

# Observatoire de l'Aviation Civile 2004 – 2005



# Partie A

## Analyse



# Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>I. Environnement économique et réglementaire .....</b>	<b>3</b>
<b>I.1 Cadre et réglementation de l'Aviation civile .....</b>	<b>5</b>
I.1.1 - Réglementation nationale .....	7
I.1.2 - Réglementation internationale .....	9
<b>I.2 Environnement économique.....</b>	<b>13</b>
I.2.1 - Environnement économique international.....	15
I.2.2 - Economie française .....	15
<b>I.3 Evènements .....</b>	<b>17</b>
I.3.1 - Evènements marquants de l'année 2004.....	19
I.3.2 - Evènements marquants de l'année 2005 (1 <sup>er</sup> semestre).....	20
<b>II. Activités du secteur .....</b>	<b>21</b>
<b>II.1 Transport aérien .....</b>	<b>23</b>
II.1.1 - Trafic aérien .....	25
II.1.1.1 Trafic aérien régulier mondial .....	27
II.1.1.2 Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25) .....	29
II.1.1.3 Le trafic aérien français .....	31
II.1.2 - Compagnies aériennes.....	39
II.1.2.1 Les 25 premières compagnies aériennes mondiales .....	41
II.1.2.2 Les 25 premières compagnies aériennes européennes .....	43
II.1.2.3 Les compagnies aériennes françaises.....	45
II.1.2.4 Les alliances dans le monde.....	49
II.1.2.5 Les compagnies aériennes à bas coûts .....	53
II.1.2.6 L'aviation légère.....	57
II.1.3 - Aéroports.....	59
II.1.3.1 Les quinze premiers aéroports mondiaux .....	61
II.1.3.2 Les quinze premiers aéroports européens .....	63
II.1.3.3 Les aéroports français .....	64
II.1.3.4 Les projets aéroportuaires et les mises en service.....	67
<b>II.2 Navigation aérienne.....</b>	<b>69</b>
II.2.1 - Trafic contrôlé en France .....	71
II.2.2 - Redevances.....	73
<b>II.3 Industrie aérospatiale .....</b>	<b>75</b>
II.3.1 - Situation en 2004 .....	77
II.3.2 - L'Aviation internationale .....	77
II.3.3 - L'Aviation régionale .....	77
II.3.4 - Les hélicoptères.....	78
II.3.5 - L'Aviation d'affaires.....	78
II.3.6 - Les moteurs .....	79
II.3.7 - Etat des commandes et des livraisons .....	80
<b>II.4 Comptes du transport aérien .....</b>	<b>81</b>
II.4.1 - Compagnies aériennes.....	83

II.4.2 - Aéroports.....	84
II.4.3 - Comptes de l'Aviation civile – DGAC .....	89
<b>II.5 Transport aérien et économie .....</b>	<b>91</b>
II.5.1 - Transport aérien et économie nationale.....	93
II.5.2 - Tourisme et transport .....	94
<b>III. Sécurité, sûreté, environnement .....</b>	<b>97</b>
<b>III.1 Sécurité - contrôle.....</b>	<b>99</b>
III.1.1 - Mise en place de systèmes de management de la sécurité .....	101
III.1.2 - Sécurité des aéronefs des pays tiers .....	101
III.1.3 - Etablissement d'une liste communautaire de compagnies interdites .....	102
III.1.4 - La certification européenne des aéronefs.....	102
III.1.5 - Accidents d'aéronefs.....	102
III.1.6 - Sécurité de la navigation aérienne .....	104
III.1.7 - Licences des navigants.....	104
<b>III.2 Sûreté.....</b>	<b>107</b>
III.2.1 - Nombre d'audits sûreté dans les entreprises et les aéroports.....	109
III.2.2 - Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports.....	109
III.2.3 - Financement des mesures de sûreté et de sécurité .....	109
III.2.4 - Contrôles.....	110
<b>III.3 Qualité de service.....</b>	<b>111</b>
III.3.1 - Retards .....	113
<b>III.4 Environnement.....</b>	<b>115</b>
III.4.1 - Contribution de la DGAC à la recherche et au progrès technologique en matière de protection de la nature et de l'environnement.....	117
III.4.2 - Bruit.....	117
III.4.3 - Émissions polluantes du transport aérien.....	119
<b>Acronymes .....</b>	<b>123</b>
<b>Définitions.....</b>	<b>127</b>
<b>Liste des contributeurs .....</b>	<b>129</b>
<b>Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document .....</b>	<b>131</b>

*Achévé de rédiger en janvier 2006*

**L'Observatoire de l'Aviation Civile** a pour premier objectif de décrire, au travers de l'activité des principaux acteurs du transport aérien, des missions de la Direction Générale de l'Aviation civile ainsi que du contexte de leur déroulement, la situation actuelle du transport aérien en France et dans le monde.

L'ambition de cet Observatoire de l'Aviation civile est également de dépasser cette description des faits et des données quantifiées, par l'analyse et la compréhension des événements, en les mettant en perspective avec le passé proche. Elle tend également à dégager, à partir de cette description, de l'analyse et de sa compréhension, les faits porteurs d'avenir des prochaines années.

**L'Observatoire de l'Aviation Civile 2004-2005** est le numéro «0» de cette publication qui sera produite le 3<sup>ème</sup> trimestre de chaque année.

Ce numéro «0» n'est pas totalement conforme aux ambitions de ce projet, mais il en constitue une étape majeure, celle de l'élaboration de la première version.

Ce document comprend deux parties :

- une partie A : « **Analyse** » résume, pour chaque thème, les principaux faits marquants pour l'année 2004 (et partiellement en 2005) avec une mise en perspective avec les années précédentes ; elle fournit également les tendances d'évolution,
- une partie B : « **Recueil de données** » regroupe un ensemble de séries statistiques de transport aérien.

Les activités de l'aviation civile sont décrites selon trois grands thèmes :

- **Environnement réglementaire et économique,**
- **Activités du secteur** : activités et trafics des compagnies aériennes, de la navigation, de l'industrie aéronautique ; comptes du transport aérien,
- **Services, environnement,** et plus particulièrement : sécurité, sûreté, qualité de service, aspects environnementaux liés à l'aviation civile.

Si vous avez des suggestions et remarques, merci d'adresser un courriel à :

Patrick QUINCIEU, chargé de communication  
[patrick.quincieu@aviation-civile.gouv.fr](mailto:patrick.quincieu@aviation-civile.gouv.fr)

# **I. Environnement économique et réglementaire**

# **I.1 Cadre et réglementation de l'Aviation civile**

### I.1.1 - Réglementation nationale

**L'année 2004 a été principalement marquée, sur le plan normatif d'une part, par la transposition de la directive 2002/30/CE relative aux restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports, et, d'autre part, par la publication des textes relatifs aux modalités de calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.**

Les textes juridiques publiés au journal officiel sont au nombre de quarante, dont une loi, six décrets, vingt neuf arrêtés, quatre instructions et une circulaire (les différents textes normatifs concernant les personnels de la DGAC ne sont pas traités dans le présent chapitre).

La loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires crée une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif : la communauté aéroportuaire.

Elle offre la possibilité de créer, pour tout aéroport dont le trafic annuel excède 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes au décollage, un tel établissement dont les missions sont de trois ordres. :

- corriger les atteintes à l'environnement et à la qualité de vie des riverains,
- permettre aux riverains de bénéficier des retombées économiques de l'aéroport en termes d'emplois,
- mener une politique active de communication et d'information en direction des riverains.

Il convient par ailleurs de souligner que la loi du 13 août 2004 relative aux libertés locales prévoit, à l'article 28, la décentralisation des aéroports civils de l'Etat à l'exception des aéroports d'intérêt national ou international.

Plusieurs règlements importants doivent également être évoqués.

Le décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004 qui transpose en droit français la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Les nouveaux articles R. 227-8 à R. 227-15 du code de l'aviation civile qui prévoient que des restrictions d'exploitation peuvent être imposées

par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur les 10 principaux aéroports nationaux.

Ces restrictions sont établies dans le cadre d'une «approche équilibrée», c'est-à-dire aéroportuaire, en prenant en compte les caractéristiques propres de l'aéroport considéré et les effets prévisibles de la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, des mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction et des procédures de navigation aérienne et de conduite de vol visant à limiter le bruit pour les riverains, ainsi que les coûts et avantages que sont susceptibles d'entraîner, outre les restrictions envisagées, ces différentes mesures.

Toutefois, l'article R. 227-12 du code de l'aviation civile précise que ces dispositions ne s'appliquent ni aux restrictions décidées avant la date d'entrée en vigueur de la directive, ni aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielle qui n'ont pas d'incidence significative en termes de coûts pour les entreprises de transport aérien et qui ont été introduites après l'entrée en vigueur de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002.

Le décret et l'arrêté du 23 décembre 2004 sur la classification acoustique définissent les modalités de calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

Le décret définit les coefficients de modulation correspondant à chacun des groupes acoustiques et selon la période de jour ou de nuit, ces coefficients entrant dans le calcul de la TNSA. La fourchette de ces coefficients va de 0,5 à 120. En outre, les décollages de nuit sont plus fortement taxés puisque le rapport, pour un même avion, entre le jour et la nuit est de 10.

L'arrêté met en place une classification acoustique en 5 groupes selon les performances acoustiques des aéronefs; cette classification est beaucoup plus exigeante que celle appliquée jusqu'en 2003 pour le calcul du volet "transport aérien" de la taxe générale sur les activités polluantes.

#### Réorganisation de la DGAC

La réorganisation de l'aviation civile a été préparée durant les années 2003 et 2004 afin de pouvoir rentrer en vigueur début 2005 (le journal officiel du 10 avril 2005 a publié les arrêtés de réorganisation).

La DGAC réorganisée comporte un secrétariat général et cinq directions:

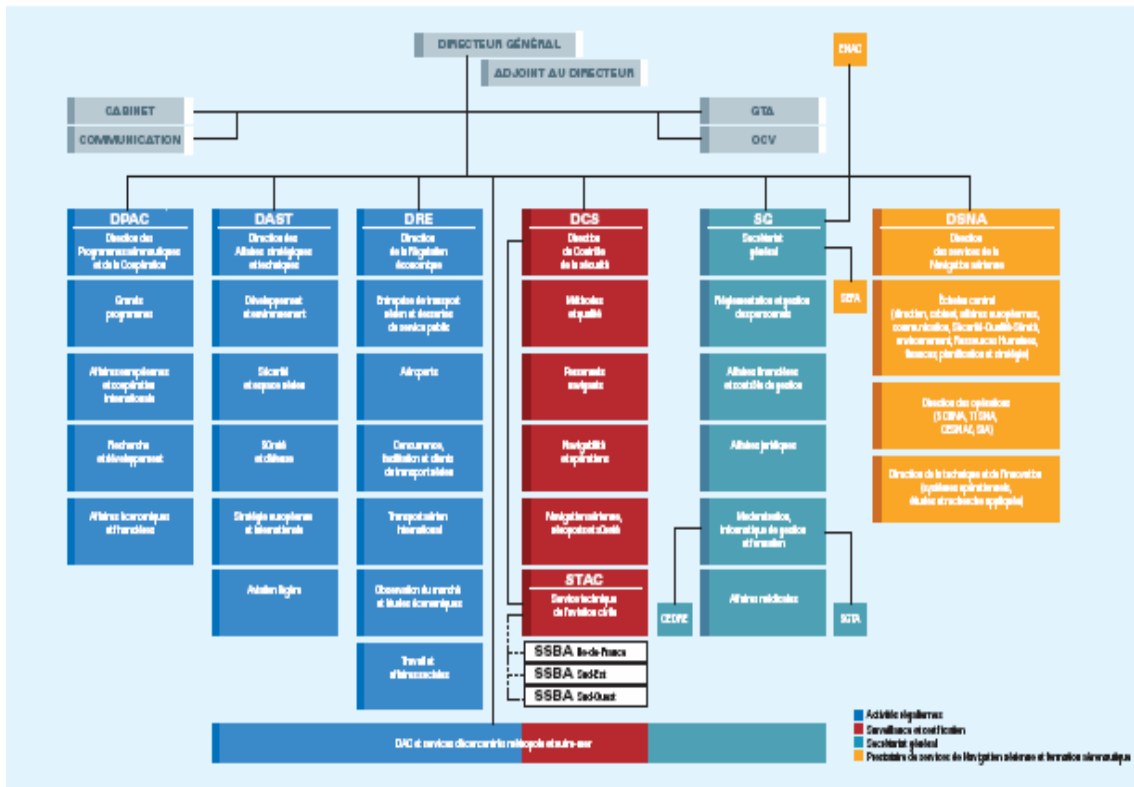
- la direction des services de la navigation aérienne, DSNA, dont dépendent les 5 centres de contrôle en route ;



- la direction du contrôle de la sécurité - DCS - rassemble les fonctions de contrôle technique et de surveillance des opérateurs de l'aviation civile ;
- trois directions régaliennes : la direction des affaires stratégiques et techniques - DAST -, la direction de la régulation économique - DRE - et la direction des programmes aéronautiques et de la coopération - DPAC -.

Ces trois dernières directions préparent et mettent en œuvre la politique de l'Etat dans leurs domaines de compétence.

### Nouvel organigramme de la DGAC



## I.1.2 - Réglementation internationale

**Entrée en vigueur des règlements définissant la mise en place du « ciel unique européen » le 20 avril 2004.**

- **Faits marquants en 2004 et 2005**

De nombreux textes européens concernant le domaine de l'aviation civile ont été publiés en 2004 et 2005 mais cinq d'entre eux revêtent une importance particulière.

- **Le ciel unique européen**

Le 31 mars 2004 ont été publiés quatre règlements européens comprenant un règlement cadre et trois règlements techniques relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien, ainsi qu'à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du transport aérien.

Cet ensemble de règlements entré en vigueur le 20 avril 2004 constitue le paquet « ciel unique européen ». Le règlement cadre (règlement CE n°549/2004) fixe le cadre pour la réalisation du ciel unique européen et prévoit notamment que les Etats membres désignent ou établissent des organismes faisant fonction d'autorité de surveillance nationale. Il prévoit également la mise en place d'un comité du ciel unique européen chargé d'assister la Commission pour notamment définir les mesures d'exécution indispensables à la mise en œuvre du ciel unique européen. Trois règlements techniques (n°550, 551 et 552) publiés à la même date accompagnent ce texte. Les objectifs de cet ensemble législatif sont de renforcer la sécurité et l'efficacité de la gestion du trafic aérien en créant un espace aérien unique à l'échelle européenne au lieu d'espaces établis en fonction des frontières géographiques de chaque État, et d'optimiser l'utilisation de cet espace, permettant ainsi de résorber la congestion du trafic et d'augmenter la croissance du transport aérien.

Le règlement n°550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen définit des exigences communes pour assurer l'interopérabilité des services de navigation aérienne des États membres, met en place un système harmonisé de certification et établit des règles pour la désignation des prestataires de service. Chaque État doit désigner ou mettre en place un organisme faisant fonction d'autorité de surveillance nationale, qui est chargé de contrôler l'application des règlements ciel unique, et à ce titre

doit organiser les inspections et les enquêtes nécessaires pour assurer cette surveillance.

Le règlement n°551/2004 définit quant à lui l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen et le n°552/2004 la mise en œuvre de l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

La mise en œuvre des règlements ciel unique européen est une des raisons qui ont conduit à la réorganisation de la direction générale de l'aviation civile. La direction de la navigation aérienne était jusqu'alors un service rattaché à cette direction. Désormais, l'opérateur de navigation aérienne, la direction des services de navigation aérienne (DSNA) est un service à compétence nationale, clairement séparé fonctionnellement de l'autorité de contrôle et de certification, la direction du contrôle et de la sécurité (DCS) qui dépend de la direction générale de l'aviation civile. L'opérateur de navigation aérienne n'intervient plus dans les activités régaliennes et se consacre à des tâches opérationnelles, la réglementation incombant maintenant à la direction des affaires stratégiques et techniques (DAST).

La mise en place du ciel unique n'est pas terminée et d'autres textes devraient être prochainement publiés, en particulier une directive instaurant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

- **Droit des passagers**

Les droits des passagers aériens ont été renforcés dans l'Union européenne, sous l'impulsion notamment de nombreux textes réglementaires adoptés au plan communautaire.

Le règlement 261/2004/CE publié le 17 février 2004 et entré en vigueur le 17 février 2005 abroge un règlement datant de 1991. La protection des passagers est renforcée en cas de refus d'embarquement et de nouveaux droits sont mis en place en cas d'annulation ou de retard important. Le règlement s'applique à tous les vols au départ de la Communauté, et aux vols en provenance d'aéroports extérieurs à la Communauté exploités par des transporteurs communautaires.

En cas de refus d'embarquement, les compagnies doivent désormais offrir aux passagers la possibilité de se porter volontaires pour différer leur voyage. Les passagers qui acceptent de le faire doivent en outre se voir proposer des compensations supplémentaires. Les passagers qui ne peuvent embarquer bénéficient quant à eux d'une indemnisation forfaitaire dont le montant est fixé

par le règlement, en fonction de la longueur du voyage (par exemple 250 € pour les trajets allant jusqu'à 1500 kilomètres), et peuvent choisir soit d'embarquer sur un autre vol, soit de se faire rembourser leur billet.

Le règlement a également mis en place une indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol, selon les mêmes modalités que celles qui existent pour le refus d'embarquement.

Enfin, les transporteurs sont également tenus de prendre en charge les passagers en cas de retards importants (par exemple plus de 2 heures pour un vol de 1500 kilomètres ou moins) en leur offrant des rafraîchissements et/ou des repas, mais ne sont pas tenus de les indemniser.

- **Impact possible des textes européens devant être mis en œuvre fin 2005 ou en 2006**

### **1. Sécurité**

#### **a) *Mémoire sur la sécurité du transport aérien***

Le gouvernement français contribue activement aux réflexions sur la sécurité du transport aérien dans le monde.

A la suite des accidents de l'été 2005 qui ont particulièrement affecté la France, il a décidé de la mise en œuvre d'initiatives nouvelles, aux plans français et international.

Au plan français, il a décidé de renforcer significativement les contrôles en escale réalisés sur les aéroports dans le cadre du programme européen SAFA : la France réalise déjà à elle seule un bon tiers de ces contrôles, et se dotera des moyens pour les augmenter de l'ordre de 20% dans les deux ans qui viennent.

La promotion de la transparence vis-à-vis des usagers sera également complétée par la mise en place du label de sécurité et de qualité lancé à la suite de la catastrophe de Charm el-Cheikh.

Plus généralement, le gouvernement français vient de transmettre aux instances européennes un mémoire sur la sécurité du transport aérien, qui a également vocation à enrichir les positions européennes dans le débat au niveau mondial.

Ce mémoire reprend les initiatives françaises et européennes en ce qui concerne l'information des passagers aériens sur la sécurité des compagnies aériennes qu'ils empruntent. Il préconise également des actions spécifiques et homogènes en Europe envers les compagnies aériennes des États tiers.

Il propose que l'Europe défende auprès de l'organisation de l'aviation civile internationale le renforcement significatif de son programme d'audit des États en matière de sécurité aérienne, la diffusion des informations issues de ces audits concernant la capacité des États à assurer le contrôle de leurs compagnies aériennes, et la mise en œuvre d'une stratégie commune de coopération technique.

Enfin, il propose une vision à long terme de l'organisation de l'ensemble du domaine de la sécurité aérienne en Europe, impliquant notamment les États, l'Agence européenne de sécurité aérienne et Eurocontrol, de sorte que se construise progressivement un système intégré, cohérent et efficace.

#### **b) *Projet de règlement sur l'adoption d'une liste de compagnies interdites et l'information des passagers sur l'identité du transporteur***

La France a soutenu ce projet de règlement communautaire sur l'information des passagers aériens. Elle s'était notamment prononcée, dès le dépôt de la première proposition de la Commission européenne, en faveur d'une liste européenne unique et concertée des compagnies aériennes interdites de desservir l'Europe pour des raisons de sécurité.

Les discussions entre le Conseil des ministres de l'Union européenne, le Parlement européen et la Commission européenne ont abouti à un accord qui a été adopté au Conseil des ministres Transports du 5 décembre. Le règlement numéroté 2111/05 est ensuite paru au Journal officiel de l'Union européenne le 27 décembre 2005.

### **2. Sûreté**

Révision du règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2320/2002)

Ce règlement est en vigueur depuis janvier 2003, mais du fait de son élaboration et de son adoption rapide suite aux événements du 11 septembre 2001, il est apparu nécessaire de le réécrire afin de le simplifier et le rendre plus clair. Le règlement cadre actuel, trop détaillé en particulier dans son annexe, n'offre pas la souplesse d'évolution nécessaire pour prendre en compte les évolutions technologiques ainsi que le renforcement souhaité des mesures de sûreté.

Un nouveau projet de règlement a été soumis au Parlement et au Conseil, et devrait être adopté en 2006.

### **3. Règlement « EU-OPS »**

Depuis 1997, les institutions européennes tentent de définir des règles communes pour les conditions d'exploitation des compagnies aériennes communautaires afin de renforcer la sécurité du transport aérien et garantir des conditions saines d'exercice de la concurrence au sein du marché intérieur.

Les deux points relatifs au temps de travail des équipages (sous partie Q) et aux compétences des personnels navigants commerciaux (sous partie O) devraient faire l'objet d'amendements, notamment la sous partie Q rédigée initialement par le Parlement européen et largement amendée par le Conseil. Le règlement devrait donc faire l'objet d'une deuxième lecture au Parlement européen au cours du premier semestre 2006.

### **4. Amendement du règlement « AESA » 1592/2002**

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) instituée par le règlement 1592/2002, est actuellement compétente en matière de certification et d'entretien des aéronefs, d'agrément des organismes de production et de certification des organismes de maintenance, des personnels chargés de la maintenance et des organismes chargés de la formation

La Commission européenne vient de déposer un projet de règlement en vue d'élargir le champ de compétence de l'AESA aux opérations aériennes et aux licences des personnels navigants. Ce projet devrait être examiné par le Parlement européen et le Conseil en 2006.

### **5. Programme SESAR**

Dans le domaine de la navigation aérienne, le programme SESAR a pour objectif une intégration du système européen de gestion du trafic aérien. Une première phase devrait aboutir à l'élaboration d'un plan cadre qui définira l'évolution des concepts et des systèmes de gestion du trafic aérien à moyen et long terme. La phase de mise en œuvre s'étendra de 2007 à 2020 et au-delà.

Ce programme a fait l'objet d'une proposition législative de la Commission le 29 novembre 2005. Cette proposition est désormais en cours d'examen au sein des instances de travail du Conseil.

### **6. Projet de révision de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (2003/87)**

La Commission a présenté le 27 septembre 2005 une communication relative à l'impact de l'aviation sur le changement climatique, qui est un prélude à une proposition législative amendant la directive

2003/87. Les amendements devraient notamment concerner l'intégration du transport aérien dans le marché européen de quotas d'émission, tel qu'il existe déjà pour l'industrie.

### **7. Projets de révision du règlement 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et de la directive 96/97CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté**

La Commission a annoncé le dépôt au cours de l'année 2006 une proposition législative révisant le règlement sur l'attribution des créneaux horaires et introduisant un marché secondaire des créneaux aéroportuaires.

### **8. Règlement relatif aux droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens**

Ce projet de règlement a pour objectif de rendre le transport aérien plus accessible aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées. Il obligera les compagnies aériennes à accepter ces passagers, sauf pour des raisons de sécurité qu'elles devront alors être en mesure de justifier. Il établit le principe de la gratuité de l'assistance fournie aux personnes à mobilité réduite, dont le coût devra être réparti entre tous les passagers. Il confie la responsabilité de l'assistance aux autorités aéroportuaires, qui peuvent sous traiter le service à des entreprises ou à des compagnies aériennes.

Ce projet, qui a fait l'objet d'une orientation générale lors du Conseil des ministres Transports du 6 octobre 2005, devrait être adopté en première lecture au début de l'année 2006.

### **9. Relations extérieures**

A la suite des décisions de la Cour de Justice européenne « ciel ouvert » du 5 novembre 2002, le Conseil a adopté en 2003 un ensemble de décisions :

- un mandat de négociation avec les États-Unis donné à la Commission ;
- un mandat « horizontal » permettant à la Commission de négocier avec les pays tiers certaines clauses des accords bilatéraux pour les mettre en conformité avec la jurisprudence de la Cour ;
- le règlement 547/2003 qui prévoit que les États membres dans leurs négociations bilatérales avec les pays tiers s'efforcent de faire accepter des clauses communautaires types.

Le 10 décembre 2004, le Conseil a octroyé à la Commission deux autres mandats de négociation pour le Maroc et les pays des Balkans.

Dans le cadre du mandat horizontal, les négociations ont abouti en 2004 à la signature d'accords avec le Liban, le Chili et l'Ukraine. Une dizaine d'autres accords sont en cours avec notamment la Moldavie, la Macédoine, la Bosnie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande.

# **I.2 Environnement économique**

## I.2.1 - Environnement économique international

**En 2004, la croissance économique mondiale (+4,5%) a été très forte, plus modérée en Europe et en France, et ce, en dépit de la remontée du prix du pétrole au second semestre. Cette conjoncture a entraîné, au niveau mondial, un nouveau record du nombre de touristes internationaux (760 millions d'arrivées).**

**Au niveau mondial, l'année 2004 a été marquée par une croissance économique très forte (+4,5%),** mais inégale selon les périodes et les zones géographiques.

Cette reprise s'observe dès le premier semestre, mais en référence à un début d'année 2003 marqué par la guerre en Irak et la crise liée au syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). C'est au second semestre de 2003 qu'elle se consolide, rompant le cycle de ralentissement intervenu dès l'été 2000.

Les chiffres plus modérés du deuxième trimestre 2004 doivent donc être comparés à un deuxième semestre 2003 assez favorable.

La fin de l'année 2004 a été marquée en outre par une forte hausse des prix du pétrole brut liée à des insuffisances dans la production et le raffinage, et à une tension de la demande due à reprise mondiale et à la consommation de plus en plus élevée de la Chine et de l'Inde.

**La croissance a été inégale selon les régions du monde.** La Chine et l'Inde ont connu une année de grand développement, et ont entraîné les économies asiatiques dans leur sillage, y compris celle du Japon qui était en stagnation depuis 1990.

Les Etats-Unis ont connu également une croissance assez forte, dopée en outre par la dépréciation du dollar et des taux d'intérêt historiquement très bas jusqu'en juin. Par la suite, la Réserve Fédérale a procédé à des augmentations successives.

**L'Europe a connu au contraire une situation plus difficile,** en particulier les trois plus importants pays de la zone euro (Allemagne, France et Italie). L'appréciation de l'euro par rapport au dollar a permis de contenir la hausse des prix, de maintenir des taux d'intérêt très bas et d'amortir en partie le choc pétrolier. Elle a en contrepartie pénalisé les exportations européennes et favorisé les importations, notamment en provenance d'Asie. Les grands pays de la zone euro ont connu une faible croissance proche de 1,8%, la France ayant fait mieux que l'Allemagne et l'Italie. On a

enregistré dans cette zone une stagnation du pouvoir d'achat et une remontée du chômage.

On observe donc un décalage de cycle entre la zone euro et les autres grands pôles économiques mondiaux qui ont fait preuve d'un certain dynamisme.

Un certain ralentissement de la croissance mondiale était perceptible dès la fin de 2004, suite à un resserrement de la politique monétaire américaine, ce qui a accentué les difficultés de l'Allemagne et de l'Italie.

Les six premiers mois de l'année 2005 ont vu la poursuite de ces tendances.

## I.2.2 - Economie française

**Reprise (+2,5%) de la croissance économique en France qui reste supérieure à la moyenne de la zone euro (+1,8%).**

Avec 2,5% de croissance (2,3% après correction des jours ouvrables), 2004 est une année de reprise de l'économie française. Cette croissance a été supérieure à la moyenne de la zone euro (+1,8%) affectée par les mauvais résultats de l'Allemagne et de l'Italie. Toutefois une césure s'est produite en milieu d'année. Le premier semestre de 2004 se rattache à la phase de franc rebond entamée à la mi-2003 dans le sillage de la reprise mondiale. Le second semestre témoigne, à travers une évolution heurtée, et dans un contexte de prix élevé du pétrole, du passage à une croissance moins robuste.

Sur l'ensemble de l'année, la croissance a été soutenue par la demande intérieure, tandis que la contribution du commerce extérieur est restée négative. Nos exportations n'ont que faiblement profité d'un environnement mondial très dynamique et ont été limitées par le manque de souffle de la demande adressée par nos proches partenaires européens. Les exportations françaises n'ont augmenté que de 3,2%, et le solde des comptes courants s'est dégradé de 8,8 milliards d'euros. La faiblesse des économies allemande et italienne, deux partenaires majeurs de la France, explique cette dégradation de nos échanges, alors que les importations ont continué de croître, notamment avec la facture énergétique. Le commerce extérieur français est encore trop tourné vers la zone euro pour profiter pleinement de la reprise mondiale, au contraire de l'Allemagne qui exporte des biens d'équipement vers les pays émergents.

La France, comme les pays de la zone euro n'est pas touchée par l'inflation malgré le choc pétrolier,

contrairement aux chocs de 1973 et 1979 : sa dépendance envers le pétrole est moindre, et sa réactivité s'est améliorée, en même temps que le niveau de concurrence. Par ailleurs, la force de l'euro a amoindri les effets du choc. La hausse des prix en 2004 n'a été que de 2,1%.

Le retour d'une croissance modérée a permis une légère amélioration de l'emploi à partir du deuxième trimestre. Le chômage s'est stabilisé sur l'ensemble de l'année, grâce notamment à de forts retraits d'activité.

Au début de 2005, la demande extérieure se stabilise en raison du ralentissement constaté aux Etats-Unis et en Asie. La situation de la France est

un peu atypique, car les médiocres performances économiques n'empêchent pas une consommation intérieure assez soutenue. Cette bonne tenue de la consommation est surtout le fait de quelques secteurs de biens d'équipement en expansion comme la téléphonie ; pour le reste, les Français ont fait face à la stagnation de leurs revenus et à la hausse de certaines charges telles que le logement ou l'énergie par un recours aux produits les moins chers pour leur consommation. Le paradoxe de la situation française est donc que la bonne tenue de la consommation intérieure profite aux importations de biens de consommation bon marché (notamment en provenance d'Asie) et non pas à l'emploi en France.



# I.3 Evènements

## 2004-2005 *(1<sup>er</sup> semestre)*

### I.3.1 - Evènements marquants de l'année 2004

**1er janvier :** l'Irlande prend la présidence de l'Union européenne pour six mois.

**3 janvier :** accident du vol 604 de la compagnie aérienne égyptienne Flash Airlines à Charm el-Cheikh faisant 148 morts, majoritairement des touristes français.

**6 janvier :** Air France ouvre Roissy-Canton/Guangzhou en A340 300 en 5/7.

**Janvier :** la gestion de l'aéroport de Grenoble est confiée à une société privée - Vinci Airports Keolis.

**2 février :** un accord touristique entre l'Union européenne et la Chine est conclu.

**5 février :** Ryanair ouvre Beauvais-Rome Ciampino.

**8 février :** Air Caraïbes double ses fréquences entre Paris et les Antilles.

**10 février :** la grippe du poulet touche 10 pays asiatiques.

**16/17/18/19 février :** grève des contrôleurs aériens à CDG et à Orly.

**23 février :** loi portant création des communautés aéroportuaires.

**11 mars :** une série d'attentats touche les transports ferroviaires à Madrid

**28 mars :** arrivée de la compagnie easyJet à Bâle Mulhouse avec l'ouverture des liaisons sur Stansted et Liverpool, Aer Lingus ouvre la ligne Lyon-Dublin, Air Bourbon ouvre Paris Orly-Mayotte, Air France ouvre la ligne Toulouse-Genève et ferme Toulouse-Londres.

**5 avril :** Air France lance son Offre Publique d'Achat sur KLM qui sera close le 3 mai.

**19/20 avril :** grève des pilotes chez Britair et Régional.

**26 avril :** lancement du Boeing 787

**29 avril :** Ryanair ferme Brest-Londres.

**Mai :** allongement de la piste de Bergerac à 2 200 m et celle de Carcassonne à 2 050 m.

**1er mai :** l'union européenne s'agrandit des dix nouveaux membres.

**2 mai :** British Airways ouvre Bastia-Londres Gatwick.

**7 mai :** la chaîne d'assemblage de l'airbus A 380 est inaugurée.

**14 mai :** British Airways instaure une surcharge conséquence de la hausse des carburants.

**17 mai :** Qantas augmente ses tarifs suite à la hausse des carburants.

**18 mai :** easyJet ouvre sa 25<sup>ème</sup> ligne en France Orly-Naples.

**19 mai :** Air France augmente ses tarifs, suite à la hausse des carburants.

**23 mai :** une partie de la zone d'embarquement du terminal 2E de CDG s'effondre, faisant 4 morts.

**1er-3 juin :** conférence internationale sur les énergies renouvelables à Bonn Allemagne.

**3 juin :** une panne du système de contrôle aérien au Royaume-Uni entraîne d'importantes perturbations dans le ciel britannique et de nombreux retards ; des dizaines d'avions sont cloués au sol.

**15 juin :** Air France reprend ses vols sur l'Iran interrompus depuis septembre 1997.

**28 juin :** Southern Airlines ouvre la liaison Paris-Canton

**Juillet :** la gestion de l'aéroport de Chambéry est confiée à une société privée Vinci Airports Keolis

**1<sup>er</sup> juillet :** les Pays-Bas prennent la présidence de l'Union européenne pour six mois.

**26 juillet :** loi relative aux entreprises de transport.

**13 au 29 août :** les Jeux Olympiques d'été se déroulent à Athènes.

**13 août :** la loi relative aux libertés et responsabilités locales, qui organise les transferts de compétences est votée.

**24 août :** les compagnies Lufthansa et Air France imposent des surtaxes sur leurs liaisons pour compenser les surcoûts en carburant causés par la flambée du pétrole.

**Septembre :** Grève de 2 semaines de la desserte maritime Continent-Corse

**15 septembre :** le rapprochement entre Air France et KLM donne naissance au leader mondial du transport aérien suite au feu vert du 11 février de Commission européenne

**28 septembre au 8 octobre :** la 35<sup>ème</sup> assemblée de l'OACI et la célébration du 60<sup>ème</sup> anniversaire de l'organisation se tient à Montréal.

**6 octobre :** l'OMC est saisi simultanément par l'UE et par les Etats-Unis sur les subventions européennes à Airbus et américaines à Boeing

**7 octobre :** attentat meurtrier sur des sites touristiques du Sinaï en en Egypte.

**11 octobre :** le brent affiche 50,70 dollars le baril.

**21 octobre :** l'aéroport de Vatry inaugure une nouvelle aérogare destinée aux passagers.

**22 octobre :** la Russie ratifie le Protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre.

**31 octobre :** Air France met progressivement en service le Boeing 747-400 sur Pointe à Pitre suivit par Fort de France le 2 novembre et la Réunion le 14 décembre.

**Novembre :** FEDEX crée 3 nouvelles lignes au D/A de Paris vers l'Europe de l'Est Budapest, Prague et Varsovie.

**16 novembre :** fermeture définitive de l'aéroport de Montréal Mirabel.

**19 novembre :** la compagnie italienne Volare suspend son trafic sur la France suite à des problèmes financiers.

**26 novembre :** la compagnie Air Bourbon qui dessert la Réunion est mise en liquidation judiciaire.

**6 décembre** : L'ID-TGV propose des billets à bas prix sur internet sur les destinations Paris-Avignon-Marseille-Toulon.

**13 décembre** : le siège de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est inauguré à Cologne.

**13 décembre** : le règlement communautaire sur l'intégration de la biométrie aux passeports est adopté.

**17 décembre** : 10<sup>ème</sup> Conférence des Nations unies sur les changements climatiques à Buenos-Aires (Argentine).

**21 décembre** : la DGAC rencontre les élus parisiens sur les problèmes environnementaux.

**26 décembre** : un raz-de-marée dévastateur déferle dans l'océan Indien sur huit pays d'Asie.

société anonyme, la mise en place d'un nouveau régime de gestion des grands aéroports régionaux et une modernisation du régime des redevances aéroportuaires.

**29 mai** : référendum en France sur le traité constitutionnel européen, le non l'emporte.

**1<sup>er</sup> juin** : Air France augmente sa surcharge carburant.

**5 juin** : référendum en Suisse pour son entrée dans l'espace Schengen.

**9 juin** : première réunion commune OPEP – Union Européenne.

**13-19 juin** : 46<sup>ème</sup> salon de l'Aéronautique et de l'Espace au Bourget.

**22 juin** : ouverture d'un nouveau terminal à Beauvais.

**25 juin** : signature de l'accord de Cotonou révisé entre l'Union Européenne et 77 pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique).

### I.3.2 - Evènements marquants de l'année 2005 (1<sup>er</sup> semestre)

**5 janvier** : fermeture de l'aéroport de la Rochelle pour travaux de piste jusqu'en avril.

**18 janvier** : première présentation publique de l'Airbus A380.

**16 février** : entrée en vigueur du Protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre.

**16 février** : présentation officielle du Boeing 777-200LR.

**17 février** : ouverture du nouvel aéroport international de Nagoya au Japon.

**28 février** : le parlement est réuni en congrès pour l'adoption définitive de la révision constitutionnelle préalable au référendum relatif au traité constitutionnel européen.

**3 mars** : signature des textes d'organisation de la nouvelle DGAC (*publication JO du 10 avril*).

**7 mars** : le premier ministre demande au Conseil national du développement durable de réfléchir aux moyens de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

**8-10 mars** : Conférence internationale sur le terrorisme à Madrid.

**16 mars** : le prix du pétrole atteint 57 dollars le baril.

**28 mars** : la compagnie à bas coûts Flybe ouvre Roissy-Exeter.

**29 mars** : easyJet ferme sa liaison Orly-Marseille

**12 avril** : Air France augmente sa surcharge carburant.

**12 avril** : la compagnie Corsair reçoit son 1<sup>er</sup> Boeing 747-400 pour sa mise en service sur la Réunion.

**27 avril** : l'Airbus A380 décolle pour la première fois de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

**20 avril** : promulgation de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui prévoit notamment la transformation du statut d'Aéroports de Paris en

# II. Activités du secteur

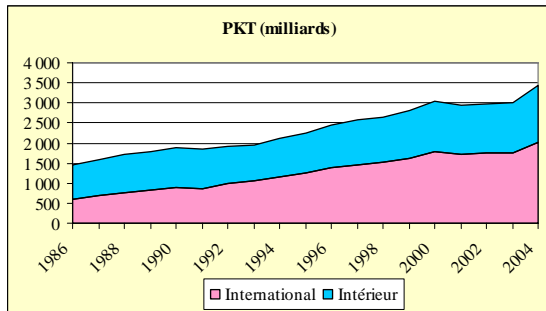
# II.1 Transport aérien

# II.1.1 - Trafic aérien

### II.1.1.1 Trafic aérien régulier mondial

**Le trafic mondial (3442 milliards de PKT), tiré par l'Asie Pacifique et le Moyen Orient, connaît une forte reprise (+14%).  
La part du trafic international passe de 50% du trafic total en 1986 à 67% en 2004.**

L'année 2004 enregistre, par rapport à 2003, une forte reprise avec un trafic mondial de 3 442 milliards de PKT (+14%).



Il faut remonter à 1978 pour retrouver une telle progression.

Ce rebond vient après l'arrêt brutal de la progression en 2001 provoqué par les attentats de New York, en septembre 2001, puis la stagnation des années 2002 et 2003 résultant des effets combinés d'une conjoncture économique défavorable, de l'épidémie du SRAS en Extrême Orient et de la guerre en Irak.

#### Trafic mondial

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004
	2001	2002	2003	2004		
passagers (millions)	-1,9	-0,1	3,2	11,6	12,9	1 887
PKT (milliards)	-2,9	0,5	1,8	14,0	13,3	3 442
fret (millions de tonnes)	-5,3	9,0	6,7	12,5	24,0	38
TKT fret (milliards)	-6,2	8,2	4,9	11,5	18,8	140
TKT total (milliards)	-3,9	2,3	2,7	12,9	14,0	460

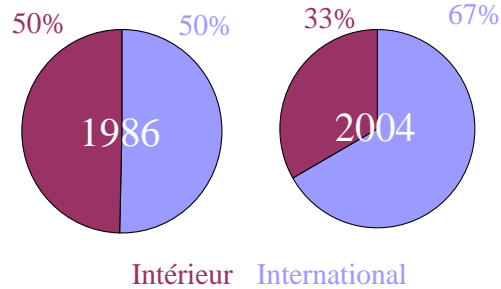
#### Répartition du trafic international/intérieur

La reprise du trafic a été plus sensible à l'international (+ 14,2 %) avec un trafic (TKT total) de 306 milliards, le trafic intérieur, avec 154 milliards (TKT total) ne progressant que de 10,5%.

#### Trafic mondial - répartition interieur/international (TKT total, milliards)

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004
	2001	2002	2003	2004		
international	-4,4	2,4	0,5	14,2	12,2	306
intérieur	-2,9	2,2	7,2	10,5	17,6	154
total	-3,9	2,3	2,7	12,9	14,0	460

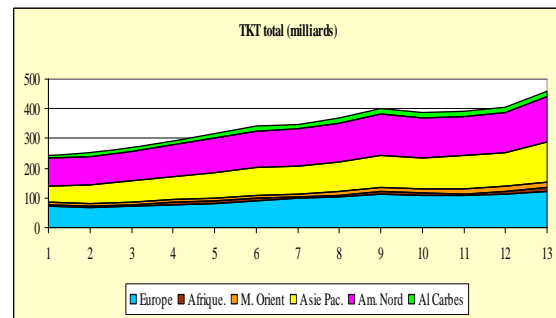
Par conséquent, la part du trafic international dans le trafic total est passée de 50% en 1986 à 67% en 2004.



#### Répartition du trafic par zones géographiques

Le Moyen Orient, 22 milliards de TKT total, enregistre en 2004 la plus forte progression (+25,8%). En termes de volume, la région Asie Pacifique, avec un trafic total de 133 milliards de TKT en 2004, bénéficie d'un rattrapage très important (+17,5%) par rapport à l'année 2003, année fortement marquée par le SRAS.

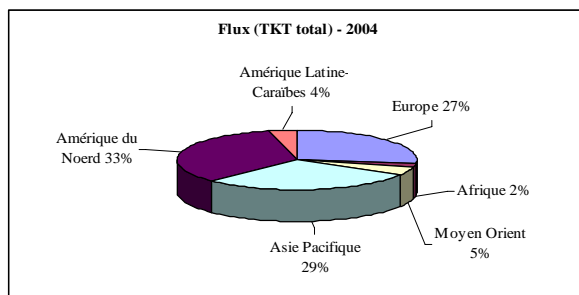
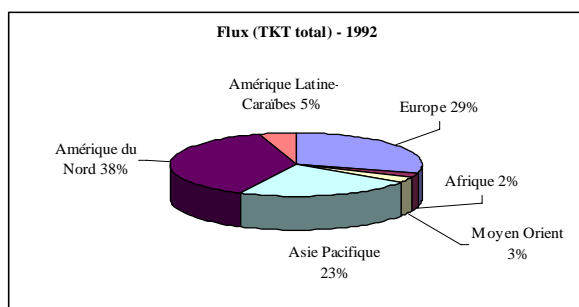
Les autres régions, avec des accroissements de trafic se situant autour de 10% par rapport à 2004, connaissent également des progressions soutenues.



#### Trafic mondial - répartition par zones géographiques (TKT total, milliards)

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004
	2001	2002	2003	2004		
Europe	-3,5	-1,4	5,1	10,3	10,3	124
Afrique	-0,6	-3,8	3,0	12,7	11,1	9
Moyen Orient	2,1	11,9	13,5	25,8	63,2	22
Asie Pacifique	-1,3	8,3	-1,2	17,5	24,1	133
Amérique du nord	-6,5	-1,5	4,4	12,9	8,5	154
Amérique latine et Caraïbes	-6,0	-0,4	2,4	9,3	4,7	18
total	-3,9	2,3	2,7	12,9	14,0	460

Sur le long terme, la région Asie Pacifique enregistre la plus forte progression de part de trafic mondial, de 23% en 1992 à 29% en 2004. Cette progression se fait essentiellement au détriment de l'Amérique du Nord qui passe de 38% du trafic mondial en 1992 à 33% en 2004.



Sur cette même période, la part de trafic de l'Europe recule de deux points à 27%.

Ces trois régions représentent près de 90% du trafic mondial.

L'ensemble des régions Afrique (2%), Moyen Orient (5%) et Amérique Latine (4%) progresse de un point par rapport à 1986 avec 11% du trafic total.

### Répartition international/intérieur par région

En termes de volume, le trafic (TKT total) international de l'Europe avec 111 milliards et de l'Asie Pacifique avec 101 milliards, est très supérieur au trafic intérieur de chaque région, respectivement de 13 milliards de TKT total et de 32 milliards de TKT total.

L'Amérique du Nord présente quant à elle un trafic intérieur (100 milliards de TKT total) près de deux fois supérieur au trafic international (55 milliards de TKT total), ce qui s'explique par la taille des Etats-Unis et du Canada et la faiblesse des modes de transport de substitution pour des déplacements de longue distance.

Les Etats-Unis avec un trafic intérieur de l'ordre de 95 milliards de TKT représentent à eux seuls de l'ordre 20% du trafic total mondial et 60% du trafic intérieur mondial en 2004.

**Trafic Europe - répartition intérieur/international (TKT total, milliards)**

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	-4,3	-1,4	5,4	11,1	10,6	111
intérieur	2,6	-1,9	2,6	3,9	7,2	13
Europe	-3,5	-1,4	5,1	10,3	10,3	124

**Trafic Amérique du Nord - répartition intérieur/international**

variations annuelles depuis 2000 (%)					(TKT total, milliards)	
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	-6,9	1,3	-5,7	14,7	2,1	55
intérieur	-6,3	-3,2	10,7	11,9	12,4	100
Am. du nord	-6,5	-1,5	4,4	12,9	8,5	154

**Trafic Asie Pacifique - répartition intérieur/international (TKT total, milliards)**

variations annuelles depuis 2000 (%)					(TKT total, milliards)	
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	-4,2	8,2	-3,0	16,3	17,0	101
intérieur	10,7	8,5	5,3	21,5	53,5	32
Asie Pacifique	-1,3	8,3	-1,2	17,5	24,1	133

L'Asie Pacifique, contrairement à la tendance générale, est la seule région à voir son trafic intérieur (+21,5%) croître plus vite que son trafic international (+16,3%) en 2004, ce qui est dû à l'essor de la Chine et de l'Inde.

**Trafic Afrique - répartition intérieur/international (TKT total, milliards)**

variations annuelles depuis 2000 (%)					(TKT total, milliards)	
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	0,3	-4,1	1,7	13,7	11,2	8
intérieur	-7,2	-1,1	13,5	5,9	10,3	1
Afrique	-0,6	-3,8	3,0	12,7	11,1	9

**Trafic Amérique Latine Caraïbes - répartition intérieur/international**

variations annuelles depuis 2000 (%)					(TKT total, milliards)	
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	-8,8	-2,7	3,3	11,6	2,3	12
intérieur	0,0	3,9	0,7	5,1	10,0	6
Am. Lat. Caraïbes	-6,0	-0,4	2,4	9,3	4,7	18

**Trafic Moyen Orient - répartition intérieur/international**

variations annuelles depuis 2000 (%)					(TKT total, milliards)	
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
international	1,7	12,8	14,9	26,3	66,6	20
intérieur	6,0	3,2	-2,3	19,2	27,4	1
Moyen Orient	2,1	11,9	13,5	25,8	63,2	22

### Les tendances prévues du trafic régulier mondial

Malgré l'augmentation prévisible des primes d'assurances, du coût des systèmes de sûreté et surtout du carburéacteur, il est admis que le trafic mondial va continuer sa croissance.

Selon l'OACI, et sur la base d'une croissance économique mondiale de l'ordre de 4,3% en 2005, 4,4% en 2006 et 4,2% en 2007, le trafic mondial passagers mondial (PKT) devrait enregistrer une croissance de 7,6% en 2005, 6,5% en 2006 et 6,2% en 2007.

Bien qu'inférieures à celle de 2004, ces croissances restent cependant supérieures à celle de la période 1994-2004 (+5,1%).

Au regard de ces prévisions, le premier semestre 2005 a enregistré une croissance du trafic mondial de passagers de 7% par rapport à 2004.

Malgré le tsunami de décembre 2004, l'Asie a maintenu une croissance de 10,2%, alors que l'Amérique du Sud (+12,9%) et l'Afrique du Sud (+17%) ont connu les plus fortes hausses.

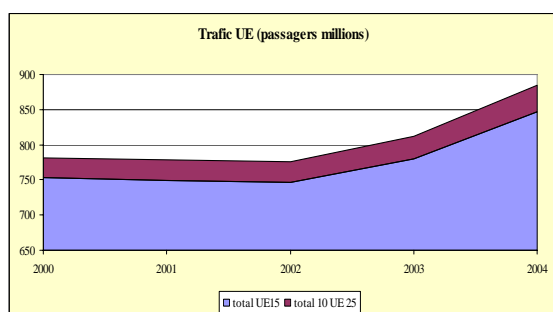


## II.1.1.2 Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25)

**Le trafic aérien de l'UE 25<sup>1</sup> s'établit en 2004 à 884 millions de passagers<sup>2</sup>. Il progresse de 8,9%, dont +14% en moyenne pour les dix nouveaux pays de l'UE.**

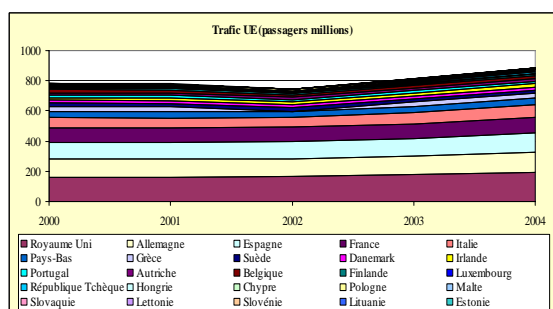
### Trafic global

Mis à part le cas de la Pologne (-14%), l'ensemble des pays membres de l'Union Européenne a connu une progression de trafic de 2003 à 2004.



Le cumul des trafics des pays de l'ex-UE 15, 847 millions de passagers en 2004, représente 96% de trafic total de l'UE 25.

Cinq pays ont enregistré chacun en 2004 un trafic global supérieur à 80 millions de passagers : le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne, la France et l'Italie. Ils représentent 72% du trafic aérien de l'ensemble. De ces cinq pays, la France est celui qui a enregistré la croissance la plus faible depuis 2000 (+6,1%), alors que le trafic a augmenté de 21,4% en Italie, de 18,5% au Royaume-Uni, de 18% en Espagne et de 12% en Allemagne.



Avec 37 millions de passagers en 2004, la part des 10 nouveaux pays entrants est de 4,2% du trafic total de l'UE 25 mais affiche une progression supérieure (+14,3%) à celle de l'ex-UE15, (+8,7%) par rapport à 2003. A l'exception de la Pologne, la plupart des dix nouveaux pays membres ont enregistré les augmentations de trafic les plus importantes : de l'ordre de 30% à 50% - voire spectaculaires comme la Slovaquie (+73%), Mais

en valeur absolue les niveaux de trafic sont modestes. La progression en Slovaquie est due à l'essor de la compagnie à bas coût SkyEurope.

Trafic européen - UE25 (passagers, millions)

variations annuelles depuis 2000 (%)							
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic2004	part (%)
total UE15	-0,5	-0,4	4,4	8,7	12,5	847	95,8
total 10 UE 25	4,4	0,6	8,5	14,3	30,1	37	4,2
total UE 25	-0,3	-0,4	4,6	8,9	13,1	884	100,0

### S'agissant du trafic aérien intérieur, le classement est différent.

L'Espagne, avec 34 millions de passagers en 2004, enregistre le trafic le plus élevé, avec une croissance de 8,6%. Cette importance du trafic intérieur espagnol est due à la desserte des îles Baléares et des îles Canaries, et à des infrastructures ferroviaires encore insuffisantes. La prochaine mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Barcelone aura un impact sur le trafic aérien intérieur espagnol.

La France arrive en deuxième position avec 26 millions de passagers, juste devant le Royaume-Uni (25,7 millions de passagers) et l'Italie (25 millions de passagers). On observe que le trafic intérieur a continué de croître au Royaume-Uni et en Italie, alors qu'il s'est contracté en France. La qualité des dessertes ferroviaires françaises, notamment avec la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001 explique en grande partie cette baisse du trafic intérieur français. En Italie, l'achèvement d'ici à 2010 de l'axe à grande vitesse Naples-Rome-Milan aura un impact sur le trafic intérieur italien.

Les nouveaux pays membres de l'UE 25, essentiellement la Pologne, comptent pour moins de 1% du trafic intérieur total ; à l'exception de la Pologne, ce sont de petits pays en superficie.

**Le trafic international** place au contraire le Royaume-Uni en première position des pays de l'UE avec 167 millions de passagers en 2004.

L'Allemagne est en deuxième position avec 114 millions de passagers, et l'Espagne en troisième position avec 96 millions de passagers. L'importance du trafic international espagnol est en grande partie due aux flux touristiques vers les îles Baléares et Canaries, et vers l'Andalousie, mais aussi au fort développement du trafic à Madrid et à Barcelone.

La France arrive en quatrième position avec 76 millions de passagers. L'Italie est cinquième, avec 57 millions de passagers internationaux. On

doit remarquer la très bonne sixième place des Pays Bas avec 44 millions de passagers, ce qui confirme le rôle de porte d'entrée majeure d'Amsterdam en Europe.

Ces six premiers pays représentent près de 76% du trafic international de l'UE 25.

Le trafic international des nouveaux pays membres de l'UE25 représente environ 5% du trafic international total.

Trafic par pays - UE 25 (passagers, millions)

variations annuelles depuis 2000 (%)							
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004	part (%)
Royaume Uni	0,5	3,5	5,5	8,1	18,5	192	21,8
Allemagne	-2,1	-3,2	5,9	12,1	12,6	136	15,4
Espagne	2,7	-0,6	7,1	7,9	18,0	130	14,7
France	-2,1	2,3	-0,2	6,4	6,3	102	11,6
Italie	-2,0	-1,0	13,3	10,4	21,4	82	9,2
Pays-Bas	-2,5	3,1	0,8	8,1	9,5	44	5,0
Grèce	0,9	-3,2	-5,9	4,6	-3,8	30	3,3
Suède	-0,3	-9,2	-7,3	6,3	-10,7	22	2,5
Danemark	3,4	0,7	-1,8	7,3	9,8	21	2,4
Irlande	3,8	5,3	9,7	4,2	24,9	21	2,4
Portugal	0,2	6,9	2,1	3,9	13,5	18	2,1
Autriche	-0,5	1,7	5,7	15,8	23,9	18	2,1
Belgique	-8,4	-27,7	5,4	15,8	-19,1	17	2,0
Finlande	0,4	-4,3	2,1	12,1	9,9	12	1,3
Luxembourg	-2,2	-7,0	-3,7	4,1	-8,9	2	0,2
total UE15	-0,5	-0,4	4,4	8,7	12,5	847	95,8
République Tchèque	9,8	4,0	18,0	28,2	72,8	10	1,1
Hongrie	-2,4	-2,5	12,1	28,6	37,2	6	0,7
Chypre	6,6	-5,0	-2,1	5,7	4,8	6	0,7
Pologne	7,5	6,1	8,0	-13,8	6,3	6	0,7
Malte	-3,9	-6,9	0,3	5,4	-5,5	3	0,3
Slovaquie	1,9	13,5	26,0	72,7	151,4	1	0,1
Lettonie	13,4	9,9	12,5	48,3	107,9	1	0,1
Slovénie	-10,6	-2,3	6,2	13,7	5,5	1	0,1
Lituanie	11,9	7,8	3,0	37,7	71,1	1	0,1
Estonie	4,3	3,3	17,7	39,6	77,0	1	0,1
total 10 UE 25	4,4	0,6	8,5	14,3	30,1	37	4,2
total UE 25	-0,3	-0,4	4,6	8,9	13,1	884	100,0

Trafic national par pays UE 25 - (passagers, millions)

année	2003/2002 (%)	2004/2003 (%)	trafic 2004
Royaume Uni	8,0	5,4	26
Allemagne	3,9	0,9	21
Espagne	7,9	8,6	34
France	-4,3	-1,2	26
Italie	8,7	0,6	25
Pays-Bas	-24,5	-30,5	0
Grèce	nc	10,1	6
Suède	-7,7	2,3	7
Danemark	-4,6	0,2	2
Irlande	23,2	-15,6	1
Portugal	-2,6	-14,2	2
Autriche	3,4	2,7	1
Belgique	100,0	-50,0	0
Finlande	-2,3	6,0	3
Luxembourg	0,0	0,0	0
total UE15	nc	2,9	153
République Tchèque	8,8	7,5	0
Hongrie	nc	0,0	0
Chypre	nc	0,0	0
Pologne	nc	nc	1
Malte	-6,4	-13,6	0
Slovaquie	0,0	12,5	0
Lettonie	nc	0,0	0
Slovénie	nc	nc	0
Lituanie	nc	100,0	0
Estonie	15,4	13,3	0
total 10 UE 25	nc	nc	1
total UE 25	nc	nc	154

Trafic international par pays UE 25 - (passagers, millions)

année	2003/2002 (%)	2004/2003 (%)	trafic 2004
Royaume Uni	5,1	8,5	167
Allemagne	6,3	14,5	114
Espagne	6,8	7,7	96
France	1,4	9,3	76
Italie	15,8	15,3	57
Pays-Bas	1,0	8,2	44
Grèce	nc	3,4	24
Suède	-7,0	8,3	15
Danemark	-1,5	7,9	19
Irlande	9,2	5,0	20
Portugal	3,0	7,3	16
Autriche	5,8	16,3	18
Belgique	5,4	15,8	17
Finlande	3,8	14,2	9
Luxembourg	-3,7	4,1	2
total UE15	nc	10,0	694
République Tchèque	18,2	28,6	10
Hongrie	12,1	28,6	6
Chypre	nc	5,7	6
Pologne	nc	nc	5
Malte	0,4	5,7	3
Slovaquie	27,7	75,9	1
Lettonie	nc	48,3	1
Slovénie	nc	nc	1
Lituanie	nc	37,7	1
Estonie	17,8	40,1	1
total 10 UE 25	nc	nc	36
total UE 25	nc	nc	730

<sup>1</sup> : UE 25 (depuis le 1er mai 2004) : Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède.

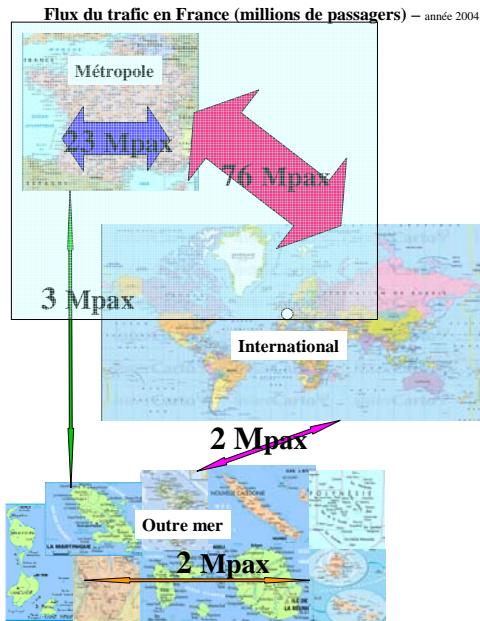
UE 15 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

Nouveaux pays entrants le 1er mai 2004 : Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie.

<sup>2</sup> : Le chiffre de 884 millions de passagers est la somme du trafic de passagers de chaque pays de l'UE 25 ; il se décompose en 154 millions de passagers en trafic intérieur à chaque pays et 730 millions de passagers en trafic international comprenant le trafic avec l'UE 25 et avec les autres destinations internationales. Ce chiffre de 884 millions surestime le trafic réel car il intègre deux fois le trafic entre les pays de l'UE 25. Exemple : le trafic international de la France (76 millions de passagers) comprend 42 millions de passagers entre la France et l'ensemble des pays de l'UE 25 ; ces passagers sont comptabilisés au départ et à l'arrivée en France mais également, au départ et à l'arrivée de chacun des pays UE 25 concernés.

### II.1.1.3 Le trafic aérien français

Le trafic aérien français<sup>1</sup>, 106 millions de passagers, a augmenté de 6,5% en 2004. Le trafic métropole-international (76 millions de passagers) enregistre un rebond de croissance de 9,6%, alors que le trafic intérieur de la métropole (23 millions de passagers) continue de régresser (-2,3%).



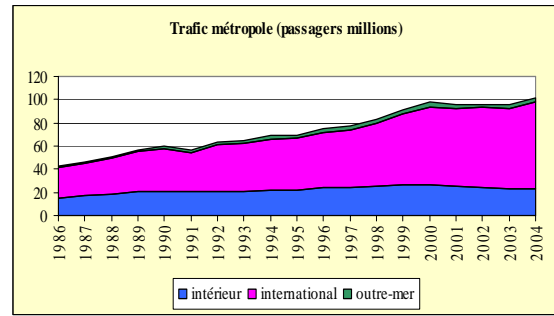
<sup>1</sup> : Le trafic aérien de la France est la somme du trafic métropole (102 millions de passagers), du trafic intérieur Outre mer (2 millions de passagers) et du trafic international Outre mer (2 millions de passagers).

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Métropole	-2,2	0,7	-0,7	6,6	4,3	102
Intérieur OM	-3,1	-4,6	7,2	3,3	2,4	2
International OM	-4,8	-4,1	2,8	3,3	-3,1	2
France	-2,2	0,5	-0,5	6,5	4,1	106

#### • Le trafic de la métropole

##### Le trafic total de la métropole

Avec 102 millions de passagers en 2004, le trafic total de la métropole enregistre une forte croissance (+6,6%) par rapport à 2003.



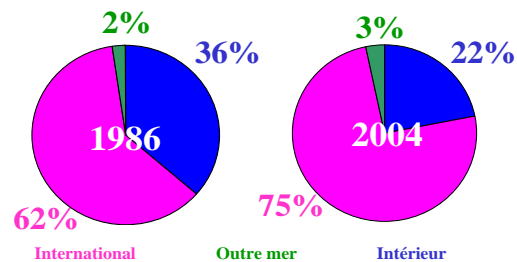
Cette progression intervient après trois années de stagnation du trafic (de 2001 à 2003) liée au contexte politique, économique et sanitaire (attentats de New York, conflit en Irak et SRAS en Extrême Orient).

Le trafic international (76 millions de passagers en 2004) constitue le principal moteur de cette croissance avec un gain de 9,6% par rapport à 2003, alors que le trafic intérieur (22,5 millions de passagers en 2004) continue à diminuer (-2,3%).

Trafic Métropole - répartition intérieur/international/Outre Mer - passagers (millions)

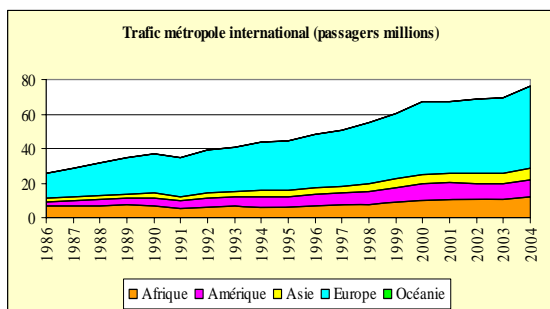
variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
intérieur	-7,4	-2,9	-5,0	-2,3	-16,6	23
international	0,3	2,3	1,0	9,6	13,6	76
outre-mer	-7,7	-2,9	-5,1	4,7	-11,0	3
Métropole	-2,2	0,7	-0,7	6,6	4,3	102

Au cours de la période 1986-2004, la part du trafic international passe de 62% à 75% du trafic total au détriment du trafic intérieur qui diminue de 36% à 22% sur cette même période.



#### Le trafic métropole-international

Avec 47,5 millions de passagers en 2004 et une croissance de 7,9% par rapport à 2003, les liaisons avec l'Europe (62%, dont 55% avec l'Union européenne) constituent l'essentiel du trafic international de la métropole.



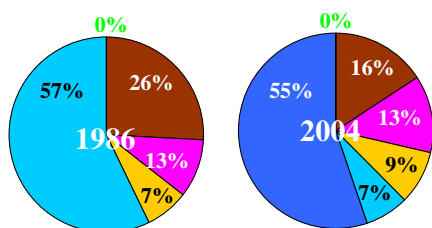
L'Asie (+20,9%) et l'Afrique (+11%) connaissent les plus fortes progressions en 2004.

Trafic Métropole internationale - répartition géographique

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004 (passagers, millions)
	2001	2002	2003	2004		
Afrique	4,3	1,0	0,6	11,5	18,1	12
Amérique	-2,4	-3,7	-0,9	8,1	0,8	10
Asie	-1,2	8,9	-5,1	20,9	23,6	7
Europe	0,1	3,1	2,5	7,9	14,1	48
dont UE 25	0,2	3,3	3,1	7,6	14,8	42
Océanie	-18,1	2,9	-80,5	534,6	4,0	0
Métro. Intnal	0,3	2,3	1,0	9,6	13,6	76

Sur la période 1986-2004, la part du trafic intra communautaire passe de 57% à 62%, essentiellement au détriment du trafic sur l'Afrique qui ne représente plus que 13% en 2004 (26% en 1986).

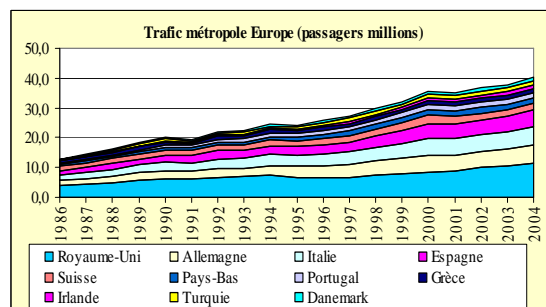
L'importance des trafics avec l'Amérique et avec l'Asie progresse également en 2004 : 13% (10% en 1986) et 9% (7% en 1986) du trafic international.



Europe U-E 25 Afrique Amérique Asie Océanie

### Le trafic métropole-Europe

Le trafic vers l'Europe comporte en 2004 onze liaisons de plus de 1 million de passagers par an qui représentent 84% du trafic métropole-Europe. Il a progressé de 7,9% (UE +7,6%) en 2004, et de 14,1% par rapport à 2000.



Les liaisons avec le Royaume-Uni (11,3 millions de passagers et +8,3% en 2004) représentent à elles seules 24% du trafic métropole-Europe. Elles sont deux fois plus importantes que celles avec l'Allemagne, l'Italie (6 millions de passagers) et l'Espagne (5,5 millions de passagers).

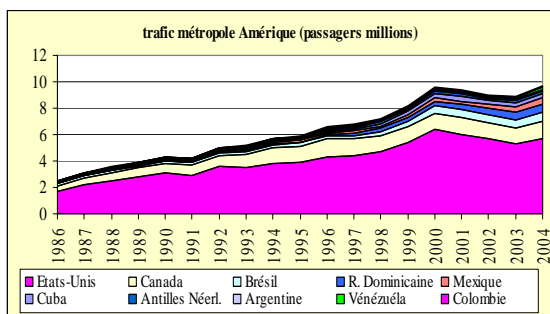
Alors que la Croatie, destination touristique émergente, enregistre une progression de 66%, la Pologne (-55%) et la Belgique (-48%) voient leur trafic divisé par deux en 2004.

Trafic Métropole Europe - répartition par pays (passagers, milliers)

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004
	2001	2002	2003	2004		
Royaume-Uni	2,1	14,3	5,5	8,3	2,1	11 323
Allemagne	-1,3	-0,6	2,2	11,2	2,8	6 290
Italie	-1,6	2,9	6,0	4,1	1,0	6 169
Espagne	1,0	-0,6	1,0	8,8	2,2	5 465
Suisse	-13,4	-9,3	-3,4	-1,6	-0,4	2 135
Pays-Bas	1,6	0,4	-3,7	7,5	1,9	2 014
Portugal	0,5	4,7	1,0	2,7	0,7	1 807
Grèce	3,9	3,0	10,1	-8,1	-2,0	1 378
Irlande	2,6	11,2	6,6	5,1	1,3	1 257
Turquie	5,6	6,0	-13,2	8,4	2,1	1 210
Danemark	2,7	8,4	-7,4	15,2	3,8	1 104
Suède	3,6	18,4	-11,7	14,2	3,5	935
Belgique	-12,3	-47,5	20,1	-6,2	-1,6	862
Fed. De Russie	20,6	22,8	10,8	17,8	4,5	823
Autriche	-4,2	1,4	-7,7	5,0	1,3	675
Rep. Tchèque	20,7	9,3	5,7	24,8	6,2	606
Norvège	7,1	13,4	-3,7	20,2	5,0	507
Hongrie	9,8	12,6	-2,7	29,2	7,3	401
Finlande	0,2	5,3	-0,4	3,6	0,9	333
Roumanie	11,2	12,0	19,2	13,4	3,4	265
Croatie	-1,9	41,1	29,5	65,9	16,5	206
Métro. Europe	0,1	3,1	2,5	7,9	14,1	47 562
Métro. U-E 25	0,2	3,3	3,1	7,6	14,8	42 014

### Le trafic métropole-Amérique

Le trafic vers l'Amérique (9,7 millions de passagers) comporte 10 liaisons de plus de 100 000 passagers en 2004, qui représentent 99% du trafic métropole Amérique. Il est dominé par la liaison vers les Etats-Unis avec 5,7 millions de passagers en 2004, soit 59% du flux total.



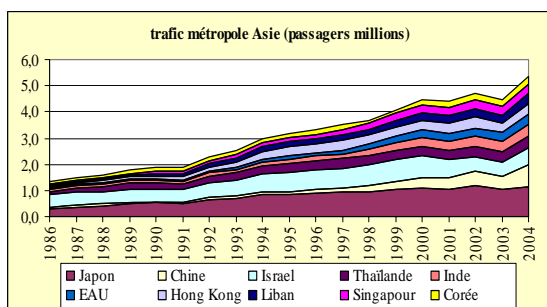
Trafic Métropole Amérique - répartition par pays (passagers, milliers)

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Etats-Unis	-5,1	-5,9	-6,9	8,2	-10,1	5 712
Canada	3,2	-6,4	-2,8	9,6	3,0	1 299
Brésil	2,5	3,0	0,6	15,4	22,7	678
Rép. Dominicaine	17,4	18,4	41,6	-4,8	87,6	648
Mexique	-4,7	22,4	25,1	20,7	76,2	458
Cuba	6,7	-4,1	1,4	0,3	4,1	322
Antilles Néerl.	-12,9	-14,4	3,6	2,5	-20,9	168
Argentine	41,7	-22,9	26,5	3,8	43,5	142
Vénézuéla	1,5	9,0	-3,5	54,6	65,0	139
Colombie	-30,1	17,4	13,3	14,4	6,4	112
Méto. Amérique	-2,4	-3,7	-0,9	8,1	0,8	9 743

## Le trafic métropole-Asie

L'Asie (hors l'Océanie) est le continent qui connaît la plus forte progression (+20,9%) en 2004.

Le Japon (1,2 million de passagers) reste la relation la plus importante de la métropole avec l'Asie (6,7 millions de passagers) en 2004. La Chine (838 000 passagers) arrive en deuxième position avec une très forte progression (+83,2%) en 2004. Ce chiffre doit être relativisé en raison du fort recul enregistré au début de 2003 sur cet axe à cause de l'épidémie de SRAS et de la guerre en Irak.



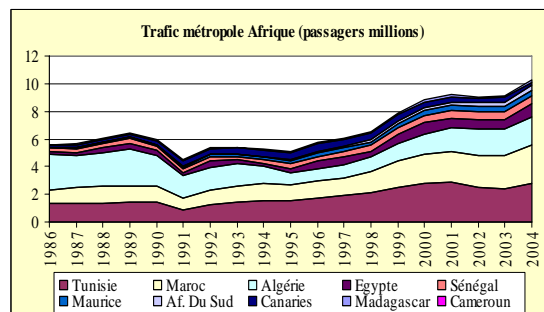
Trafic Métropole Asie - répartition par pays (passagers, milliers)

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Japon	-4,0	13,7	-11,5	9,4	5,7	1 165
Chine	14,9	22,9	-12,6	83,2	126,1	838
Israël	-19,0	-22,5	2,2	12,8	-27,7	618
Thaïlande	2,2	21,1	-6,6	9,1	26,1	442
Inde	1,5	9,2	5,7	13,3	32,7	437
EAU	8,0	-1,7	14,5	14,4	39,1	425
Hong Kong	0,8	10,0	-23,4	26,1	7,2	404
Liban	-7,1	7,9	7,4	15,3	24,1	369
Singapour	12,9	13,3	-5,2	4,5	26,7	349
Corée	20,3	12,7	-4,2	19,0	54,6	321
Viet Nam	-0,1	80,3	-17,6	31,4	95,0	250
Malaisie	-8,2	-0,9	11,4	27,4	29,0	124
Jordanie	-19,0	-18,7	-7,7	54,0	-6,4	117
Qatar	702,9	144,4	86,9	94,4	7029,7	115
Ar. Saoudite	-8,4	2,3	-12,2	-5,5	-22,3	102
Méto. Asie	-1,2	8,9	-5,1	20,9	23,6	6 680

## Le trafic métropole-Afrique

En 2004, la relation avec l'Afrique (12 millions de passagers) est dominée par les liaisons avec le Maghreb et l'Egypte. La Tunisie (2,8 millions de passagers), le Maroc (2,7 millions de passagers), l'Algérie (2 millions de passagers) et l'Egypte (972 000 passagers) représentent 71% du trafic avec l'Afrique.

L'Egypte (+49%), la Tunisie (+17%) et le Maroc (+16) -destinations touristiques classiques- connaissent une forte progression par rapport à 2003 contrairement à l'Algérie (+3,1%).

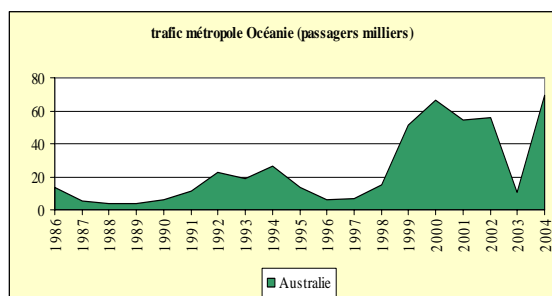


Trafic Métropole Afrique - répartition par pays (passagers, milliers)

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Tunisie	4,4	-11,8	-4,3	17,2	3,3	2 832
Maroc	3,0	2,2	4,2	16,1	27,3	2 735
Algérie	19,1	10,9	1,0	3,1	37,6	2 003
Egypte	-17,8	-7,8	1,2	48,9	14,1	972
Sénégal	8,9	9,3	-1,8	-4,4	11,7	579
Maurice	6,4	5,0	1,0	5,3	18,9	423
Af. Du Sud	6,4	42,8	4,4	-0,8	57,4	306
Canaries	-14,5	-6,3	-2,0	-18,8	-36,2	242
Madagascar	3,2	-62,2	138,9	10,3	2,8	187
Cameroun	19,1	17,4	-5,9	-6,3	23,3	187
Nigéria	26,9	13,1	10,7	23,7	96,4	173
Côte d'Ivoire	-4,0	2,6	-25,3	6,3	-21,8	166
Mali	8,8	28,7	-3,0	-0,8	34,6	148
Gabon	7,2	11,1	-5,5	-5,1	6,8	128
Burkina Faso	-1,6	55,3	5,2	3,2	65,8	107
Méto. Afrique	4,3	1,0	0,6	11,5	18,1	12 011

## Le trafic métropole-Océanie

En 2004, la totalité du trafic métropole Océanie a été effectué avec l'Australie.



Malgré d'importantes variations d'une année sur l'autre le trafic métropole Océanie a progressé de 4% depuis 2000.

Trafic Métropole - Océanie (passagers, milliers)

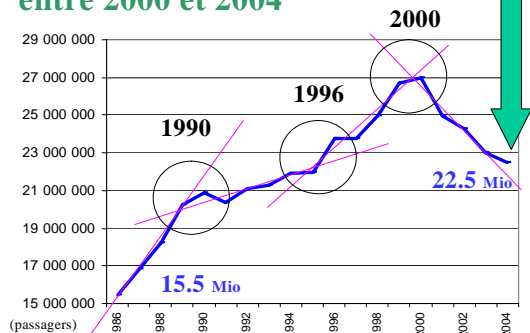
variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Métro. Océanie	-18,1	2,9	-80,5	534,3	4,0	69

## Le trafic intérieur de la métropole

En 2004, le trafic intérieur de la métropole (22,5 millions de passagers) a continué de diminuer (-2,3%) pour revenir au niveau de 1995.

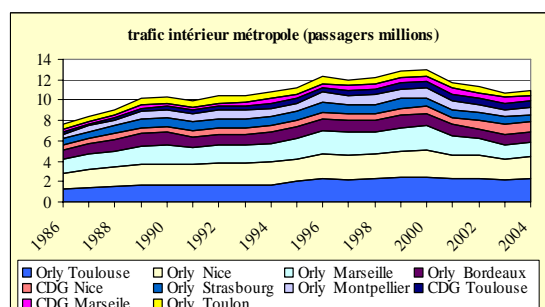
Après une forte évolution jusqu'en 1990 (+7,8% l'an), une pause de 1991 à 1995 (+1,9% l'an), et une reprise de 1996 à 1999 (+5,1% l'an) liée notamment à la libéralisation et à la mise en place du hub de CDG, le trafic a perdu 17% entre 2000 et 2004. Cette perte entre 2000 et 2004 est estimée à 5 millions de passagers.

### Perte estimée: 5 millions de passagers entre 2000 et 2004



Seules quelques liaisons échappent à cette tendance baissière : celles avec la Corse, celles avec l'aéroport Charles-de-Gaulle à cause du développement du trafic de correspondance, et

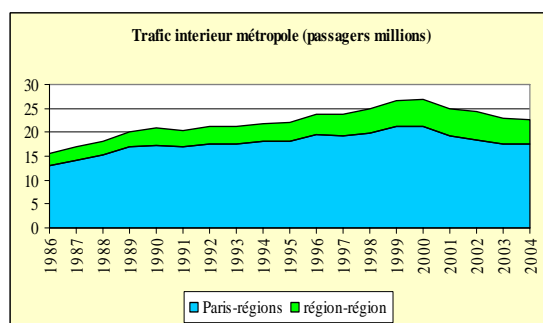
celles des villes non desservies par le TGV. L'impact du TGV, qui concurrence actuellement 35% du trafic aérien intérieur, se fait en particulier ressentir sur les destinations au départ d'Orly en concurrence avec le TGV Méditerranée : Marseille (-37,2%), Montpellier (-35%), Toulon (-29,7%) et Nice (-21,9%). Par ailleurs, la disparition de compagnies comme Air Lib ou Air Littoral a engendré une forte réduction de l'offre aérienne sur le réseau intérieur.



Trafic intérieur Métropole (passagers, milliers)

variations annuelles depuis 2000 (%)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Orly-Ajaccio	5,0	-8,7	6,4	-3,5	-1,6	422
Orly-Bastia	6,9	-1,0	3,6	-2,5	7,0	316
Ajaccio-Marseille	2,2	-3,5	-0,3	0,9	-0,7	253
Bastia-Marseille	2,6	-8,1	-2,3	5,8	-2,5	251
Ajaccio-Nice	-4,7	-9,6	-1,8	-0,7	-16,0	120
Orly-Figari	-3,7	6,7	1,5	-8,6	-4,6	115
Bastia-Nice	-5,1	-11,4	-1,4	1,4	-15,9	111
Orly-Calvi	10,3	-6,7	-6,1	-10,0	-13,0	94
Figari-Marseille	-20,4	6,2	-2,4	-3,6	-20,4	64
Ajaccio-Lyon	29,4	13,3	8,5	-0,6	58,1	54

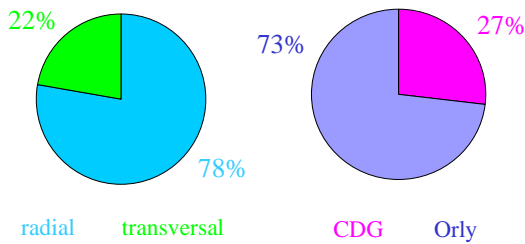
La structure du trafic intérieur de la métropole montre une prépondérance du trafic radial (78%), lui-même étant principalement (73%) constitué des liaisons avec Orly.



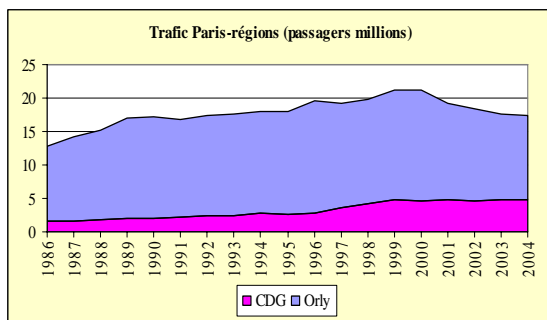
Trafic intérieur Métropole - répartition Paris-régions/régions-régions

variations annuelles depuis 2000 (%) (passagers, milliers)						
année	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
Paris - régions	-9,4	-3,9	-5,0	-0,1	-17,4	17 487
Régions - régions	-0,4	0,3	-5,2	-9,1	-14,0	5 014
Métropole - intérieur	-7,4	-2,9	-5,0	-2,3	-16,6	22 501

### Structure du trafic intérieur métropole en 2004



La perte de trafic intérieur entre 2000 et 2004 est particulièrement significative pour les liaisons avec Orly (-22,7%), alors que le trafic de CDG progresse légèrement (+1,5%).



### Trafic Métropole intérieur - répartition du trafic radial

année	variations annuelles depuis 2000 (%)				(passagers, milliers)	
	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
CDG	1,4	-0,2	2,4	-2,1	1,5	4 712
Orly	-12,4	-5,1	-7,5	0,6	-22,7	12 775
Paris - régions	-9,4	-3,9	-5,0	-0,1	-17,4	17 487

Le trafic intérieur métropole qui comprend 127 liaisons de plus de 10 000 passagers desservant 43 destinations (99% du trafic total), est fortement concentré. Les 10 premières liaisons (radiales) représentent 48% du trafic intérieur métropole.

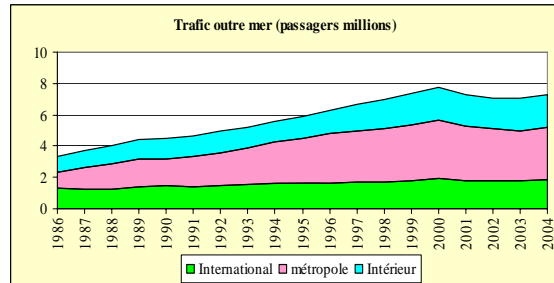
16 liaisons avec la Corse représentent 9% du trafic intérieur métropole.

Type de liaison	Nombre de liaisons	Nombre de passagers	% trafic total	dont Corse		
				Nombre de liaisons	Nombre de passagers	% trafic total
Radiale	51	17,4 Mio	77%	4	947 000	4%
Transversale	76	4,8 Mio	21%	12	1 019 000	5%
<b>Total</b> (127 premières liaisons)	<b>127</b>	<b>22,2 Mio</b>	<b>99%</b>	<b>16</b>	<b>1 966 000</b>	<b>9%</b>

### Le trafic Outre mer

#### Le trafic total Outre mer

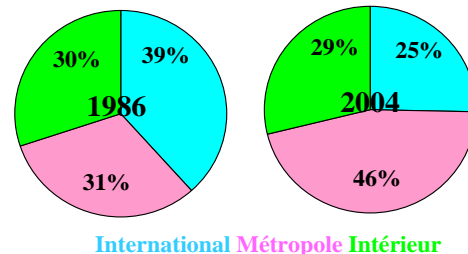
Après plusieurs années de contraction, le trafic de l'Outre mer (7,3 millions de passagers) est reparti à la hausse (+3,9%) en 2004.



#### Trafic Outre Mer - répartition Intérieur/métropole/International

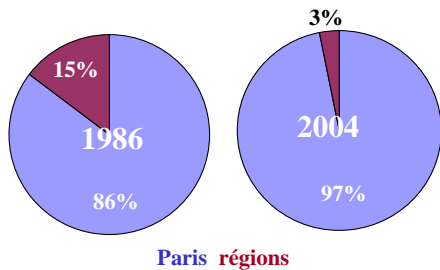
année	variations annuelles depuis 2000 (%)				(passagers, milliers)	
	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	trafic 2004
International OM	-4,8	-4,1	2,8	3,3	-3,1	1 853
métropole OM	-7,3	-3,1	-5,1	4,6	-10,8	3 342
Intérieur OM	-3,1	-4,6	7,2	3,3	2,4	2 113
<b>total OM</b>	<b>-5,6</b>	<b>-3,8</b>	<b>0,2</b>	<b>3,9</b>	<b>-5,3</b>	<b>7 308</b>

Les flux vers la métropole ont connu une forte progression entre 1986 (31%) et 2004 (46%), essentiellement au détriment du flux international qui est passé de 39% à 25% pendant cette période, alors que le flux intérieur est resté quasi constant. Cela s'explique par la libéralisation des dessertes avec la métropole intervenue depuis 1986.



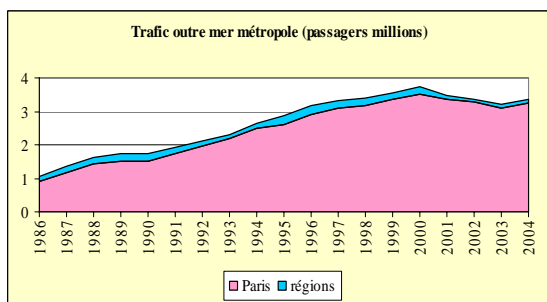
#### Le trafic Outre mer-métropole

Le trafic Outre mer-métropole (3,3 millions de passagers en 2004) est fortement dominé par les échanges avec Paris. Cette tendance s'est confirmée au fil du temps puisque la part du flux avec la capitale est passée de 86% en 1986 à 97% en 2004.



Paris régions

2004 a vu un rebond de la relation avec la métropole avec une croissance du trafic de +4,7% (-5,1% en 2003). A noter en 2004 la forte reprise du trafic avec les régions (+21 %), mais dont le niveau en valeur absolue n'est pas significatif.



Trafic Métropole Outre mer - répartition Paris/régions

année	variations annuelles depuis 2000 (%)					trafic 2004
	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	
Paris OM	-4,7	-2,4	-5,2	4,1	-8,2	3 239
Régions OM	-49,0	-31,3	11,6	21,0	-52,7	103
Métropole OM	-7,3	-3,1	-5,1	4,7	-10,8	3 342

### Le trafic intérieur Outre mer

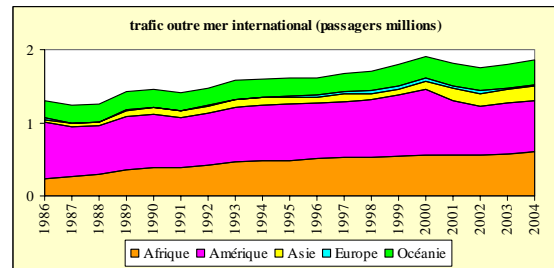
Le trafic intérieur Outre mer (2,1 millions de passagers) quoique toujours en progression en 2004 (+2,4%), a cependant subi une légère contraction par rapport à 2003 (+7,2%).

Trafic intérieur Outre mer (passagers, milliers)

année	variations annuelles depuis 2000 (%)					trafic 2004
	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	
Intérieur OM	-3,1	-4,6	7,2	3,3	2,4	2 113

### Le trafic Outre mer-international

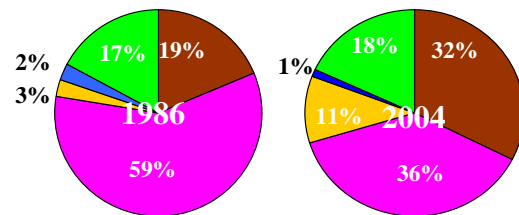
Le trafic Outre mer-international avec 1,9 millions de passagers en 2004, connaît un recul de 3,1% par rapport à 2003.



Trafic Outre mer international - répartition géographique

année	variations annuelles depuis 2000 (%)					trafic 2004
	2001	2002	2003	2004	2004/2000 (%)	
Afrique OM	1,7	-1,8	3,7	4,8	8,5	600
Amérique OM	-16,7	-10,5	4,1	0,9	-21,7	702
Asie OM	44,3	13,5	2,8	5,8	78,2	196
Europe OM	-18,6	-15,1	-34,4	-9,3	-58,9	22
Océanie OM	3,1	-0,5	2,9	5,5	11,4	334
International OM	-4,8	-4,1	2,8	3,3	-3,1	1 853

Le trafic avec l'Amérique, dominant en 1986 (59% du trafic total), ne représente plus que 32% du trafic international en 2004. Cette diminution s'est faite au profit du flux avec l'Afrique (de 19% en 1986 à 32% en 2004, notamment sur la ligne Réunion-Maurice) et avec l'Asie (de 3% en 1986 à 11% en 2004 avec le renforcement de la desserte du Japon depuis la Nouvelle Calédonie et la Polynésie).



Afrique Amérique Asie Europe Océanie



- **Les tendances**

Le premier semestre 2005 est marqué par la poursuite d'une progression soutenue du trafic de la France (+5,8%), essentiellement due au trafic international (+7,8%). Le trafic avec l'Union Européenne (UE 25) enregistre quant à lui une progression de 6,2%.

La faible progression du trafic intérieur (+0,4%) provient du rattrapage constaté sur les liaisons transversales (+2,6%), alors que le trafic vers l'Outre mer régresse légèrement (-0,9%).

Sur l'ensemble de l'année 2005, la progression du trafic de la France a été de l'ordre de 5,9%.

La croissance du trafic de passagers de la France devrait se poursuivre en 2006 et se situer entre 3% et 4,5% (source DGAC).

Les prévisions (source IATA) situent la progression du trafic de passagers de la France à +4,3% pour l'année 2006.

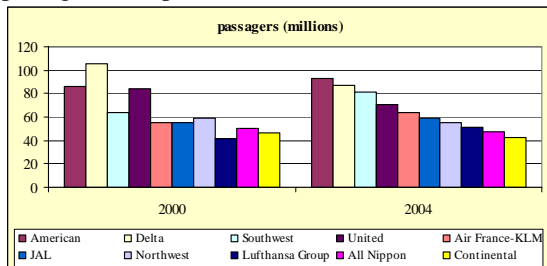
# **II.1.2 - Compagnies aériennes**

## II.1.2.1 Les 25 premières compagnies aériennes mondiales

Quatre 'Majors' américaines occupent les quatre premières places des compagnies mondiales en termes de trafic de passagers, le groupe Air France – KLM se situant en 5ème position. Southwest – première compagnie à bas coûts mondiale – arrive en 3ème position. Elle est la seule compagnie américaine à dégager des bénéfices, alors que les autres 'Majors' enregistrent de lourdes pertes : quatre d'entre elles sont placées sous le régime de la protection des faillites (chapter 11). Les compagnies d'Asie, du Moyen Orient et européennes enregistrent les plus forts bénéfices. Le groupe Air France – KLM, avec 453 millions \$ de bénéfices, se situe au 7ème rang mondial.

### Le trafic de passagers

Les 'majors' américaines, American (93 millions), Delta (87 millions), Southwest<sup>1</sup> (81 millions) et United (71 millions) occupent les quatre premières places des compagnies mondiales en termes de passagers transportés en 2004.



Le Groupe Air France – KLM (64 millions) arrive en cinquième position, devant Japan Airlines (59 millions).

Lufthansa (51 millions) et All Nippon (48 millions) occupent respectivement le 8ème et 9ème rang.

Les compagnies à bas coûts européennes Ryanair (27 millions) et easyJet (22 millions) se hissent respectivement au 17ème et 20ème rang mondial pour le nombre de passagers transportés.

L'ensemble des compagnies, hormis Qantas (-16%) et Korean (-2,1%), enregistrent des hausses de trafic. Les résultats d'Alitalia ne sont pas communiqués.

Les compagnies chinoises, China Southern (+81%), China Eastern (+42%) et Air China (+36%) affichent de fortes progressions qui traduisent l'essor du marché chinois.

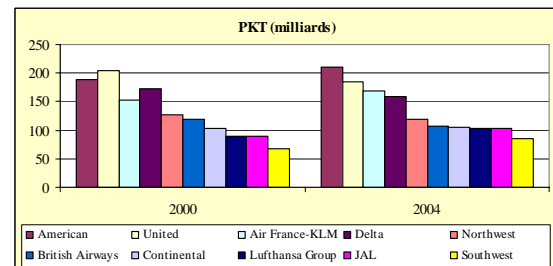
Les compagnies à bas coûts Ryanair (+24,4%) et easyJet (+22,6%) continuent à se développer à un rythme soutenu.

Le groupe Air France – KLM (+2,5%) affiche un tassement de sa croissance en 2004 par rapport à 2003 (+8,9%).

25 premières compagnies mondiales - classement par trafic passagers (millions)

compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
American	-9,4	20,4	-6,3	4,9	7,3	93	1	2
Delta	-0,7	-14,4	-6,3	3,2	-17,8	87	2	1
Southwest	1,2	-2,2	18,6	8,5	27,4	81	3	4
United	-10,7	-9,1	-3,6	7,2	-16,1	71	4	3
<b>Air France-KLM</b>	<b>-0,7</b>	<b>4,3</b>	<b>8,9</b>	<b>2,5</b>	<b>15,6</b>	<b>64</b>	<b>5</b>	<b>7</b>
JAL	7,8	-6,6	5,8	2,1	8,7	59	6	8
Northwest	-7,9	-2,6	-1,3	6,5	-5,7	55	7	6
Lufthansa Group	-3,9	10,7	3,3	12,1	23,2	51	8	11
All Nippon	-1,2	-12,2	-2,4	12,9	-4,4	48	9	9
Continental	-5,7	-7,2	-5,2	9,9	-8,9	43	10	10
US Airways	-7,5	-15,9	-12,5	2,8	-30,1	42	11	5
British Airways	4,6	-13,9	2,0	1,6	-6,7	36	12	12
SAS Group	-0,6	43,1	-6,8	4,4	38,3	32	13	15
China Southern	13,8	12,4	-27,6	81,2	67,9	28	14	21
Air Canada	30,8	1,4	-14,5	37,7	56,3	28	15	20
Iberia	1,6	-4,0	4,9	6,4	8,8	27	16	14
Ryanair	33,6	16,4	92,7	24,4	272,5	27	17	24
Air China	23,5	14,1	70,3	35,9	226,2	25	18	23
Qantas	-5,3	34,3	6,5	-16,0	13,8	24	19	nc
easyJet	-0,2	54,4	96,6	22,6	271,2	22	20	25
Alitalia	-6,6	-11,8	nc	nc	-17,2	22	21	13
Korean	-1,9	2,5	-2,0	-2,1	-3,5	21	22	16
America West	-1,9	-0,6	3,1	5,4	5,9	21	23	18
China Eastern	14,5	11,2	20,1	41,8	116,9	20	24	22
Thai	1,3	2,5	-7,6	12,9	8,3	20	25	19

Le trafic en PKT est plus favorable aux compagnies européennes.



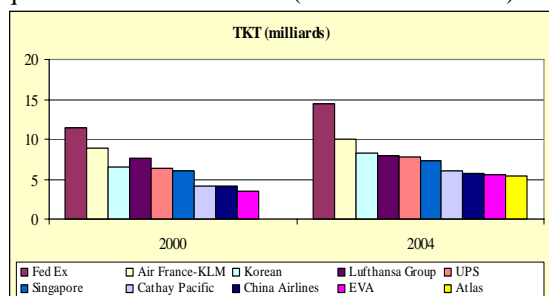
Le groupe Air France – KLM (169 milliards) arrive au 3ème rang mondial, British Airways (107 milliards) et Lufthansa (104 milliards) se situent respectivement à la 6ème et 8ème place.

25 premières compagnies mondiales - classement par trafic PKT (milliards)

compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
American	-8,9	14,6	-1,1	8,3	11,8	210	1	2
United	-8,1	-6,1	-4,6	10,4	-9,2	185	2	1
<b>Air France-KLM</b>	<b>0,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>6,3</b>	<b>11,1</b>	<b>169</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Delta	-5,7	-6,7	-5,7	9,9	-8,9	158	4	3
Northwest	-7,6	-1,5	-4,6	6,8	-7,2	118	5	5
British Airways	-10,6	-6,2	1,1	5,9	-10,2	107	6	6
Continental	-4,7	-2,9	-3,0	14,2	2,5	106	7	7
Lufthansa Group	-2,2	2,2	2,4	14,7	17,4	104	8	9
JAL	-5,3	-0,9	12,3	9,1	15,0	102	9	8
Southwest	5,4	2,0	5,8	11,4	26,8	86	10	12
Singapore	-2,3	2,9	-10,1	21,4	9,6	78	11	11
Qantas	0,6	10,7	2,8	-4,7	9,1	74	12	13
Air Canada	16,8	3,6	-14,3	17,4	21,8	70	13	15
US Airways	-2,4	-12,9	-5,6	7,2	-13,9	65	14	10
Cathay Pacific	-5,0	9,5	-12,8	33,9	21,5	57	15	16
All Nippon	-9,1	-6,9	-5,3	11,1	-11,0	56	16	14
Thai	3,9	10,2	-7,4	12,7	19,4	51	17	17
Emirates	19,1	30,5	32,6	21,9	151,1	49	18	23
Air China	17,3	22,3	39,4	39,4	178,7	47	19	24
Iberia	3,1	-2,0	3,7	9,4	14,7	46	20	19
Korean	-5,1	8,7	-4,4	14,7	13,2	46	21	18
America West	-0,2	4,2	7,1	9,6	22,1	38	22	nc
China Southern	nc	12,4	-1,7	76,1	nc	37	23	nc
SAS Group	1,6	32,7	-29,2	49,9	43,3	33	24	22
Malaysia	1,0	-3,7	-0,3	-11,6	-14,3	33	nc	20

## Le trafic de fret

Federal Express (15 milliards de TKT) arrive en première place mondiale du trafic fret, le groupe Air France – KLM (10 milliards de TKT) est deuxième, et Lufthansa (8 milliards de TKT) quatrième derrière Korean (8 milliards de TKT).



La forte présence des compagnies du sud-est asiatique dans les dix premières mondiales, Singapore (7 milliards de TKT) 6<sup>ème</sup> place, Cathay Pacific (6 milliards de TKT) 7<sup>ème</sup>, China Airlines (6 milliards de TKT) 8<sup>ème</sup>, et Eva Air (5 milliards de TKT) 9<sup>ème</sup>, témoigne de la croissance économique de la région.

25 premières compagnies mondiales - classement par trafic TKT (milliards)

compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
Fed Ex	-3,0	19,5	5,7	4,1	27,4	15	1	1
Air France-KLM	-3,2	2,4	7,6	5,6	12,7	10	2	2
Korean	-15,2	12,1	13,1	17,4	26,2	8	3	4
Lufthansa Group	-7,6	1,1	-1,0	12,3	3,8	8	4	3
UPS	-6,0	11,1	2,0	14,2	21,6	8	5	5
Singapore	-2,3	3,2	9,8	10,0	21,8	7	6	6
Cathay Pacific	-5,4	24,9	7,1	15,6	46,2	6	7	10
China Airlines	-2,5	14,1	4,8	19,6	39,6	6	8	9
EVA	-7,8	0,0	43,8	16,3	54,0	5	9	14
Atlas	nc	51,3	26,5	22,8	nc	5	10	nc
Cargolux	-1,2	10,3	6,5	15,5	34,2	5	11	11
JAL	-9,0	4,8	8,1	6,9	10,2	5	12	7
British Airways	-11,6	2,3	1,6	8,1	-0,7	5	13	8
Emirates	16,1	31,1	42,8	25,3	172,3	4	14	23
Martinair	1,7	nc	nc	24,6	42,8	3	15	18
Northwest	-23,6	16,2	-7,3	10,6	-8,9	3	16	13
Polar	-16,3	nc	nc	101,9	98,1	3	17	21
Asiana	-8,3	15,5	-1,3	7,3	12,2	3	18	16
American	-23,1	14,3	-11,5	10,6	-13,9	3	19	15
Air China	-6,2	21,2	16,0	18,6	56,4	3	20	22
Nippon Cargo	81,5	-43,7	11,4	-2,2	11,5	2	21	19
United	-24,2	-0,4	-22,4	8,7	-36,3	2	22	12
Malaysia	-28,2	4,7	13,1	-5,1	-19,3	2	23	17
China Eastern	nc	7,7	28,2	43,2	nc	2	nc	nc
Thai	-2,6	9,2	-3,3	5,9	9,0	2	nc	20

## Résultats financiers

Les résultats financiers de 2004 sont très contrastés.

Alors que les résultats opérationnels progressent pour l'ensemble des compagnies aériennes, les bénéfices sont très inégaux selon qu'il s'agisse de compagnies américaines ou du reste du monde.

Les compagnies asiatiques – Singapore (840 millions \$), Cathay Pacific (566 millions \$), Korean Air (475 millions \$) réalisent de très forts bénéfices. Il en est de même pour Emirates (708 millions \$).

Les compagnies européennes, Lufthansa (550 millions \$), British Airways (472 millions \$) et le groupe Air France – KLM (453 millions \$) réalisent également des profits substantiels.

A l'opposé, et mis à part la compagnie à bas coût Southwest qui réalise 313 millions \$ de bénéfices, la situation des 'Majors' américaines, en grande difficulté depuis les attentats de septembre 2001, continue de s'aggraver sous l'effet de la hausse du prix du pétrole combinée à l'absence de couverture et à la faiblesse du dollar

En 2004, les compagnies américaines, et en particulier United (-1,6 milliards \$) et Delta (-5,2 milliards \$) enregistrent de lourdes pertes.

Dans ces conditions, les deux compagnies United (décembre 2002) et US Airways (septembre 2004) déjà placées sous le régime de protection des faillites - chapter 11- ont été rejointes en septembre 2005 par Delta et Northwest.

rang 2004	compagnie	résultat opérationnel (\$ millions)		bénéfice net (\$ millions)	
		2004	var./2003 (%)	2003	2004
1	Singapore	7 276	25,5	505	841
2	Emirates	5 202	36,2	476	708
3	Cathay Pacific	5 009	32,1	167	566
4	Lufthansa Group	25 655	15,3	-1 236	551
5	Korean	7 031	36,0	-202	475
6	British Airways	14 681	6,3	237	472
7	Air France-KLM	24 641	13,8	356	453
8	Qantas	7 837	-0,2	237	448
9	Southwest	6 530	10,2	442	313
10	Air China	4 055	36,0	19	289
11	JAL	19 794	16,8	-777	280
12	All Nippon	11 753	6,2	225	245
13	Thai	3 679	9,3	302	243
14	Iberia	5 550	16,9	118	229
15	SAS Group	5 387	12,7	241	220
16	Malaysia	2 882	27,5	121	86
17	China Southern	2 900	37,2	-43	-6
18	America West	2 339	3,7	57	-90
19	Continental	9 744	9,9	38	-363
20	US Airways	7 117	4,0	1 451	-611
21	Air Canada	7 387	6,3	-1 595	-730
22	American	18 645	6,9	-1 228	-761
23	Northwest	11 279	11,9	236	-878
24	United	16 391	9,8	-2 808	-1 644
25	Delta	15 002	6,5	-790	-5 217

L'IATA estime qu'un prix moyen du baril (Brent) à 43 \$ en 2005 conduirait à une perte globale des compagnies aériennes de 5,5 milliards \$ en 2005 et à une perte cumulée de plus de 40 milliards de \$ sur la période 2001-2005.

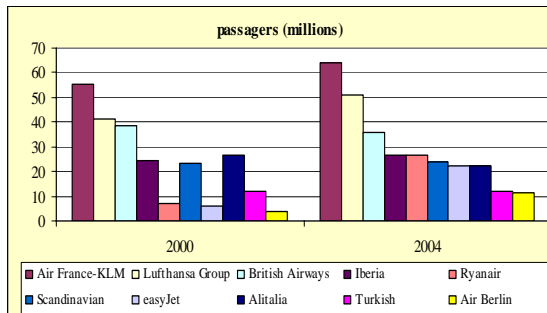
<sup>1</sup> : Southwest est également la première compagnie à bas coûts mondiale

## II.1.2.2 Les 25 premières compagnies aériennes européennes

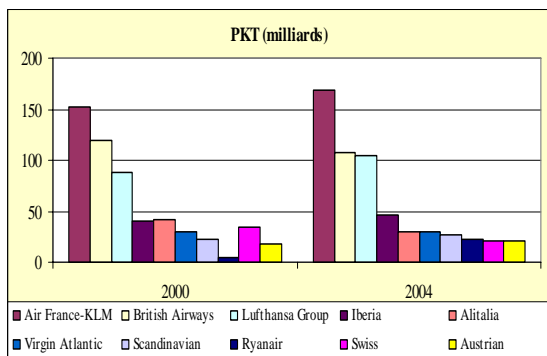
Le groupe Air France – KLM occupe la 1<sup>ère</sup> place des compagnies européennes avec 64 millions de passagers transportés en 2004. Lufthansa (51 millions de passagers) et British Airways (36 millions de passagers) occupent les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang. En termes de bénéfices, le groupe Air France – KLM (453 millions \$) se situe en 3<sup>ème</sup> position derrière Lufthansa (551 millions \$) et British Airways (472 millions \$). La compagnie à bas coûts Ryanair (27 millions de passagers) occupe la 4<sup>ème</sup> place avec 344 millions \$ de bénéfices. Swiss (-122 millions \$) et Alitalia (-631 millions \$) sont en difficulté.

### Le trafic de passagers

Avec 64 millions de passagers transportés en 2004, Le groupe Air France – KLM constitue la première compagnie de transport aérien européenne, devant Lufthansa (51 millions de passagers) et British Airways (36 millions de passagers).



Ryanair (27 millions de passagers) et easyJet (22 millions de passagers) confortent leur position dans les premières places des transporteurs européen. Avec respectivement +24,4% et +22,6%, elles enregistrent par ailleurs les plus fortes croissances de trafic passagers par rapport à 2003.



Lufthansa (+12,1%), Turkish (+15,1%), Aeroflot (+14,7%), et Air Europa (+15,3%) enregistrent également de fortes croissances, alors que le groupe Air France – KLM (+2,5%) et British Airways (+1,6%) connaissent des progressions plus modérées.

Swiss (-10,2%) et British Midland (-14,8%) sont en difficulté avec d'importantes pertes de trafic en 2004.

25 premières compagnies européennes - classement par trafic passagers (millions)

compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
Air France-KLM	-0,7	4,3	8,9	2,5	15,6	64	1	1
Lufthansa Group	-3,9	10,7	3,3	12,1	23,2	51	2	2
British Airways	4,6	-13,9	2,0	1,6	-6,7	36	3	3
Iberia	1,6	-4,0	4,9	6,4	8,8	27	4	5
Ryanair	33,6	16,4	92,7	24,4	272,5	27	5	14
Scandinavian	-0,6	-5,0	-12,8	23,5	1,6	24	6	6
easyJet	-0,2	54,4	96,6	22,6	271,2	22	7	20
Alitalia	-6,6	-11,8	nc	nc	-17,2	22	8	4
Turkish	-14,6	1,0	0,3	15,1	-0,3	12	9	8
Air Berlin	36,6	20,1	nc	nc	177,8	11	10	23
Swiss	-1,1	-19,7	-1,0	-10,2	-29,4	10	11	7
Austrian	-57,3	144,8	-4,0	10,9	11,4	9	12	9
Britannia	-1,1	0,7	-0,6	8,6	7,5	9	13	11
Spanair	14,4	-4,4	4,1	6,3	21,0	9	14	15
Air Europa	4,5	-7,0	12,8	15,3	26,3	8	15	19
Finnair	1,4	-5,5	-3,8	8,4	-0,1	7	16	12
British midland	-5,6	10,6	13,5	-14,8	1,0	7	17	16
MyTravel	nc	nc	nc	-9,7	nc	7	18	nc
Hapag-Lloyd	11,7	nc	nc	nc	12,1	7	19	18
Aer Lingus	0,2	nc	nc	6,6	6,0	7	20	nc
Condor	4,0	-21,0	-2,6	6,3	-15,0	7	21	10
Aeroflot	14,3	-5,9	4,6	14,7	29,2	7	22	22
First Choice	nc	nc	nc	-4,2	nc	6	23	nc
TAP Portugal	1,8	3,2	4,7	3,8	14,3	6	nc	21
LTU	-12,1	-12,4	0,0	4,6	-19,4	6	nc	13

25 premières compagnies européennes - classement par trafic PKT (milliards)

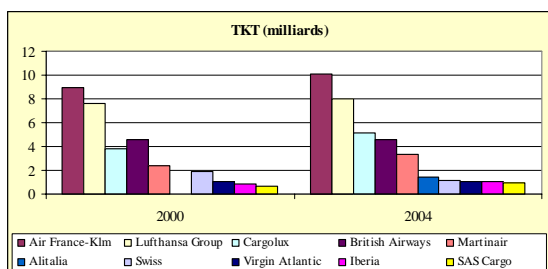
compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
Air France-KLM	0,1	2,3	2,1	6,3	11,1	169	1	1
British Airways	-10,6	-6,2	1,1	5,9	-10,2	107	2	2
Lufthansa Group	-2,2	2,2	2,4	14,7	17,4	104	3	3
Iberia	3,1	-2,0	3,7	9,4	14,7	46	4	5
Alitalia	-11,8	-18,3	nc	nc	-26,5	30	5	4
Virgin Atlantic	2,5	-10,6	-0,3	12,2	2,6	30	6	7
Scandinavian	1,6	3,1	-8,8	20,7	15,4	26	7	9
Ryanair	43,4	5,9	nc	nc	372,5	23	8	19
Swiss	-3,7	-33,8	10,3	-11,5	-37,8	21	9	6
Austrian	-54,7	120,9	-0,1	18,4	18,3	21	10	12
Britannia	-11,2	-3,1	1,9	13,1	-0,8	21	11	10
Condor	3,4	nc	nc	3,7	-14,2	21	12	8
Aeroflot	nc	-6,9	3,2	13,4	nc	21	13	nc
easyJet	nc	49,1	114,7	24,1	nc	20	14	nc
Turkish	-9,9	5,8	-2,9	15,4	6,9	19	15	13
LTU	-12,8	-9,0	-3,7	18,6	-9,5	18	16	11
MyTravel	nc	nc	9,0	-14,8	nc	18	17	nc
Air Berlin	36,1	19,7	nc	nc	121,1	17	18	18
Hapag-Lloyd	14,8	nc	nc	nc	20,1	17	19	15
Finnair	nc	2,1	-0,7	19,1	nc	15	nc	nc
First Choice	nc	nc	-2,8	nc	nc	15	nc	nc
Thomas Cook UK	nc	nc	nc	7,2	nc	14	nc	nc
TAP Portugal	0,4	8,9	5,5	9,9	26,7	13	nc	17
Monarch	-1,2	-13,7	0,6	7,3	-7,9	13	nc	14
Corsair	7,7	nc	nc	nc	12,0	12	nc	16

### Le trafic de fret

Le groupe Air France – KLM conserve sa position de leader européen pour le transport de fret avec 10 milliards de TKT en 2004, en progression de 12,7% par rapport à 2003.

Le Groupe Air France – KLM se situe loin devant Lufthansa (8 milliards de TKT) et les compagnies spécialisées Cargolux (5 milliards de TKT) et Martinair (3 milliards de TKT).

Parmi les compagnies importantes, Aeroflot (+37%), SAS Cargo (+36%) Iberia (+26%) et Martinair (+25%) réalisent les plus fortes progressions.



Cargolux (+15%) et Lufthansa (+12%) enregistrent également un important accroissement de leur trafic fret.

Le groupe Air France – KLM (+5,6%) se situe en deçà en terme de progression.

De même que pour le trafic de passagers, la compagnie Swiss (-11,4%) enregistre une forte diminution de son trafic fret.

rang 2004	compagnie	revenu opérationnel (\$ millions)		bénéfice net (\$ millions)	
		2004	var/2003 (%)	2003	2004
1	Lufthansa Group	25 655	15,3	-1 236	551
2	British Airways	14 681	6,3	237	472
3	Air France-KLM	24 641	13,8	356	453
4	Ryanair	1 726	24,0	252	344
5	Iberia	5 550	16,9	118	229
6	Aeroflot	1 959	23,4	128	220
7	Scandinavian	5 387	12,7	241	220
8	easyJet	1 975	27,7	54	74
9	Turkish	2 081	16,2	153	56
10	Austrian	2 945	15,0	52	50
11	Air Europa	965	27,4	20	25
12	Finnair	2 349	7,8	-20	16
13	British midland	1 599	16,5	-17	4
14	Aer Lingus	1 237	10,9	87	2
15	TAP Portugal	1 676	7,7	25	-3
16	Spanair	1 203	14,2	-6	-6
17	Swiss	2 904	-4,6	-522	-122
18	Alitalia	5 619	2,1	-647	-631
19	Air Berlin	1 433	29,2	nc	nc
nc	Britannia	nc	nc	nc	nc
nc	MyTravel	nc	nc	nc	nc
nc	Hapag-Lloyd	nc	nc	nc	nc
nc	Condor	nc	nc	nc	nc
nc	First Choice	nc	nc	nc	nc
nc	LTU	nc	nc	nc	nc

25 premières compagnies européennes - classement par trafic TKT (milliards)

compagnie	variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
Air France-Klm	7,1	-7,5	7,6	5,6	12,7	10	1	1
Lufthansa Group	-7,6	1,1	-1,0	12,3	3,8	8	2	2
Cargolux	-1,2	10,3	6,5	15,5	34,2	5	3	4
British Airways	-11,6	2,3	1,6	8,1	-0,7	5	4	3
Martinair	1,7	nc	nc	24,6	42,8	3	5	5
Alitalia	nc	-9,2	nc	nc	nc	1	6	nc
Swiss	-7,3	-42,7	27,0	-11,4	-40,3	1	7	6
Virgin Atlantic	-9,6	-2,6	13,8	5,9	6,1	1	8	7
Iberia	0,7	-0,2	-3,5	25,9	22,2	1	9	8
SAS Cargo	-8,6	26,2	-7,6	36,1	44,9	1	10	9
Aeroflot	nc	1,6	9,1	36,8	nc	1	11	nc
Volga-Dnepr	-43,2	173,1	nc	nc	137,0	1	12	12
Austrian	-39,8	67,9	4,4	17,0	23,5	1	13	10
European Air Tran	nc	nc	nc	-3,9	nc	0	14	nc
Turkish	-10,8	10,8	-1,8	6,8	3,7	0	15	11
Finnair	nc	-21,2	44,1	4,1	nc	0	16	nc
Russian Sky	nc	nc	nc	nc	nc	0	17	nc
TAP Portugal	-75,9	260,3	4,8	10,4	0,4	0	18	13
LTU	-4,0	nc	nc	nc	1,8	0	nc	16
Aer Lingus	-12,6	nc	nc	nc	-25,9	0	nc	15
Icelandair	-4,8	-16,9	-17,3	57,0	2,8	0	nc	17
Azerbaijan	nc	nc	-11,6	65,4	nc	0	nc	nc
Channel Express	-66,8	nc	nc	nc	-44,5	0	nc	14
Corsair	-37,2	nc	nc	nc	33,3	0	nc	18
SN Brussels	nc	nc	nc	nc	nc	0	nc	nc

## Résultats financiers

Le groupe Air France – KLM (453 millions \$) se situe au troisième rang des compagnies pour ce qui est du bénéfice réalisé en 2004. Lufthansa (551 millions \$) occupe la première place après un spectaculaire redressement par rapport à 2003 (-1,2 milliards \$).

Ryanair (+345 millions \$) et easyJet (+74 millions \$) confortent leur progression.

Malgré une amélioration par rapport à l'exercice 2003, Alitalia (-630 millions \$) et Swiss (-122 millions \$) demeurent en grande difficulté.

### II.1.2.3 Les compagnies aériennes françaises

**La compagnie Air France, avec 56,3 millions de passagers transportés en 2004, représente 72% de l'activité des compagnies françaises**

- **La compagnie Air France (exercice 2004-2005)**

L'exercice 2004/05 s'est déroulé pour Air France dans un environnement économique et international encore difficile, malgré des signes d'amélioration. A ce contexte, est venue s'ajouter une croissance continue du prix du pétrole au cours de cet exercice (dépenses de carburant en hausse de 33,3%).

Au cours de cet exercice, le groupe Air France a parachevé son rapprochement avec la compagnie néerlandaise KLM qui s'est concrétisé le 21 mai 2004 avec la fin de la période d'offre d'échange des titres KLM en titres Air France et finalisé le 15 septembre 2004 avec la mise en place de la holding Air France – KLM détenant deux compagnies aériennes, Air France et KLM. Cette opération a abouti à la détention par Air France – KLM de 96,33 % du capital de KLM et à la création du premier groupe mondial en termes de chiffre d'affaires et de trafic.

Le nouveau groupe a ainsi pu engager rapidement sa stratégie axée autour de trois priorités :

- maîtrise des coûts des deux compagnies: Air France a lancé depuis le 1er avril 2004 un nouveau plan triennal d'économies dont l'objectif à trois ans est l'amélioration des coûts unitaires de 6% en réalisant 200 M€ d'économies au cours de l'exercice 2004/2005, 400 M€ l'exercice suivant et 600 M€ la troisième année. De son côté, KLM a engagé, dès l'exercice 2003/2004, un plan de restructuration sur trois ans qui semble se dérouler comme prévu initialement avec 200 M€ d'économies réalisées au 31 mars 2004 ;
- mise en place des synergies. Les premières actions portent sur la rationalisation des réseaux et l'optimisation des politiques tarifaires, la création d'une « maison européenne du cargo » et, dans le secteur de la maintenance, sur le rapatriement d'une partie de la sous-traitance et une diminution des stocks ;
- développement de l'alliance SkyTeam avec l'entrée de KLM, Northwest et Continental ainsi que d'autres partenaires potentiels (deux protocoles d'accord ont été signés en 2004 avec les compagnies russe Aeroflot et chinoise China Southern pour l'entrée de ces compagnies dans l'alliance).

L'opération de rapprochement entre Air France et KLM a également abouti à la multiplication des possibilités d'acheminement à travers le monde ainsi qu'à une plus grande offre de correspondances entre les plates-formes de Charles de Gaulle et de Schiphol. En outre, la coordination des actions mises en œuvre par les deux compagnies, fondée sur l'exploitation de la complémentarité de leurs atouts respectifs, a permis à AF-KLM de dégager, au cours de l'exercice 2004-2005, 115 M€ de synergies.

Sur l'exercice 2004/2005, clos le 31 mars 2005, l'offre long courrier du groupe a progressé de 7,6% (+5% vers les Amériques, +21% vers l'Asie, +7% vers l'Afrique et le Moyen Orient). L'offre Dedicate, développée pour l'industrie pétrolière et proposée depuis la saison d'hiver 2003/2004, a été renforcée compte tenu de son succès auprès de la clientèle cible, cinq destinations étant désormais offertes contre deux au début de l'opération. Enfin, l'offre à destination des Caraïbes et de l'Océan Indien a enregistré une baisse de 2,9%.

Sur ce même exercice, le trafic du groupe AF-KLM a progressé de 8,9% en PKT et le coefficient de remplissage moyen du groupe s'est établi à 78,7%, en hausse de 1,5 point.

En ce qui concerne sa flotte, la compagnie Air France a poursuivi le retrait des B737 et a renforcé sa flotte moyen-courrier d'appareils de la famille monocouloir d'Airbus (A318, A319, A320, A321). La compagnie a également fait entrer neuf B777-300 dans sa flotte, en remplacement des B747-200 et 300.

- **Le transport régional français (2001-2005)**

On entend par transporteurs régionaux les compagnies aériennes françaises établies en métropole exploitant principalement des liaisons régulières court-courrier intérieures ou intra-communautaires.

Ces transporteurs régionaux opèrent principalement sur des liaisons transversales région-région ou région-Europe, en s'appuyant sur des plates-formes de correspondances ("hubs") régionales, qui sont Lyon pour Britair ou Clermont-Ferrand pour Régional Compagnie Aérienne Européenne, ainsi que des liaisons entre Paris et des villes de régions et d'Europe de taille moyenne, qui ne nécessitent pas d'appareils de plus de 100 places.

A la suite du rachat en 2000 par Air France de Britair et des compagnies Proteus Airlines, Flandre Air et Régional Airlines, fusionnées pour ces trois dernières en 2001 au sein de Régional CAE, le

transport aérien régional français est dominé par le groupe Air France. La Compagnie Corse Méditerranée, dont Air France est actionnaire, est également une des composantes de ce contrôle du ciel métropolitain qui s'est renforcé pendant l'été 2005 avec l'entrée de Britair dans le capital d'Airlinair.

Depuis la liquidation d'Air Littoral et l'arrêt d'exploitation d'Air Atlantique début 2004, seules subsistent deux compagnies régionales indépendantes : Twin Jet et Hexair. Ces compagnies sont essentiellement présentes sur des marchés étroits exploités avec de petits modules et, pour l'essentiel, sur des lignes d'aménagement du territoire subventionnées par l'Etat et les collectivités locales. En complément, elles travaillent, comme Airlinair, en sous-traitance pour le compte d'autres opérateurs français.

Depuis juin 2005, une nouvelle compagnie, Air Turquoise, propose au départ de Reims des services réguliers vers Bordeaux, Nice et Marseille.

- **Le transport charter français (2001-2005)**

Les compagnies Eurojet, Aéris, Aérolyon (devenue L.Air), City Bird France et AOM (puis Air Lib) (plus de 3 200 personnes au total), qui étaient très présentes dans le secteur du transport charter en France, ont disparu depuis 2001.

La compagnie Eagle Aviation connaît, elle, depuis de nombreux mois, une situation financière très difficile, et le plan de continuation adopté fin 2004 par le Tribunal de commerce à son égard n'a pas permis de redresser sa situation financière de manière définitive.

Face à la disparition de nombreuses compagnies du secteur charter, et dans le même temps de plus de 3 900 emplois, un nombre réduit de compagnies ont su résister à la crise et connaissent un développement rapide. Elles disposent de ressources financières plus importantes ou s'appuient sur des tour-opérateurs solides.

Ainsi Corsair, Star Airlines, Air Méditerranée, Aigle Azur, Axis Airways, Blue Line ou encore Air Horizons, issue de la reprise fin 2003 d'Euralair Horizons et dont l'actionnaire a racheté ces derniers mois Star Airlines, ont connu lors des exercices 2004 et 2005 une activité en nette hausse. La compagnie Air Horizons a cependant connu des difficultés et a été mise en liquidation judiciaire en décembre 2005.

Ce développement est notamment l'une des conséquences de l'accident, fin 2003 de Charm el-Cheikh, qui a conduit de nombreux voyageurs à

modifier leur politique d'affrètement en faisant appel de plus en plus aux compagnies françaises, qui étaient jusque là soumises à une concurrence extrêmement vive des compagnies des pays du bassin méditerranéen (Tunisie, Maroc, Egypte, Grèce, Espagne...), qui offrent des tarifs nettement plus bas aux tours opérateurs français.

Certaines compagnies françaises (Aigle Azur depuis 2002, Corsair en 2003-2004) se sont positionnées sur la desserte régulière de l'Afrique du Nord. Air Horizons exploite plus d'une dizaine de liaisons entre la France et le Maroc. Aigle Azur propose actuellement près d'une vingtaine de liaisons régulières entre la France et l'Algérie et projette de renforcer et de développer son offre dans les mois à venir. Cette politique est aujourd'hui très porteuse pour certaines de ces entreprises compte tenu de la croissance du trafic entre la France et les destinations maghrébines.

Grâce à leurs bons résultats, certaines de ces compagnies ont ainsi pu financer le renouvellement puis le développement de leur flotte (mise en ligne d'A320 et A321 neufs, arrivée d'appareils de capacité plus importante : B757, A321...).

Enfin Europe Airpost, dont l'activité était limitée jusqu'à récemment au seul transport de courrier pour son actionnaire La Poste, se développe progressivement sur une activité de vols charters.

- **La part des exploitants français dans le transport national**

En 2004, la part du pavillon français (56 millions de passagers) représente 53% du trafic total en France (106 millions de passagers) réparti à 53% (30 millions de passagers) pour l'international, 38% (21 millions de passagers) pour le trafic métropole et 10% (5,4 millions de passagers) pour le trafic outre mer.

La part d'Air France dans le pavillon français est de 76% à l'international (22,4 millions de passagers), 78% (16,5 millions de passagers) pour le trafic intérieur et 33% (1,8 millions de passagers) pour les liaisons avec l'outre mer.

Les 49,6 millions de passagers (47% du trafic total France) transportés par des exploitants étrangers le sont à 97% pour des liaisons internationales.

easyJet est la seule compagnie étrangère à opérer sur des liaisons intérieures métropole (1,2 millions \$). Ryanair et easyJet représentent à elles seules 13% (6,5 millions de passagers) du trafic international effectué par des compagnies étrangères.



Part des exploitants français dans le transport national - passagers (milliers)

		variations annuelles depuis 2000 (%)				2004/2000 (%)	trafic 2004	part (%)
		2001	2002	2003	2004			
trafic total France		-2,3	0,5	-0,4	6,3	4,0	105 982	100
Exploitants français	total	-4,4	-1,0	-4,2	2,3	-7,3	56 319	53
	International	-1,0	2,0	-2,4	7,1	5,5	29 658	53
	Métropole	-7,5	-4,0	-7,1	-4,2	-20,9	21 217	38
	Outre mer	-6,2	-3,5	-0,6	4,2	-6,3	5 444	10
dont Air France	International	0,6	2,1	-2,3	7,1	7,5	22 447	76
	Metropole	-1,7	-8,4	1,7	1,5	-6,9	16 452	78
	Outre mer	5,9	-2,3	2,7	-5,4	0,5	1 814	33
Exploitants étrangers	total	0,9	2,7	4,7	11,3	20,7	49 661	47
	International	0,9	2,1	3,5	10,6	17,8	48 378	97
	Métropole	-2,5	340,0	154,8	46,8	1503,9	1 269	3
	Outre mer	27,3	15,7	193,6	-15,9	263,8	14	0
dont Ryanair	International	39,1	39,2	62,3	24,5	291,1	3 029	6
	Métropole	ns	ns	ns	nc	nc	0	0
	Outre mer	ns	ns	ns	nc	nc	0	0
dont Easyjet	International	28,1	77,9	53,5	53,8	438,1	3 555	7
	Métropole	ns	ns	323,0	49,6	ns	1 220	96
	Outre mer	ns	ns	ns	ns	ns	0	0

## II.1.2.4 Les alliances dans le monde

**Les trois alliances mondiales - Star Alliance, Oneworld, SkyTeam - ont traité en 2004 71% du trafic aérien régulier en PKT dans le monde.**

### • Les évolutions récentes

Depuis la disparition, en 2002, de l'alliance **Qualifyer**, entre Swissair et Sabena, et de celle de KLM avec Northwest en 2004, on compte désormais trois alliances<sup>2</sup>. Ces trois alliances se sont partagé, en 2004, 71% du trafic régulier mondial<sup>3</sup> en s'appuyant sur les grandes plateformes de correspondance - européennes, américaines et asiatiques - des compagnies membres :

- **Star Alliance** fondée en mai 1997 autour de *Lufthansa, United Airlines, Air Canada, SAS et Thai Airways* regroupe dix-neuf compagnies<sup>4</sup> : seize compagnies dans la **Star Alliance** et trois compagnies dans la **Star Alliance Regional**. L'ensemble de l'alliance représentait en 2004, **29%** du trafic mondial ;
- **Oneworld** fondée en septembre 1998 par *American Airlines et British Airways*, est aujourd'hui composée de huit membres<sup>5</sup> ; ces compagnies ont réalisé, en 2004, **20%** du trafic mondial ;
- **SkyTeam**, créée en juin 2000 autour d'*Air France* et de *Delta Air Lines*, regroupe neuf

<sup>2</sup> Voir en partie B le poids des trois principales alliances mondiales – L'alliance KLM/Northwest est intégrée dans SkyTeam.

<sup>3</sup> Source : IATA (World Air Transport Statistics 2005) ; le trafic régulier total réalisé par l'ensemble des compagnies membres de IATA en 2004 (source : IATA – WATS 2005, page 74) est de 2 987,3 milliards de PKT (Passagers kilomètres transportés).

<sup>4</sup> Les 16 compagnies de la Star Alliance au 31 juillet 2005 : *Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Asian Airlines, Austrian Airlines Group (y compris Lauda Air et Tyrolean Airways rebaptisée « Austrian arrows »), BMI British Midland, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS Scandinavian Airline System, Singapore Airlines, Spanair, TAP Portugal, Thai Airlines, United Airlines, US Airways et Varig* (la compagnie *Mexicana*, présente dans l'alliance depuis 1999, a décidé d'en sortir au 1<sup>er</sup> avril 2004). Les 3 compagnies de la Star Alliance Regional : *Adria Airways, Bleu1, Croatia Airlines*.

<sup>5</sup> Les huit compagnies de l'alliance Oneworld : *Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile et Qantas*.

compagnies<sup>6</sup> depuis fin 2004. L'alliance SkyTeam a représenté, en 2004, **22%** du trafic mondial.

Les alliances ont pour objectif le développement d'un réseau mondial et la recherche d'une rationalisation des moyens de leurs membres. Les accords commerciaux sous-tendant ces alliances, prennent le plus souvent la forme d'accords de partages de codes. Ils peuvent présenter les caractéristiques suivantes :

- enregistrement unique ;
- suivi automatique des bagages ;
- programmes de fidélisation communs ;
- partage des réseaux d'agences ;
- gestion commune des réclamations de passagers ;
- accroissement du nombre de destinations ;
- alimentation en passagers des « hubs » respectifs, permettant une meilleure exploitation ;
- achats groupés (avions, équipements, carburant, restauration et commissariat à bord, maintenance, assistance en escale...).

La conclusion d'accords au sein d'une alliance donnée n'empêche toutefois pas les compagnies de négocier des accords spécifiques ponctuels de partages de codes avec d'autres compagnies aériennes, indépendantes ou membres d'autres alliances. Les alliances peuvent également être accompagnées d'une intégration capitalistique. C'est le cas d'*Air France* avec KLM dans le cadre de l'alliance **SkyTeam** et plus récemment de *Lufthansa* avec *Swiss* dans le cadre de **Star Alliance**.

Depuis l'été 2004, chacune des trois alliances a connu des développements divers.

Le conseil d'administration de la **Star Alliance** a lancé fin 2004 un programme spécifique pour les compagnies régionales nommé **Star Alliance Regional**. Dans ce nouveau club, associé à **Star Alliance**, sont entrées trois nouvelles compagnies : *Bleu1* (Finlande) le 31 octobre 2004, *Adria Airways* (Slovénie) et *Croatia Airlines* (Croatie) le 15 décembre 2004.

La **Star Alliance** a, par ailleurs, accueilli un nouveau membre en mars 2005: *TAP Portugal*, portant à **seize** le nombre de ses membres au 31 juillet 2005 (la compagnie *Mexicana*, entrée dans l'alliance en 1999, a décidé de s'en retirer le 1<sup>er</sup> avril 2004). Le conseil d'administration s'est

<sup>6</sup> Les neuf compagnies de l'alliance SkyTeam : *Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air, KLM, Northwest Airlines et Continental Airlines*.

également montré favorable à l'entrée dans l'alliance de deux nouveaux transporteurs : *Swiss* et *SAA South African Airlines*. Leur intégration officielle devrait intervenir au cours de l'année 2006.

S'inspirant de la **Star Alliance**, l'alliance **SkyTeam** a décidé de lancer un programme de compagnies membres associées réservé à des compagnies régionales. Ainsi, **SkyTeam** a donné son accord en juin 2005 pour la future intégration en 2006 de quatre compagnies: *Air Europa* (Espagne), *Copa Airlines* (Panama), *Kenya Airways* (Kenya) et *Tarom* (Roumanie). Par ailleurs, les compagnies *Aeroflot Russian Airlines* et *Southern China Airlines*, approchées par **SkyTeam** en 2004, devraient rejoindre l'alliance dans un futur proche.

L'alliance **Oneworld** devrait, quant à elle, accueillir un neuvième membre en 2006 : la compagnie *Malev* (Hongrie). A l'instar des deux autres alliances mondiales, elle envisage aussi le lancement en 2006 d'un projet d'alliance spécifique pour les compagnies régionales.

L'évolution future de la composition de ces alliances globales va fortement dépendre de la concentration et de la restructuration des compagnies aériennes aux Etats-Unis et en Europe. Sur le plan stratégique, elles ont pris une orientation commune : la création en leur sein d'un club destiné aux compagnies régionales, structure nouvelle qui a le mérite de présenter moins de contraintes pour la nouvelle venue et d'obtenir l'adhésion d'un transporteur dont le trafic peut utilement contribuer au développement des « hub » des grandes compagnies membres de l'alliance.

- **La concentration des compagnies aériennes dans le monde**

Les événements du 11 septembre 2001, le creux d'activité provoqué par la guerre en Irak, l'épidémie du SRAS<sup>7</sup> au premier semestre 2003, le tsunami en Asie du sud-est en décembre 2004 ont accru les difficultés financières de plusieurs compagnies aériennes. Celles-ci sont en outre affectées par des hausses régulières et importantes du prix du carburant depuis le début de l'année 2004.

Les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes amènent certaines d'entre elles à envisager la mise en place de restructurations internes.

On peut citer à cet égard :

---

<sup>7</sup> SRAS : épidémie de pneumopathie (Syndrome respiratoire aigu sévère).

**Aux Etats-Unis**, le projet de fusion entre *US Airways* et *America West*, annoncé en mai 2005, devrait théoriquement aboutir dans les six mois à venir à la constitution d'une nouvelle compagnie à bas prix, sous la marque *US Airways*. La fusion devrait donner naissance au cinquième groupe aérien américain. A ce jour, aucun autre projet de fusion n'a été relancé au sein des compagnies américaines.

**En Europe**, la concentration du secteur aérien s'accélère. *Lufthansa* a annoncé son intention de rachat de la compagnie *Swiss* que les autorités américaines et la Commission européenne ont autorisé début juillet 2005. Pour obtenir l'approbation communautaire, les deux compagnies ont accepté de restituer un quota de créneaux horaires sur certains aéroports européens. Le rachat définitif devrait être finalisé pour le début de la saison hiver IATA 2005-2006. Le mouvement de concentration en cours pourrait concerner prochainement *Austrian Airlines*, en mauvaise situation financière, qui intéresse *Lufthansa*.

La compagnie *SN Brussels Airlines* (SNBA) avait signé un projet d'accord de rachat de la compagnie belge *Virgin Express* en octobre 2004. Ce rapprochement a été finalisé le 30 juin 2005 : les deux compagnies aériennes sont placées sous l'autorité commune de la SN AirHolding et devraient garder, dans un premier temps, leur autonomie respective jusqu'en 2007.

Il faut aussi noter le projet de transaction transcontinentale de *TAP Portugal* : la compagnie publique portugaise a annoncé en mai 2005 son intention de prendre une participation de 20% dans le capital de la compagnie brésilienne *Varig*.

**En Amérique du sud**, les deux principales compagnies brésiliennes -*Varig* (membre de la **Star Alliance**) et *TAM*- avaient annoncé en juillet 2003 leur projet de fusion, destiné à renforcer le transport aérien brésilien face à la concurrence étrangère. Le projet n'a pu aboutir et l'accord de partage de code, appliqué sur leurs vols domestiques depuis le début de l'année 2004, a été rompu au printemps 2005.

Au Mexique, le paysage aérien change : la holding publique Cintra, propriétaire depuis le début des années 1990 des deux principales compagnies aériennes mexicaines (*Aeromexico* et *Mexicana*) qui détiennent à elles deux 80% des parts du marché, a décidé de les vendre séparément. Un appel d'offres international a été lancé début juillet 2005.

**En Asie**, depuis la fusion le 1er avril 2004 de *Japan Airlines (JAL)* et *Japan Air System (JAS)*, aucun regroupement n'a été annoncé.

**En Australasie**, les tentatives de *Singapore Airlines* et d'*Air New Zealand* de renforcer leur présence respective dans cette zone géographique par des prises de participation dans des compagnies locales ont été vouées à l'échec : *Singapore Airlines* avait acquis 25% des parts de la compagnie *Air New Zealand* en 2000 qui elle même avait acheté en deux étapes (1996 et 2000) la compagnie australienne *Ansett Australia*.

La faillite d'*Ansett Australia* à la fin de l'année 2001 a profondément modifié le paysage puisque la compagnie néo-zélandaise, touchée par la faillite de sa filiale, a failli disparaître et n'a été sauvée que par son rachat en janvier 2002 par l'Etat néo-zélandais qui l'a recapitalisée. *Singapore Airlines*, devenue minoritaire dans le capital d'*Air New Zealand* depuis sa recapitalisation (4,5%), a décidé de vendre sa part en 2005.

Le projet de *Singapore Airlines* et *Air New Zealand* d'être présents sur le marché australien, principal marché de cette zone géographique, n'a pu se concrétiser et depuis cette expérience, aucune tentative de concentration dans le domaine aérien n'a vu le jour dans cette zone.

## II.1.2.5 Les compagnies aériennes à bas coûts

Les compagnies à bas coûts américaines demeurent les plus importantes au niveau mondial : Southwest (86 milliards de PKT), America West (25 milliards de PKT), JetBlue (25 milliards de PKT) et ATA Airlines (23 milliards de PKT). Les compagnies européennes progressent néanmoins dans le classement : Ryanair (23 milliards de PKT) et easyJet (20 milliards de PKT) occupent les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> rangs mondiaux.

- **Les compagnies à bas coûts mondiales**

En 2004, les compagnies américaines occupent les quatre premières places mondiales des compagnies à bas coûts, avec Southwest (86 milliards de PKT) nettement devant America West (38 milliards de PKT), JetBlue (25 milliards de PKT) et ATA Airlines (23 milliards de PKT).

Les compagnies européennes Ryanair (23 milliards de PKT) easyJet (20 milliards de PKT) et Air Berlin (17 milliards de PKT) viennent ensuite aux 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> rang mondial.

La compagnie australienne Virgin Blue (11 milliards de PKT) occupe la 10<sup>ème</sup> place.

### PKT (milliards) - année 2004

Rang	Compagnie	PKT
1	Southwest	86
2	America West	38
3	JetBlue	25
4	ATA Airlines	23
5	Ryanair	23
6	easyJet	20
7	Air Berlin	17
8	Air Tran	14
9	Aer Lingus	11
10	Virgin Blue	11

En termes de passagers, Ryanair (27 millions) et easyJet (22 millions) remontent à la 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> place du classement mondial.

### Passagers (millions) - année 2004

Rang	Compagnie	Passagers
1	Southwest	81
2	Ryanair	27
3	easyJet	22
4	America west	21
5	Air Tran	13
6	JetBlue	12
7	Air Berlin	11
8	ATA Airlines	10
9	Virgin Blue	10
10	Gol	9

Ryanair (344 millions \$) est la compagnie à bas coûts qui réalise le plus de bénéfice en 2004 devant Southwest (313 millions de \$).

easyJet (74 millions \$) se situe au 5<sup>ème</sup> rang mondial.

### Bénéfice net (millions \$) - année 2004

Rang	Compagnie	Bénéfice net
1	Ryanair	344
2	Southwest	313
3	Gol	145
4	Virgin Blue	106
5	easyJet	74
6	JetBlue	47
7	Air Asia	13
8	Air Tran	12
9	Aer Lingus	2

- **Les compagnies aériennes à bas coûts opérant en France**

#### L'essor des compagnies à bas coûts en France

#### Un nombre de compagnies à bas coûts en forte augmentation

Les compagnies à bas coûts sont présentes sur le marché français depuis 1996, cependant leur essor ne s'est réellement fait sentir que dans le début des années 2000 : l'année 2000 a été faste pour l'ensemble du transport aérien, mais elle a été suivie de trois années de crise pendant lesquelles les compagnies à bas coûts ont néanmoins poursuivi leur développement : de nouvelles compagnies aériennes sont apparues, le nombre de liaisons exploitées et de passagers transportés ont très fortement augmenté.

Cet essor rapide des compagnies à bas coûts depuis cinq ans s'est aussi accompagné de la disparition de certaines, du retrait du marché d'autres compagnies et de rachats par les plus robustes.

Ainsi, en 2004, 27 compagnies aériennes fréquentaient l'espace aérien français. Elles ne sont plus que 22 en 2005.

Nombre de Compagnies à bas coûts en France	Nombre de liaisons desservies				
	2001	2002	2003	2004	fin 2005
7	29				
10		70			
17			89		
27				144	
22					170

Le développement initial des compagnies « bas-coûts » en Europe qui s'était réalisé surtout à partir des îles britanniques, profitant ainsi à la fois d'un marché potentiel très important et de conditions sociales et fiscales particulièrement avantageuses, s'est modifié. Les compagnies à bas-coûts les plus importantes, Ryanair et easyJet, se sont tournées vers le continent européen pour développer de nouvelles bases d'exploitation.

On constate que deux compagnies ont dominé très rapidement le marché français par rapport aux autres transporteurs : easyJet et Ryanair. En 2002, Ryanair représentait 46% du trafic des compagnies à bas coûts, suivi par easyJet avec 37%. De ce fait, les deux compagnies à elles seules contrôlaient 83% du trafic des compagnies à bas coûts. Un changement apparaît en 2003 dans le duel entre les deux transporteurs anglo-saxons : easyJet devient la compagnie la plus importante sur le marché français, représentant 41% de la part de marché, Ryanair ne détenant plus que 33%.

Le renforcement de la compagnie easyJet en France s'explique par une forte progression des ouvertures de lignes en général et particulièrement par la mise en place progressive de dessertes domestiques sur des lignes à très fort potentiel. A partir de 2003, les nouvelles lignes inaugurées par easyJet dépassent en nombre celles lancées par son concurrent Ryanair. La domination d'easyJet se confirme en 2004 puisque celle-ci détient 44% du marché français et Ryanair voit sa part réduite à 28%.

Toutefois, il faut noter que la part du marché français transporté par easyJet et Ryanair s'est légèrement réduite entre 2002 et 2004, passant respectivement de 83% à 72%. Cette évolution montre que de nouveaux transporteurs se développent sur le marché français.

## Une croissance du trafic toujours soutenue en 2004 et 2005

Le trafic<sup>8</sup> de passagers des compagnies à bas coûts en France a atteint environ 5,2 millions passagers en 2002, 7,9 millions en 2003 et 11 millions en 2004, soit une augmentation de 40% environ entre 2003 et 2004 (après une augmentation de 86 % entre 2001 et 2002 et de plus de 50% en 2003). Le trafic des compagnies à bas coûts pour des liaisons intérieures à la métropole, inexistant en 2001, atteint 1,2 million de passagers en 2004 contre 1,1 million de passagers en 2003 (300 000 passagers en 2002), soit une hausse de 10%.

Cette très forte progression du trafic s'accompagne d'une position concurrentielle accrue :

- sur le faisceau entre la Métropole et l'Europe<sup>9</sup>, la part globale des compagnies à bas coûts est d'environ 22% en 2004 contre 16 % en 2003 (12 % en 2002 et 7 % en 2001) ;
- dans le trafic intérieur à la Métropole, la part des compagnies à bas coûts passe à 5,5% en 2004 contre 5 % en 2003 (1 % en 2002).

Il faut noter que seule easyJet participe en 2004 au trafic intérieur à la métropole. Sur ce marché, la croissance est plus limitée qu'à l'international. Les compagnies évitent en effet l'affrontement avec les services ferroviaires à grande vitesse. En témoigne l'abandon de la desserte de Marseille par easyJet fin mars 2005.

Au cours du premier semestre 2005, les compagnies à bas coûts européennes ont transporté, sur des liaisons touchant la France, 5,5 millions de passagers, un trafic en augmentation de 15 % (au lieu de 49% l'année précédente) par rapport à celui du premier semestre de l'année précédente. Les deux principaux transporteurs à bas coûts en France, sont toujours easyJet et Ryanair qui ont assuré respectivement 46 % et 29 % de ce trafic. Suivent FlyBE avec une part de 3,3 %, SkyEurope avec une part de 2,7% puis, avec des parts de l'ordre de 1,5 % et 2,2%, les huit compagnies suivantes (par ordre croissant) : Jet2.com, Atlas Blue, bmibaby, BasiqAir-Transavia, Germanwings, Virgin Express, Sterling et Vueling.

Le tableau annexé à ce document détaille, pour les transporteurs à bas coûts présents en France, le nombre de liaisons et le trafic passagers depuis

<sup>8</sup> Dont l'origine ou la destination est française.

<sup>9</sup> Le trafic pris en compte est celui entre la métropole, d'une part, les 24 autres pays membres de l'Union européenne, ainsi que l'Islande, la Norvège et la Suisse, d'autre part.

2002. Il présente également la part de marché des compagnies à bas coûts sur les liaisons entre la Métropole et l'Europe, d'une part, sur le marché intérieur, d'autre part, ainsi que la contribution de chacune au trafic total des transporteurs à bas coûts au premier semestre 2005.

### La présence des compagnies à bas coûts sur les plates-formes nationales

L'essor des compagnies à bas coûts a d'abord largement concerné les régions françaises ; leur activité sur les deux grands aéroports parisiens s'est développée plus récemment, en particulier depuis 2003. Au total, en 2004, plus de trente d'aéroports étaient desservis par des transporteurs à bas coûts, avec en tête Nice-Côte-d'Azur, qui accueille à mi-2005 quatorze compagnies à bas coûts desservant un total de 42 destinations. Les données pour les dix premiers d'entre eux figurent dans le tableau ci-dessous. On notera l'importance que cette activité représente pour trois d'entre eux (Beauvais – 94%, Carcassonne –100% et Bergerac – 93%).

Trafic en milliers	bas coûts en 2004	Evolution 2004/2003	Trafic bas coûts/trafic total aéroport en 2004
NICE	3 055	21%	33%
PARIS-ORLY	2 486	76%	10%
PARIS-CDG	1 755	22%	3%
BEAUVAIS	1 338	46%	94%
TOULOUSE	676	80%	12%
MARSEILLE	438	66%	8%
CARCASSONNE	273	9%	100%
MONTPELLIER	200	6%	15%
BERGERAC	190	87%	93%
PERPIGNAN	163	-22%	37%

### Les perspectives de développement des compagnies a bas coûts en France

Le modèle économique de ces compagnies « à bas coûts » répond aux attentes d'une partie importante de la clientèle voyageant sur des liaisons court-courriers de point à point; sur ce segment, leur part de marché devrait, selon les experts, devenir prédominante.

Il faut toutefois prendre en compte plusieurs facteurs susceptibles de réduire à terme ce développement potentiel, tels que l'augmentation de certains coûts (carburant, sûreté), la rareté des créneaux horaires disponibles sur certains grands aéroports, et la concurrence des services ferroviaires à grande vitesse, notamment en France.

Ceci pris en compte, le trafic des compagnies « à bas coûts » de et vers la métropole pourrait atteindre 17 millions de passagers<sup>10</sup> en 2009, soit 14,3% du trafic global (en flux) de la métropole. Dans cette hypothèse, le trafic de ces compagnies représenterait 5,5% du trafic intérieur, et 29% du trafic avec les pays de l'Union européenne et de l'espace économique européen.

En gagnant environ 6 millions de passagers, ces compagnies pourraient assurer le tiers de la croissance du trafic aérien touchant la métropole. Ces prévisions pourraient être corrigées à la baisse en fonction des modifications de stratégies des transporteurs compte tenu des prises de positions récentes de la Commission européenne sur le cadrage des aides publiques aux aéroports et aux transporteurs. Ces aides constituent en effet l'un des points clés du modèle économique de plusieurs compagnies à bas coûts, telles que Ryanair.

En effet, la suppression de tout ou partie de ces aides pourrait inciter certains transporteurs à revoir leur réseau ou modifier leur politique tarifaire.

### Evolution du trafic des compagnies à bas coûts en France de 2001 à 2004 – prévisions pour 2009

Passagers (millions)	2001	2002	2003	2004	2009	tcam 2009/2004 (%)
total métropole	95,6	96,3	95,6	101,9	119,1	3,2
Cies à bas coûts	2,7	5,4	7,5	11,1	17,0	8,9
part de trafic (%)	2,8	5,6	7,8	10,8	14,3	ns

<sup>10</sup> Ces prévisions ont été établies en l'absence d'événements imprévisibles majeurs de nature à avoir un impact significatif sur le développement du transport aérien.

## II.1.2.6 L'aviation légère

**Les fédérations aéronautiques regroupent environ 3 000 associations représentant 130 000 licenciés. Plus de 1 600 manifestations aériennes se sont tenues en France en 2004.**

On regroupe sous le terme « aviation légère » l'aviation sportive, l'aviation privée de loisir et l'aérostation, recouvrant ainsi l'utilisation d'aéronefs à titre non professionnel dont la masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 2,7 tonnes pour les hélicoptères ou 5,7 tonnes pour les avions, du planeur au bimoteur hydravion en passant par le ballon, tous certifiés par l'Etat, sans oublier les ultralégers motorisés, parachutes, parapentes et aéromodèles, non certifiés. A noter que la très grande majorité des avions de cette catégorie ne dépassent pas 2 tonnes.

Cette activité se pratique par des usagers regroupés en associations ou autonomes sur près de 500 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, auxquels on doit ajouter autant d'aérodromes privés, 800 plates-formes ULM et plus de 400 aires d'envol, ainsi que sur de nombreuses hélisurfaces ou aires d'ascension, en effectif général stabilisé.

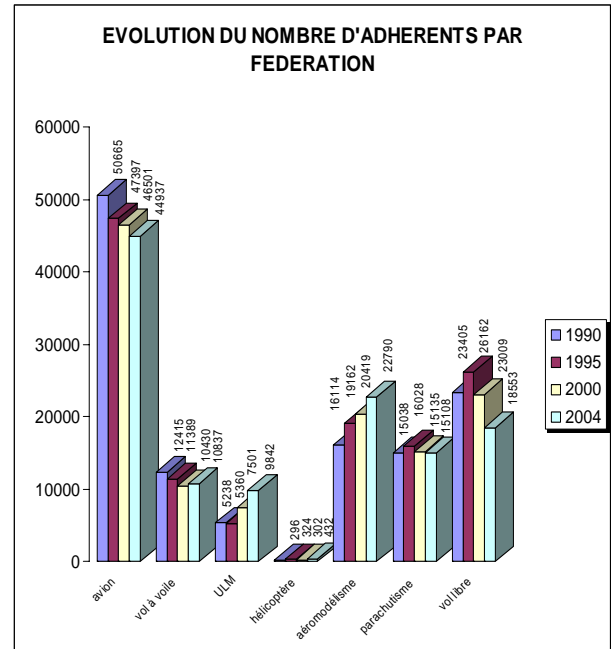
### L'année 2004

C'est une année charnière et pleine de contrastes. Même si beaucoup de voyants sont au rouge et traduisent une période difficile de déclin progressif pour certaines composantes de cette aviation, d'autres portent l'espoir d'un renouveau grâce au dynamisme et à la vigueur d'une aviation composée d'une dimension humaine et technique riche et créatrice.

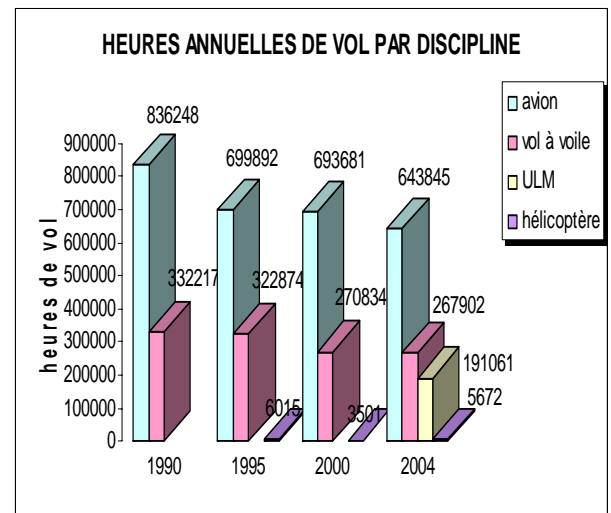
Rien qu'au sein des structures associatives, on dénombre près de 130 000 licenciés regroupés dans environ 3 000 associations agréées ou non, richesse qui constitue une particularité nationale unique en Europe ; le système de formation repose essentiellement sur le bénévolat. Ces associations se regroupent elles-mêmes au sein de fédérations pour chaque type d'activité. D'autres structures associatives fédèrent certaines activités, comme le pilotage en montagne, l'instruction, la voltige, l'insertion des handicapés, etc, ou les regroupent, comme l'Aéro-club de France ou l'Association des Pilotes et Propriétaires d'Avion (AOPA).

Si l'ensemble de l'aviation légère associative n'a connu qu'une légère érosion de ses effectifs en 15 ans (-4%) passant de 123 000 à 122 000 adhérents, ce taux est très variable selon les

fédérations, allant d'une perte de 11 et 13 % pour les avions et planeurs jusqu'à une progression de 31 et 45 % pour les hélicoptères et ULM. Dans le même temps, l'aéromodélisme a bénéficié d'une croissance de 30% de ses effectifs, tandis que le parachutisme et le vol libre (hors cerf-volant et kite-surf) restent stables.



Le vol moteur associatif a perdu toujours en 15 ans 13 % de son parc et 23% de son activité alors que le vol à voile enregistrait une légère progression du parc malgré une baisse de 19% de l'activité ; les ULM dans la même période doublaient l'importance de leurs effectif et activité.

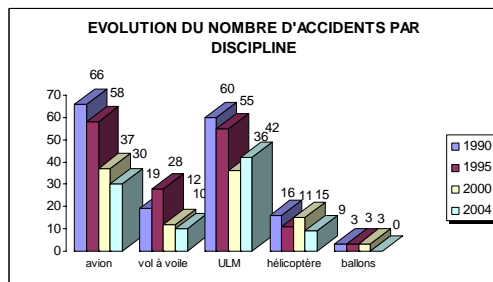
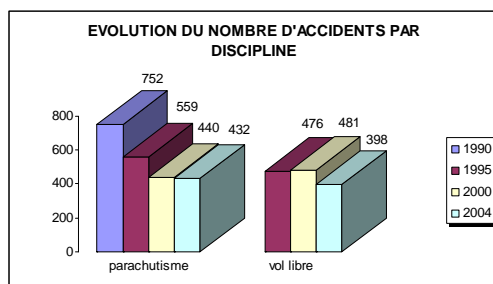


Par rapport à 2003, baisses comme hausses furent modérées en 2004, laissant présager une stabilité retrouvée.



Le dynamisme du monde de l'aviation légère s'est traduit également par l'agrément préfectoral en 2004 de plus de 1600 manifestations aériennes, chiffre évoluant peu depuis deux ans, recouvrant du baptême de l'air au grand meeting, de la présentation d'un avion de collection à celle d'un prototype, présentant ainsi les différentes facettes de l'aéronautique à un public toujours nombreux, et évalué sur l'ensemble du territoire en 2004 à un total de près de 2 millions de spectateurs ou passagers de baptêmes de l'air.

Il faut déplorer que malgré tous les efforts mis en œuvre par les différents partenaires de la communauté aéronautique, de trop nombreux accidents surviennent dans le milieu de l'aviation légère.



*Accidents ayant entraîné des blessures graves et mortelles (définition Annexe 13)*

Enfin, des subventions sont accordées chaque année aux fédérations et aux associations dans le cadre de l'aide aux jeunes, pour un montant total de plus de 900 000 euros, en très légère augmentation par rapport à 2003. Si la très grande majorité de ces subventions est gérée par les fédérations avec le contrôle de l'Etat (bourses, actions envers la sécurité ou la formation, etc..) plus de 80 000 euros, chiffre en constante augmentation depuis trois ans, sont réservés à l'insertion des activités de l'aviation légère dans l'environnement ainsi qu'à la lutte contre le bruit à la source et attribués aux associations par les directions de l'aviation civile.

A noter que les fédérations aéronautiques ont vu le montant total des subventions directes diminuer régulièrement depuis 15 ans, avec une érosion de près de 60 % en euros constants.

En 2004, la fédération française de parachutisme, celle de vol libre et l'AOPA ont bénéficié exceptionnellement de subventions dans le cadre des sensibilisations à la sécurité dans les espaces aériens de leurs pilotes largueurs, instructeurs ou membres.

De nombreuses autres aides directes et indirectes sont également mises en place par la DGAC au profit des fédérations. L'une d'entre elles comporte le détachement de personnel et de matériel DGAC pour l'accompagnement et l'encadrement des Tours de France avion ou ULM.

En 2004, la Mission aviation légère a tenu un stand d'information aux salons aéronautiques de Lyon (aviation générale), Chambley (construction amateur) et Blois (ULM).

En régulière augmentation également, 3508 (pour 3358 en 2003) élèves de lycées et collèges ont obtenu leur Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA), grâce à l'enseignement prodigué par les aéro-clubs de toutes disciplines ou les enseignants de ces établissements. La formation est effectuée par des titulaires du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA) ; en 2004, 132 (142 en 2003) ont obtenu ce certificat par examen et 23 par équivalence.

Enfin, l'année 2004 a enregistré la parution du rapport sur l'aviation sportive et de loisirs rédigé par le sénateur Claude Belot, effectué à la demande du Premier Ministre. Ce dernier l'a remis officiellement aux fédérations aéronautiques le 23 novembre, en souhaitant que le maximum de ces propositions soit mis en œuvre.

C'est ainsi un total de 38 propositions, dont 28 relèvent de la compétence du ministère chargé des Transports, 5 des fédérations aéronautiques, 3 du ministère chargé des Finances et 1 du ministère chargé de l'Education Nationale qui représentent dorénavant un tableau de marche pour chacun dans l'aide au développement de l'aviation légère.

# II.1.3 - Aéroports

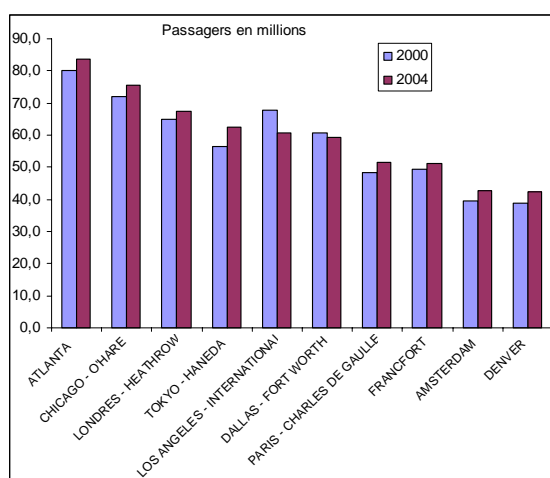
## II.1.3.1 Les quinze premiers aéroports mondiaux

Pour l'année 2004, les quinze premiers aéroports mondiaux ont traité 790 millions de passagers soit 21 % du trafic aéroportuaire mondial (3,8 milliards de passagers). Le classement établit la prépondérance des aéroports américains en trafic de passagers et celle des aéroports asiatiques en trafic de fret. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se situe au septième rang mondial.

### • Trafic de passagers

Parmi les quinze premiers aéroports mondiaux en trafic de passagers on dénombre neuf plates-formes américaines, cinq plates-formes européennes dont Paris CDG qui détient avec 51,4 millions de passagers la septième place. Un seul est asiatique Tokyo Haneda en quatrième place avec 62,3 millions.

Le premier aéroport au niveau mondial est Atlanta avec 83,6 millions de passagers et une progression de 5,7% et le quinzième Minneapolis enregistre 18,6 millions de passagers avec un taux de croissance de 10,6%



année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
ATLANTA	-5,4	1,3	2,9	5,7	4,3	84	1	1
CHICAGO - O'HARE	-6,5	-1,3	4,4	8,6	4,7	76	2	2
LONDRES - HEATHROW	-6,4	4,3	0,2	6,1	3,7	67	3	4
TOKYO - HANEDA	4,1	-4,1	3,4	-1,3	10,5	62	4	6
LOS ANGELES - INTERNATIONAL	-8,9	-8,7	-2,2	10,4	-10,2	61	5	3
DALLAS - FORT WORTH	-9,1	-4,2	0,8	11,6	-2,1	59	6	5
PARIS - CHARLES DE GAULLE	-0,5	-0,7	-0,3	6,5	6,5	51	7	8
FRANCFORT	-1,6	-0,2	-0,2	5,7	3,5	51	8	7
AMSTERDAM	-0,2	3,0	-1,9	6,5	7,4	43	9	10
DENVER	-6,9	-1,2	5,2	13,0	9,4	42	10	11
LAS VEGAS - MC CARRAN	-4,5	-0,5	3,7	14,2	12,4	41	11	12
PHOENIX - SKY HARBOR	-1,6	-2,5	8,3	5,6	9,7	39	12	15
MADRID - BARAJAS	3,2	-0,2	5,3	7,9	17,0	39	13	nc
NEW YORK - KENNEDY	-11,2	2,0	6,0	18,2	13,5	38	14	nc
MINNEAPOLIS-ST PAUL	-6,6	-4,9	1,8	10,6	-0,1	37	15	13

passagers (millions)

L'année 2004 marque une forte reprise du trafic pour la plupart de ces aéroports, mais elle ne constitue souvent qu'un rattrapage après les baisses constatées entre 2001 et 2003. Ces aéroports retrouvent ou dépassent leur activité de 2000. Le taux de croissance moyen de 2000 à 2004 est faible (1,2%).

La crise qu'a connue le transport aérien suite à la conjoncture internationale du début de la décennie semble s'éloigner au regard de résultats enregistrés en 2004.

En dépit de la hausse du carburant, les premières estimations pour l'année 2005 confirment la reprise avec un trafic record de 4 milliards de passagers, en hausse de 5,5% par rapport à 2004. Cette progression est due à la forte augmentation du trafic international (+6,7%), alors que celle du trafic intérieur (+4,4%) est plus modérée.

### • Trafic de fret

Pour le trafic de fret le classement des aéroports est sensiblement différent de celui du trafic de passagers.

Le premier aéroport Memphis (3,55 millions de tonnes) a essentiellement un trafic en correspondance : c'est le hub principal de Federal Express.

Six aéroports asiatiques figurent dans ce classement contre quatre en 2000, ce qui illustre la montée en puissance des économies asiatiques notamment de la Chine. Depuis l'ouverture de la nouvelle plate-forme aéroportuaire de Pudong en 2003, Shanghai est apparu dans ce peloton. On peut noter également le fort développement de Hong Kong depuis la mise en service en 1997 du nouvel aéroport de Chep Lap Kok.

Comme le montre les taux de croissance moyenne annuelle, le trafic de fret a été moins sensible aux événements internationaux que le trafic de passagers.

année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
MEMPHIS, TN	5,7	28,8	0,0	4,8	42,8	4	1	1
HONG KONG	-7,3	18,0	7,6	16,9	37,6	3	2	2
TOKYO - NARITA	-13,0	15,5	10,6	10,5	22,8	2	3	4
ANCHORAGE, AK	0,8	19,3	3,4	13,1	40,7	2	4	nc
SEOUL - INCHEON	-24,9	43,3	-8,6	15,8	13,8	2	5	5
LOS ANGELES - INTERNATIONAL	17,2	-25,5	-8,0	6,4	-14,5	2	6	3
PARIS - CHARLES DE GAULLE	-1,2	2,2	6,0	8,9	16,5	2	7	11
FRANCFORT	-5,7	1,1	1,2	11,4	7,5	2	8	7
SINGAPOUR	-10,0	7,1	-0,3	10,0	5,6	2	9	8
MIAMI, FL	-0,2	9,2	-8,6	8,9	8,5	2	10	9
LOUISVILLE, KY	-3,5	3,7	6,2	7,5	14,2	2	11	12
NEW YORK - KENNEDY, NY	-23,1	22,5	-6,8	4,7	-8,1	2	12	6
TAIPEI	18,2	-3,4	8,7	13,4	40,7	2	13	nc
SHANGHAI - PUDONG	-28,4	0,0	237,4	38,1	233,7	2	14	nc
CHICAGO - O'HARE, IL	-13,8	1,6	11,5	-0,7	-3,1	2	15	10

fret tonnes (millions)

- Trafic de mouvements

année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
CHICAGO - O'HARE, IL	0,1	2,0	2,2	6,7	11,4	991	1	2
ATLANTA, GA	-2,7	-0,3	2,5	6,0	5,4	965	2	1
DALLAS - FORT WORTH, TX	-6,5	-2,3	0,0	4,8	-4,3	802	3	nc
LOS ANGELES - INTERNATIONAL, CA	-5,8	-12,8	-3,7	5,2	-16,8	652	4	nc
DENVER, CO	-3,9	0,1	0,4	9,6	5,8	559	5	8
PHOENIX - SKY HARBOR, AZ	-4,7	-1,2	-0,7	1,6	-5,0	547	6	4
LAS VEGAS - MC CARRAN, NV	-4,2	-3,5	0,7	13,1	5,3	542	7	3
MINNEAPOLIS - ST PAUL, MN	-4,3	1,9	0,5	5,6	3,5	539	8	6
<b>PARIS - CHARLES DE GAULLE</b>	<b>1,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,5</b>	<b>526</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
DETROIT - WAYNE COUNTY, MI	-6,0	-6,0	0,0	5,8	-6,5	520	10	5
CINCINNATI, OH	-18,4	22,1	3,9	2,6	6,3	517	11	10
HOUSTON - INTERCONTINENTAL, TX	-2,6	-3,0	4,0	6,2	4,3	504	12	14
PHILADELPHIE, PA	-3,6	-1,0	-3,6	8,9	0,2	486	13	11
FRANCFORT	-0,5	0,4	0,1	4,1	4,1	477	14	nc
LONDRES - HEATHROW	-0,7	0,6	-0,9	3,0	2,0	476	15	15

mouvements (milliers)

Parmi les quinze premiers aéroports on compte douze plates-formes américaines et trois européennes, aucun aéroport asiatique n'y figure, l'aéroport de Tokyo recevant essentiellement des gros porteurs n'est pas placé.

Pour les sept aéroports classés à la fois en trafic passagers et en nombre de mouvements l'export moyen apparent le plus élevé est celui de Londres Heathrow avec 141 passagers par mouvements et le plus bas celui de Minneapolis avec 69.

## II.1.3.2 Les quinze premiers aéroports européens

**Pour l'année 2004, les quinze premiers aéroports ont traité 486 millions de passagers soit 40% du trafic aéroportuaire européen.**

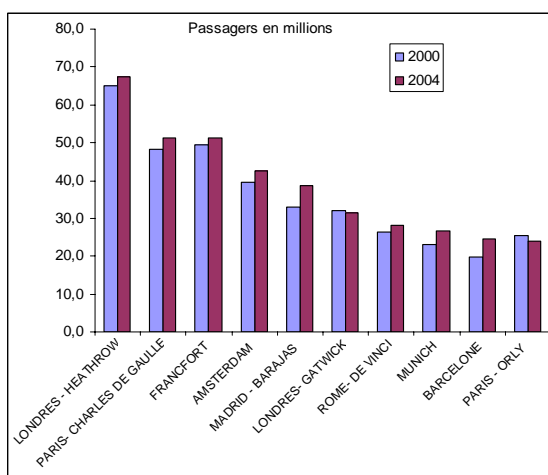
**L'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle (51,4 millions de passagers) occupe la deuxième place des grandes plates-formes aéroportuaires européennes derrière Londres Heathrow ; il détient la première place en trafic de fret.**

### • Trafic de passagers

Parmi les quinze premiers aéroports européens en trafic de passagers on dénombre quatre aéroports de Grande Bretagne, deux français, et deux allemands.

La première plate forme aéroportuaire européenne, Londres Heathrow avec 67,3 millions de passagers dépasse son trafic de 65 millions passagers en 2000.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, avec 51,4 millions de passagers, prend dans ce palmarès la deuxième place et devance ainsi Francfort (51,1 millions de passagers). La plate forme d'Orly avec 24,1 millions de passagers se situe à la huitième place. Le quinzième aéroport européen Milan-Malpensa a accueilli en 2004 18,6 millions de passagers.



année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
LONDRES - HEATHROW	-6,4	4,3	0,2	6,1	3,7	67,3	1	1
PARIS - CHARLES DE GAULLE	-0,5	0,7	-0,3	6,5	6,5	51,4	2	2
FRANCFORT	-1,6	-0,2	-0,2	5,7	3,5	51,1	3	3
AMSTERDAM	-0,2	3,0	-1,9	6,5	7,4	42,5	4	4
MADRID - BARAJAS	3,2	-0,2	5,3	7,9	17,0	38,5	5	5
LONDRES - GATWICK	-3,1	-5,0	1,3	4,8	-2,3	31,5	6	6
ROME - DE VINCI	-2,7	-0,9	3,7	7,0	7,0	28,1	7	7
MUNICH	2,3	-1,9	4,3	10,8	16,0	26,8	8	9
BARCELONE	4,7	2,9	6,6	7,9	23,9	24,6	9	13
PARIS - ORLY	-9,3	0,6	-3,1	7,1	-5,3	24,1	10	8
MANCHESTER	2,8	-1,6	4,6	8,3	14,6	21,5	11	nc
LONDRES - STANSTED	15,3	17,5	16,6	11,7	76,4	20,9	12	nc
PALMA DE MAJORQUE, BALEARE	-1,1	-7,2	7,6	6,4	5,2	20,4	13	14
COPENHAGUE	-1,6	0,3	-3,0	7,9	3,3	19,0	14	nc
MILAN - MALPENSA	-10,4	-6,1	1,0	5,3	-10,4	18,6	15	12

passagers (millions)

Les aéroports européens connaissent une reprise de leur activité après la morosité des années consécutive à la crise du secteur aérien liée à un climat mondial géopolitique et sanitaire défavorable. L'élargissement en 2004 de l'Union européenne a créé un dynamisme pour les liaisons intracommunautaires.

### • Trafic de fret

Le premier aéroport européen est Paris-Charles de Gaulle (1,88 million de tonnes), il est suivi par Francfort (1,84 million de tonnes) Amsterdam (1,47 million) et Heathrow (1,41 million).

Les autres aéroports traitent chacun moins d'un million de tonne, le trafic fret du quinzième Stansted n'étant que de 0,24 million de tonnes.

année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
PARIS - CHARLES DE GAULLE	-1,2	2,5	5,5	9,1	16,6	1,88	1	2
FRANCFORT	-5,8	1,2	1,2	11,5	7,5	1,84	2	1
AMSTERDAM	-3,1	4,9	4,7	8,7	15,5	1,47	3	4
LONDRES - HEATHROW	-10,0	4,0	-0,8	8,6	0,9	1,41	4	3
LUXEMBOURG	18,0	-6,8	9,1	18,8	42,6	0,71	5	6
BRUXELLES	-15,9	-12,1	-45,1	137,3	-3,7	0,66	6	5
COLOGNE-BONN	15,0	10,9	3,9	16,1	53,8	0,62	7	7
ZURICH	-7,5	-10,8	-6,1	24,7	-3,4	0,39	8	9
LIEGE	0,0	22,2	12,1	3,3	41,6	0,38	9	13
MADRID - BARAJAS	-2,9	0,0	3,0	10,0	10,0	0,37	10	11
MILAN - MALPENSA	0,0	0,0	10,3	12,9	24,6	0,36	11	12
COPENHAGUE	-9,5	-2,6	-8,1	-1,3	-20,1	0,34	12	8
EAST MIDLANDS	18,2	-3,4	8,7	-81,5	-77,1	0,28	13	nc
LONDRES - STANSTED	5,9	5,6	5,3	19,5	40,6	0,24	14	15
LONDRES - GATWICK	-12,1	-13,8	-8,0	0,0	-30,3	0,23	15	10

fret tonnes (millions)

### • Trafic de mouvements

année	variations annuelles depuis 2000				2004/2000	trafic 2004	rang	
	2001	2002	2003	2004			2004	2000
PARIS - CHARLES DE GAULLE	1,1	-2,5	1,0	2,1	1,5	526	1	1
FRANCFORT	-0,5	0,4	0,1	4,1	4,1	477	2	3
LONDRES - HEATHROW	-0,7	0,6	-0,9	3,0	2,0	476	3	2
AMSTERDAM	-3,7	0,2	-2,1	2,5	-3,2	419	4	4
MADRID - BARAJAS	4,8	-2,0	4,3	4,6	12,0	402	5	5
MUNICH	5,8	2,0	3,3	7,7	20,1	383	6	8
ROME - DE VINCI	0,1	-0,3	6,4	2,9	9,2	310	7	10
BARCELONE	6,3	-0,8	4,1	3,3	13,4	291	8	13
COPENHAGUE	-4,9	-7,6	-3,0	5,2	-10,3	273	9	9
ZURICH	-4,8	-8,8	-4,5	-1,0	-17,9	267	10	7
BRUXELLES	-6,3	-15,9	-1,8	-0,1	-22,7	252	11	6
LONDRES - GATWICK	-2,8	-4,0	-0,2	3,8	-3,4	251	12	12
STOCKHOLM - ARLANDA	-1,1	-11,1	-5,8	6,0	-12,2	245	13	11
VIENNE	-15,6	-0,1	5,0	12,9	0,0	245	14	nc
MANCHESTER	1,9	-2,4	7,6	8,5	16,2	225	15	nc

mouvements (milliers)

Parmi les quinze premiers aéroports européens l'aéroport de Paris CDG se classe à la première place suivi par Francfort et Londres-Heathrow. L'emport moyen apparent pour les onze aéroports, classés à la fois en trafic passagers et en nombre de mouvements, varie de 141 pour Londres Heathrow à 70 pour Copenhague avec une moyenne située à 106.

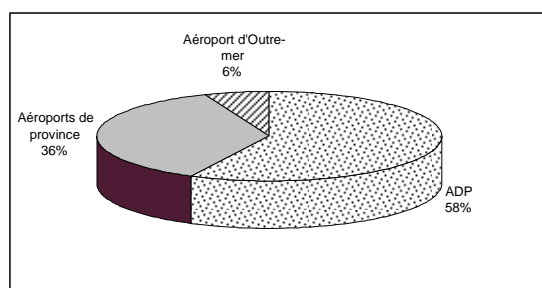
### II.1.3.3 Les aéroports français

**Le trafic des aéroports français : 133,8 millions de passagers en 2004, progresse de 4,7%. Pour la période 2004/2000, le trafic intérieur, qui ne représente plus que 39% du trafic total des aéroports, diminue de 12% alors que le trafic international progresse de 13,6%.**

#### • Trafic de passagers

Les aéroports français ont enregistré en 2004 un total de 133,8 millions de passagers, soit + 4,7% par rapport à 2003. Ce trafic se répartit en 75 millions pour Aéroports de Paris, 47,5 millions pour les aéroports de province et 7,9 millions pour les aéroports d'outre-mer. Cette bonne évolution du trafic est marquée essentiellement par l'activité des aéroports parisiens avec un taux de croissance de 6,3%, les aéroports régionaux ne progressant que de 2,5% et ceux d'Outre mer de 4%.

Données en milliers	France entière	Métropole	Outre mer
2000	134 505	124 726	9 779
2001	129 911	120 618	9 293
2002	129 506	120 580	8 927
2003	127 884	118 792	9 093
2004	133 858	124 428	9 430
T.c.a.m. 2000/2004	-0,1%	-0,1%	-0,9%

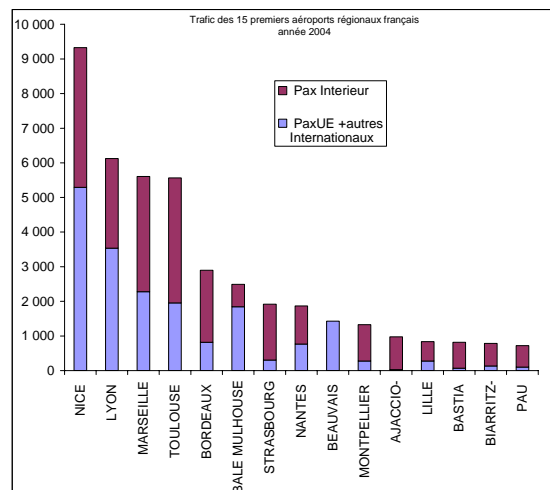


Le système aéroportuaire constitué par les deux grands aéroports parisiens, Paris Charles-de-Gaulle et Paris Orly, respectivement 50,9 et 24,0 millions, se classe au second rang européen derrière celui de Londres (121 millions de passagers). Le trafic intra communautaire au départ de Paris a bénéficié de l'élargissement en 2004 de l'Union européenne. Le trafic international extra communautaire qui a été touché par un contexte économique et sanitaire défavorable en 2003 se redresse en 2004.

Les aéroports de province comptent dix aéroports millionnaires en nombre de passagers (Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Bâle

Mulhouse, Strasbourg, Montpellier, Nantes, Beauvais).

Leur trafic est marqué d'une part par la baisse du trafic intérieur suite à la concurrence du TGV et à la cessation d'activité de compagnies aériennes, d'autre part par un développement du trafic européen et international avec l'essor des compagnies à bas coût.



De fortes progressions sont enregistrées sur Marseille (5,60 millions de passagers, + 7,4%) et Toulouse (5,56 millions de passagers, +5,8%), avec une croissance de l'intra et l'extra communautaire de l'ordre de 15%.

A l'opposé, le trafic est en repli sur les plates-formes :

- de Strasbourg (1,9 million de passagers, -5,8%) qui subit la perte de l'activité de Ryanair, la cessation d'activité d'Air Littoral et la concurrence de Karlsruhe-Baden-Baden ;
- et de Montpellier très pénalisé par la disparition d'Air Littoral.

La croissance des aéroports de Nice 9,3 millions de passagers (+2,2%) et de Lyon (6,1 millions de passagers, +4,5%) bénéficie de la progression du trafic intracommunautaire et de l'international avec le développement par les compagnies à bas coûts et de nouvelles destinations vers l'Europe de l'Est.

La progression de Bordeaux (2,8 millions de passagers, +3,4%) résulte de la bonne tenue des faisceaux européen et international.

La reprise du trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse (2,4 millions de passagers, +3,5%) est due à l'arrivée sur cette plate-forme de la compagnie à bas coûts easyJet et à l'ouverture de liaisons intra-européennes. Cette implantation permet à l'Euroairport de compenser les effets du retrait de Swiss.

L'aéroport de Beauvais avec 1,4 million de passagers connaît une forte progression de son trafic + 47%, grâce à l'évolution de son seul trafic communautaire et international effectué par des compagnies à bas coûts et à l'ouverture de nouvelles liaisons, à réseau constant son évolution 2004 n'est que de 9%.

Sur les autres aéroports régionaux les taux de croissance les plus importants sont le reflet de l'activité des compagnies à bas coût : Carcassonne +8,5%, Limoges +18,5%, Nîmes +16,3%.

Pour les aéroports d'outre mer (7,9 millions de passagers), la reprise du trafic constatée en 2004 ne leur a pas permis de retrouver le niveau d'activité de 2000, à l'exception de l'aéroport de Saint Denis de la Réunion qui a pleinement bénéficié des liaisons d'Air Austral sur la métropole.

La progression des aéroports des Antilles résulte principalement des augmentations de capacité avec Air Caraïbes qui a débuté ses services depuis Paris en 2004.

- **Trafic de fret**

Les aéroports parisiens traitent, d'après l'enquête ADP, 1 992 milliers de tonnes<sup>11</sup>, 876 milliers à CDG et 116 milliers à Orly, soit 85% du trafic des aéroports de métropole. Il est suivi par l'aéroport de Toulouse dont le trafic n'est que de 46 milliers de tonnes.

Trafic de Fret

Données en milliers	France entière	Métropole	Outre mer
2000	1 507	1 418	89
2001	1 514	1 424	90
2002	1 480	1 395	86
2003	1 478	1 394	85
2004	1 585	1 497	88
T.c.a.m. 2000/2004	1,3%	1,4%	-0,4%

Pour la province les résultats sont très variables suivant les plates-formes. Les meilleures performances de croissance sont Bâle-Mulhouse 34,2 milliers de tonnes avec +14% par rapport à 2004 suite à la reprise du trafic de Korean et de

<sup>11</sup> Le recueil des statistiques de fret aérien à Paris pose problème. A partir des formulaires de trafic transmis par Aéroports de Paris, la DGAC a communiqué en janvier 2005 un trafic de fret de 1 250 milliers de tonnes. Ces données ont été rectifiées dans le courant de l'année par Aéroports de Paris et l'ITA.

Malaysian Airlines, et Marseille 43 milliers de tonnes avec la montée en puissance du fret express.

Pour les aéroports de province, l'activité fret est fortement soumise aux aléas de la conjoncture économique et de la politique des entreprises industrielles et commerciales amenées à arbitrer en permanence entre les différents modes de transport. L'aéroport de Châlons-Vatry dédié principalement au fret et ouvert en 2000 a traité 19 000 tonnes en 2004

Après le repli constaté en 2003 le trafic traité par les aéroports d'outre mer 81,1 milliers de tonnes est en progression de 4%.

- **Mouvements commerciaux.**

En 2004, Aéroports de Paris a accueilli 735 200 mouvements commerciaux enregistrant une progression de 4%. Par contre les principaux aéroports régionaux ont connu globalement une diminution de 2,3% des mouvements commerciaux est en diminution. Les baisses les plus importantes sont enregistrées sur Montpellier (-20%), Bâle Mulhouse (-9%) et Nice (-9%).

Trafic de mouvements

Données en milliers	France entière	Métropole	Outre mer
2000	2 124	1 842	282
2001	2 036	1 787	250
2002	1 951	1 718	233
2003	1 899	1 651	249
2004	1 882	1 629	253
T.c.a.m. 2000/2004	-3,0%	-3,0%	-2,7%

L'emport moyen apparent, (nombre de passagers/ nombre de mouvements commerciaux) progresse alors à CDG passant de 95,2 en 2003 à 98,7 en 2004 et diminue à Orly 109,9 contre 110,7 en 2003.

Pour les principaux aéroports régionaux il est variable suivant les aéroports et la typologie du trafic Il est de 131 à Beauvais, de 63 à Bordeaux et de 51 à Lyon.

Le nombre des mouvements commerciaux des aéroports d'Outre Mer (81 100) progresse de 2,3%. L'aéroport de Nouméa affiche l'emport moyen le plus élevé 121,8 alors qu'à Tahiti il n'est que de 39,9 compte tenu de l'importance du trafic inter île.

- **Premiers résultats de trafic de l'année 2005**

L'année 2005 est marquée par une progression du trafic des aéroports français de l'ordre de 5,5%. Cette croissance est principalement tirée par le

trafic international, le trafic national ne progressant que légèrement.

Aéroports de Paris a accueilli en 2005 plus de 78,5 millions (+4,4% par rapport à 2004). Le trafic international a principalement contribué à cette croissance le trafic sur la métropole reste stable.

Pour les aéroports régionaux, les évolutions sont très contrastées. Nantes +11,5%, Nice 4,4%, Lyon 5,3%, Marseille 2%, Strasbourg 0,6%.



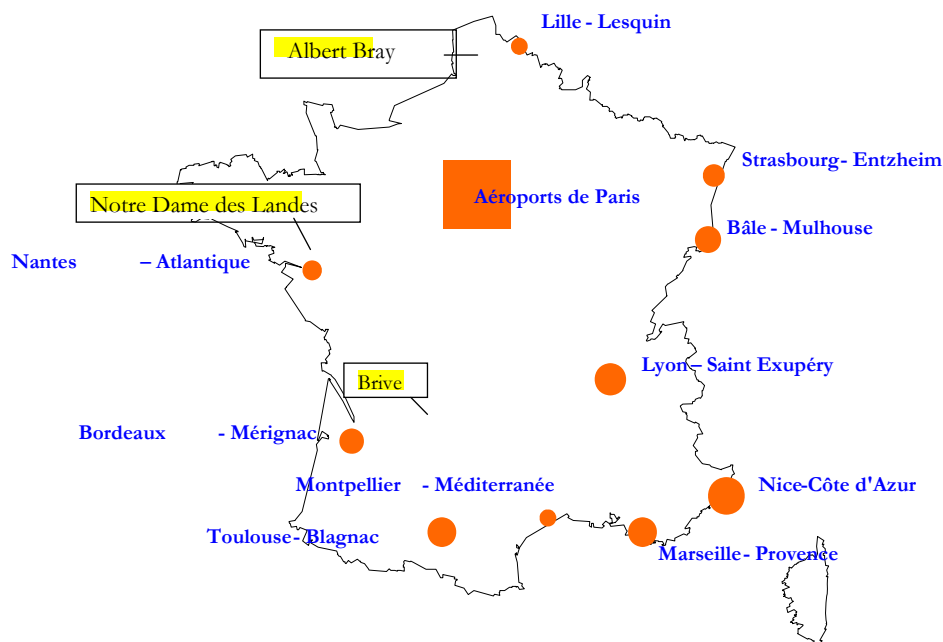
### II.1.3.4 Les projets aéroportuaires et les mises en service

**Trois projets aéroportuaires sont en cours : Notre Dame des Landes, Brive et Albert Bray.**

La décision de créer un nouvel aéroport sur le site de Notre Dame des Landes en substitution à l'aéroport de Nantes Atlantique remonte au début des années 1970. Un débat public a été organisé par la Commission nationale du débat public entre décembre 2002 et mai 2003. A l'issue de ce débat, la décision de poursuivre les études en vue de la création de ce nouvel aéroport a été prise par le ministre de l'équipement. Les premières enquêtes publiques devraient avoir lieu à la fin de 2006 et la mise en service est prévue à l'horizon 2012. C'est le seul projet de création par l'Etat d'un aéroport de catégorie A comportant 2 pistes et devant accueillir à terme 9 millions de passagers par an.

fuselage par avions cargos vers les sites d'assemblage Airbus tels que Saint Nazaire.

En 2003 le Préfet de la région Midi Pyrénées a conduit une large concertation sur la problématique liée à l'avenir de l'aéroport de Toulouse Blagnac et la nécessité de création d'un nouvel aéroport. Le Conseil régional de Midi Pyrénées qui s'est positionné contre les conclusions des études a lancé une analyse sur les complémentarités entre l'aéroport de Toulouse Blagnac et les autres plates-formes de la région. A l'issue de cette étude diffusée en octobre 2004, la région a annoncé qu'à une échéance lointaine, après 2020, la construction d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire desservant Toulouse pouvait être envisagée. L'Etat a engagé deux nouvelles études sur les prévisions de trafic aérien à long terme et sur la situation environnementale de l'aéroport et son évolution possible à différents horizons.



Dans le sud ouest, un aéroport est en cours de construction par un syndicat mixte regroupant plusieurs collectivités locales sur le site de Brive-Souillac en substitution à celui de Brive-Larroche qui sera fermé.

Dans la région Picardie à proximité immédiate de l'usine de production Airbus de Meaulte, un syndicat mixte regroupant les collectivités et Airbus a initié un projet de construction d'une plate forme aéroportuaire pour l'acheminement des parties de

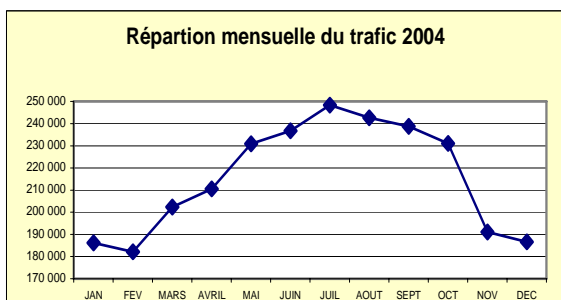
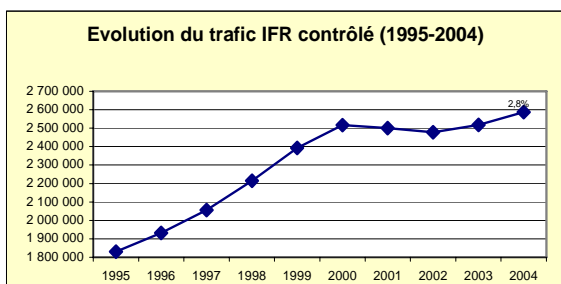
# II.2 Navigation aérienne

## II.2.1 - Trafic contrôlé en France

**En 2004, le nombre de vols contrôlés atteint 2 587 403. Il progresse de 2,8%. Les survols représentent 43,3% du trafic contrôlé.**

- **Trafic en-route**

Les services français de la navigation aérienne ont contrôlé 2 587 403 vols en 2004, valeur en augmentation de 2,8% par rapport à l'année 2003, nouveau record absolu de trafic et deuxième année consécutive de hausse.

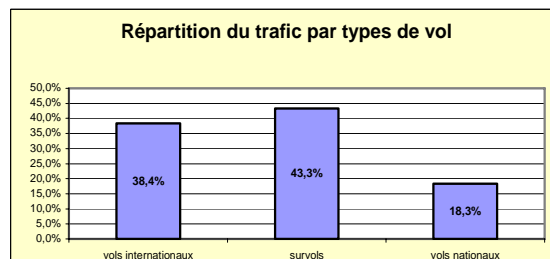


Aucun événement défavorable au trafic aérien ne s'est produit en 2004 comme cela avait été le cas en 2003. Si le trafic a marqué un léger recul au 1<sup>er</sup> trimestre (-0,31%), c'est une reprise durable et significative qui s'est installée au cours des trois trimestres suivants : +5,13% au 2<sup>ème</sup> trimestre, +3,08% au 3<sup>ème</sup> trimestre, et +2,79% au dernier trimestre.

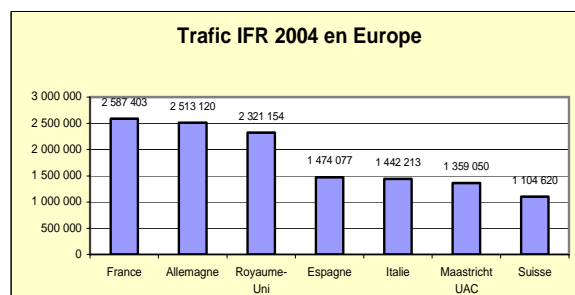
La reprise du trafic entraîne une augmentation du nombre de jours de trafic dense, avec 145 jours à plus de 7500 vols, contre 108 en 2003 et 84 jours en 2002. La pointe et record absolu en 2004 est de 8560 vols, le vendredi 2 juillet, contre 8457 en 2003 et 8524 en 2002.

La répartition du trafic en 2004 montre une nouvelle réduction de la part du trafic domestique, en pourcentage : 18,3% contre 20% en 2003, et en valeur absolue : 474 370 contre 503 489. Cette réduction reste pour partie une conséquence d'une restructuration du monde des compagnies

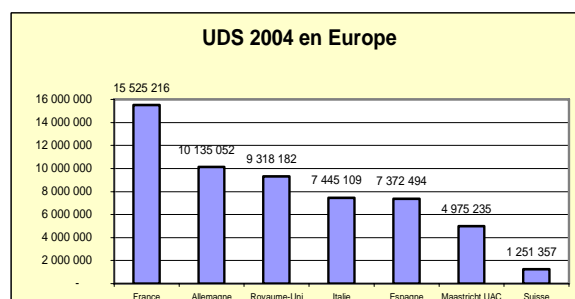
aériennes, mais a aussi pour origine une conjoncture économique morose. La croissance constatée en 2004 est donc due aux vols internationaux et aux survols, dont la part continue d'augmenter, avec un pourcentage atteignant 38,4% (37,7% en 2003) pour les vols internationaux, et 43,3% (42,3% en 2003) pour les survols.



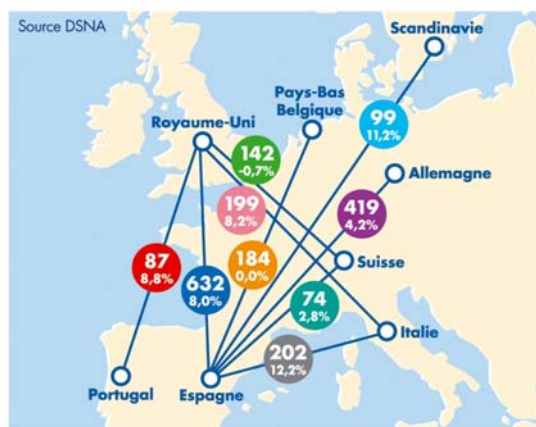
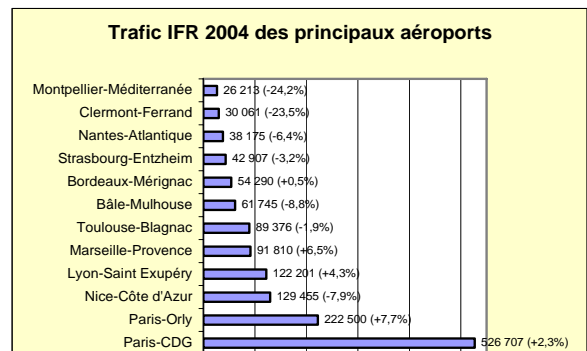
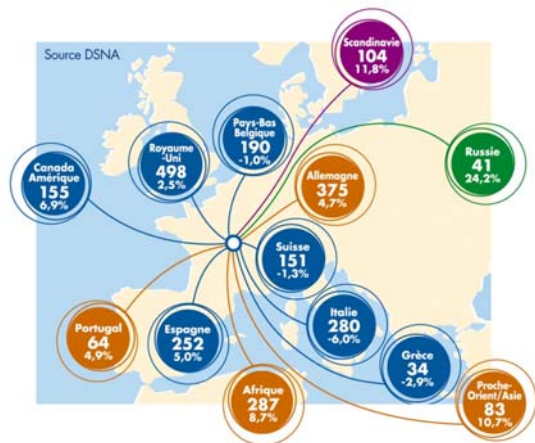
La France est le pays européen avec le plus fort trafic, devant l'Allemagne et le Royaume-Uni, seuls autres pays européens dont le trafic IFR contrôlé dépasse 2 millions de vols.



De même la comparaison du trafic au niveau des unités de service, qui permettent de quantifier le service rendu en vue de la facturation, accentue l'écart entre la France et ses principaux voisins.



En termes de flux internationaux, les deux graphiques ci-après montrent la répartition du trafic arrivée/départ international et des survols.



La progression du trafic se confirme en 2005 avec une croissance moyenne de 2,8 % sur les 9 premiers mois de l'année. Cette croissance 2005 reste portée par les survols (+4,6 %) et les vols internationaux (+2,2 %) alors qu'un tassement des vols nationaux est de nouveau constaté (-0,8 %).

- **Trafic aéroports**

Les résultats des 12 principaux aéroports français sont contrastés. Croissance du trafic pour les plus importants d'entre eux, qui profitent de la croissance du trafic international : Paris-CDG (+2,3%), Paris-Orly (+7,7%), Lyon-Saint Exupéry (+4,3%) et Marseille-Provence (+6,5%). Bordeaux-Mérignac progresse très légèrement (+0,5%) alors que les 7 autres aéroports sont en baisse de trafic dans une fourchette de -1,9% à -24,2%, Nice-Côte d'Azur (-7,9%) et Montpellier (-24,2%) subissant le contrecoup de l'arrêt d'activité de Air Littoral.

## II.2.2 - Redevances

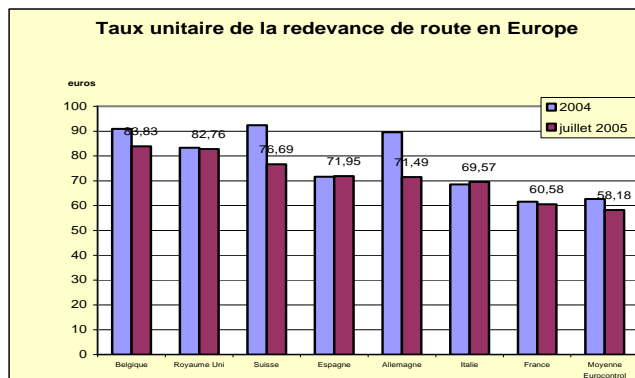
**Le taux unitaire de la redevance de route a baissé de 1% en 2004 et reste inférieur à celui des principaux autres pays européens. Les recettes encaissées de cette redevance (943,6 M€) ont progressé de 5%.**

### • Navigation aérienne

Après deux années difficiles pour le transport aérien qui ont engendré une baisse du trafic et la hausse conjuguée du taux unitaire de la redevance de route, la France a abaissé de 1% en 2004 son taux unitaire par rapport à celui de 2003. Cette baisse marque le retour à une maîtrise du niveau du taux unitaire français, comme cela avait été le cas de 1995 à 2001.

Cette diminution du taux s'est inscrite dans un contexte de baisse des taux unitaires de route dans la zone Eurocontrol ; il est le moins élevé des pays européens similaires.

Pour ce qui concerne le taux unitaire de la



redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) à laquelle ont été assujettis en 2004 les appareils décollant des 64 principaux aérodromes de la métropole, la hausse est de 2,7% par rapport à 2003. Elle intervient dans un contexte de baisse de l'activité terminale. La hausse du taux unitaire a cependant été contenue grâce à une limitation de la progression des coûts.

Il a été décidé de revaloriser progressivement le taux unitaire de la RSTCA outre-mer – inchangé depuis 2000 – de 25% en 2004, 20% en 2005 et 15% en 2006 afin mieux recouvrer les coûts des services de navigation aérienne rendus outre-mer.

### • Croissance de l'international et baisse du domestique

Les taux unitaires des redevances de navigation aérienne 2004, étaient fondés sur une extension de la reprise de l'activité amorcée en 2003.

L'évolution du trafic en 2004 (+2,8%) s'est traduite par des évolutions des unités de service relativement proches de la prévision. Le nombre d'unités de service payantes a en effet augmenté de +4,6% pour la redevance de route et +3,4% pour la RSTCA, selon la répartition par type de vols suivante :

- **trafic domestique** : -3,4% pour la route et -2,9% pour la RSTCA ;
- **trafic arrivée/départ international** : +6,2% pour la route et +6,7% pour la RSTCA ;
- **trafic survol** : +5,3 % pour la route.

Les objectifs ont finalement été légèrement dépassés pour la redevance de route et pas tout à fait atteints pour la RSTCA. L'objectif global est dépassé.

Pour l'année 2005, et sur la base des résultats constatés les 6 premiers mois, le taux de croissance des UDS de route a été confirmé à +4 %, et celui de la RSTCA à +3 %.

### • Croissance des recettes des redevances

Les recettes encaissées de la redevance de route, qui avaient augmenté en 2002 et 2003, continuent de progresser, passant de 897,6 M€ à 943,6 M€ (+5%). Cette augmentation est comparable à la croissance de l'activité.

Pour la RSTCA métropolitaine, la hausse du taux unitaire et la croissance des vols internationaux conduisent à une augmentation de la recette exigible, qui passe de 185,4 M€ à 196,3 M€ (+6%). Les recettes exigibles outre mer (21,9 M€) augmentent fortement de +28% par rapport à 2003 du fait de la hausse de la tarification (+25%) d'une part et de l'augmentation de l'activité rémunérée de près de +7% d'autre part.

# **II.3 Industrie aérospatiale**

**En 2004, le marché de l'industrie aéronautique civile amorce un redressement après plusieurs années de morosité et l'attentisme des compagnies aériennes freinées par le poids de plusieurs événements défavorables (attentat du 11 septembre, conflit en Irak, épidémie de SRAS en Asie) et les incertitudes de la situation économique mondiale.**

### II.3.1 - Situation en 2004

Aux Etats-Unis, le CA progresse de 8% à 161 Mrd\$ ; celui de l'Europe s'établit à 76 Mrd€ au lieu de 74Mrd€; le Japon connaît aussi une croissance de 4% à 8,9 Mrd€

En France, le chiffre d'affaires non consolidé s'établit à 25,9 Mrd€, soit une croissance de 2%. Les systémiers y contribuent pour 66%, les équipementiers pour 18% et les motoristes pour 16%. Les activités civiles y concourent à hauteur de 68%. Bien que les commandes globales reculent de 10,4% à 36,8 Mrd€, elles demeurent cependant à un niveau élevé et représentant 1,4 fois le chiffre d'affaires de l'année. Les exportations représentent 74% du chiffre d'affaires consolidé et permettent la réalisation d'un excédent commercial de 10 897 Mrd€. Le secteur emploie 118 000 personnes.

### II.3.2 - L'Aviation internationale

Dans le domaine des avions de transports de plus de cent sièges, Airbus conserve sa position de leader mondial en termes de livraisons et de commandes. Airbus a en effet enregistré 370 commandes fermes contre 277 pour Boeing, s'octroyant 57,18 % du marché en nombre d'appareils. En déduisant les annulations, cette part, avec 366 Airbus contre 272 Boeing, a atteint 57,3 %. Le montant des prises de commandes s'élevait à 25,8 Mrd€ (au prix catalogue). En outre, pour la deuxième fois consécutive de son histoire, Airbus a livré plus d'appareils que son concurrent américain Boeing (320 contre 285 unités).

A la fin de l'exercice, son carnet de commandes s'élève à 1 320 appareils (1 454 en 2003), soit 54,6 % de l'ensemble des avions de plus de 100 places restant à livrer pour un montant de 136 Mrd€ (141,8 Mrd€ en 2003). Pour la cinquième année consécutive, Airbus a affiché un carnet de commandes plus important que son rival américain Boeing.

Pour l'avenir, les options stratégiques des deux constructeurs reposent toutefois sur des visions divergentes. Boeing met en avant la fragmentation du marché, argumentant que les compagnies vont

multiplier les fréquences point à point avec des avions de moyenne capacité afin de satisfaire la demande des passagers. Cette analyse est cohérente avec le lancement du nouveau B787 « Dreamliner » qui s'adresse en priorité à ce créneau. De son côté, Airbus met l'accent sur la consolidation du marché et l'importance future du segment des très gros porteurs qui permettront de répondre à la demande des compagnies et des aéroports en transportant un nombre accru de passagers entre les grandes plates-formes internationales (hubs), apportant ainsi une réponse à l'encombrement des installations aéroportuaires. En s'attaquant au segment des très long-courriers très gros porteurs sur lequel régnait sans partage le vieillissant 747, l'A380 est la concrétisation de cette analyse.

Dans les faits, l'application de ces discours est cependant plus nuancée. Ne voulant pas se laisser distancer sur le créneau privilégié par le constructeur américain, Airbus a pris en décembre 2004 la décision officielle de démarrer le programme de développement et de commercialisation de l'A350, une version européenne concurrente du B787. De son côté, Boeing envisage une riposte dans le registre des très gros porteurs avec une nouvelle version du B747, le 747-advanced. Airbus estime le marché des très gros porteurs à 1 648 unités pour une valeur de 416 Mrd\$ alors que Boeing n'envisage pas plus de 995 unités pour une valeur de 238 Mrd\$.

### II.3.3 - L'Aviation régionale

Ce marché est partagé à hauteur de 94% en termes de commandes par les constructeurs Bombardier (53%) et Embraer (36%).

Le groupe canadien Bombardier, leader sur le marché des avions de transport régionaux à réaction (gamme CRJ) a connu une évolution contrastée, après une année 2003 en demi-teinte. Son chiffre d'affaires dans l'aéronautique a baissé de 8,2 à 7,9 Mrd\$ des Etats-Unis d'Amérique. Le carnet de commandes du programme avions a reculé de 6 % à 10,2 Mrd\$. Les pertes du groupe sont de 85 M\$ 2004, malgré un vaste plan de restructuration entrepris en 2003.

Le chiffre d'affaires du constructeur brésilien d'avions régionaux Embraer a grimpé de 55%, atteignant les 3,4 Mrd\$ en regard de 2,1 Mrd\$ en 2003. Les bénéfices net se sont envolés, passant de 136 M\$ à 380 M\$ (+170 %). Son carnet de commandes s'élève à 10,9 Mrd\$ fin 2004 (+3%). ATR, d'un niveau plus modeste, a également enregistré une reprise de son activité avec 12 commandes fermes et 13 livraisons.

### II.3.4 - Les hélicoptères

La construction d'hélicoptères est réalisée en France par Eurocopter, société anonyme de droit français détenue à 100% par le groupe EADS (European Aeronautic Defense & Space company). L'activité d'Eurocopter représentait, en 2004, 74% de l'activité de la division aéronautique d'EADS à l'intérieur de laquelle elle se situait (Eurocopter est devenue une division à part entière en 2005). Les sites industriels européens d'Eurocopter sont répartis entre Marignane et La Courneuve en France, Donauwörth et Ottobrunn en Allemagne et depuis 2004 à Madrid en Espagne. Ils regroupent près de 11.000 personnes, dont près de 60% en France, auxquelles viennent s'ajouter environ 1 650 employés répartis dans 18 filiales dans le monde entier. Le chiffre d'affaires consolidé réalisé en 2004 par Eurocopter s'est élevé à 2,78 Mrd€ dont 49 % au titre des livraisons de 279 appareils de série. Ce chiffre est en progression de 6,5% par rapport à 2003. Il concerne pour 53% le secteur civil et parapublic et a été réalisé à 56 % hors France et Allemagne.

Le montant total des prises de commandes enregistrées par Eurocopter en 2004 s'est élevé à 3.24 Mrd€ dont 1,70 Mrd€ (52,4%) pour les appareils de série. Eurocopter a totalisé 332 prises de commandes d'appareils neufs (70% à l'export) contre 293 en 2003 : 20 NH90, 15 appareils de transport lourds Super Puma/EC225, 32 appareils de moyen tonnage Dauphin et EC155, 72 appareils légers bimoteurs (5 Ecureuil/Fennec, 68 EC135, 5 BK117 et 8 EC145) et 170 appareils légers monomoteurs (140 Ecureuil/Fennec/EC130 et 39 EC120-Colibri). Eurocopter a en outre enregistré la commande de 14 appareils d'occasion.

En 2004, Eurocopter a maintenu sa place de premier constructeur mondial d'hélicoptères (hors marchés inaccessibles) avec 44% des appareils neufs en quantité et 28% en valeur, loin devant BELL, AGUSTA WESTLAND et SIKORSKY

La flotte d'hélicoptères Eurocopter actuellement en service est d'environ 9.300 appareils exploités par plus de 2.400 clients dans plus de 138 pays.

### II.3.5 - L'Aviation d'affaires

La société Dassault Aviation est aujourd'hui le principal constructeur européen d'avions d'affaires à réaction. Le chiffre d'affaire 2004 du groupe Dassault Aviation, en augmentation de 5 % par rapport à 2003, s'est élevé à 3,46 Mrd€. L'activité civile (gamme d'avions d'affaires Falcon) a enregistré une franche progression de 25,1 %. La gamme d'avions d'affaires Falcon représente 61,2 % du chiffre d'affaires global de l'entreprise (52,4 % en 2003).

Depuis 1965, date de livraison du premier Mystère 20, plus de 1550 Mystère et Falcon de tous types ont été vendus, dont 93% à l'exportation et 66% aux Etats-Unis. Les avions français représentent 13% du parc mondial de cette catégorie actuellement en exploitation.

La gamme de Dassault Aviation est composée des triréacteurs Falcon 50 et Falcon 900 et du biréacteur Falcon 2000, auxquels s'ajoute aujourd'hui le F7X. Ces avions occupent les segments de l'aviation d'affaires à réaction dits moyen et large (cabines spacieuses et rayon d'action compris entre 4 000 et 8 500 km). Les concurrents directs de Dassault Aviation sont sur ce segment le groupe canadien Bombardier et les américains Gulfstream et Cessna.

Plus de 23 000 avions d'affaires, tous constructeurs confondus, sont en exploitation (dont 72 % en Amérique du Nord et 10 % en Europe) dont environ 13 000 à réaction (jets). La proportion jets/turbopropulseurs dans l'aviation d'affaires varie suivant les zones géographiques considérées. En Europe et aux Etats-Unis, les jets sont majoritaires.

Après une année 2003 décevante qui avait vu les livraisons/ventes d'avions d'affaires baisser de 16%, avec 790 unités vendues (518 jets et 272 turbopropulseurs) contre 865 en 2002, l'année 2004 a été marquée par un retournement très net du marché et une reprise très sensible de l'activité. Les livraisons ont ainsi atteint un volume de 912 appareils répartis en 591 jets et 321 turbopropulseurs. La part de Dassault avec 63 unités livrées en 2004 représente 11% des jets et légèrement plus en valeur catalogue. Si l'on se concentre sur le secteur ciblé par les Falcon (jets d'affaires moyens et larges), cette part s'élève à 36%, les autres concurrents étant essentiellement le constructeur américain Gulfstream et le canadien Bombardier.



### II.3.6 - Les moteurs

Après un exercice en retrait en 2003, le groupe Snecma a retrouvé une progression de 6% de son chiffre d'affaires consolidé qui a atteint 6,8 Mrd€ (6,4 Mrd€ l'année précédente). Sous l'aspect financier, les bénéfices de la société ont augmenté, passant de 182 M€ en 2003 à 234 M€ en 2004. Le carnet de commandes s'établissait à 13,8 Mrd€ fin 2004 contre 12,6 Mrd€ en 2003.

General Electric Aircraft Engines (GEAE) a vu son chiffre d'affaires monter de 14 % à 12,55 Mrd\$. GEAE a maintenu sa position de leader mondial motoristes en 2004, notamment grâce au succès de

la gamme de moteurs CFM produite et commercialisée en commun avec le motoriste français Snecma. Le deuxième grand motoriste américain, Pratt & Whitney a réalisé un chiffre d'affaires de 8,3 Mrd\$ en 2004 (+10,6 % en regard de l'année précédente).

Quant au motoriste Rolls-Royce, il a réalisé un chiffre d'affaires de 5,9 Mrd£, soit une progression de 5,3 %. Le carnet de commandes s'établissait au 31 décembre 2004 à 21,3 Mrd£ (+ 13,9 %). La rentabilité a atteint 320 M£ au lieu de 223 M£ (+ 43,5%) pour un résultat net de 205 M£ contre 116 M£ en 2002.

	Commandes fermes			Livraisons		
	Au 31/12/2004	Au 31/12/2003	%2004/03	Au 31/12/2004	Au 31/12/2003	%2004/03
Airbus	370	284	30%	320	305	5%
Boeing	277	240	15%	285	281	1%
Dassault Aviation	82	48	71%	64	49	31%
ATR	12	10	20%	13	9	44%
Bombardier*	167	98	70%	195	242	-19%
Embraer**	108	139	-22%	134	87	54%
Eurocopter	293	274	7%	261	295	-12%
Snecma moteurs***	669	763	-12%	728	702	4%

\* avions de la série CRJ et de la série Q

\*\* avions de la série ERJ uniquement

\*\*\* gamme moteurs CFM uniquement

### II.3.7 - Etat des commandes et des livraisons

En 2004, Airbus a livré 320 avions, en hausse de 5% par rapport à 2003. Les livraisons de Boeing sont stables (+1%) en 2004 avec 285 avions livrés.

L'année 2005 enregistre une progression des livraisons de 10% à 668 avions livrés, dont 378 (+18%) pour Airbus et 290 (+2%) pour Boeing.

L'année 2005 établit un nouveau record de commandes avec un total de 2142 avions commandés dont 1111 pour Airbus et 1031 pour Boeing. Elles ont été multipliées par 3,3 par rapport à 2004 (647 commandes).

Au total, à fin 2005, les deux avionneurs<sup>1</sup> auront reçus 23 937 commandes et livré 19 641 avions, soit 4 476 avions restant à livrer, ce qui représente , en prenant l'année 2005 comme référence, plus de 6 ans de production.

<sup>1</sup> : **Airbus** : 7065 commandes et 4130 livraisons, comptées depuis l'année 1974 qui marque le début commercial d'Airbus (20 A300 commandés et 4 A300 livrés).

**Boeing** : 16 872 commandes et 15 331 livraisons, comptées à partir de 1958 qui marque le début de la commercialisation par Boeing d'avions à turbo réacteurs de plus de 100 places (41 B707 commandés et 8 B707 livrés).

# **II.4 Comptes du transport aérien**

## II.4.1 - Compagnies aériennes

**Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Air France/KLM s'élève à 19 078 M€ pour l'exercice 2004/2005.**

### Remarques préliminaires :

Les données financières disponibles relatives à l'exercice 2004/2005, clos le 31 mars 2005, concernent le groupe Air France-KLM, tandis que les éléments publiés au cours de l'exercice précédent, figurant dans les tableaux ci-dessous à titre d'information, concernent exclusivement le groupe Air France.

Afin de permettre la comparaison entre les deux exercices, un compte de résultat consolidé pro forma au 31 mars 2004 a été établi à périmètre et méthode de consolidation identiques à ceux retenus au 31 mars 2005.

### **Le compte d'exploitation**

L'exercice 2004/2005, qui s'est achevé le 31 mars 2005, constitue la première année du rapprochement entre les deux compagnies Air France et KLM.

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 19 078 M€ (12 337 M€ en mars 2004 pour le groupe Air France), en augmentation de 7,3% par rapport à l'exercice précédent pro forma. Les secteurs d'activité passagers et fret enregistrent respectivement des progressions de 6,8% et 9,4%.

Le résultat d'exploitation du groupe Air France-KLM pour l'exercice 2004/05 s'établit à 497 M€, en hausse de 20% par rapport à l'exercice précédent pro forma (139 M€ pour le groupe Air France au cours de l'exercice 2003/2004). Ce résultat représente 2,6% du chiffre d'affaires de 2004/2005 (1,1% du chiffre d'affaires pour le groupe Air France en 2003/04).

Les charges d'exploitation (charges externes, frais de personnel, impôts et taxes et dotations aux amortissements et provisions) atteignent 18 555 M€

Elles ont augmenté de 6,9 % par rapport à l'exercice précédent pro forma et ont enregistré une augmentation légèrement inférieure à celle du chiffre d'affaires total (+7,3%).

Les charges externes, en évolution pro forma, s'inscrivent en hausse de 908 M€(+9,3 %). Les

principaux postes expliquant cette hausse sont les suivants :

- Le poste carburant, qui représente les 3/4 de la hausse, est en augmentation de 33,3% à 2 653 M€ en raison principalement de la progression du prix du pétrole,
- Les coûts d'affrètements ont augmenté de 11,2% à 558 M€ du fait de l'intensification du recours aux partages de code ainsi que la mise en place du produit «Dedicate» nécessitant l'affrètement d'appareils de type A321 spécialement aménagés.
- Les redevances aéronautiques ont progressé de 6,3% pour atteindre 1 460 M€, variation consécutive à l'augmentation du trafic, des redevances de route de la zone Afrique et des redevances d'atterrissage des zones Afrique et France.
- Les frais de commissariat ont augmenté de 6,9% à 402 M euros sous l'effet de l'évolution du nombre de passagers transportés.
- Les loyers opérationnels ont atteint 630 M€ soit une progression de 3,6%.

L'évolution des frais de personnel (+ 4,2%) résulte notamment de la réduction des allègements des charges sociales qui avaient été octroyées en France en application de la réduction du temps de travail à 35 heures et d'une charge de 16 M euros correspondant à l'abondement fait dans le cadre de l'offre réservée aux salariés par l'Etat à la suite de la cession d'une partie de sa participation.

En ce qui concerne le premier trimestre de l'exercice 2005/2006, le résultat d'exploitation est positif de 223 M€ et le résultat net du groupe s'élève à 112 M€ (110 M€ hors reprise de l'écart d'acquisition de KLM).

En millions d'euros	Air France /KLM 2004/05	Pro forma 2003/04	variation	Air France publié 2003/2004
Chiffre d'affaires	19 078	17 782	7,30%	12 337
Charges externes	-10 687	-9 779	9,30%	-6 754
Frais de personnel	-5 922	-5 685	4,20%	-4 079
Impôts et taxes	-226	-210	7,60%	-186
Amortissements et provisions d'exploitation	-1 720	-1 675	2,70%	-1 230
Cessions de matériel aéronautique	8	9	-11,10%	7
Autres produits et charges	-34	-28	2 1,4 %	44
RESULTAT D'EXPLOITATION	497	414	20%	139

### L'impact de la hausse du coût du carburant et des assurances sur les charges

Les dépenses de carburant du groupe Air France-KLM, en évolution pro forma sont en augmentation de 33,3% à 2,65 milliards d'euro contre 1,99 milliard d'euro au 31 mars 2004. Les options et les couvertures ont représenté un gain de 379 M€

Cette augmentation résulte de la hausse de la consommation (+5,2%) et de la progression des prix du pétrole (+44,6%), d'un effet de change favorable de 6,5 % et des gains de couverture de 12,4 %.

Les frais non ventilés des charges externes correspondent essentiellement aux charges d'assurance et de locations. Ils se sont élevés à 1 897 M euros au cours de l'exercice 2004/2005. Ce poste de dépense a connu une hausse de 5,6 %, en évolution pro forma, par rapport à l'exercice précédent.

### L'endettement

Les capitaux propres consolidés du groupe Air France-KLM s'élevaient, au 31 mars 2005, à 5 226 M€(contre 4 085 M€un an auparavant pour Air France seule), la part du groupe atteignant 5 161 M€

Au 31 mars 2005, l'endettement total du groupe était de 16,3 milliards d'euros contre 8,9 milliards d'euros un an auparavant pour Air France seule. Les dettes financières atteignaient 8,3 milliards d'euros, dont 4,5 milliards au titre des emprunts « location-financement ». Les provisions pour risques et charges s'élevaient à 2 265 M€ et les dettes fournisseurs à 1 905 M€ A cette même date, le ratio endettement net sur fonds propres est de 1,06 contre 0,62 pour Air France seule un an auparavant.

### Premiers résultats financiers 2005-2006

Au 1<sup>er</sup> semestre de l'exercice 2005-2006, le chiffre d'affaires du groupe augmente 7,9% à 10,8 milliards d'euros. La hausse des charges de 5,9% est essentiellement due au poste carburant. Le résultat d'exploitation courant dégagé 0,75 milliard d'euros, dont 0,60 milliard pour l'activité passage, progresse de 46,5%

#### • Situation financière des principaux transporteurs

Le réseau régional d'Air France est organisé autour de deux compagnies : Britair et Régional Compagnie Aérienne Européenne.

Les autres compagnies aériennes françaises de transport régional sont, depuis la disparition d'Air Littoral, d'Air Atlantique et d'Air Jet, la Compagnie Corse Méditerranée (CCM), Airlinair et Twinjet.

Britair : Le chiffre d'affaires de la compagnie a atteint 405 millions d'euros sur l'exercice 2004/2005, en hausse de 7 % par rapport à l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation de la compagnie s'élève à 8,06 millions d'euros cour un résultat net de 3,3 millions d'euros

Régional Compagnie Aérienne : La compagnie a réalisé pour l'exercice 2004/2005, clos le 31 mars 2005 un chiffre d'affaires de 479 millions d'euros.

Compagnie Corse Méditerranée : Pour cet exercice, clos le 31 mars 2005, la compagnie a enregistré un chiffre d'affaires de 114,9 millions d'euros.

Airlinair : Au cours de l'exercice 2004/2005, clos le 31 mars 2005, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 68,4 millions d'euros (y compris subventions), pour un résultat d'exploitation positif de 0,795 millions d'euros et un résultat net positif de 0,300 millions euros.

Twin Jet : cette compagnie a clos son exercice clos le 31 décembre 2004, elle réalise un chiffre d'affaires de 12 millions d'euros, un résultat d'exploitation en recul de 25 % par rapport à l'exercice précédent et un résultat net positif, 0,085 millions d'euros.

	Exercice 2004 ou 2004-2005(en M€)		
	CA	Résultats	
		d'exploitation	net
Britair	405	8,1	3,3
Régional CAE	479	n.d	n.d
CCM	115	n.d	n.d
Airlinair	68	0,8	-0,4

### II.4.2 - Aéroports

**L'évolution moyenne du chiffre d'affaires de l'ensemble des aéroports (+5,8%) en 2004, traduit la croissance du trafic et les effets de l'augmentation de la taxe d'aéroport et des relèvements tarifaires.**  
**Le montant des investissements d'Aéroports de Paris (556 millions d'euros) reste stable par rapport à 2003 alors que ceux des aéroports régionaux (141,5 millions d'euros) diminuent de 11,5%.**

Sont présentés ci-dessous, les résultats financiers 2004 d'Aéroports de Paris, des dix premiers aéroports de province, sur la base du trafic passager 2004, et des six aéroports d'outre-mer d'Etat.

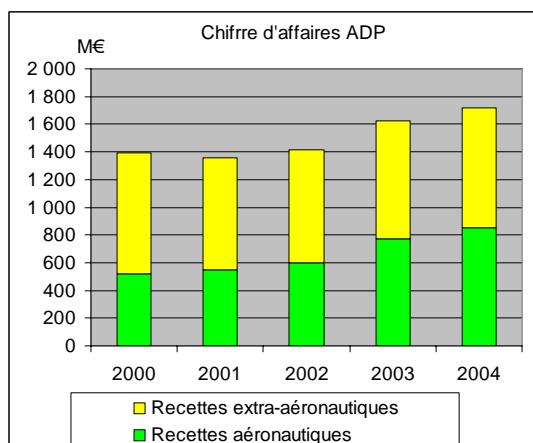
On trouvera en partie B, pour ces mêmes catégories d'aéroports, les principales données financières, la ventilation des recettes aéronautiques et quelques indicateurs pour la période 1994-2004.

Il y a lieu de rappeler, pour une bonne compréhension de la ventilation des recettes aéronautiques, que suite à la loi n°98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services au transport aérien et la loi de finances pour 1999, les missions de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et de mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux sont confiées aux gestionnaires d'aérodromes le financement de ces missions est assuré, depuis le 1er juillet 1999, par des ressources fiscales : la taxe d'aéroport, complétée, éventuellement, par des subventions de l'Etat. Le développement de la sécurité et de la sûreté nécessaire au transport aérien a conduit à une forte progression de la part relative de ces missions dans les charges et les recettes des aéroports.

Alors que la tendance en 2004 est à la reprise du trafic pour toutes les catégories d'aéroports, les résultats financiers de chaque catégorie sont nettement plus contrastés.

- **Aéroports de Paris**

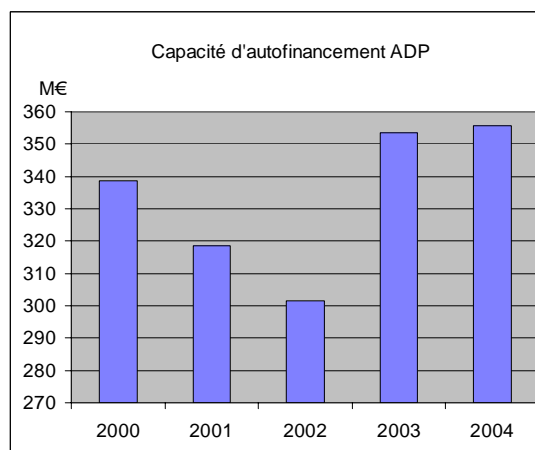
Le chiffre d'affaires (1 721 M€) est en hausse de 6,1% par rapport à 2003 ; cette hausse est due, pour l'essentiel, à la progression de 13,6% des redevances aéronautiques qui s'explique par la croissance du trafic de passagers de 6,6% et par un relèvement moyen des tarifs des redevances de 5,5% au 1er avril 2004. Le produit de la taxe d'aéroport augmente de 5%.



La croissance des charges d'exploitation courantes (hors amortissements et provisions) est de 5,1%, soit un point de moins que celle du chiffre d'affaires. La progression des consommations en provenance de tiers est de 6,2% (hausse des consommations d'électricité, l'augmentation des études d'ingénierie) et celle des charges de personnel de 4% seulement grâce à la stabilité des effectifs.

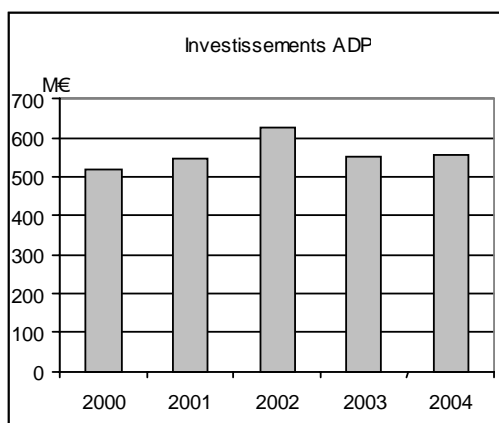
L'excédent brut d'exploitation s'établit à 569,6M€ contre 536,9M€ en 2003, en progression de + 6,1%. Le résultat d'exploitation, 295,9M€ contre 312,1M€ en 2003, recule de 5,2% suite à l'accroissement des amortissements pour dépréciation découlant du niveau soutenu des investissements.

Le solde des opérations exceptionnelles est de -40,1M€ contre -16,4M€ en 2003. Il intègre, suite à l'accident du terminal 2E à CDG, une provision de 75,5 M€ pour dépréciation accélérée de la voûte de la jetée du terminal et un amortissement exceptionnel de 14,6 M€ correspondant à la valeur nette comptable de la partie effondrée qui a ensuite été sortie des immobilisations. Un produit à recevoir de 80 M€ au titre des assurances a également été constaté.



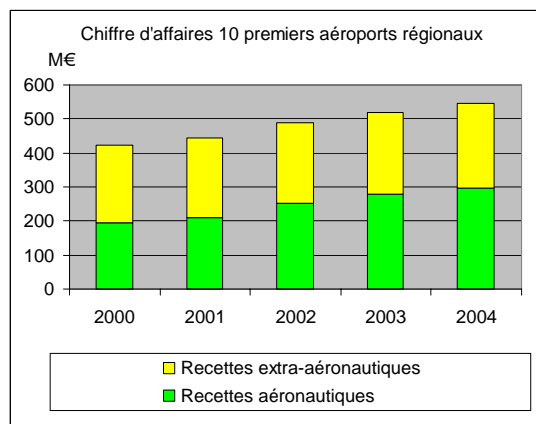
Malgré l'accident du terminal 2E, le résultat de l'exercice (117,4M€) n'est en recul que de 2,4% et la CAF (355,8M€) progresse de 0,7%.

Les investissements se sont élevés à 556,4M€ dont 221,3M€ d'investissements de capacité sur CDG. Les opérations de capacité ont principalement porté sur le lancement de l'aérogare satellite S3, l'accueil des A380, la poursuite du tri bagages est (TBE) et sur le Système Automatique de Transport (SAT) desservant les diverses zones d'activité de la plateforme et les reliant avec les gares SNCF.



L'endettement financier total passe de 2 350,3M€ fin 2003 à 2 507,1M€ fin 2004 ce qui fait que le ratio endettement/CAF s'établit à 6,9 fin 2004 contre 6,7 l'année précédente.

redevances aéronautiques et, d'autre part, de la progression du produit de la taxe d'aéroport liée au renforcement des mesures de sûreté.



Le produit de la taxe d'aéroport (136,6 M€) est en augmentation de 8,5% par rapport à 2003. Il représente le quart du chiffre d'affaires et près de la moitié (46%) des seules recettes aéronautiques de ces aéroports. Le montant moyen de la taxe d'aéroport par passager au départ s'établit à 7,09 € contre 6,88 € en 2003.

La hausse des recettes extra-aéronautiques n'est que de 3,6%, soit presque moitié moins que celle des redevances-aéronautiques si bien que les recettes extra aéronautiques ne représentent plus que 45,6% du chiffre d'affaires contre 46,3% l'année précédente.

Les charges d'exploitation hors charges calculées (dotations aux amortissements et aux provisions de l'exercice) des principaux aéroports régionaux, à 449,6 M€, ne progressent que de 3%. Cette augmentation limitée des charges d'exploitation (3,7% pour les charges de personnel et 4,5% pour les charges externes malgré la sous-traitance des missions de sécurité sûreté) est le fruit de plans d'économies mis en place sur la plupart des plateformes (notamment Bâle Mulhouse, Strasbourg et Montpellier) et s'explique également par un moindre recours à l'emprunt, de sorte que les charges financières reculent de 9,3%.

Par suite d'une progression des charges moindre que celle du chiffre d'affaires, les soldes intermédiaires de gestion s'améliorent : la valeur ajoutée augmente de 5,5% et l'excédent brut d'exploitation de 6,1%. La capacité d'autofinancement de ces dix aéroports est de 118,7 M€ en progression de 18,2% par rapport à 2003.

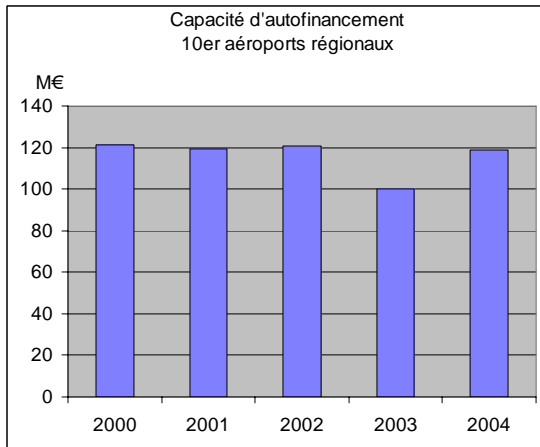
#### AEROPORTS DE PARIS

millions d'euros

	total recettes aéronautiques	total recettes extra-aéronautiques	chiffre d'affaires	Total subventions d'exploitation	total des produits d'exploitation	total des charges	résultat net	capacités d'autofinancement	Investissements
2000	519	875	1 394	2	1 558	1 436	122	339	517
00/99 en %	15%	1%	6%	16%	9%	8%	16%	14%	42%
2001	548	808	1 356	2	1 599	1 592	7	319	547
01/00 en %	6%	-8%	-3%	-21%	3%	11%	-94%	-6%	6%
2002	601	812	1 413	2	1 639	1 552	86	301	629
02/01 en %	10%	1%	4%	16%	2%	-2%	ns	-5%	15%
2003	774	848	1 622	2	1 818	1 698	120	353	550
03/02 en %	29%	4%	15%	-7%	11%	9%	40%	17%	-13%
2004	855	867	1 721	1	2 043	1 926	117	356	556
04/03 en %	10%	2%	6%	-39%	12%	13%	-2%	1%	1%

#### • Dix premiers aéroports régionaux

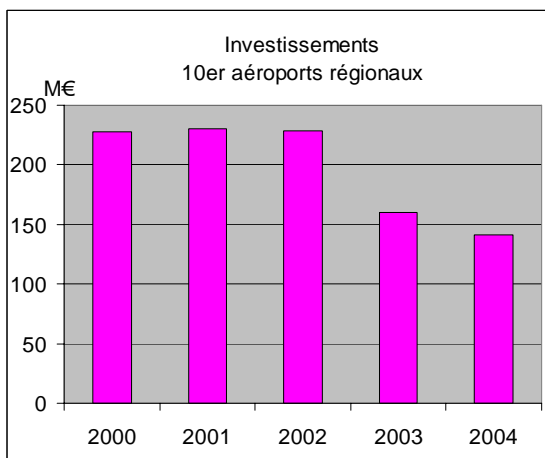
Le chiffre d'affaires global 2004 des dix aéroports considérés 547,7M€ est en augmentation de 4,9%. Seuls deux aéroports voient leur chiffre d'affaires diminuer : Nantes du fait de régularisations concernant la taxe d'aéroport et Montpellier suite au fort repli de son trafic de passagers à la suite de la disparition d'Air Littoral, compagnie qui était basée sur cet aéroport. La recette unitaire moyenne (chiffre d'affaires rapporté au nombre de passagers totaux) passe de 13,99 € en 2003 à 14,14 € en 2004. En plus de la progression du trafic passager de 3,8%, cette hausse du chiffre d'affaires découle, d'une part, des revalorisations des taux des



Le total des investissements réalisés (141,5 M€) est en retrait de 11,5% par rapport à 2003. Le montant des investissements par passager est passé de 4,31 € en 2003 à 3,67 € en 2004. Le ratio investissement / chiffre d'affaires s'établit à 26% contre 31% en 2003.

L'année 2004 a vu la poursuite ou l'achèvement de l'extension des installations terminales de Nice, de Lyon (Terminal 2 pour 18,3 M€), de Toulouse (Hall 0 pour 7 M€) et de Bâle Mulhouse (12,2 M€). Ces quatre plates-formes ont réalisé, en 2004, 77% de l'ensemble des investissements des principaux aéroports régionaux français.

Du fait de la réduction des investissements par rapport à l'année précédente, la capacité d'autofinancement représente 83,8% des investissements de l'année 2004 contre 65,9% en 2003. La marge nette d'autofinancement (c'est-à-dire la capacité d'autofinancement diminuée des remboursements d'emprunts de l'exercice) couvre 49,3% des investissements de l'année contre 26,6% en 2003.



Bien que le taux de subventionnement des investissements chute de plus de moitié, passant de 16,9% à 6,9% en 2004, le solde du financement des

investissements a nécessité un moindre recours à l'emprunt que l'année précédente. La part de l'emprunt par rapport au montant total des investissements s'établit à 48,8% en 2004 contre 61,4% en 2003.

L'endettement à fin 2004 des aéroports considérés correspond à 5,7 années d'autofinancement, contre 6,8 à la fin de l'année 2003.

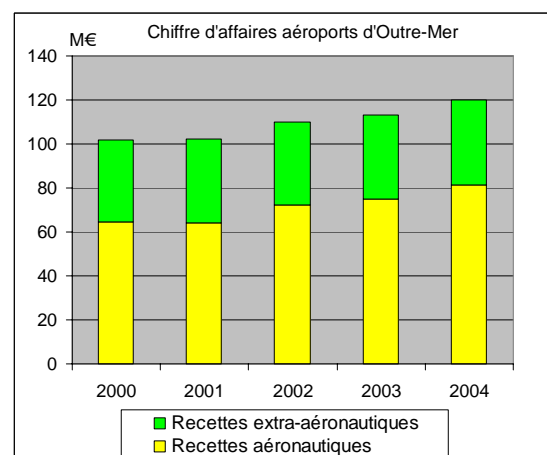
10 premiers aéroports régionaux  
sur la base du trafic 2004

millions d'euros

	total recettes aéronautiques	total recettes extra-aéronautiques	chiffre d'affaires	total subventions d'exploitation	total des produits	total des charges	résultat net	capacités d'autofinancement	Investissements
2000	194	228	422	1	479	456	23	121	228
00/99 en %	15%	7%	10%	-50%	9%	9%	8%	8%	63%
2001	209	234	443	1	493	499	-6	120	231
01/00 en %	8%	3%	5%	-1%	3%	9%	505%	-1%	1%
2002	253	237	490	4	550	549	0	121	229
02/01 en %	21%	1%	10%	321%	11%	10%	ns	1%	-1,0%
2003	279	240	519	2	625	631	-5	100	160
03/02 en %	10%	1%	6%	-53%	14%	15%	ns	-17%	-30,0%
2004	297	248	545	1	627	636	-9	119	142
04/03 en %	6%	3%	5%	-30%	0%	1%	42%	18%	-12%

### • Aéroports d'outre-mer d'Etat

Pour les six aéroports d'outre-mer d'Etat qui connaissent en 2004 une croissance de leur trafic passager de 4,9%, l'exercice 2004 se solde par une augmentation de 5,9% des produits d'exploitation et de 6,3% du chiffre d'affaires (120,1 M€).



Comme pour les aéroports de métropole, les redevances aéroportuaires ne contribuent plus, depuis le 1er juillet 1999 au financement des

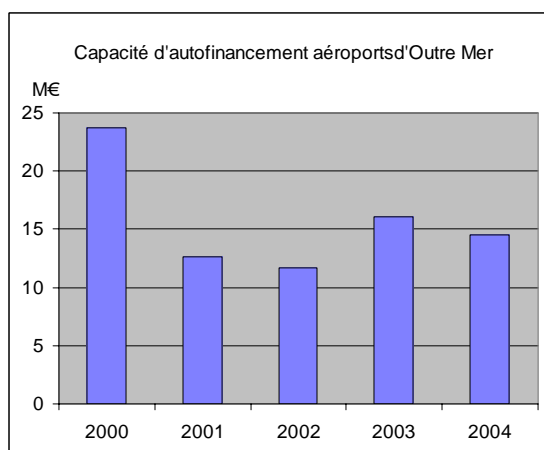


missions de lutte contre l'incendie des aéronefs, de prévention du péril aviaire, et de sûreté. Le dispositif de substitution est, sur les plates-formes des départements d'outre-mer, identique à celui de métropole (taxe d'aéroport complétée, éventuellement, par des subventions de l'Etat). En revanche, sur les aéroports de Tahiti et de Nouméa, en l'absence de taxe d'aéroport, ces dépenses sont intégralement couvertes par des subventions de l'Etat. L'augmentation du produit de la taxe d'aéroport est de 11,4%, ce qui fait que la part des recettes aéronautiques dans le chiffre d'affaires des aéroports d'outre-mer passe de 66,2% en 2003 à 67,6% en 2004.

A Tahiti où le trafic passager stagne, les recettes aéronautiques ne progressent que 0,3% et les recettes extra aéronautiques reculent de 21%. Pour Pointe à Pitre, Fort de France, Cayenne et Nouméa les progressions du chiffre d'affaires sont en relation avec l'augmentation du trafic. A la Réunion, la hausse du chiffre d'affaires de 6% résulte de la bonne tenue du trafic passager conjuguée à un relèvement en mai 2004 des redevances aéronautiques.

Globalement, les charges d'exploitation augmentent de 9,6% alors qu'elles sont en diminution à Tahiti et à Cayenne, respectivement de 10,2% et de 3,1%. Cette hausse est notamment imputable aux charges liées aux mesures de sûreté et de sécurité. A la Réunion, la hausse conséquente des charges (+33,6%) est à expliquer, outre par les mesures de sécurité sûreté, par la modification de la base d'imposition de la taxe foncière et la constatation de pertes liées aux impayés des compagnies Air Lib et Air Bourbon.

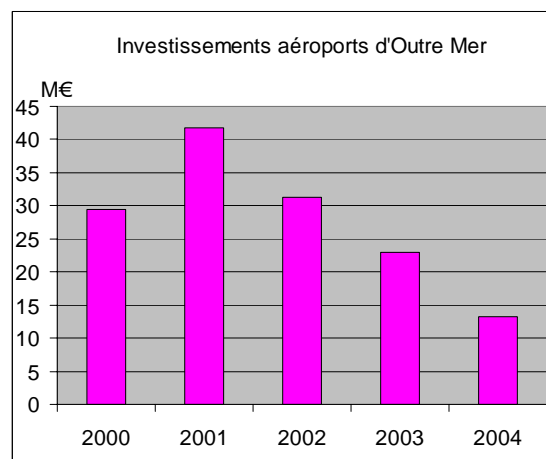
La marge brute d'autofinancement dégagée par l'exercice 2004 (14,5M€) est en diminution de 9,9% par rapport à 2003, l'aéroport de Cayenne présentant un solde négatif.



Les investissements qui s'élèvent à 13,2 M€ sont en baisse pour la troisième année consécutive. Le repli

qui touche toutes les plates-formes est globalement de 42,2% et le montant de l'investissement par passager n'est que de 1,66 €, soit moins de la moitié que pour les dix premiers aéroports métropolitains.

Les investissements de l'année 2004 ont porté sur les pistes et voies de circulation à Pointe à Pitre et en Polynésie, sur les installations terminales passagers à Fort de France et Nouméa, sur les parcs de stationnement automobile à Cayenne ainsi que sur du matériel d'exploitation à la Réunion.



L'autofinancement net disponible après remboursement des emprunts est de 4 M€ Outre cet autofinancement, le financement des investissements de l'exercice repose sur 6,7 M€ de subventions d'investissement et sur 11,6 M€ d'emprunts dont 10 M€ souscrits par l'aéroport de la Réunion en septembre 2004 venus abonder le fonds de roulement de cette plate-forme et qui permettront de financer les reports d'investissements de 2004 sur 2005.

## Aéroports d'Etat Outre-Mer

millions d'euros

	total recettes aéronautiques	total recettes extra- aéronautiques	chiffre d'affaires	Subventions FIATA	Total subventions d'exploitation	total des produits d'exploitation	total des charges	Investissements	capacités d'autofinancement
2000	64	38	102	nd	2	144	146	29	24
00/99 en %	5%	4%	5%		-22%	15%	19%	33%	69%
2001	64	38	102	3	3	126	134	42	13
01/00 en %	-1%	2%	0%	--	38%	-13%	-8%	42%	-47%
2002	72	38	110	5	7	138	141	31	12
02/01 en %	13%	-2%	7%	64%	104%	9%	5%	-25%	-7%
2003	75	38	113	10	11	144	138	23	16
03/02 en %	4%	1%	3%	93%	53%	5%	-2%	-27%	38%
2004	81	39	120	11	11	149	151	13	15
04/03 en %	9%	2%	6%	5%	3%	4%	10%	-42%	-10%

## Tendance 2005

Pour Aéroports de Paris, le chiffre d'affaires du 1er semestre s'élève à 932,2M€ en augmentation de 5,4%. Cette évolution provient notamment des effets conjugués de la hausse d'activité et de l'évolution tarifaire. Sur cette période les charges d'exploitation 646,3M€ connaissent une progression de 3,4% par rapport au 1er semestre 2004, inférieure à celle du chiffre d'affaires. Le résultat net, y compris l'impact des éléments exceptionnels liés à l'effondrement du terminal 2 E en mai 2004, s'établit à 89,6M€ contre 49,0M€ au 1er semestre 2004.

Pour les aéroports régionaux l'augmentation sensible d'activité devrait se traduire par une hausse du chiffre d'affaires global de l'ordre de 7%, rythme supérieur à celui du trafic. Le niveau des investissements tend à se stabiliser et l'endettement à diminuer. Les aéroports d'Etat d'outre mer, dans un contexte de stagnation de leur activité, ne devraient pas connaître d'amélioration de leur résultats financiers en 2005.

## II.4.3 - Comptes de l'Aviation civile – DGAC

**Pour l'année 2004, les principales recettes d'exploitation se sont élevées à 1 354,9M€ et les dépenses d'exploitation à 1 343,4M€**

Le budget annexe de l'Aviation civile (BAAC) est principalement alimenté par des redevances pour la rémunération des prestations et services rendus aux compagnies aériennes et par la taxe de l'aviation civile.

Cette taxe est assise sur le nombre de passagers et le tonnage de fret et de courrier embarqués au départ de la France. Elle n'est pas applicable au

départ des territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie Française, Wallis et Futuna), et des collectivités territoriales (Saint-Pierre et Miquelon, et Mayotte). Le produit se répartit selon une quotité prévue en loi de finances pour une part au budget annexe et pour une autre part au compte d'affectation spécial 902-25 intitulé « fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien » (FIATA\*). Pour 2004, la part de chacun des budgets a été fixée à 67,5 % et 32,5 %.

## • Les recettes

Les principales recettes d'exploitation sont composées de la redevance de route, de la redevance pour les services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) et la taxe de l'Aviation civile.

Etat comparatif des recettes  
(bases droits constatés du compte financier)

	millions d'euros			
	2004	2003	Ecarts	%
ROUTE	906,7	897,6	9,1	1%
RSTCA	186,6	202,5	-15,9	-8%
<i>Total redevances</i>	<i>1 093,3</i>	<i>1 100,0</i>	<i>-6,8</i>	<i>-1%</i>
TAXE	230,5	220,4	10,1	5%
Autres ventes de produits ou prestations	11,6	12,5		
Autres produits de gestion courante	1,8	2,0		
Produits financiers	0,3	0,4		
Produits exceptionnels et subvention	7,4	37,5		
Reprise sur provisions	10,0	5,1		
<i>Total autres recettes</i>	<i>31,2</i>	<i>57,5</i>	<i>-26,4</i>	<i>-46%</i>
Total	1 354,9	1 378,0	-23,1	-2%

Le produit de la redevance de route pour 2004 a été de 906,69 M€ contre 897,55 M€ en 2003, soit +9,1 millions d'euros. Cette progression résulte, pour l'essentiel à la bonne évolution du trafic.

Le produit de la RSTCA s'est élevée à 186,55 M€ contre 202,49 M€ en 2003 soit une diminution de 7,87 %.

A compter du 1er janvier 2004, le taux unitaire plein de la redevance pour la métropole est de 4,55€ et le taux unitaire plein pour l'outre-mer est de 13,34€

La part de la taxe de l'aviation civile affectée au budget annexe de l'aviation civile s'est élevée à 230,47 M€ contre 220,42 M€ en 2003 soit une progression de 4,56 %. Cet accroissement traduit les effets conjugués de la reprise du trafic et du relèvement des taux unitaires.

Taxe aviation civile taux unitaires		
	2002-2003	2004-2005
UE	3,92 €	4,48 €
Hors UE	6,66 €	7,60 €
Fret	1,02 €	1,17 €

Les autres recettes et produits divers sont alimentés par les droits d'examens, les prestations de formation aéronautiques, les produits des aérodromes en régie, les loyers, les cessions et les produits financiers ainsi que par des reprises sur provisions. Leur montant s'est élevé à 31,15 M€

Les recettes en capital comprennent la mobilisation pour 90 M€ de l'emprunt sur les 95 M€ autorisés par la loi de finances. Cette section a également bénéficié de diverses cessions de biens corporels et de fonds de concours.

#### • Les dépenses

Durant l'exercice 2004 les dépenses d'exploitation se sont élevées à 1 343,4 M€ en une diminution de 4,3%.

Les dépenses de personnel 784,8 M€ sont en augmentation de 2,5%. La part de ce poste dans les dépenses d'exploitation tend à se stabiliser à 58,4%.

Les contributions aux organismes extérieurs 211,4 M€ deuxième poste en volume, a augmenté de 5%.

Les charges financières poursuivent leur décroissance.

#### Répartition des dépenses d'exploitation

Charges	Millions €	part
Personnel	784,8	58,4%
Organismes extérieurs	211,4	15,7%
Dotations aux amortissements (autofinancement)	176	13,1%
Moyen des services	133,2	9,9%
Charges financières	17,4	1,3%
Autres charges de gestion courante	13,7	1,0%
Dotations aux provisions	4,9	0,4%
Charges exceptionnelles	1,9	0,1%
<b>Total</b>	<b>1343,4</b>	<b>100,0%</b>

Les dépenses en capital ont représenté en 2004 308,2 M€ soit 91 M€ de remboursement en capital et 217,2 M€ d'investissements. Leur financement a été réalisé grâce à l'autofinancement, et à l'emprunt.

Les résultats 2004 ont conduit après un excédent d'exploitation de 10,5 M€ et un déficit de la section des opérations en capital de 33,2 M€ à enregistrer une diminution du fonds de roulement de 22,7 M€

#### • Le Fiata - fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien.

La part de la taxe de l'aviation civile affectée au Fiata pour 2004 s'est élevée à 119,21 M€

Ce produit sert à financer les subventions aux entreprises de transport aérien, les dépenses directes de l'Etat à des missions de sauvetages et lutte contre les incendies des aéronefs, de lutte contre le péril aviaire, à la sûreté et aux contrôles environnementaux, aux subventions de fonctionnement versées à certains gestionnaires de plate-forme aéroportuaire pour compléter la taxe aéroport.

En 2004 le Fiata a intégré dans ses financements la mesure de continuité territoriale prévue pour l'outre mer dans la Loi Programme pour l'Outre-Mer (LOPOM).

Dans le cadre de la préfiguration de la mise en place de la LOLF à compter du 1er janvier 2005 les dépenses financées antérieurement par le Fiata sont prises en charges par le budget général de l'Etat. Le produit de la taxe affecté précédemment au Fiata sera versé au budget général de l'Etat le compte d'affectation spécial est supprimé.

# **II.5 Transport aérien et économie**

## II.5.1 - Transport aérien et économie nationale

**Le transport aérien contribue de manière significative à l'économie nationale : il emploie directement 115 000 personnes.**

- Dans une économie de plus en plus globalisée, caractérisée par le rôle croissant des échanges et de la diffusion de connaissances, le raccourcissement des cycles de vie des produits et les exigences croissantes des consommateurs, le concept de rapidité est devenu un facteur clé de compétitivité, et une condition de succès pour les entreprises.

Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle essentiel en favorisant les liens entre les acteurs et les échanges au niveau international, en facilitant le partage des connaissances et en permettant le transport rapide et efficace de biens, nécessaire aux entreprises pour mieux répondre aux attentes des consommateurs. Il est donc un vecteur essentiel du développement de l'économie, mais sa croissance doit toutefois s'inscrire dans le cadre d'un développement durable.

Le transport aérien évolue dans un environnement économique et social international caractérisé par des tendances lourdes, parfois antagonistes :

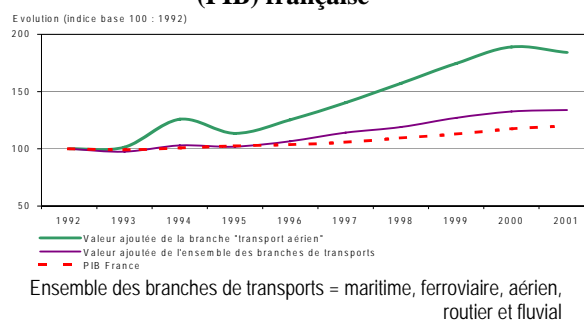
- d'une part, un faisceau de facteurs économiques favorables au développement du transport, comme l'internationalisation de l'économie, l'émergence de nouveaux marchés du loisir et des affaires et la mobilité accrue qui en découle, enfin la libéralisation du secteur ;
- d'autre part, une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, un contexte géopolitique plus instable entraînant le renforcement des normes de sûreté, l'encadrement européen dans la gestion des dessertes (accords bilatéraux, aides publiques) et des capacités (trafic aérien et infrastructures aéroportuaires).

**Les liaisons aériennes nationales et internationales sont indispensables aux entreprises du fait de leur internationalisation croissante, de leurs nouveaux modes d'organisation en réseaux et de la diversification mondiale de leurs clients, fournisseurs et sous-traitants. Ainsi, les grandes entreprises européennes citent comme principaux critères de localisation de leurs antennes :**

- un accès facile aux marchés clients et fournisseurs ;
- des liens de transport performants avec l'international et les autres villes du pays.

**Le transport aérien s'est démocratisé au fil des années.** La réduction du prix relatif du transport aérien et le développement plus récent des compagnies à bas coûts ont favorisé la diffusion de ce mode de transport au sein de la population : aujourd'hui plus d'un Français sur quatre prend l'avion au moins une fois par an, alors que c'était le cas d'un Français sur six il y a quinze ans. Le taux actuel de pénétration du transport aérien en France (25%) possède encore des marges de croissance si on le compare à celui des Etats-Unis (39%).

### Evolution comparée des valeurs ajoutées de la branche transport aérien, de l'ensemble des branches transports et de la valeur ajoutée totale (PIB) française



**Des emplois qualifiés et productifs.** Le secteur emploie directement plus de 115 000 personnes : 80 000 au sein des compagnies aériennes et 35 000 personnes au sein des aéroports, services de la DGAC et services d'assistance aéroportuaire.

Les emplois des compagnies aériennes sont :

- plus qualifiés que dans les autres modes de transports : l'emploi est constitué d'une plus large part de cadres (plus de 20% des effectifs salariés contre 9% pour l'ensemble du secteur des transports) et d'une plus faible proportion d'ouvriers (15% contre plus de 50% pour l'ensemble du secteur des transports) ;
- plus productifs que les emplois nationaux : dans le transport aérien chaque emploi induit une valeur ajoutée de 80 000 euros par an, contre 50 000 euros pour un emploi moyen français.

### Un secteur qui finance son développement

Les aéroports financent leurs infrastructures à hauteur de 38% par autofinancement, 50% par emprunt et prélèvements sur fonds de roulement et seulement 12% par des subventions. En outre, les compagnies aériennes ne reçoivent aucune subvention d'exploitation, sauf lorsqu'elles assurent des liaisons reconnues d'utilité collective pour l'aménagement du territoire.

## II.5.2 - Tourisme et transport

**Avec 760 millions de touristes internationaux en 2004, une croissance de 10%, le tourisme atteint des niveaux records (+10%). Les régions Asie-Pacifique (+29%) et Moyen-Orient (+20%) sont en forte progression. La France reste le pays le plus visité avec 75,1 millions d'arrivées.**

- Au terme de trois années de stagnation de la croissance, le **tourisme international mondial**, soutenu par une conjoncture économique en amélioration, a enregistré en **2004** un rebond spectaculaire, la grande majorité des destinations affichant des résultats positifs.

Le nombre d'arrivées de touristes internationaux (760 millions) a progressé de 10% par rapport à 2003, qui avait été une année difficile en raison de la conjugaison de trois facteurs négatifs : le conflit d'Irak, le SRAS et de la faiblesse de l'économie.

	Arrivées touristes internat. 2004 (millions)	Variation 2004-2003
Europe	414	+4%
Asie et Pacifique	153	+29%
Amériques	124	+10%
Afrique	33	+7%
Moyen-Orient	35	+20%
<b>MONDE</b>	<b>760</b>	<b>+10%</b>

La région de l'Asie et du Pacifique (153 millions de touristes) est celle pour laquelle la hausse de fréquentation touristique est la plus forte (+29%).

En Amérique du Nord, le nombre de touristes (85 millions), qui ne cessait de baisser depuis trois ans, s'est accru de 9% en 2004, mais demeure en deçà des 91 millions de l'an 2000.

En Amérique centrale et en Amérique du Sud, toutes les grandes destinations annoncent de fortes progressions (respectivement +17% et +15%).  
Aux Caraïbes (+6%), la croissance a été moins spectaculaire que dans les autres sous régions des Amériques.

L'Europe est la région qui se comporte le moins bien en 2004, mais contrairement aux Amériques et à la région Asie Pacifique, elle avait enregistré des résultats positifs en 2002 et 2003.

Parmi les grands pays récepteurs où la progression a été la plus significative, on note l'Espagne (+3%), la Grèce (+9%), les Etats-Unis (+12%), la Chine (+27%), le Royaume-Uni (+11%) et le Canada (+9%).

Au demeurant, la France occupe toujours la première place avec 75,1 millions de touristes, suivie de l'Espagne (53,6).

### Classement des pays visités par nombre de visiteurs étrangers

Rang 1995	Rang 2004	Pays visité	Arrivées 2004 (en millions)
1	1	France	75,1
3	2	Espagne	53,6
2	3	Etats-Unis	46,1
7	4	Chine	41,8
4	5	Italie	37,1
5	6	Royaume-Uni	27,7
15	7	Hong Kong	21,8
6	8	Mexique	20,6
12	9	Allemagne	20,1
9	10	Autriche	19,4

En termes de recettes, les Etats-Unis conserve la première place mondiale (74,5 Mrds de \$), loin devant l'Espagne (45,2) et la France (40,8).

#### • Le tourisme des étrangers en France

La fréquentation des touristes étrangers en 2004 est restée à peu près stable par rapport à l'année précédente : le nombre d'arrivées s'est établi au même niveau qu'en 2003 (+0,1%), tandis que le nombre de nuitées diminue très légèrement (-1%). Pour autant, malgré le maintien de l'euro à un niveau très élevé en 2004, la fréquentation des clientèles lointaines a progressé par rapport à l'année 2003 (Etats-Unis +7,1%, Japon +6,8%, Canada +4,2%, Reste du Monde hors Europe +3,9%).

Toutefois, le niveau de fréquentation des clientèles lointaines en 2004 reste sensiblement inférieur à celui de l'année 2002 (-13% pour les États-Unis).

Arrivées des touristes étrangers en France en 2004 (en milliers)

\* Finlande, Suède, Danemark, Norvège et Islande

	Arrivées 2004	Arrivées 2003	Évolution 2003-2004	Évolution 2002-2004
Iles Britanniques	14 648	14 845	-1,30%	-2,10%
Allemagne	13 728	14 047	-2,30%	-4,30%
Pays-Bas	12 387	12 486	-0,80%	-1,90%
Belgique et Luxembourg	8 771	8 614	1,80%	3,50%
Italie	7 400	7 511	-1,50%	-6,00%
Espagne	3 009	2 861	5,20%	1,50%
Portugal	596	586	1,70%	31,80%
Grèce	506	496	2,00%	-16,60%
Autriche	432	461	-6,20%	-14,00%
Scandinavie*	1468	1518	-3,30%	-3,80%
Etats-Unis	2 621	2 447	7,10%	-12,50%
Japon	642	601	6,80%	-11,20%
Canada	586	562	4,20%	-7,90%
Reste du Monde	8 326	8 012	3,90%	0,00%
Monde	75 121	75 048	0,10%	-2,50%

- **Le tourisme des Français**

En 2004, les Français de plus de 15 ans ont effectué plus de séjours en 2004 qu'en 2003 (+10,7%). Le nombre de séjours personnels a augmenté de 8,8% entre 2003 et 2004. Le nombre de séjours professionnels a très fortement augmenté. La part des séjours professionnels dans les déplacements a augmenté par rapport à 2003 (5,7% versus 3,2%). L'augmentation du nombre de nuitées effectuées par les Français est moins forte que celle du nombre de séjours.

En résumé, les Français sont partis plus souvent mais moins longtemps à chaque fois.

Les voyages des Français à l'étranger représentent un peu plus de 11% des séjours des individus de 15 ans et plus, en progression de 18,6% par rapport à 2003. Plus de 90% des séjours à l'étranger sont des séjours personnels, environ 93% des nuitées. Parmi les plus fortes progressions, figurent des destinations lointaines comme l'Amérique (12%, dont les Etats-Unis +22%), l'Asie (+45%), les DOM-TOM (+21%).

- **Le tourisme et le transport aérien**

Actuellement, 6,9% des déplacements touristiques se fait par avion contre 75,7% en voiture et 12,2% en train. Plus la destination est éloignée, plus grande est l'importance du transport aérien comme mode de transport (1,5% pour les déplacements intérieurs, 31,7% pour les déplacements en Europe et 91,5% pour les autres destinations).

# **III. Sécurité, sûreté, environnement**



# **III.1 Sécurité - contrôle**

### Remarques préliminaires

La réduction du nombre d'accidents ou de quasi-accidents est la mesure ultime de la performance en matière de sécurité aérienne. Or, les accidents ou quasi-accidents graves sont des événements relativement rares qui peuvent avoir un large éventail d'impacts et résulter d'une combinaison complexe de défaillances techniques et organisationnelles et d'erreurs humaines. Par conséquent, le simple dénombrement des accidents/quasi-accidents ne fournit pas suffisamment d'informations concernant les mesures qui contribuent efficacement à relever le niveau de sécurité aérienne. En outre, il n'y a aucun moyen de dénombrer les accidents qui ne sont pas survenus parce que des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité. C'est pourquoi les indicateurs basés sur les nombres d'accidents et de décès annuels ont été conçus afin de mesurer la performance sécuritaire sur des périodes longues, une simple comparaison d'année en année ne peut être significative.

#### **III.1.1 - Mise en place de systèmes de management de la sécurité**

Le système de management de la sécurité (SMS) représente une avancée récente pour l'aviation civile dans la mise en oeuvre de la sécurité dans les domaines ultra sécuritaires. Il vise à placer la sécurité au centre des préoccupations de l'entreprise. Il conduit à définir des structures, des méthodes de travail orientées "assurance sécurité", intégrées dans tous les rouages des organismes qui le met en oeuvre. Un SMS demande une déclaration de politique générale des dirigeants mettant la sécurité au centre de leur préoccupation, la création de comités sécurité pilotés au plus haut niveau, des audits et contrôles internes indépendants des entités auditées, la formalisation des études de sécurité pour tout changement pouvant affecter la sécurité, la mise en place d'un retour d'expérience, l'analyse des incidents et le suivi au bon niveau des suites données.

Les responsabilités de chacun en matière de sécurité doivent être clairement établies, et la formation des personnels objet d'un soin attentif.

Un SMS vise à mettre la sécurité au coeur des préoccupations de chacun, dans son travail quotidien. Cela implique parfois des changements culturels importants qui peuvent demander du temps, et les cellules de gestion de la sécurité, chargées de piloter les SMS, peuvent parfois rencontrer des débuts difficiles. En effet, comme tout système qualité, il faut expliciter des actions souvent faites auparavant implicitement, afin de

s'assurer de leur bonne réalisation et comme élément de preuve, tâches souvent considérées comme "administratives" et inutiles, par des acteurs pour qui la sécurité est déjà une préoccupation essentielle.

La DCS favorise la mise en place du SMS, qui vise à améliorer la sécurité "de l'intérieur". Dans le domaine de la navigation aérienne, le SMS défini par l'ESARR 3 d'Eurocontrol a été repris par le règlement de la commission et il est au centre du dispositif de certification des prestataires de service navigation aérienne. Dans celui des aéroports sa mise en oeuvre sera demandée, comme le texte OACI le stipule.

La DCS conduira des audits "SMS" visant à s'assurer que ces systèmes sont effectivement mis en oeuvre sur le terrain, et pourra être amenée à moduler sa surveillance en fonction de la qualité du SMS mis en place.

#### **III.1.2 - Sécurité des aéronefs des pays tiers**

La sécurité du transport aérien international repose sur le principe de responsabilité propre de chaque Etat. Ce système dans lequel chaque Etat vérifie la conformité de « ses » compagnies à des normes mondiales communes, est sans aucun doute le meilleur qui soit possible : la surveillance d'une compagnie aérienne demande un suivi permanent (approbation de l'ensemble des procédures à travers le manuel d'exploitation, suivi de la politique de maintenance et de sa mise en oeuvre, suivi de la formation continue des personnels – notamment les personnels navigants, vérification de l'efficacité des systèmes de contrôles internes à la compagnie, vérification de l'efficacité du système de retour d'expérience : détection et compte rendu d'incidents en exploitation, détermination et application de mesures correctrices). Ce travail continu ne peut être fait que par l'autorité qui assure la tutelle directe de la compagnie.

Néanmoins ce principe de confiance mutuelle entre deux Etats est soutenu par une surveillance internationale permettant d'identifier les Etats qui ne voudraient ou ne pourraient pas mettre effectivement en oeuvre les normes internationales. L'OACI a donc lancé depuis 1997, le programme de supervision des autorités (USOAP). Des équipes d'audits visitent chacune des autorités, identifiant les éventuelles non conformités, et demandent la mise en place de plans d'actions pour corriger les déficiences. Le résultat des audits peut amener à constater qu'un Etat ne remplit pas ses obligations vis-à-vis de l'OACI et à décider que ses transporteurs n'ont plus accès au transport international.

Les progrès en matière de sécurité du transport aérien mondial passent par le renforcement et une amélioration de ce système, qui a fait ses preuves comme en témoignent malgré les accidents récents les très bons résultats globaux de l'aviation civile.

### III.1.3 - Etablissement d'une liste communautaire de compagnies interdites

Les pays de l'Union européenne ont décidé, fin 2005, d'établir une liste unique communautaire des transporteurs aériens non-communautaires qui ne satisfont pas aux exigences de sécurité et qui, de ce fait, feront l'objet dorénavant d'une interdiction d'exploitation dans toute la Communauté. Cette liste doit se substituer aux listes nationales de compagnies interdites.

Les Etats membres avaient jusqu'au 16 février 2006 pour communiquer leurs propositions de compagnies interdites à la Commission européenne. La Commission dispose à présent d'un délai d'un mois pour décider si les transporteurs proposés doivent faire l'objet d'une interdiction. Au terme de ce processus, la liste communautaire devrait finalement être publiée rapidement.

La France a proposé d'inscrire quatre compagnies sur cette liste communautaire correspondant aux quatre compagnies actuellement sur notre liste nationale de compagnies interdites.

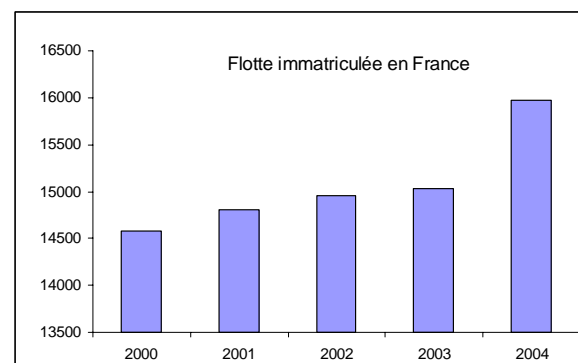
### III.1.4 - La certification européenne des aéronefs

Depuis le 28 septembre 2003, des changements majeurs sont intervenus dans le paysage européen de la certification et du suivi de navigabilité des aéronefs. L'AESA (agence européenne pour la sécurité aérienne) est désormais chargée d'une mission de réglementation et d'une mission de certification, transférée des états membres de l'UE. Elle est responsable de la certification de type pour tous les aéronefs conçus en Europe ou immatriculés en Europe, à l'exception de quelques cas particuliers comme les ULM, aéronefs de construction amateur, aéronefs historique, aéronefs de recherche scientifique. Cette responsabilité couvre également les activités associées à la certification de type: approbations de modifications et réparations, analyse des événements en service et définition d'actions correctives. L'agence prépare l'extension de la réglementation européenne dans le domaine des opérations aériennes et des licences.

Au démarrage de l'agence, les autorités nationales européennes effectuaient l'instruction technique des

travaux de certification pour le compte de l'agence. Celle-ci intervient maintenant directement dans ces domaines au fur et à mesure de l'extension de ses moyens humains et financiers. Installée à Cologne en Allemagne, elle compte devrait compter 200 personnes fin 2005.

La DGAC soutient activement l'agence dans cette phase de démarrage. Elle a incité ses personnels de certification à rejoindre l'agence (10 personnes l'ont fait à ce jour). La DGAC reste également un des principaux sous-traitants de l'agence (avec la CAA-UK) pour les travaux de certification (hors « politiquement correct » : elle a de plus accepté jusqu'à fin 2005 de travailler gratuitement, allégeant d'autant le budget de l'agence, bien que l'agence rechigne à faire part publiquement de cette aide).



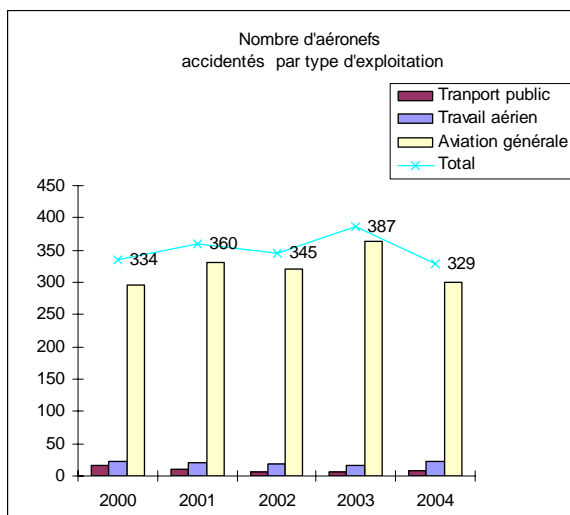
Néanmoins la DGCA- DCS reste l'autorité nationale pour la délivrance des documents de navigabilité individuels. En conséquence, elle doit superviser des accords internationaux, la maintenance et la navigabilité, ainsi que la qualification des personnels.

### III.1.5 - Accidents d'aéronefs

**Au niveau mondial, le taux d'accidents mortels mesuré en passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres est de 0,005.**

#### En France :

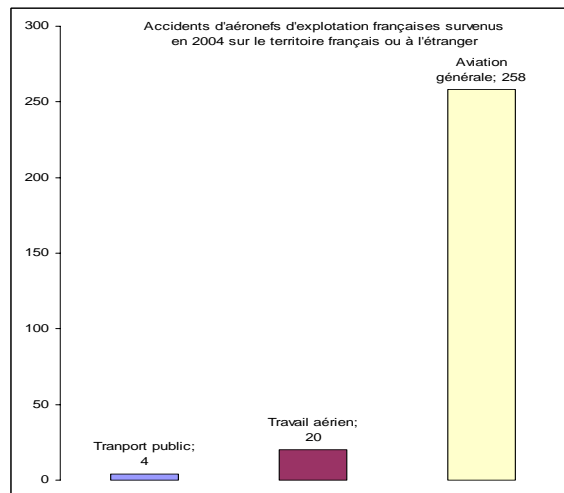
Les statistiques présentées proviennent du bureau enquêtes accidents BEA. Elles sont établies en se fondant sur la définition de l'accident donnée par la directive européenne 94/56/CE du 21 novembre 1994. Cette définition reprend à l'identique celle figurant dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.



Les accidents d'avions survenus en 2004 sur le territoire français, en baisse par rapport l'année précédente, se sont élevés à 329 dont 8 en transport public.

Le nombre total de tués tout type d'exploitation est de 90 et le nombre de blessés graves de 61 en contre respectivement de 91 et 86 en 2003.

En ce qui concerne les accidents corporels en transport public on dénombre 2 blessés graves et 5 morts



Pour ce même exercice les accidents survenus en France à des avions étrangers sont au nombre de 42 et ont concerné 12 nationalités.

A titre de comparaison le nombre de tués par 100 millions de passagers kilomètres a été pour l'année 2003 de 0,019 pour les transports ferroviaires et de 0,646 pour les transports routiers en véhicules particuliers.

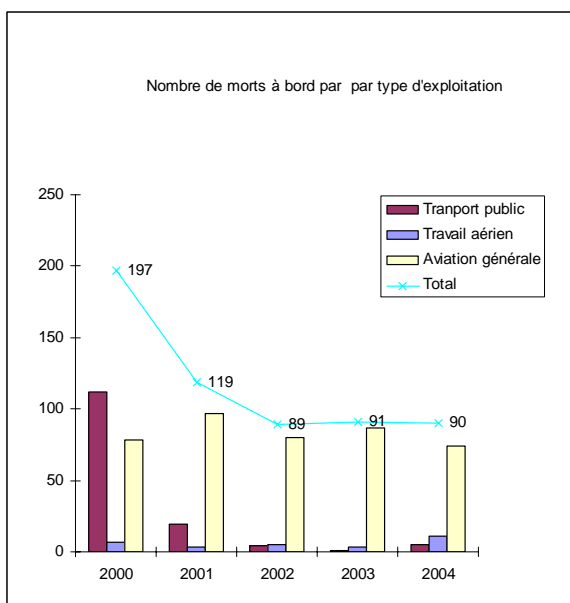
#### Au niveau mondial :

D'après les sources OACI, il est très difficile de dégager une tendance à court terme s'agissant de l'évolution du niveau de sécurité du transport aérien. En effet, le nombre d'accidents ou de victimes d'accidents d'avions de ligne enregistrés tous les ans est faible et l'évolution de ces paramètres n'a pas de véritable signification statistique.

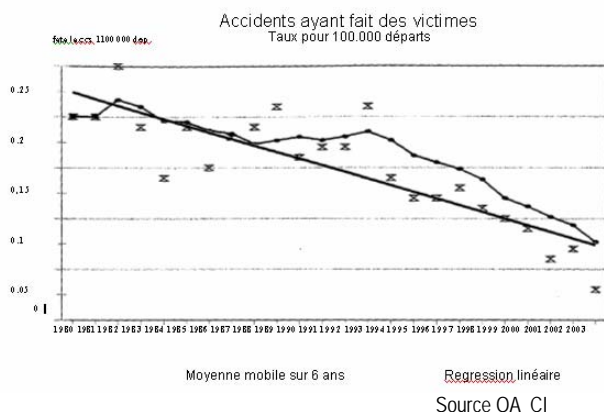
Au plan mondial, respectivement 696 et 457 personnes ont perdu la vie dans des accidents aériens en 2003 et 2004.

En revanche, les statistiques à long terme montrent clairement une évolution très favorable, comme le démontre le graphique ci-dessous publié par l'OACI qui représente l'évolution du nombre d'accidents faisant des victimes pour 100 000 vols. Ainsi, en 25 ans, ce chiffre a été divisé par 3 environ.

En Europe, l'évolution est comparable, avec un taux meilleur que la moyenne mondiale.



Pour 2004 les accidents d'aéronefs d'exploitation française sur le territoire français ou à l'étranger ont été de 282 répartis en 4 accidents en transport public, 20 en travail aériens et de 258 en aviation générale.



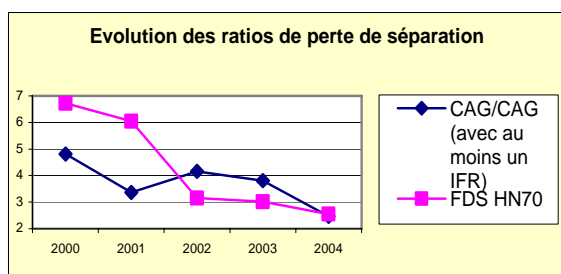
Au niveau mondial le taux d'accidents mortels mesuré en passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres est de 0,005 en 2004 contre 0,015 en 2003 (*source OACI*).

### III.1.6 - Sécurité de la navigation aérienne

**La sécurité continue à s'améliorer, le nombre d'airprox s'élève à 75 en 2004 contre 113 en 2003.**

Le nombre des Airprox a significativement baissé en 2004 (75 contre 113 l'année précédente). La diminution est particulièrement forte dans les approches (59 contre 93), mais elle est notable aussi dans le contrôle en-route (15 contre 19). Quant au nombre des Airprox mixtes, impliquant un vol sous contrôle civil et un vol sous contrôle militaire, il marque une stagnation d'une année à l'autre (37). Les autres indicateurs de perte de séparation sont également en amélioration, qu'il s'agisse des alertes TCAS (370 contre 408), ou des alertes du filet de sauvegarde (66 contre 76).

L'amélioration de la sécurité est continue, comme le montre la réduction régulière du nombre de pertes de séparations pour 100.000 vols contrôlés. Les courbes ci-après visualisent les airprox en circulation aérienne générale impliquant au moins un vol IFR, et les alertes du logiciel « filet de sauvegarde » en-route pour des rapprochements entre aéronefs à 70 % de la norme de séparation.



La base INCA a pour objectif de recenser tous les événements, opérationnels ou techniques, ayant eu un impact sur la sécurité de la gestion du trafic aérien. Une amélioration de la notification des événements a été constatée en 2004 avec 21.269 événements notifiés contre 19 036 en 2003. L'analyse des événements permet d'améliorer la sécurité en déterminant les mesures correctives adaptées, mais aussi en identifiant les évolutions du système ATM.

### III.1.7 - Licences des navigants

Le tableau ci-après donne le nombre annuel de licences nouvelles délivrées depuis 1998 ; il appelle les commentaires suivants :

- Le FCL/1 (avion) a été mis en application en France à partir du 1/07/1999 ; pendant une période transitoire initialement prévue à 3 ans, puis prolongée d'une année, les nouvelles licences délivrées ont pu être soit des licences FCL, soit des licences « ancienne réglementation » (arrêté de 81), selon la formation suivie.

Depuis le 1/07/2003, ne sont plus délivrées pour les pilotes avions que des licences FCL, à l'exception de quelques licences issues d'une équivalence avec des titres militaires.

Parallèlement, depuis la fin de l'année 1999, on procède à la conversion des anciennes licences en licences FCL (les conditions de cette conversion sont définies par le FCL/1) ; au 1/10/2005, ce sont 4600 licences (professionnelles ou privées) qui ont été converties ; le rythme annuel de conversion est de 1000 par an, et on estime aujourd'hui qu'au total, une licence professionnelle avion en état de validité sur 2 est FCL, et une sur 3 pour les licences privées (l'intérêt de la conversion est plus limité pour les licences privées).

- Le FCL/4 (mécaniciens navigants) est en vigueur en France depuis mars 2003 ; la période de transition (3 ans) est en cours, et pratiquement aucune licence FCL n'a été délivrée ; sur un total de 170 licences, 70 ont été converties.

- Le FCL/3 (médical) est en vigueur depuis début 2005, pour les pilotes professionnels seulement

- Le FCL/2 (hélicoptères) sera mis en application au 1/01/2006, avec une période de transition de 3 ans.

Licences délivrées en :	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (31/08)
Pilote de Ligne Avion	464	464	283	526	611	321
Pilote Professionnel d'Avion	464	443	482	545	514	283
Pilote Privé Avion	2486	2455	2258	2334	2063	1351
Ingénieur / Mécanicien Navigant	12	3	7	4	0	3
Personnel Navigant Commercial	2291	1924	1513	1207	1337	981
Pilote de Ligne Hélicoptère	14	4	6	8	6	4
Pilote d'Hélicoptère prof.	138	178	182	212	155	86
Pilote d'Hélicoptère Privé	260	262	258	220	213	117
Photographe Navigant	0	0	0	0	0	0
Parachutiste Professionnel	9	9	9	5	11	10
Brevet de Base	2231	1995	1790	1731	1606	950
Pilote d'ULM	2547	1325	1563	1891	1750	1308
Vol à Voile	554	583	579	586	533	324
Pilote Ballon Libre	62	64	48	56	45	37

% de licences FCL pros avions (ATPL+CPL)	1,70%	18,70%	46,50%	85,20%	92,80%	94,00%
% de licences FCL privées avions (PPL)	6,10%	31,90%	69,80%	92,40%	98,40%	97,70%

La baisse du nombre de licences délivrées se confirme depuis 5 ans : elle s'explique principalement par la baisse régulière du nombre de licences privées, tous types confondus, (PPL, brevet de base, pilote ULM, Vol à voile), notamment auprès des jeunes de moins de 25 ans.

## III.2 Sûreté

### III.2.1 - Nombre d'audits sûreté dans les entreprises et les aéroports

**La sûreté du transport aérien se renforce en permanence dans ses dispositifs et moyens, plus de vingt aéroports audités. Les dépenses de fonctionnement de la DGAC en termes de sûreté sont stabilisées en 2004 à 8 M€**

Depuis l'année 2000, l'Etat déploie un programme d'audits de sûreté sur les aérodromes français selon une méthodologie normalisée. Ce programme, coordonné par la DGAC, fait appel à des experts des administrations concernées.

En 2004, les audits ont porté sur une vingtaine d'aéroports.

L'accroissement substantiel de la réglementation relative à la sûreté, suite à l'entrée en vigueur du règlement européen N°2320/2002, de ses règlements de mise en œuvre, ainsi que de nouveaux arrêtés et décisions français, a conduit la DGAC à réviser le référentiel utilisé pour ces audits généraux. Ce travail est en cours. En 2005, des audits pilotes ont été menés afin de tester un référentiel constitué d'un sous-ensemble de la réglementation applicable.

En complément, l'entrée en vigueur de la nouvelle organisation de la DGAC en 2005 conduira la DCS à surveiller directement les exploitants d'aérodrome et les compagnies aériennes à partir de 2006, dans le cadre de l'approbation de leurs programmes de sûreté. Les méthodologies normalisées de délivrance de ces approbations et d'audits de surveillance continue ont été développées avec les DACs. Une dizaine d'inspections ont été menées en 2005 pour préparer cette surveillance.

### III.2.2 - Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports

La France a mis en place un régime visant à compenser financièrement le coût des mesures de sûreté exceptionnelles imposées aux compagnies aériennes après les événements du 11 septembre 2001. Le principe de ces aides a été validé par la Commission européenne le 19 mars 2003 pour tout transporteur aérien détenant une licence d'exploitation ou une autorisation de transporteur aérien délivrée par un état membre de l'Union européenne, en cours de validité au 11 septembre 2001.

En 2003, une dotation budgétaire maximale de 45,73 M€ avait été prévue.

Bien que certaines mesures de sûreté mises en œuvre présentent un caractère pérenne, l'Etat français n'a pas souhaité renouveler cette aide ni en 2004 ni en 2005, cette compensation financière conservant ainsi un caractère exceptionnel.

Les dépenses de fonctionnement de la DGAC en termes de sûreté sont stabilisées aux environs de 8 M€ depuis plusieurs années.

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE SURETE EN 2004	Montant en M€
<i>Pour les administrations (gendarmerie, police, douanes)</i>	6,65
<i>Actions de formation</i>	0,5
<i>Dépenses diverses : audits de sûreté, expertises techniques ...</i>	1,5
<b>TOTAL</b>	<b>8,65</b>

#### • Les investissements :

Les autorisations de programme engagées en matière d'investissement de sûreté par la DGAC sur le FIATA sont passées de 25 M€ en 2001 à 5 M€ en 2004.

Montants en M€

Investissements de sûreté	2001	2002	2003	2004
<b>Matériels pour l'inspection filtrage</b>	2,5	2	0	0
<b>Matériels et adaptation des installations aéroportuaires pour le contrôle des bagages de soute</b>	19,5	22,5	2,7	0
<b>Matériels et informatique de gestion pour le contrôle des accès à la zone réservée</b>	1	1,3	1,6	2
<b>Dépenses diverses (études, R et D, équipes cynotechniques, GTA....)</b>	2	0,2	1,7	3
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

### III.2.3 - Financement des mesures de sûreté et de sécurité

L'exécution de ces missions est confiée aux exploitants d'aéroports en vertu de l'article L. 213-



3 du Code de l'Aviation Civile et son financement est assuré par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires versées par l'Etat

Chaque année un arrêté fixe la liste des aérodromes et le taux de la taxe applicable sur chacun d'eux. Elle est perçue au profit des aérodromes dont le dernier trafic connu n'excède pas le seuil de 5 000 unités de trafic, l'unité de trafic étant égale à 1 passager ou 100 kilos de fret.

La taxe est due par les transporteurs aériens publics pour chaque passager et pour chaque tonne de fret embarqué, le transporteur répercutant cette taxe auprès de leurs usagers. Son produit est affecté sur chaque aérodrome au financement des missions de sûreté, de lutte contre le péril aviaire et de lutte contre les incendies d'aéronefs. Si les recettes de la taxe ne couvrent pas les coûts engagés par les exploitants, les remboursements peuvent être échelonnés sur les années suivantes.

Taxe d'aéroport reversée aux exploitants d'aéroport en millions d'euros	
1999	34,6
2000	74,1
2001	78,4
2002	136,7
2003	179,6
2004	390,2

### III.2.4 - Contrôles

- **Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine**

Tous les aérodromes ouverts à l'aviation commerciale sont équipés d'appareils de contrôle conformes aux dispositions réglementaires en vigueur.

La réglementation impose entre autres :

- la séparation des flux de passagers à l'arrivée de ceux au départ ;
- la vérification de l'identité de chaque passager au moment de l'enregistrement puis à l'embarquement.

Certaines mesures, telles les palpations de sécurité (réalisées par un agent spécialement habilité et du même sexe que le passager), ou l'ouverture des bagages de cabine, sont appliquées à des taux fonction de l'évaluation de la menace (niveau VIGIPIRATE).

Enfin, la DGAC peut imposer à tout moment un renforcement des mesures pour tenir compte d'une menace plus ciblée.

- **Contrôle des bagages de soute**

Suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, le gouvernement Français a pris des dispositions pour accélérer le déploiement des appareils de détection des explosifs sur les aéroports de plus de 70 000 passagers 110 équipements de détection automatique d'explosifs ont été déployés sur les aéroports de province, et près de 180 sur les aéroports parisiens en y incluant les équipements radioscopiques utilisés pour le contrôle des bagages trop volumineux. Ainsi, depuis le 31 décembre 2002, 100 % des bagages de soute enregistrés au départ d'un aéroport français sont contrôlés.

Aéroports de Paris a de plus déployé en moyen complémentaire des équipes cynotechniques spécialisées dans la détection des explosifs.

- **Sécurisation du fret**

Le fret destiné à être embarqué à bord des aéronefs est sécurisé par les compagnies aériennes et les agents de fret dans le cadre des dispositions de l'article L. 321-7 du code de l'aviation civile.

# III.3 Qualité de service

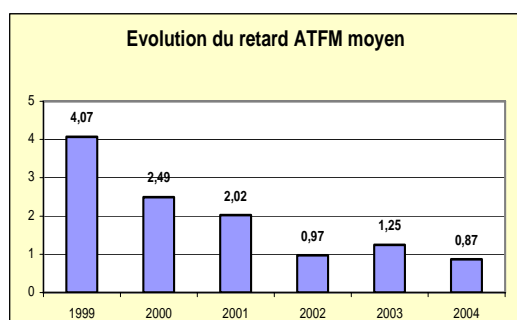
### III.3.1 - Retards

**La ponctualité du transport aérien continue à s'améliorer en 2004, le retard moyen ATFM n'est plus que de 0,87 minute. Toutes causes confondues la part des vols retardés de 15 minutes et plus s'est élevée à 25%.**

- **Retard ATFM**

Le retard moyen ATFM par vol généré par le système ATC français en 2004 est de 0,87 minute, ce qui représente la meilleure performance absolue. Ce résultat est en amélioration sensible par rapport à 2003 où le retard moyen ATC s'élevait à 1,25 minute, et aussi par rapport à 2002, durant laquelle le retard moyen était passé pour la première sous la minute (0,97).

Le retard moyen de ces 3 dernières années, proche de la minute, respecte l'objectif européen fixé par le Conseil provisoire d'Eurocontrol ; il confirme l'amélioration structurelle du fonctionnement du système ATC par rapport aux 3 années précédentes où le retard moyen s'était élevé à 2,02 minutes (2001), 2,50 minutes (2000) et 4,07 minutes (1999).



Le retard moyen européen sur la zone CEAC (42 états) est de 1,68 minute, contre 1,75 minute en 2003.

Concernant les 16 principaux aéroports le retard ATFM moyen est de 1,98 minute en 2004, contre 2,22 minutes en 2003.

- **Retards toutes causes confondues**

La notion de retard n'intervient qu'à partir d'un décalage de 15 minutes par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

Selon « l'Observatoire des retards du transport aérien » publié par le CNCA (Conseil national des clients aériens) qui produit des données statistiques à partir des 15 aéroports métropolitains<sup>12</sup> traitant de

<sup>12</sup> CDG ; Orly ; Nice ; Lyon ; Toulouse ; Marseille ; Bordeaux, Bâle Mulhouse ; Strasbourg ; Nantes ;

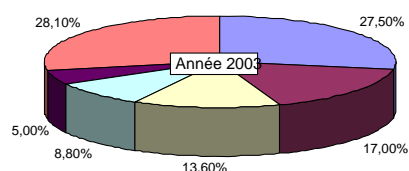
plus de 1 million de passagers ou de plus de 30 000 mouvements commerciaux, la part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a atteint 25%, en 2003 elle était de 26,3%.

Le retard moyen au départ par vol réalisé s'est légèrement amélioré, il est passé à 11 minutes contre 12 minutes en 2003 pour les vols au départ et à 10 minutes pour les vols à l'arrivée.

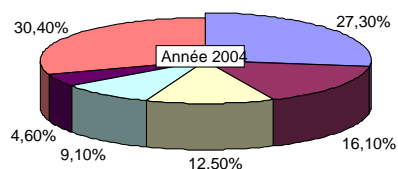
Par vol retardé de 15 minutes ou plus le retard moyen a atteint 43 minutes pour les vols au départ et 44 minutes pour ceux à l'arrivée.

Les principales causes de retard sont l'enchaînement des rotations (ou « arrivée tardive de l'appareil »), les compagnies aériennes, et les aéroports & mesures de sûreté, respectivement responsables de 30,4 % (28,1% en 2003), 27,3% (27,5% en 2003) et 16,1% (contre 17% en 2003) des retards.

Origines des retards	Aéroports et services de sûreté	Passagers	compagnies aériennes	Navigation aérienne	Météo	Enchaînement des rotations
2000	8,6%	4,9%	25,9%	24,1%	1,7%	34,8%
2001	10,5%	5,9%	25,3%	20,2%	3,1%	35,0%
2002	17,5%	7,8%	27,0%	11,6%	3,5%	32,6%
2003	17,0%	8,8%	27,5%	13,6%	5,0%	28,1%
2004	16,1%	9,1%	27,3%	12,5%	4,6%	30,4%



■ compaies aériennes ■ aéroports et sûreté  
 □ navigation aériennes □ passagers  
 ■ météo ■ enchaînements des rotations



Pour le 1<sup>er</sup> semestre 2005 la part des vols retardés de 15 minutes et plus représente 24,6% et le retard moyen atteint 50 minutes, pour les vols réalisés il se situe à 12 minutes.

Montpellier ; Ajaccio ; Beauvais ; Clermont Ferrand ; Lille.

# III.4 Environnement

**En matière d'environnement, 2004 a été l'année :**

**- de la réforme de l'aide à l'insonorisation (insonorisation de plus de 2 900 locaux en 2004).  
- de l'entrée en vigueur du dispositif annoncé le 25 juillet 2002 pour un développement durable des aéroports franciliens, qui a notamment conduit à une inversion de la croissance du trafic nocturne de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (passant de 26 500 vols en 2001 à 21 600 vols en 2004) et à une modernisation significative des flottes d'avions.**

### **III.4.1 - Contribution de la DGAC à la recherche et au progrès technologique en matière de protection de la nature et de l'environnement**

La protection de l'environnement est une des toutes premières priorités du secteur de la construction aéronautique civile ainsi que de la Direction des programmes aéronautiques et de la coopération (DPAC). De nombreux programmes d'études et de recherche sont consacrés à la poursuite de la réduction des émissions gazeuses et du bruit des aéronefs ainsi qu'à la réduction de l'impact environnemental associé à la construction, à la maintenance et au retrait du service des aéronefs, dans une perspective de développement durable du transport aérien.

Les résultats obtenus sont d'ores et déjà significatifs puisque les émissions par les avions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ont été respectivement réduites de 25% et 40% entre 1980 et 2000.

Les recherches en cours permettent de viser de nouveaux objectifs européens de réduction particulièrement ambitieux pour les émissions. En effet, l'agenda stratégique de recherche que le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) a édité en 2002, et récemment mis à jour, fait du développement durable l'un des axes prioritaires de recherche, et fixe des objectifs quantitatifs à l'horizon 2020 : réduction d'un facteur 2 des nuisances sonores, de 80% des émissions de NO<sub>x</sub> et de 50% des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les soutiens alloués par la DPAC à des recherches consacrées à l'amélioration des performances environnementales représentent une part moyenne de 25% du budget au cours des trois dernières années (2003-2005). Si l'on considère le montant total des programmes de recherche présentant un intérêt certain en matière de développement durable, plus du tiers des financements consacrés par la Direction générale de l'aviation civile à la recherche et au développement dans le cadre des

programmes aéronautiques civils, de l'ordre de 60 millions d'euros, porte aujourd'hui sur ces questions

La DPAC prend également une part active dans la définition du volet « aéronautique » du prochain programme cadre de recherche et développement de l'Union européenne (PCRD) qui doit débiter en 2007 et elle veille à ce que la préoccupation environnementale soit placée au cœur de ce programme. Elle soutient notamment la mise en place d'un partenariat « public-privé » associant la Commission, des Etats membres et les industriels au travers d'une « initiative technologique commune », qui pourrait constituer une réponse pertinente aux recommandations du mémorandum sur les modalités de réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique adressé par la France à la Commission européenne, en favorisant au niveau européen le développement et la mise en œuvre d'une stratégie cohérente de recherche et développement sur le long terme.

### **III.4.2 - Bruit**

#### **• Etat des lieux en 2005**

2005 a été l'année de la pleine entrée en vigueur de l'ensemble du dispositif annoncé le 25 juillet 2002 par le Ministre des transports, visant à permettre un développement durable des aéroports franciliens.

Outre le dispositif très fortement incitatif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, en vigueur sur les dix principaux aéroports français, qui pénalise très fortement les avions bruyants, et particulièrement la nuit, sont intervenues des mesures de restriction visant à accélérer la modernisation des flottes et limiter les nuisances sonores nocturnes.

La tendance est clairement au rajeunissement des flottes, puisque de plus en plus de vols sont opérés avec des avions de nouvelle génération (85,9% à Roissy en 2004). Ceci participe à la diminution de l'énergie sonore mesurée et pondérée à Roissy, en baisse de 10,5% en 2003 par rapport à la période 1999-2001.

Enfin, le contrôle du respect de la réglementation environnementale par l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires (ACNUSA) est exercé pleinement, ayant conduit à plus de 2 000 000 € d'amendes prononcées en 2004 à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes.

- **Plan d'exposition au bruit - Maîtrise de l'urbanisation**

Afin d'empêcher l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores aériennes, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) fixe des zones, aux abords des principales plateformes françaises, à l'intérieur desquelles l'urbanisation est limitée.

Pour tenir compte de la gêne accrue ressentie en soirée et la nuit, les zones des PEB sont redessinées avec l'indice de bruit Lden, qui pondère les vols effectués durant ces périodes.

Le décret de mise en révision des PEB a été adopté le 26 avril 2002. Depuis, 10 PEB ont été révisés et approuvés, dont ceux de Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Lyon-Saint Exupéry et Bâle-Mulhouse..

- **Plan de gêne sonore - Aide à l'insonorisation**

Le plan de gêne sonore (PGS) est un document délimitant, aux abords d'un aérodrome, trois zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains sont éligibles à l'aide financière pour les travaux d'insonorisation de leur habitation.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne en France les dix principales plates-formes : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique.

En application du décret du 26 avril 2002 susmentionné, tous les PGS ont été révisés sur la base de l'indice de bruit Lden et de nouvelles valeurs d'indice délimitant les zones de bruit. La limite extérieure du PGS a ainsi été fixée au Lden 55. Cette révision a conduit à élargir de manière considérable les périmètres des territoires éligibles et donc le nombre d'ayants-droit. En effet, le nombre de logements éligibles à l'aide est passé de 68 500 à 141 400.

Au 31 décembre 2004, 20 900 locaux riverains des dix principaux aérodromes français se sont vus accorder une aide à l'insonorisation dont 15 300 locaux riverains des deux aérodromes franciliens.

- **Indicateur d'énergie sonore mesurée pondérée de Paris -Charles-de-Gaulle**

Le 25 juillet 2002, le ministre des transports, après concertation avec les élus, les riverains et les professionnels du transport aérien, a annoncé un certain nombre de mesures visant à limiter la gêne

sonore subie par les riverains des aéroports parisiens.

Ainsi, à Roissy, un engagement formel de limitation de l'énergie sonore réellement mesurée à son niveau moyen des années 1999 à 2001 a été pris par arrêté du 23 janvier 2003, ; à partir de l'instauration d'un indicateur à cet effet.

L'indicateur d'énergie sonore est obtenu en rapportant la somme des énergies de chaque décollage et de chaque atterrissage réalisé sur la plateforme de Paris-CDG durant une année aux sommes correspondantes en période de référence (atterrissage et décollage respectivement). Cette énergie est exprimée en pourcentage de l'énergie moyenne de la période allant de 1999 à 2001. La première valeur publiée est celle de 2003, année de mise en service du dispositif. Elle est de 89,5 ; c'est-à-dire qu'en 2003, l'énergie sonore totale mesurée à Roissy, représente 89,5 % de l'énergie moyenne de la période 1999-2001.

- **Modernisation des flottes d'aéronefs**

Les avions de nouvelle génération étant moins bruyants et moins émetteurs de gaz à effet de serre et de particules, le renouvellement des flottes favorise un développement du transport aérien plus respectueux de l'environnement et des conditions de vie des riverains.

C'est dans ce contexte que l'exploitation des avions les plus anciens, dits « les plus bruyants du chapitre 3 », est réglementée sur les principales plateformes françaises.

Sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3, après avoir été achevé en période nocturne au 1<sup>er</sup> janvier 2005 s'applique désormais au reste de la journée, selon un rythme soutenu de 20% par an du nombre de vols réalisés par ces appareils. En 2004, seuls 7 104 mouvements sur plus de 525 000 y ont été réalisés avec des avions de ce type, contre plus de 21 000 vols en 2000.

- **Limitation des nuisances nocturnes**

L'entrée en vigueur des mesures visant à limiter les nuisances sonores nocturnes sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle a produit en 2004 et 2005 des résultats significatifs. Alors que le trafic du cœur de nuit (0h-5h) avait connu une croissance de plus de 11% par an entre 1996 et 2001, la tendance a été totalement inversée par 2 arrêtés du 6 novembre 2003, qui ont conduit à observer en 2004 une baisse de 26 500 à 21 600 mouvements, et à n'attribuer que 20 600 créneaux pour l'année s'écoulant du 30

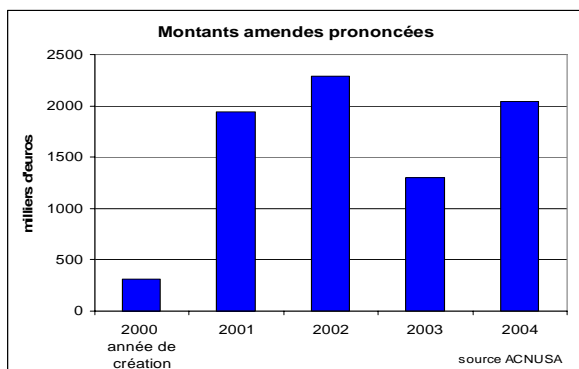
octobre 2005 au 28 octobre 2006. Un 3<sup>ème</sup> arrêté sur cette période a supprimé totalement les émergences sonores dans cette plage du cœur de nuit, celles-ci constituant le principal facteur de perturbation du sommeil.

L'effet dissuasif que représente la TNSA vis-à-vis des vols nocturnes a porté ses fruits, conduisant à interrompre la croissance du trafic observée précédemment sur la période 22h-6h sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

- **Nombre et montant des sanctions au titre de la réglementation environnementale**

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) est une autorité indépendante, créée en 2000, garante de la mise en œuvre d'une politique efficace de maîtrise des nuisances sonores. Elle seule peut sanctionner les compagnies, en cas de non respect des restrictions d'exploitation, sur proposition de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances sonores (CNPN).

Depuis la création de l'ACNUSA, le montant total des amendes prononcées à l'encontre des compagnies s'élève à 7 897 217 € dont 2 044 800 € en 2004.



### III.4.3 - Émissions polluantes du transport aérien

*Remarque : Dans l'analyse des émissions du transport aérien, il convient d'établir une distinction entre le transport aérien intérieur et le transport aérien international. Toutefois, seules les émissions du trafic intérieur (y compris le trafic entre la métropole et l'Outremer) sont prises en compte dans les engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto.*

- **Les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien de la France**

*Trafic intérieur*

Au niveau national, en 2003, le secteur des transports est à l'origine de 27,8% des émissions de CO<sub>2</sub>, les émissions du transport aérien intérieur représentaient à cette date : 1,4 % des émissions totales de la France et 3,8% du secteur des transports.

La part de ces émissions a faiblement progressé par rapport à 1990 où elles représentaient 1,1% des émissions de CO<sub>2</sub> de la France et 3,7% du secteur des transports.

#### Émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports

Mode	1990		2003		Croissance 2003/1990
	Mt de CO <sub>2</sub>	Part des transports	Mt de CO <sub>2</sub>	Part des transports	
Air (1)	4,5	3,8%	5,2	3,7%	15,6%
Route	111,4	93,5%	132,3	93,6%	18,8%
Fer	1,1	0,9%	0,7	0,5%	-36,4%
Mer (1)	1,9	1,6%	2,6	1,8%	36,8%
Autres	0,2	0,2%	0,6	0,4%	200,0%
Total transport	119,1	100,0%	141,4	100,0%	18,7%

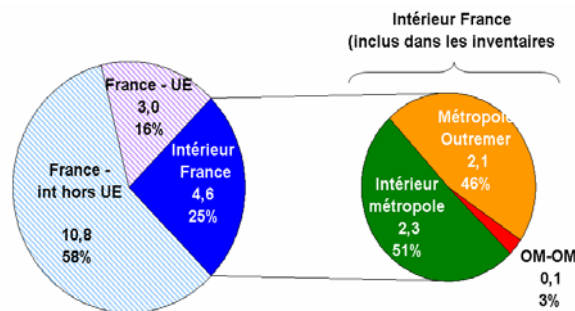
(1) trafic intérieur uniquement

*Trafic intérieur et international*

En 2004, les émissions totales de CO<sub>2</sub> du transport aérien concernant la France atteignaient 20,7 Mt, en croissance de 58,0 % depuis 1990.

Les émissions du transport aérien intérieur : 5,0 Mt de CO<sub>2</sub> et 26,1% des émissions de transport aérien Français, sont à 49% le fait du trafic entre la Métropole et l'Outre-mer.

#### Émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien de la France en 2003



## Émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien de la France

Millions de tonnes	1990	2000	2001	2002	2003	2004
Transport aérien intérieur	4,5	6,2	5,9	5,5	5,2	5,0
Transport aérien international	8,6	14,3	14,6	14,6	14,7	15,7
Total aérien	13,1	20,5	20,5	20,1	19,9	20,7

### Évolutions récentes

Depuis 2001, les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic intérieur sont en nette diminution : 6,2 Mt de CO<sub>2</sub> émises en 2000 et 5,2 Mt en 2003 ; cette situation s'explique par la diminution du trafic des liaisons radiales en raison de la concurrence TGV et de celui des liaisons transversales (cf. II.1.3).

Les émissions du transport aérien international ont connu une forte croissance entre 1990 et 2000 (+5,2% par an), suivie par une période de stagnation résultant des attentats à New York en 2001, du conflit en Iraq et des épidémies (SRAS, grippe aviaire) en Extrême Orient en 2003.

### Croissance des émissions et du trafic aérien commercial entre 1990 et 2003

Croissance 1990-2003	Émissions de CO <sub>2</sub>	Trafic aérien français
Transport aérien intérieur	15,6%	50,7%
Transport aérien international	70,9%	107,9%
Total aérien	51,9%	95,0%

### Évolutions comparées du trafic et des émissions

Le développement du trafic aérien s'opère dans un contexte d'amélioration de l'efficacité énergétique des modules exploités.

Sur la période 1990-2003, le trafic aérien intérieur a augmenté de 50,7%, les émissions liées de 15,6%. Dans le même temps la part du trafic intérieur dans les émissions totales du transport aérien est tombée de 32% à 26%

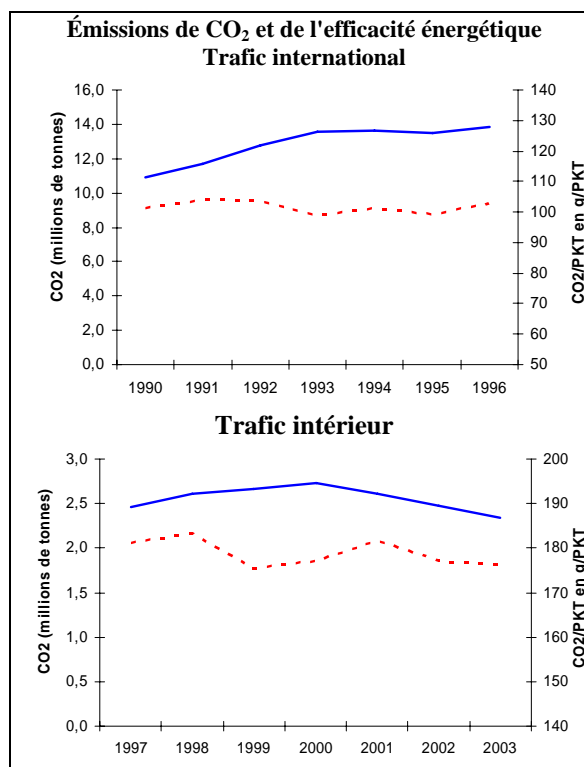
Le trafic aérien international est, quant à lui, sur une tendance de croissance encore plus forte : entre 1990 et 2003, le trafic a progressé de 107,9% en PKT et les émissions de CO<sub>2</sub> liées de 70,9%, ce qui traduit implicitement une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> au passager-kilomètre-transporté.

- **Les progrès en matière d'émission de gaz à effet de serre**

### Les progrès observés

Des progrès significatifs ont été accomplis en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre des avions au cours de dernières décennies grâce à des actions mises en œuvre par tous les acteurs du secteur aérien.

Les compagnies aériennes sont en effet très attentives à la gestion du carburant consommé car celui-ci constitue un poste de coût important.





Depuis 1990, l'efficacité énergétique, mesurée en gCO<sub>2</sub>/TKT a progressé principalement sur les dessertes long courrier pour atteindre 103g CO<sub>2</sub> par passagers-kilomètre-transporté en 2003.

Sur le réseau intérieur, l'ouverture à la concurrence et la mise en place des navettes d'Air France a pesé sur l'évolution des émissions au passager-kilomètre-transporté, au cours de la période 1994-1996. Depuis lors, on peut considérer, compte tenu des méthodes de calcul, que cette efficacité est demeurée stable à environ 176g de CO<sub>2</sub> par passagers-kilomètre-transporté.

#### Efficacité du transport aérien de la France

g CO <sub>2</sub> /0,1TKT	1990	1997	2000	2001	2002	2003
MT-Etranger	111	101	99	101	99	103
MT-MT	169	181	177	182	177	176

\* sur la base de 100kg / passager

#### Les nouvelles perspectives de progrès

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre constitue un enjeu majeur pour l'avenir de notre planète ; elle fait l'objet d'une attention soutenue du Gouvernement français. Cette maîtrise est tout particulièrement déterminante pour l'aviation civile dans la mesure où elle conditionne sensiblement son développement à long terme.

Dans le cadre du plan Climat 2004, le ministère de l'équipement et le secrétaire d'État aux Transports et à la Mer ont confié à Jean-Pierre GIBLIN une mission sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.

Parmi les recommandations formulées par ce groupe de travail inter-administration figurent notamment :

- l'inclusion des vols intra-européens dans le système européen d'échanges de permis d'émissions de CO<sub>2</sub> et l'adoption d'une directive européenne à cet effet ;
- pour les émissions autres que le CO<sub>2</sub> contribuant à l'effet de serre, la mobilisation européenne pour la définition de nouvelles normes internationales relatives aux émissions des moteurs et à la composition du kérosène ;
- la promotion de programmes de recherche et de développement visant à réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique, en privilégiant les travaux relatifs à l'aérodynamisme des avions aussi bien qu'aux performances des moteurs, aux nouveaux matériaux ou à la composition des carburants ;
- la fédération des acteurs européens du transport aérien (compagnies aériennes, aéroports, contrôle aérien) pour les engager volontairement sur un ensemble d'actions.

## Acronymes

ACARE	Conseil consultatif pour la Recherche Aéronautique
ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ACI	Airports Council International
ADP	Aéroports De Paris
AEA	Associations des Compagnies Aériennes Européennes
AESA	Agence Européenne de la sécurité aérienne
Airprox	Air Proximité Incident aérien ayant pu conduire par exemple à un abordage entre aéronefs
AOPA	Association des Pilotes et Propriétaires d'Avions
AP	Autorisation de Programme
ASE	Agence Spatial Européenne
ATC	Air Traffic Control Terme générique pour le contrôle
ATFM	Air Traffic Flow Management Terme générique pour la gestion des flux de trafic
ATM	Air Traffic Management Terme générique pour la gestion du trafic aérien
ATW	Air Transport World
BAAC	Budget Annexe de l'Aviation Civile
BEA	Bureau Enquête Accident
BIA	Brevet d'Initiation Aéronautique
BIPE	Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques
CA	Chiffre d'affaires
CAEA	Certificat d'aptitude à l'enseignement Aéronautique
CAF	Capacité d'autofinancement
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCTN	Commission des Comptes de transport de la Nation
CDN	Certificat De Navigabilité
CEAC	Conférence Européenne de l'Aviation Civile
CIADT	Comité Interministériel d'Aménagement et de développement du Territoire
CITEPA	Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique

CNCA	Conseil National des Clients aérien
CNT	Conseil National des Transports
CRNA	Air Control Center Centre en route de la navigation aérienne
DAC	Direction de l'Aviation Civile
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DOM	Départements d'outre-mer
DPAC	direction des Programmes aéronautiques et de la Coopération
DUCSAI	Démarche D'utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire
FIATA	Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien
IATA	International Air Transport Association Association internationale des compagnies aériennes
ID-TGV	Interactif Détente –TGV
ICNA	Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne
IFR	Instruments Flight Rules Règles de vol aux instruments
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ITA	Institut du Transport Aérien
JAA	Joint Aviation Authorities
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
LOPOM	Loi Programme pour l'Outre-Mer
CNPN	Commission Nationale de Prévention des Nuisances sonores
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
PCRD	Programme Cadre de Recherche et de Développement
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PKT	Passager-kilomètre-transporté : le produit du nombre de passagers transportés par la distance parcourue en km
PGS	Plan de Gêne Sonore
RSTCA	Redevance pour Service Terminaux de la Circulation Aérienne
SAT	Système Automatique de Transport
SMS	Système de Management de la Sécurité

SRAS	Syndrome Respiratoire aigue sévère
TBE	Tri Bagage Est
TCAS	Traffic alert and Collision Avoidance System Système anti-abordage embarqué à bord des avions
TGV	Train à Grand Vitesse
TKT	Tonne-Kilomètre-Transportée : le produit du nombre de tonnes transportées par la distance parcourue en km
TKT total	Tonne-Kilomètre-Transportée Total : le produit de la somme du fret en tonnes et du nombre de passagers exprimé* en tonnes de fret, par la distance parcourue en km <i>* selon la règle générale d'équivalence de 10 passagers (bagages compris) pour une tonne de fret. Ce ratio peut varier selon les compagnies et les pays</i>
TNSA	Taxe sur les Nuisances Aériennes
UDS	Unité de Service
UE	Union Européenne
ULM	Ultra léger motorisé
USOAP	Programme de Supervision des Autorités
VFR	Visual Flight Rules Règles de vol à vue

## **Définitions**

### ***Aéronef***

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

### ***Aéroport/aérodrome***

Terrain ou plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destinés à être utilisés intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des avions.

### ***Affrètement***

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur. Aux fins des statistiques le trafic est attribué en premier lieu à l'affréteur.

### ***Charter***

Exploitant de vols pour le compte d'organismes de voyages à forfait

### ***Code aéroport***

Code OACI à 4 lettres listé dans le Document OACI 7910.

### ***Fret***

Tout bien, autre que le courrier, les provisions de bord et bagages, transporté dans un avion. Aux fins des statistiques, le fret comprend la messagerie, les colis et valises diplomatiques mais pas les bagages des passagers. Tout fret, transporté sur les vols passagers ou les services tout-cargo, doit être inclus. Les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

### ***Passager***

Toute personne, à l'exclusion du personnel en service et du personnel navigant, effectuant un déplacement en avion.

### ***Passagers locaux***

Total des passagers à destination et en correspondance.

### ***Passagers en transit direct***

Passagers qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même avion, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés. Dans les statistiques d'aéroport, les passagers en transit direct ne sont comptés qu'une fois ; les passagers transférés dans un autre avion sont comptés, une fois au débarquement et une fois à l'embarquement.

### ***Passagers en correspondance***

Passagers arrivant et partant sur un avion différent en moins de 24 heures, ou sur un même avion portant des numéros de vol différents.

### ***Retard au départ***

Différence entre l'heure de départ « bloc » programmée (heure affichée commercialement sur le billet) et l'heure de départ « bloc » (heure à laquelle l'avion quitte son poste de stationnement)

### ***Transporteur aérien commercial***

Entreprise de transport aérien possédant une licence valide pour exploiter des vols commerciaux.

### ***Vol de transport commercial***

Exploitation d'un avion sur une ou plusieurs étapes de vol, de façon régulière ou non régulière, l'avion étant à la disposition du public pour le transport de passagers et/ou de fret et courrier, à titre onéreux ou en location.

## Liste des contributeurs

HOEPPE Philippe	DAST/ALG
GARDIN Dominique	DAST/D
QUINCIEU Patrick	DAST/D
AYOUN Philippe	DAST/PDE
BARCET Stéphane	DAST/PDE1
BOUFFARD-SAVARY Elisabeth	DAST/PDE1
BREGERON Yvan	DAST/PDE1
GRELET Antoine	DAST/PDE1
LAUNEZ Didier	DAST/PDE1
PETIT Jean-Luc	DAST/PDE1
GAURAN Jacques	DAST/PDE2
PAOLLACI Nunzia	DAST/PDE2
ADOLEHOUME Béatrice	DAST/PDE3
ROMAT David	DAST/PDE3
GAMBOURG Claire	DAST/SEI1
CROZAT Alexandre	DAST/SRD
SENARD Pascal	DCS/MQ/SD
GUICHENEY Gilbert	DCS/NAS/SUR
TISON Patrick	DCS/NAS/SUR
COSTE Charles	DPAC
GADET Jean	DRE/A1
ROSKE Hannelore	DRE/E2
SERRANO Didier	DRE/E2
LE BORGNE Yves	DRE/O
GERMON Serge	DRE/O1
PICHOT Guy	DRE/O1
PIDUCH Jean-Marie	DSNA/COM
GULDE Françoise	SG/SDF3

## **Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document**

### **Environnement économique et réglementaire**

BIPE  
Direction du tourisme  
INSEE, Comptes de la Nation  
OCDE  
OMT : Organisation mondiale du tourisme

### **Evènements**

Documentation française,  
Revue de presse

### **Activités du secteur**

ADP,  
Air France  
Airbus  
ATW,  
BEA,  
Boeing  
Bombardier  
CITEPA  
Embraer  
EUROSTAT  
IATA  
ITA,  
OACI,  
Sources internes DGAC: DAST, DCS, DPAC, DRE, DSNA



50, rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15