



Direction des
Affaires stratégiques
et techniques

OBSERVATOIRE DE L'AVIATION CIVILE

2006-2007



TOME 1 ANALYSES

Direction générale
de l'Aviation civile

50 rue Henry-Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone:
01 58 09 43 21
Télécopie :
01 58 09 48 49

DÉCEMBRE 2007

OBSERVATOIRE DE L'AVIATION CIVILE 2006-2007

TOME 1

Analyses

Avant-propos	8
I. Environnement économique et réglementaire	11
I.1. Cadre et réglementation de l'Aviation civile	13
I.1.1. Cadre	15
I.1.2. Réglementation nationale	16
I.1.3. Réglementation internationale	20
I.2. Environnement économique	23
I.2.1. Environnement économique international	25
I.2.2. Économie française	26
I.3. Évènements 2006-2007 (1er semestre)	27
I.3.1. Évènements marquants de l'année 2006	29
I.3.2. Évènements marquants de l'année 2007 (1er semestre)	30
II. Activités du secteur	31
II.1. Transport aérien	33
II.1.1. Trafic aérien	35
a/ Trafic aérien régulier mondial	35
b/ Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25)	39
c/ Le trafic aérien français	40
II.1.2. Compagnies aériennes	49
a/ Les 25 premières compagnies aériennes mondiales	49
b/ Les 25 premières compagnies aériennes européennes	51
c/ Les compagnies aériennes françaises	53
d/ Les alliances dans le monde	56
e/ Les compagnies aériennes à bas-coûts	58
f/ L'aviation légère	61
II.1.3. Aéroports	66
a/ Les quinze premiers aéroports mondiaux	66
b/ Les quinze premiers aéroports européens	67
c/ Les aéroports français	69
d/ Les projets aéroportuaires et les mises en service	72
II.1.4. Transport aérien et complémentarité modale	73
a/ La complémentarité modale pour le transport de voyageurs	73
b/ La complémentarité modale pour le transport de fret	74
c/ L'accès aux aéroports	74
II.2. Navigation aérienne	77
II.2.1. Trafic contrôlé en France	79
a/ Trafic en route	79
b/ Trafic contrôlé des aéroports	80
II.2.2. Redevances	81
a/ Taux unitaire	81
b/ Croissance modérée des UDS	81
c/ Recettes des redevances	81
II.3. Industrie aérospatiale	83
II.3.1. Situation en 2006	85
II.3.2. La construction aéronautique	85
II.3.3. L'aviation régionale	87
II.3.4. Les hélicoptères	87
II.3.5. L'aviation d'affaires	87
II.3.6. Les moteurs	88
II.3.7. Les nouveaux pôles Tendances 2007	89
II.3.8 Tendances 2007	90

II.4. Comptes du transport aérien	91
II.4.1. Compagnies aériennes	93
a/ Le groupe Air France-KLM	93
b/ Les autres principaux transporteurs aériens français	93
II.4.2. Aéroports	95
a/ Aéroports de Paris	95
b/ Dix premiers aéroports régionaux	96
c/ Aéroports d'Outre-mer d'État	97
II.4.3. Comptes de l'Aviation civile - DGAC	99
a/ Le budget annexe	99
b/ Le budget général de l'Etat	99
c/ La taxe d'aéroports, la taxe sur les nuisances sonores aériennes et la taxe de solidarité	100
d/ Les prévisions budgétaires pour 2007	101
II.4.4. La taxe de solidarité	102
II.4.5. L'emploi dans le transport aérien	103
a/ Aéroports	103
b/ Compagnies aériennes	103
c/ Assistance en escale	103
d/ DGAC	103
e/ Industries aéronautiques françaises	103
II.5. Transport aérien et économie	105
II.5.1. Transport aérien et économie nationale	107
II.5.2. Tourisme et transport	108
III. Sécurité, contrôle	111
<hr/>	
III.1.1. Mise en place de systèmes de management de la sécurité	113
III.1.2. Sécurité des aéronefs des pays tiers	114
III.1.3. Établissement d'une liste communautaire de compagnies interdites	114
III.1.4. La certification	115
III.1.5. Accidents et incidents de l'aviation civile	115
a/ Au niveau mondial	115
b/ En France	116
III.1.6. Le retour d'expérience - Le Programme de Sécurité de l'État	118
IV. Sûreté	119
<hr/>	
IV.1. La mise en oeuvre des mesures de sûreté	121
IV.1.1. Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine	123
IV.1.2. Contrôle des bagages de soute	123
IV.1.3. Contrôle d'accès aux zones réservées	123
IV.1.4. Mesures mises en oeuvre par les compagnies aériennes	124
IV.1.5. Sécurisation du fret	125
IV.2. Audits sûreté dans les entreprises et les aéroports	126
IV.2.1 Audits et dépenses de sûreté	127
IV.2.2 Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports	127

V. Qualité de service	129
V.1. Démarche de certification au sein de l'aviation civile	131
V.1.1. Direction du contrôle de la sécurité	133
V.1.2. Direction des services de la navigation aérienne	134
V.2. La démarche qualité de service en aéroports	135
V.3. Retards - un indicateur de performance du trafic	137
V.3.1. Retard ATFM	138
V.3.2. Retards toutes causes confondues	138
VI. Environnement	139
VI.1. Bruit	143
VI.1.1. Mesures réglementaires	144
VI.1.2. Mesures opérationnelles	146
VI.2. Émissions polluantes du transport aérien	149
VI.2.1 Les émissions de CO2 du transport aérien	149
VI.2.2 Biocarburant application dans l'aéronautique	154
Acronymes	155
Définitions	157
Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document	159
Liste des contributeurs	161

Achévé de rédiger en novembre 2007

Avant-propos

L'Observatoire de l'Aviation Civile (OAC) 2006-2007, troisième édition de cette publication, a pour objectif de décrire la situation de l'aviation civile en France et dans le monde, à travers l'activité des principaux acteurs du secteur, y compris celle de la Direction générale de l'Aviation Civile dans ses différentes missions. Il se veut ainsi un ouvrage utile à toute personne intéressée par le secteur, que ce soit à titre professionnel ou personnel.

Au-delà de cette description des faits et des données quantifiées, l'OAC propose une analyse des événements, permettant d'en faciliter la compréhension ; leur mise en perspective avec le passé proche permet ainsi de dégager les faits porteurs d'avenir.

L'Observatoire de l'Aviation Civile 2006-2007 est élaboré grâce à la collaboration de l'ensemble des directions de la Direction générale de l'Aviation Civile, chacune apportant selon son domaine de compétence, les faits, les données et les analyses de l'année 2006 et des six premiers mois de l'année 2007. Je tiens ici à remercier vivement chacun des contributeurs¹ à ce document.

Au sein de la sous-direction de la Prospective, du Développement aéroportuaire et de l'Environnement, l'équipe " Prospective et veille stratégique " a mené ce projet.

Ce document comprend deux parties :

- le tome 1 : "Analyses" résume, pour chaque thème, les principaux faits marquants pour l'année 2006 (et partiellement en 2007) avec une mise en perspective avec les années précédentes ; elle fournit également les tendances d'évolution à court terme ;

- le tome 2 : "Données statistiques" regroupe un ensemble de séries de données sur le secteur aéronautique.

Six grands thèmes sont traités ; " Environnement réglementaire et économique ", " Activités du secteur " (compagnies aériennes, aéroports, navigation aérienne, industrie aéronautique ; comptes du transport aérien et des aéroports), " Sécurité et contrôle ", " Sûreté ", " Qualité de service ", " Environnement ". On y trouvera en particulier, comme les années précédentes, nombres de séries longues.

Voir liste p.161

Le transport aérien, tant au niveau mondial, européen que français, a connu en 2006-2007, une nouvelle année de croissance soutenue (+5,2% en passagers au niveau mondial) grâce au dynamisme de l'économie et à l'essor des pays émergents et ce, en dépit des cours élevés du kérosène. Ce développement s'est fait dans un contexte de renforcement du cadre législatif et réglementaire en matière de sécurité et de sûreté, et d'évolutions importantes dans le domaine aéroportuaire pour ce qui concerne la France.

Si les compagnies américaines demeurent les plus importantes au niveau mondial, le groupe Air France-KLM est aujourd'hui en 4ème position mondiale en termes de passagers transportés, en 2ème position en termes de passagers-kilomètres et de fret-kilomètres transportés mais surtout occupe la 1ère place mondiale en chiffre d'affaires et trafic agrégé (fret et passagers). De nombreuses compagnies, à l'instar d'Air France-KLM obtiennent de bons résultats financiers. Les compagnies à bas coûts ont, quant à elles, continué à développer de nombreuses liaisons au départ des aéroports français dynamisant ainsi les économies régionales.

Le secteur aéroportuaire, au cours de cette période, a été marqué par le transfert aux collectivités territoriales des 150 aérodromes d'intérêt local ou régional, par la création des premières sociétés aéroportuaires ainsi que par l'introduction en bourse de la société Aéroports de Paris.

L'industrie aéronautique française consolide sa position sur le marché mondial malgré les difficultés industrielles et la baisse du dollar qui ont touché Airbus. Ces dernières n'ont pas empêché le constructeur européen de faire jeu égal avec Boeing, en matière de commandes d'avions. 2006 est une année forte et 2007 devrait être une année record en nombre de commandes.

Le secteur du transport aérien demeure ainsi une des branches les plus dynamiques de l'économie, contribuant au développement économique des entreprises, à celui du tourisme et des échanges internationaux.

Pour autant, le développement durable est devenu en quelques années, un enjeu majeur pour le transport aérien. Les exigences de réduction de bruit, de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de pollution locale autour de aéroports conditionnent chaque jour davantage l'avenir à long terme du transport aérien.

Paul Schwach

Directeur des Affaires stratégiques et techniques

Adjoint au Directeur général

Janvier 2008

I. ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

I.1 Cadre et réglementation de l'Aviation civile

I.1.1 Cadre

La Direction Générale de l'Aviation Civile, rattachée au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, regroupe l'ensemble des services de l'État chargés de réglementer et de superviser la sécurité aérienne, le transport aérien et les activités de l'aviation civile en général. Elle assure le service du contrôle aérien.

En 2005, la direction générale de l'Aviation civile s'est réorganisée (journal officiel du 10 avril 2005) pour accompagner la réforme générale de l'État, la décentralisation et pour s'adapter aux règles européennes de séparation des fonctions de régulateur et de celles d'opérateur.

Elle est aujourd'hui organisée en trois pôles autour d'une Direction Générale chargée du pilotage et de la coordination de l'ensemble :

- le pôle activités régaliennes définissant la stratégie, la réglementation technique et assurant la régulation économique
- le pôle de surveillance et de certification des acteurs de l'aviation
- le pôle prestataires de navigation et de formation.

Elle est dotée d'un budget annexe qui recouvre essentiellement les fonctions non régaliennes.

Au niveau régional, les sept directions de métropole et la direction des Antilles Guyane représentent auprès des acteurs locaux l'ensemble des services de la DGAC. Dans les collectivités territoriales d'Outre-mer, ce sont les services d'État de l'aviation civile de Polynésie française et de Nouvelle Calédonie ainsi que les services de l'aviation civile de l'Océan indien et de Saint Pierre et Miquelon qui la représentent.

Pour assurer ses missions la DGAC comptait au 1er janvier 2007 un effectif de 11 741 agents dont 37% sont des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.



Directeur Général



- Activités régaliennes
- Surveillance et certification
- Prestataire de services de navigation aérienne et formation aéronautique
- Secrétariat général

Outre-mer



I.1.2 Réglementation nationale

L'année 2006 a été marquée par un renforcement du cadre législatif et réglementaire en matière de la sécurité et de sûreté ainsi que dans le domaine aéroportuaire.

Les textes juridiques publiés au journal officiel au cours de **l'année 2006 sont au nombre 641.**

Remarque :

Les différents textes concernant des mesures individuelles et normatifs relatifs les personnels de la DGAC ne sont pas traités dans le présent chapitre.

La loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, s'agissant du transport aérien ratifiée par l'article 9 l'ordonnance n°2005-863 du 28 juillet 2005. Cette loi donne une base juridique aux textes réglementaires qui fixent les normes techniques applicables aux aéroports. Elle conforte les pouvoirs de contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans le domaine des inspections « AFA » (programme de contrôle de sécurité des aéronefs étrangers). Elle met en place une obligation de compte rendu des accidents et des incidents aériens et prévoit la protection des sources d'information et la protection de la confidentialité dans ce domaine.

La loi 2006-64 du 23 janvier relative à la lutte contre le terrorisme de janvier 2006 a renforcé les obligations de vidéosurveillance et de communication d'informations sur les passagers aux autorités de police. Son article 7 autorise à procéder à la mise en oeuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel, recueillies à l'occasion de déplacements internationaux, en provenance et à destination d'États n'appartenant pas à l'Union européenne, notamment dans le cadre du transport aérien.

Le décret du 17 mars 2006 relatif à l'obligation d'information des passagers aériens sur l'identité du transporteur aérien. Dans le cadre du volet transparence, les dispositions de ce décret visent à promouvoir la transparence vis à vis des passagers aériens en rendant obligatoire la communication aux passagers de l'identité du transporteur effectif lorsqu'il est différent de celui avec lequel le contrat de transport a été conclu.

Le décret n° 2006-575 du 22 mai 2006 a autorisé avec l'ouverture minoritaire du capital d'Aéroports de Paris la privatisation partielle de la société avec une introduction en bourse en juin 2006. Il intervient à la suite de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ayant transformé Aéroports de Paris en société anonyme.

Le décret n° 2006-827 du 10 juillet 2006 prévoit les conditions d'obtention d'une certification de la sécurité des aéroports recevant du trafic international, avec notamment le respect de normes techniques et la mise en place d'un système de gestion de la sécurité. Cette certification relève des services de l'État

L'arrêté du 2 novembre 2006 vient compléter les mesures de sûreté déjà appliquées au niveau du

transport aérien suite à l'apparition de nouveaux moyens de menaces terroristes lors de la tentative d'attentat le 10 août 2006 déjouée par les autorités britanniques.

Il a imposé à tous les aéroports français d'appliquer, à compter du 6 novembre 2006, de nouvelles mesures de sûreté touchant les passagers sur les vols au départ quels que soient leur destination et la compagnie aérienne.

Les principales mesures de ce règlement concernent les liquides, les médicaments, les aliments pour bébé, les achats effectués en zone réservée ; et pour les passagers en correspondance, les achats réalisés précédemment en zone réservée ou à bord d'un aéronef d'un transporteur communautaire.

Le premier semestre de l'année 2007 est aussi marqué par la mise en oeuvre de la réforme des grands aéroports régionaux et la décentralisation des autres aéroports régionaux.

Les aéroports de Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier et Nantes, ainsi que les aéroports des départements d'Outre-Mer, Fort de France, Pointe à Pitre, Saint Denis de la Réunion sont concernés par la loi du 20 avril 2005 qui définit dans son article 7 les dispositions relatives à la création de sociétés aéroportuaires pour les grands aéroports régionaux.

L'arrêté du 2 mars 2007 a autorisé le transfert de la concession des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron à la société Aéroports de Lyon qui devient la première société aéroportuaire. L'arrêté du 16 mars 2007 autorise le transfert de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac et, l'arrêté du 17 avril 2007 autorise le transfert de la concession de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à la société Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Ces trois sociétés aéroportuaires ont respectivement été créées le 9 mars 2007, le 23 mars 2007 et le 2 mai 2007. La répartition-type du capital des sociétés spécialement constituées est de 60% pour l'Etat, 25% pour la CCI et 15% pour les collectivités territoriales intéressées.

En ce qui concerne la plate-forme Nantaise, il est à noter que son changement de statut est reporté pour pendre en compte le projet du nouvel aéroport de Notre Dame des Landes.

Le transfert de l'État vers les collectivités territoriales de 150 aéroports régionaux est effectif depuis le 1er mars 2007 (arrêté du 2 mars 2007 relatif au transfert d'aéroports). Alors que la loi prévoyait la possibilité de réaliser des transferts dès le début de 2005, la signature de la grande majorité des conventions n'a véritablement été engagée par les collectivités qu'à partir de décembre 2006. La date limite du 1er janvier 2007 qui figurait dans la loi initiale a pour cette raison dû être repoussée au 1er mars 2007 via une disposition de la loi n° 2006-1771 de finance rectificative du 30 décembre 2006. Selon les cas, le transfert s'est opéré vers : une région, un département, une Communauté d'agglomération, un syndicat mixte local.

L'État conserve tout ce qui relève de la sécurité de la circulation aérienne, ainsi que les missions régaliennes comme la police, la défense.

Le tableau ci-dessous indique pour les aérodromes concernés par la décentralisation, les collectivités ou les bénéficiaires du transfert.

Aérodrome	Collectivité ou groupement bénéficiaire du transfert
ABBEVILLE	Communauté de communes de Novion
AGEN-LA GARENNE	Syndicat mixte pour l'aérodrome départemental
AMIENS-GLISY	Communauté d'agglomération Amiens Métropole
ANGERS-MARCE	Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole
ANGOULEME-BRIECHAMPIERS	Syndicat mixte des aéroports de Charente
ANNECY-MEYTHET	Département de la Haute Savoie
ARBOIS	Communauté de communes du Val de la Cuisance
ASPRES-SUR-BUECH	Département des Hautes-Alpes
AUXERRE-BRANCHES	Syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches
AVALLON	Commune d'Avallon
AVIGNON-CAUMONT	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
AVIGNON-PUJAUT	Commune de Pujaut
AVRANCHES-LE VALSAINT-PERE	Communauté de Communes d' Avranches
BAILLEAU-ARMENONVILLE	Communauté de communes du Val de Voise
BEAUNE-CHALLENGES	Commune de Beaune
BEAUVAIS-TILLE	Syndicat Mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé
BELFORT-CHAUX	Département du Territoire de Belfort
BERCK-SUR-MER	Commune de Berck-sur-Mer
BERRE-LA FARE	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
BESANCON-THISE	Commune de Thise
BEYNES-THIVERVAL	Commune de Thiverval-Grignon
BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Biarritz-Anglet-Bayonne
BISCAROSSE-PARENTIS	Communauté de communes des Grands Lacs
BLOIS LE-BREUIL	Département du Loir-et-Cher
BORDEAUX-LEOGNANSAUCATS	Communauté de communes de Montesquieu
BREST-BRETAGNE	Région Bretagne
BRIARE-CHATILLON	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Gien-Briare-Châtillon-sur-Loire
BRIVE-LA ROCHE	Syndicat Mixte pour la création et l'aménagement de l'aérodrome de Brive-Souillac
BUNO-BONNEVAUX	Commune de Buno-Bonnevaux
CAEN-CARPIQUET	Communauté d'agglomération de Caen la mer
CALAIS-DUNKERQUE	Communauté d'agglomération du Calaisis
CARCASSONNE-SALVAZA	Région Languedoc-Roussillon
CASTELNAUDARY-VILLENEUVE	Communauté de communes de Castelnaudary et du Bassin Lauragais
CHALON-CHAMPFORGEUIL	Communauté d'agglomération Chalon -Val de Bourgogne
CHALONS-ECURY-SUR-COOLE	Communauté de communes de Castelnaudary et Commune d'Ecury-sur-Cooles
CHALONS-VATRY	Département de la Marne
CHAMBERY-AIX-LES-BAINS	Département de la Savoie
CHAMBERY-CHALLES-LES-EAUX	Communauté d'agglomération Chambéry métropole
CHARLEVILLE-MEZIERES	Département des Ardennes
CHARTRES-CHAMPHOL	Communauté d'agglomération de Chartres
CHATEAU-ARNOUX-SAINT-AUBAN	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
CHATEAUROUX-DEOLS	Région Centre
CHATEAUROUX-VILLERS	Communauté d'agglomération castelroussine
CHATILLON-SUR-SEINE	Communauté de communes du Pays Châtillonnais
CHERBOURG-MAUPERTUS	Département de la Manche
CLERMONT-FERRAND	Syndicat mixte de l'aéroport de Clermont-Ferrand-Auvergne
COMPIEGNE-MARGNY	Agglomération de la région de Compiègne
DIEUZE-GUEBLANGE	Commune de Dieuze
DINARD-PLEURTUIT-SAINT-MALO	Région Bretagne
DOLE-TAUAUX	Département du Jura
DONCOURT-LES-CONFLANS	Commune de Doncourt-les-Conflans
DREUX-VERNOUILLET	Communauté d'agglomération du Drouais
EPERNAY-PLIVOT	Commune de Pliot
EPINAL-DOGNEVILLE	Commune de Dogneville
EPINAL-MIRECOURT	Département des Vosges
EU-MERS-LE TREPORT	Communauté de communes du Gros-Jacques
FAYENCE	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile de Fayence-Tourrettes

GHISONACCIA-ALZITONE	Commune de Ghisonaccia
GRENOBLE-SAINT-GEOIRS	Département de l'Isère
ISSOUDUN-LE-FAY	Communauté de communes de Champagne Berrichonne
ITXASSOU	Commune d'Itxassou
LA FERTE-GAUCHER	Commune de la Ferté-Gaucher
LA FLECHE-THOREE-LES-PINS	Commune de la Flèche
LAON-CHAMBRY	Commune de Laon
LE BLANC	Commune de le Blanc
LE HAVRE-OCTEVILLE	Communauté de l'agglomération havraise
LE MANS-ARNAGE	Syndicat mixte du circuit des 24 heures du Mans
LE MAZET-DE-ROMANIN	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
LE PLESSIS-BELLEVILLE	Département de l'Oise
LES MUREAUX	Syndicat de gestion de l'aérodrome des Mureaux-Verneuil sur Seine
LESSAY	Département de la Manche
LEZIGNAN-CORBIERES	Commune de Lézignan-Corbières
LILLE-LESQUIN	Syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et Merville
LILLE-MARCQ-ENBAROEUL	Syndicat intercommunal pour la gestion de l'aérodrome de loisir
LUNEVILLE-CROISMARE	Syndicat intercommunal pour la gestion de l'aérodrome de Lunéville-Croismare-Chanteheux
LYON-CORBAS	Communauté urbaine de Lyon
MACON-CHARNAY	Commune de Mâcon
MANTES-CHERENCE	Commune de Chérence
MAUBEUGE-ELESMES	Communauté d'agglomération de Maubeuges Val de Sambre
MELUN-VILLAROCHE	Syndicat mixte du pôle d'activités de Villaroche
MERVILLE-CALONNE	Syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et Merville
MILLAU-LARZAC	Syndicat mixte de l'aérodrome de Millau-Larzac
MONTAGNE-NOIRE	Communauté de communes de Lauragais-Revel-Sorézois
MONTAIGU-SAINTGEORGES	Communauté de communes de Lauragais-Revel-Sorézois
MONTARGIS-VIMORY	Communauté d'agglomération montargoise
MONTBELIARD-COURCELLES	Communauté de communes « terres de Montaigu »
MONT-DAUPHIN-SAINT-CREPIN	Département des Hautes-Alpes
MONTDIDIER	Communauté de communes du canton de Mondidier
MONTELMAR-ANCONE	Commune de Montélimar
MONTPELLIER-CANDILLARGUES	Communauté de communes du Pays de l'Or
MORLAIX-PLOUJEUAN	Communauté d'agglomération « Morlaix communauté »
MOUSSOULENS	Commune de Moussoulens
MULHOUSE-HABSHEIM	Syndicat mixte de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim
NANCY-AZELOT	Commune d'Azelot
NANCY-ESSEY	Communauté urbaine du Grand-Nancy
NANCY-MALZEVILLE	Communauté urbaine du Grand-Nancy
NANGIS-LES-LOGES	Commune de Grandpuits-Bailly-Carrois
NEUFCHATEAU	Communauté de communes du Pays de Neufchâteau
NIORT-SOUCHE	Commune de Niort
ORLEANS-SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL	Département du Loiret
PARAY-LE-MONIAL	Commune de Paray-le-Monial
PAU-PYRENEES	Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées
PERONNE-SAINT-QUENTIN	Communauté de communes de la Haute Somme
PERPIGNAN-RIVESALTES	Syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes
PIERRELATTE	Syndicat intercommunal pour le développement la gestion et l'exploitation des terrains de l'aérodrome
POITIERS-BIARD	Syndicat mixte de l'aéroport de Poitiers-Biard
PONTARLIER	Commune de Pontarlier
PONT-SAINT-VINCENT	Syndicat intercommunal à vocation unique du plateau aéronautique
PONT-SUR-YONNE	Communauté de communes de l'Yonne Nord
POUILLY-MACONGE	Communauté de communes de l'Auxois Sud
PUIVERT	Communauté de communes du Chalabrais
QUIMPER-PLUGUFFAN	Région Bretagne
RENNES-SAINT-JACQUES	Région Bretagne
ROCHEFORT-SAINT-AGNANT	Département de la Charente-Maritime
ROMILLY-SUR-SEINE	Communauté de communes des Portes de Romilly

ROUEN-VALLEE-DE-SEINE	Syndicat mixte pour la gestion de l'aéroport Rouen-Vallée-de-Seine
SAINT-ANDRE-DE-L'EURE	Commune de Saint André de l'Eure
SAINT-FLORENTIN-CHEU	Communauté de communes du Florentinois
SAINT-PIERRE-PIERREFONDS	Syndicat mixte de Pierrefonds
SAINT-QUENTIN-ROUPY	Commune de Fontaine-les-Clercs
SAINT-RAMBERT-D'ALBON	Communauté de communes Rhône-Valloire
SAINT-VALERY-VITTEFLEUR	Communauté de communes de la Côte d'Albâtre
SAINT-YAN	Syndicat mixte de l'aérodrome de Saint-Yan
SALON-EYGUIERES	Commune d'Eyguières
SARREBOURG-BUHL	Communauté de communes de l'agglomération de Sarrebourg
SARREGUEMINES-NEUNKIRCH	Commune de Sarreguemines
SAUMUR-SAINT-FLORENT	Commune de Saumur
SAVERNE-STEINBOURG	Commune de Steinbourg
SEDAN-DOUZY	Syndicat intercommunal de gestion et de valorisation del 'aérodrome de Douzy
SEZANNE-SAINT-REMY	Commune de Saint-Rémy-sous-Broyes
SISTERON-THEZE	Syndicat mixte de gestion de l'aérodrome de Sisteron-Vaumeilh
STRASBOURG-NEUHOF	Communauté urbaine de Strasbourg
TARBES-LOURDES-PYRENEES	Syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées
THONVILLE-YUTZ	Commune de Yutz
TIL-CHATEL	Communauté de communes des vallées de la Tille et de l'Ignon
TOULOUSE-BOURG-SAINTBERNARD	Commune de Bourg-Saint-Bernard
TOULOUSE-LASBORDES	Communauté d'agglomération du Grand Toulouse
TOURNUS-CUISERY	Commune de Tournus
TOURS-SORIGNY	Commune de Sorigny
TROYES-BARBEBERY	Syndicat mixte de l'aérodrome de Troyes-Barbèrey
USSEL-THALAMY	Syndicat mixte d'aménagement de la Haute-Corrèze
VALENCE-CHABEUIL	Département de la Drôme
VALENCIENNES-DENAIN	Syndicat Mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Valenciennes-Denain
VANNES-MEUCON	Communauté d'agglomération du Pays de Vannes
VERDUN-LE-ROZELIER	Commune de Sommedieue
VINON	Syndicat mixte des Pays du Verdon
VITRY-EN-ARTOIS	Syndicat intercommunal à vocation unique de l'aérodrome de Vitry-en-Artois
VITRY-LE-FRANÇOIS-VAUCLERC	Syndicat intercommunal à vocation unique de gestion de l'aérodrome d'Ecryennes-Vauclerc

(Source : DGAC)

Faits marquants en 2006 et 2007

• Relations extérieures

Deux accords importants dans le domaine des relations extérieures de l'aviation civile ont été conclus par l'Union européenne ces derniers mois :

- un accord " Ciel ouvert " avec les États-Unis ;
- un accord sur le survol de la Sibérie avec la

Russie.

Au cours de l'année 2006, la Commission européenne a également réussi à faire aboutir ses négociations pour un espace aérien commun avec d'une part le Maroc et d'autre part les Balkans et a poursuivi ses discussions avec différents pays tiers dans le cadre du mandat horizontal.

- Accord de Ciel ouvert entre l'Union européenne et les États-Unis

Lors du Conseil des ministres Transports du 5 juin 2003, un mandat de négociation a été confié à la Commission pour négocier un accord aérien entre l'Union Européenne et les États-Unis en vue de créer un espace ouvert de l'aviation (entre l'Europe et les États-Unis) baptisé OAA («open aviation area») avec pour objectifs : l'harmonisation des règles de concurrence, l'amélioration des conditions de l'accès au marché et l'assouplissement des règles sur la propriété et le contrôle des compagnies.

L'accord de première phase signé lors du sommet UE-EU le 30 avril 2007 comporte les éléments traditionnels d'un accord libéralisé : droits de trafic 3ème et 4ème liberté, extension des 5ème libertés pour les compagnies américaines en Europe à l'ensemble du territoire de l'Union Européenne, possibilité donnée aux compagnies européennes d'exploiter des vols depuis tous les points en Europe vers les États-Unis, libéralisation des partages de codes et autres accords commerciaux entre compagnies des deux Parties. Il comporte un volet relatif à la convergence réglementaire (sécurité, sûreté, politique de concurrence, aides d'État).

Les États-Unis ont également fait quelques concessions intéressantes pour compenser l'absence de révision par les autorités américaines des règles de propriété et de contrôle des compagnies américaines, pourtant promise à la partie européenne au début des négociations. Les intérêts européens auront ainsi la possibilité de franchir le seuil de 50 % du capital d'une compagnie américaine sans que cela soit automatiquement considéré comme un contrôle (interdit par la législation américaine) de la compagnie. Des droits commerciaux (accords de franchise et accords de marque) pourront être ouverts entre compagnies américaines et européennes. Les alliances auxquelles participent les compagnies européennes pourront être éligibles à l'immunité antitrust aux États-Unis.

Il ne s'agit que d'un accord de première étape car il est prévu qu'à l'issue des 60 premiers jours d'application provisoire débutant le 30 mars 2008, des négociations de deuxième phase seront lancées. Les sujets qui seront alors abordés en priorité viseront à faciliter les investissements étrangers, poursuivre la libéralisation, traiter des contraintes environnementales et de

capacité, renforcer l'accès au programme gouvernemental civil Fly America et permettre les affrètements.

- Principes agréés avec la Russie sur le survol de la Sibérie

Le survol de la Sibérie donne aujourd'hui lieu au paiement de « royalties » par les compagnies aériennes, ce qui est contraire aux dispositions de l'accord international de transit adopté à Chicago en 1944 qui prévoit que le droit de survol ne peut justifier que des redevances liées à l'utilisation des infrastructures. La Fédération de Russie n'est cependant pas signataire de cet accord.

Pour mettre fin à ce conflit épineux de 20 ans entre les États membres de l'UE et la Fédération de Russie, le Conseil a donné un mandat de négociation à la Commission en mars 2006. Dans le protocole signé par MM Barrot et Lévitin lors du sommet UE / Russie du 24 novembre 2006 à Helsinki, la Commission a obtenu la fin de tout paiement de royalties et de tout accord commercial obligatoire pour le survol de la Sibérie au plus tard le 1er janvier 2014. Pour permettre une dégressivité des paiements entre temps, la mise en œuvre d'un fonds de compensation a été décidée au niveau communautaire, contraignant les transporteurs bénéficiant de la gratuité des nouvelles fréquences de survol à payer un montant donné par destination afin de permettre une péréquation entre l'ensemble des transporteurs.

La signature du texte de l'accord (les «Principes agréés») par l'ensemble des États membres, le représentant de la Communauté européenne et la Russie devrait avoir lieu d'ici la fin de l'année.

- Autres mandats

Trois autres mandats de négociation avec le Maroc, les Balkans et l'Ukraine ont été octroyés par le Conseil, en vue d'aboutir à des accords globaux et de créer un espace aérien commun élargi avec ces pays.

L'objectif pour la Commission est en effet de parvenir à créer un espace aérien commun d'ici 2010 avec les pays voisins de l'Union, pour partager avec eux les mêmes règles de marché, non seulement économiques mais également celles relatives à la navigation aérienne, la sécurité et la sûreté aérienne.

Un premier accord établissant un Espace Aérien Européen Commun a été signé le 9 juin 2006 lors du Conseil des ministres Transports avec 8 pays des Balkans. Cet accord global a constitué la première étape de l'extension du marché unique du transport aérien vers l'Europe du Sud-Est. La seconde étape de cette extension s'est faite en direction du sud de l'Europe grâce à l'accord avec le Maroc qui a été signé le 12 décembre 2006. La Commission négocie désormais avec l'Ukraine sur la base du mandat qui lui a été donné par le Conseil le 12 décembre 2006.

Depuis la délivrance en 2003 d'un mandat horizontal à la Commission européenne pour négocier avec les pays tiers certaines clauses des accords bilatéraux afin de les mettre en conformité avec les arrêts de la Cour de 2002, 20 accords horizontaux ont été signés avec un pays tiers, 6 autres accords ont déjà été paraphés et seront prochainement signés.

Pays tiers avec lequel un accord horizontal a été négocié	Accord paraphé / signé
Albanie	Signé le 5 mai 2006
Australie	Paraphé le 7 avril 2005
Azerbaïdjan	Paraphé le 14 novembre 2004
Bosnie-Herzégovine	Signé le 5 mai 2006
Bulgarie	Signé le 5 mai 2006
Chili	Signé le 6 octobre 2005
Croatie	Signé le 5 mai 2006
Émirats Arabes Unis	Paraphé le 24 janvier 2007
Georgie	Signé le 3 mai 2006
Jordanie	Paraphé en mars 2007
Kyrgystan	Signé le 1 ^{er} juin 2007
Liban	Signé le 7 juillet 2006
Macédoine (ex-RFY)	signé le 9 juin 2006
Malaisie	Signé le 22 mars 2007
Maldives	Signé le 21 septembre 2006
Maroc	Signé le 12 décembre 2006
Moldavie	Signé le 11 avril 2006
Nouvelle Zélande	Signé le 21 juin 2006
Paraguay	Signé le 22 février 2007
Panama	Paraphé le 7 février 2007
Roumanie	Signé le 5 mai 2006
Serbie-Monténégro	Signé le 5 mai 2006
Singapour	Signé le 9 juin 2006
Ukraine	Signé le 1 ^{er} décembre 2005
Uruguay	Signé le 3 novembre 2006
Vietnam	Paraphé le 7 mars 2006

• Réalisation du «Ciel Unique»

- Règlement créant une entreprise commune **SESAR**

Le projet SESAR, «single european sky ATM road-map» initié par la Commission européenne sur une proposition de l'industrie, constitue le volet technologique du Ciel Unique européen. L'objectif de ce projet est de développer un système européen de nouvelle génération intégrant des technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic aérien à l'échéance de 2020. Ce projet comprend 3 phases : une phase de définition, une phase de développement, et une phase de mise en œuvre.

Pour permettre l'exécution de la phase de développement, mais également coordonner et concentrer les efforts de recherche et développement dans la Communauté, la Commission a proposé un projet de règlement du Conseil portant création d'une entreprise commune SESAR.

Le lancement formel de l'entreprise commune a été autorisé par une résolution du Conseil des ministres Transports du 8 juin 2007, après que la Commission ait apporté des garanties sur le financement et présenté en mars 2007 une communication sur l'état d'avancement de la phase de définition, conforme aux prévisions, et sur les activités préparatoires à la mise en œuvre de

l'entreprise commune SESAR. Le Conseil d'administration de l'entreprise commune a depuis tenu sa première réunion officielle le 15 juin 2007 à Bruxelles. Cette entreprise est créée pour une durée de 8 ans.

• Sécurité

- Règlement sur l'harmonisation des exigences techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ("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. Pendant plusieurs années, ce projet de règlement n'avait pas pu aboutir en raison de désaccords sur les limitations de temps de vol des navigants et les dispositions relatives à la compétence des personnels navigants commerciaux, aucun de ces deux points n'ayant fait l'objet précédemment d'exigences communes des autorités conjointes de l'aviation (JAA). Les travaux ont fini par aboutir en 2006 à un règlement qui tient compte d'amendements de compromis en 2ème lecture du Parlement européen, garantissant notamment que l'adoption du règlement n'entraînera pas une diminution de la sécurité dans les Etats membres ayant une législation plus exigeante. Publié le 27 décembre 2006 sous le n°1899/2006(CE), ce texte entrera en vigueur le 16 juillet 2008.

• Textes européens en cours d'examen

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

Ce projet de règlement présenté par la Commission le 22 septembre 2005 reprend l'essentiel du règlement précédent et en conserve les grands principes, en renvoyant les mesures de mise en œuvre à la procédure de comitologie.

Le Conseil a adopté sa position commune le 11 décembre 2006, confirmant son principal point de différends avec le Parlement sur le financement des mesures de sûreté. Le Parlement européen veut en effet introduire une disposition mettant à la charge des Etats membres le financement des mesures de sûreté plus strictes souhaitées par les États.

Une procédure de conciliation va être engagée d'ici la fin de l'année pour tenter de trouver une voie de compromis sur le texte.

- Amendement du règlement «AESA» 1592/2002

Le projet de règlement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil depuis le début de l'année 2006 vise à étendre les compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) opérations aériennes, aux licences de pilotes et à la surveillance des exploitants d'aéronefs de pays tiers.

Le Conseil a adopté un accord politique le 8 juin 2007 qui améliore la proposition initiale de la Commission en clarifiant la répartition des compétences entre les États et l'Agence en ce qui concerne la certification et les dispositions relatives aux aéronefs et transporteurs aériens de pays tiers ont été éclaircies.

Un accord pourrait être trouvé entre le Parlement et le Conseil pour une adoption du règlement avant la fin de l'année 2007

- *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 européenne a présenté un projet de directive le 20 décembre 2006 pour intégrer l'aviation dans le système européen d'échange de droits d'émission (ETS). Cet outil, appuyé par l'OACI, se veut répondre à l'enjeu de l'accroissement attendu des émissions de l'aviation en raison de la croissance prévue du trafic aérien international.

Dans le système proposé, le total des quotas est plafonné à son niveau moyen des émissions de CO2 des années 2004-2006. Les exploitants aériens se voient allouer des quotas d'émission selon une méthode harmonisée basée sur leur activité, et une partie des allocations initiales est distribuée aux enchères. Chaque année, les exploitants doivent restituer des quotas correspondant à leurs émissions réelles, sachant qu'ils peuvent acquérir ou vendre des quotas sur le marché ; le marché est toutefois semi-ouvert dans la mesure où ils peuvent acheter des permis aux exploitants des autres secteurs industriels, sans que ces derniers ne puissent utiliser des permis «aviation» pour s'acquitter de leurs obligations annuelles.

Pour prendre en compte l'opposition des pays tiers, notamment des États-Unis, le dispositif serait mis en œuvre en deux phases : la première en 2011, limitée aux vols intracommunautaires, la seconde en 2012 à l'ensemble des vols à l'arrivée et au départ de la communauté, avec toutefois un principe de mise en compatibilité du système avec tout autre système régional qui pourrait être instauré. Cette mise en œuvre en deux phases ne reçoit cependant l'appui que d'une très petite minorité de pays comme la France, la majorité des autres États membres souhaitant une mise en œuvre en une seule phase, plus tardive.

D'autres questions concernent le traitement qui sera réservé aux régions ultra-périphériques de l'Union européenne ou le pourcentage des quotas qui sera mis aux enchères. La voie d'un accord entre le Conseil et le Parlement européen risque donc de s'avérer longue et complexe, difficultés auxquelles l'Union européenne doit également s'attendre lors de la défense de son projet à l'OACI.

- *Proposition de règlement du Conseil et du Parlement européen établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté*

La Commission européenne a adopté le 19 juillet une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté. Cette proposition procède à la refonte en un seul texte de trois règlements existants relatifs aux licences d'exploitation, aux droits en matière de fourniture de services aériens dans l'UE et à la

tarification des transports aériens, qui constituent le " troisième paquet aérien ", adopté en 1992.

Cette proposition a pour objectif :

- de simplifier la réglementation en consolidant les trois règlements existants ;
- d'édicter des critères plus stricts et plus précis pour la délivrance des licences d'exploitation et la location d'aéronefs ;
- de clarifier les règles applicables aux obligations de service public et à la répartition du trafic entre aéroports desservant la même ville ou conurbation ;
- de renforcer le marché intérieur en supprimant les derniers effets des anciens accords bilatéraux entre États membres et en donnant à la Commission la compétence pour négocier les droits de trafic intra-communautaires avec les pays tiers ;
- d'améliorer la protection des droits des consommateurs en favorisant la transparence des prix et la non discrimination.

L'orientation générale adoptée par le Conseil du 8 juin 2007 a repris l'essentiel de ces principes, mais certains points ont fait l'objet de difficiles négociations. La France souhaitait l'introduction d'une clause prévoyant que le droit du pays dans lequel un transporteur établit une base d'exploitation s'applique. Elle a également combattu les dispositions en matière de partage de codes avec les compagnies de pays tiers.

À la suite de la première lecture du Parlement européen le 11 juillet 2007, la Présidence portugaise du Conseil devrait tenter de parvenir à un accord en trilogue sur le projet de règlement.

- *Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires*

La proposition de directive sur les redevances aéroportuaires propose d'autoriser les aéroports à différencier les tarifs des redevances d'usage des aéroports en fonction des caractéristiques de celles-ci et de la qualité de service, à condition que cela soit fait dans le respect du principe de non-discrimination. Ce projet obligerait également les aéroports à consulter les compagnies sur les évolutions tarifaires, et les usagers avant d'engager un nouveau projet d'investissement. Les compagnies devront en contrepartie fournir régulièrement aux aéroports des informations sur l'évolution prévue de leur activité. Le projet de directive prévoit enfin la mise en place d'une " autorité de régulation indépendante " dans chaque État membre, arbitre en cas de différends entre aéroports et compagnies.

Cette directive est en cours d'examen par le Conseil et le Parlement européen.

I.2 Environnement économique

1.2.1 Environnement économique international

En 2006, la croissance économique mondiale (+4,9%) a été plus forte qu'en 2005 (+4,3%), ce qui confirme ainsi la tendance amorcée en 2004. Dans la zone euro, cette croissance a été plus modérée (+ 2,6%), mais supérieure au niveau de 2005. Cette conjoncture n'a cependant pas empêché d'atteindre, au niveau mondial, un nouveau record du nombre de touristes internationaux.

- La croissance mondiale est restée soutenue en 2006

Au niveau mondial, la croissance est demeurée à un niveau élevé en 2006 (+4,9 % après +4,3 % en 2005) malgré plusieurs évolutions défavorables. Au premier semestre, malgré une hausse du prix du pétrole jusqu'à 73,67 dollars le baril en juillet, l'économie mondiale a bénéficié de la croissance des échanges internationaux. Cependant, le second semestre a marqué le pas avec les effets du durcissement des conditions de crédit un peu partout dans le monde, alors que le prix du baril de pétrole baissait.

En 2006, le PIB américain a augmenté de +3,3% soutenu par les dépenses des ménages mais a été contrecarré par la contraction brutale du marché immobilier. La zone Asie a été encore la plus dynamique mais les investissements productifs ralentissent. Le fléchissement de l'investissement est net au Japon où la croissance de 2,2% résulte d'une demande interne encore élevée. Malgré une activité industrielle volontairement freinée, le PIB chinois a augmenté d'environ 10 %.

- La croissance de la zone euro atteint 2,6% en 2006

La zone euro a été beaucoup plus dynamique en 2006 qu'en 2005. La croissance européenne, malmenée par l'appréciation de l'euro face au dollar (+11,6% entre fin décembre 2005 et fin décembre 2006) et la hausse des prix de l'énergie au premier semestre a subi, elle aussi, le durcissement des politiques monétaires. Toutefois, sur l'ensemble de l'année, le commerce extérieur est resté porteur de croissance. La demande intérieure a fait preuve d'un certain dynamisme avec, en particulier, l'investissement (figure A1.4).

En Allemagne, le PIB a cru de 2,7% : il a bénéficié de la compétitivité de son appareil productif sur les marchés internationaux et d'une hausse de l'investissement. Cependant, les restrictions budgétaires et monétaires allemandes ont pesé sur tous ses partenaires européens. La croissance espagnole a été plus élevée (+ 3,9%). Pénalisée par un différentiel d'inflation avec la zone euro, elle est quand même soutenue par la demande intérieure et les exportations. Le PIB du Royaume-Uni, en croissance de 2,8%, a été tiré par la consommation des ménages portée par des emplois et des salaires en hausse. Après une année de stagnation, la croissance italienne (+1,9%) est restée à la traîne, entravée par un manque de compétitivité structurelle. En revanche, les nouveaux Etats membres ont des taux de croissance très élevés pour la majorité d'entre eux : Lettonie (+11%), Estonie (10,9%) Lituanie (+7,5%)

Slovaquie (+6,7%) et République tchèque (+6,0%).

Pour 2007, l'OCDE prévoyait une croissance de 2,9% pour les pays membres, dont +2,1% pour la zone euro, et pour le monde entier le FMI prévoit une croissance de 4,9%, dont +10% pour la Chine et +7,3% pour l'Inde.

Le taux de croissance des États-Unis devrait être de 3,1% en 2007. Les experts se montrent très circonspects pour les perspectives de la fin 2007 et de 2008, après avoir observé un ralentissement de la croissance, et la crise des prêts hypothécaires aux États-Unis.

S'agissant de la France, la croissance ne devrait pas dépasser 1,9% en 2007, et les perspectives 2008 sont revues à la baisse par les principaux organismes internationaux depuis le mois de septembre. Il semble que la croissance en France ne dépassera pas 1,8%.

- Le prix du pétrole et les " surcharges carburant "

Au premier semestre 2006, le prix moyen était de 65,06 dollars le baril, il a atteint un maximum à 78,3 dollars en août 2006, avant de baisser autour de 62 dollars en décembre.

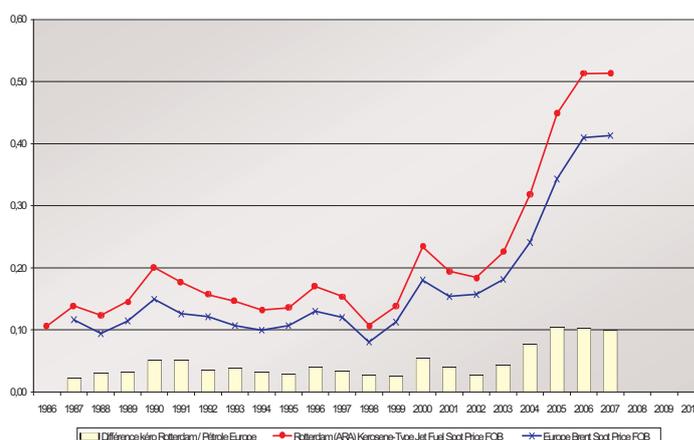
Au premier semestre 2007, le pétrole est progressivement remonté jusqu'à un niveau de 73 dollars au début du mois d'août, avant de dépasser les 90 dollars en novembre. Pour la zone euro, cela est compensé en partie par la baisse du dollar face à la monnaie unique : en novembre 2007, un euro valait environ 1,46 dollar.

Pour faire face à ces hausses, la plupart des grandes compagnies européennes et asiatiques ont pratiqué une politique de couverture d'achat de carburants et imposé des surcharges carburant.

Selon IATA, le prix du carburant représentait en 2005, 22% des coûts d'exploitation des compagnies, membres de cette organisation. Suite aux pics atteints en juillet et août 2006, IATA a estimé, en septembre, ce taux à 26%.

Le prix du litre kérosène en Europe a été de 0,52 US dollar au premier semestre 2007. Compte tenu de la dépréciation du dollar par rapport à l'euro, les grands transporteurs de la zone euro ont bénéficié d'un léger avantage dans ce domaine.

Prix du pétrole et du kérosène en Europe (en \$/litre)



I.2.2 Économie française

En 2006, malgré le redémarrage de la croissance en milieu d'année, le PIB en volume n'a progressé que de +2,0%, après 2,2% en 2004. et 1,2% en 2005. La croissance française est en dessous de la moyenne de la zone euro, et le solde des échanges extérieurs demeure très négatif.

- La croissance française un peu en dessous de la zone euro

Dans ce contexte international, la croissance française a été de 2,0% en 2006, légèrement inférieure à celle de la zone euro.

Une facture pétrolière élevée et des niveaux de l'euro encore hauts ont creusé un déficit extérieur de 29,7 milliards d'euros. En valeur, les exportations ont augmenté, en 2006, de 7,5%, une augmentation inférieure aux importations qui s'accroissent de 10,1%. Le solde extérieur contribue donc négativement à la croissance du PIB (-0,4 point). Malgré un niveau élevé, le commerce extérieur pâtit d'un manque de compétitivité structurel de l'industrie française.

Ainsi, l'augmentation du PIB a reposé, encore en 2006, sur la demande intérieure. La demande de consommation des ménages y contribue pour 1,6 point. Elle a progressé de 2,7% en 2006 après 2,2% en 2005. Cette bonne tenue de la consommation est à relier à la croissance des revenus, notamment ceux issus de l'activité.

Ces dépenses sont particulièrement dynamiques en biens manufacturés, en produits agricoles et agroalimentaires. Les dépenses des ménages en énergie, par contre, poursuivent leur baisse ; celles de services s'accroissent. L'investissement des ménages en logement reste dynamique mais décélère (+2,7% en 2006 après +3,9% en 2005).

Pour 2007, les prévisions initiales de croissance pour la France étaient voisines de 2,2%. Le ralentissement constaté au deuxième trimestre a amené l'INSEE à s'interroger sur la possibilité de dépasser 1,8%. En septembre 2007, les principaux organismes de prévision ne tablaient plus que sur 1,8 à 1,9% de croissance pour l'année 2007.

Dans ces conditions, les prévisions pour 2008 parues au premier semestre 2007 sont entachées d'une marge certaine d'incertitude : l'OCDE prévoyait +2,2% et le FMI +2,4%.

A court terme, il semble que la conjoncture économique française se dégrade quelque peu, et les dernières prévisions pour 2007 réalisées en septembre et octobre n'indiquent qu'une croissance de 1,8%.

I.3 Événements 2006-2007 (1er semestre)

1.3.1 Évènements marquants de l'année 2006

Janvier : montée de la grippe aviaire et de l'épidémie du chikungunya à la Réunion.

1 janvier : mise en place de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

5 janvier : promulgation de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports qui crée l'"Établissement public de sécurité ferroviaire".

20 janvier : remontée des prix du pétrole.

23 janvier : promulgation de la loi relative à la lutte contre le terrorisme.

25 janvier : ouverture des élections législatives palestiniennes de 2006 pour élire les 132 députés du Conseil législatif.

Février : extension de l'épizootie de grippe aviaire à l'Europe

10 février : cérémonie d'ouverture des XXème Jeux Olympiques d'hiver à Turin (Italie).

23 mars : publication par la commission européenne de la 1ère liste noire des compagnies aériennes interdites de vol dans l'UE.

29 mars : ultimatum de l'ONU à l'Iran sur son programme nucléaire.

2 mai : ouverture du procès de la catastrophe aérienne du mont Sainte Odile qui avait fait 87 morts et 9 survivants en janvier 1992.

3 mai : accord "ciel ouvert" transatlantique reporté de plusieurs mois. Poursuite de la remontée des taux d'intérêt aux Etats-Unis.

3 mai : crash en Russie d'un Airbus A320-324 de la compagnie Armavia : 113 victimes.

10 mai : poursuite de la remontée du taux d'intérêt aux Etats-Unis, il est fixé à 5% .

Juin-juillet : coupe du monde de football en Allemagne.

16 juin : entrée en bourse d'Aéroports de Paris.

1er juillet : mise en place d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion.

9 juillet : sortie de piste d'un Airbus A310 de la compagnie Sibir à l'aéroport d'Irkoutsk (Sibérie) : 124 morts.

12 juillet : opérations militaires israélienne au Liban.

10 août : complot terroriste déjoué à Heathrow, le trafic aérien a été interrompu sur Londres et très perturbé sur l'ensemble du Royaume-Uni.

11 août : réactivation du plan rouge Vigipirate en France. Perturbation dans le trafic aérien.

10 août : Air France augmente sa surcharge carburant 7° hausse depuis mai 2004.

12-14 août : retour progressif à la normale dans le trafic aérien avec le Royaume-Uni.

14 août : instauration d'un cessez-le-feu entre Israël et le Liban

20 août : 700 français bloqués en Turquie suite à un malentendu entre le tour opérateur français Elégance et la compagnie turque Atlas jet.

22 août : crash d'un Tupolev Tu-154 de la compagnie russe Pulkovo dans l'est de l'Ukraine, 170 morts.

9-10 septembre : fin du blocus israélien aérien et maritime au Liban, Air France reprend sa ligne Paris-Beyrouth.

19 septembre : l'armée a lancé un coup d'État contre le Premier ministre Thaïlandais

26 septembre : confirmation de l'entrée de la Bulgarie

et de la Roumanie dans l'Union européenne au 1er janvier 2007.

29 septembre : crash d'un Boeing 737 de la compagnie aérienne GOL dans la forêt amazonienne avec 155 personnes à son bord.

6 octobre : accord Union européenne - Etats-Unis sur la transmission des données des passagers européens des vols transatlantiques.

9 octobre : la Corée du Nord annonce avoir effectué un essai nucléaire.

25-octobre : ouverture du terminal bas coûts à Marseille Provence.

29 octobre - 98 personnes, dont le sultan de Sokoto, la plus haute autorité musulmane du Nigeria, périssent dans l'accident d'un Boeing 737 de la compagnie nigériane ADC.

2 novembre : publication d'un arrêté interministériel sur les mesures de sûreté du transport aérien et interdisant à partir du 6 novembre d'emporter certains produits à bord des avions de ligne.

5 novembre : nuit du 4 au 5, plus de 10 millions d'Européens, dont 5 millions de Français, privés d'électricité à la suite d'une défaillance du réseau allemand

27 novembre : plan de restructuration financière de la dette de la société Eurotunnel

11 décembre : suspension des discussions entre l'Union européenne et la Turquie sur les négociations d'adhésion

12 décembre : accord aérien entre l'Union européenne et le Maroc.

23 décembre : le Conseil de sécurité de l'ONU impose des sanctions sur le programme nucléaire iranien.

30 décembre : explosion sur le parking de l'aéroport de Barajas à Madrid : 19 blessés, l'ETA revendique l'attentat.

I.3.2 Évènements marquants de l'année 2007 (1er semestre)

1er janvier : adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.

1er janvier : entrée de la Slovénie dans la zone euro.

28 février : présentation du plan "Power 8" destiné à restructurer l'avionneur européen Airbus.

Avril : fin officielle de l'épidémie de chikungunya à la Réunion.

12 avril : grève des contrôleurs à ADP : vols annulés et retards.

Mars : transfert des aéroports aux collectivités locales dans le cadre de la décentralisation.

5 mars : mise à jour de la liste noire communautaire des compagnies aériennes interdites dans l'Union européenne : dix nouveaux transporteurs interdits.

9 mars : création de la première société aéroportuaire : Aéroports de Lyon.

25 mars : cérémonie marquant le 50ème anniversaire des Traités de Rome.

29 mars : inauguration de la ligne de ferroutage européenne Luxembourg-Perpignan.

30 avril : accord "ciel ouvert" sur l'ouverture du trafic aérien entre l'Union européenne et les Etats-Unis.

6 mai : Nicolas Sarkozy est élu président de la République française.

10 juin : mise en service du premier tronçon du TGV Est mettant Paris Strasbourg à 2h40 au lieu de 4h.

13 juin : reprise des négociations entre l'Union européenne et la Serbie.

17 juin : second tour des élections législatives françaises.

18 - 24 juin : salon aéronautique du Bourget

19 juin : le Premier ministre François Fillon compose un nouveau gouvernement

21-22 juin : accord entre les 27 chefs d'Etat et de gouvernement sur les grandes lignes d'un traité institutionnel simplifié destiné à remplacer le traité constitutionnel.

27 juin : Gordon Brown succède à Tony Blair au poste de Premier ministre en Angleterre

28 juin : des compagnies indonésiennes sont ajoutées à la liste noire communautaire des avions interdits de vols dans l'Union européenne.

1 juillet : ouverture du marché de l'électricité aux particuliers, fin du monopole d'EDF.

II. ACTIVITÉ DU SECTEUR

II.1 Transport aérien

II.1.1 Trafic aérien

a/ Trafic aérien régulier mondial

Le trafic mondial (2,128 milliards de passagers et 3 940 milliards de PKT) a connu en 2006 une bonne progression : 5,2% en passagers et 5,9% en PKT. En tonnes kilomètres, la croissance a été de 6%. La part du trafic international en TKT passe de 50% du trafic total en 1986 à 67,1% en 2006.

Après avoir surmonté le choc des événements du 11 septembre 2001 et des différentes crises qui ont suivi (SRAS, guerre en Irak, grippe aviaire), le transport aérien mondial confirme en 2006 la reprise constatée en 2005, malgré la forte hausse du prix des carburants.

Avec un taux de croissance en 2006 de 6,4% exprimé en passagers-kilomètres-transportés (Source : Organisation de l'Aviation Civile Internationale), le trafic total (régulier et non régulier) a confirmé la robustesse de la croissance enregistrée au cours des années précédentes, respectivement +15,3% en 2004 et +7,9% en 2005, en dépit de la hausse importante du prix du pétrole.

Pour les seuls services réguliers assurés par l'ensemble des compagnies mondiales, le trafic s'élève en 2006 à 2,128 milliards de passagers et à 3 941 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une augmentation de 5,2% en termes de passagers et de 5,9% en termes de PKT (Source : OACI).

Après une année de faible croissance en 2005, le trafic de fret aérien régulier a connu une évolution plus favorable en 2006 : +5,1% en tonnage (40 millions de tonnes) contre +2,5% en 2005 et +5,0% en tonnes-kilomètres-transportées (149,75 milliards de TKT) contre +2,5% en 2005.

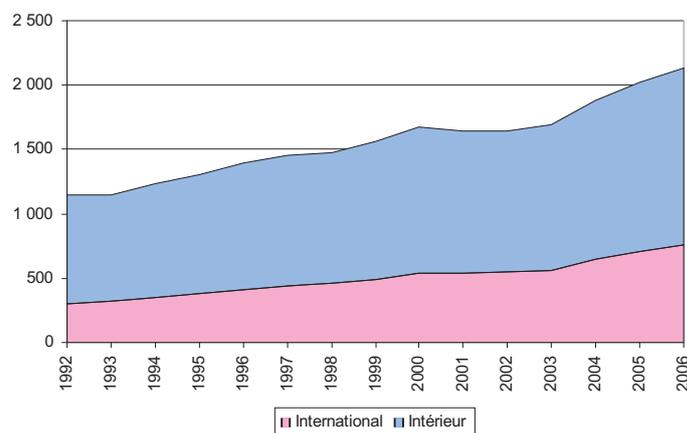
La croissance du trafic aérien régulier de passagers est portée en 2006 par les services internationaux, plus dynamiques : +8,1% en termes de passagers et +7,2% en termes de PKT. La croissance a en effet été plus faible pour les services intérieurs : +3,7% en termes de passagers et +4,0% en termes de PKT.

Au contraire, la croissance du trafic aérien régulier de fret en 2006 est davantage portée par les services intérieurs : +6,1% en tonnage et +5,8% en TKT ; les services internationaux réalisent quant à eux une croissance de +4,4% en tonnage et +4,8% en TKT.

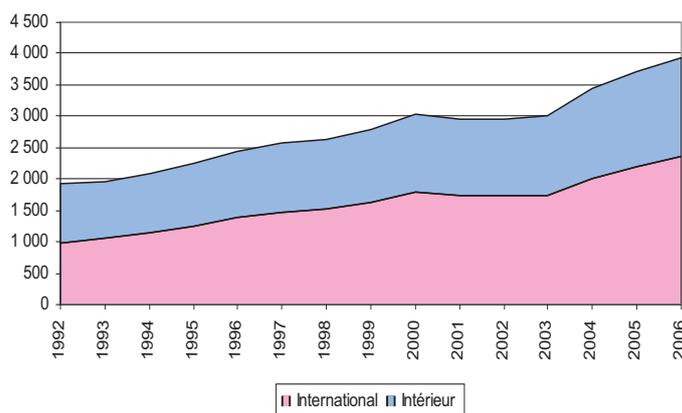
Ces chiffres représentent une augmentation du trafic total régulier exprimé en tonnes-kilomètres-transportées totales d'environ 5,5% par rapport à 2005.

On constate que le trafic passagers de 2006, exprimé en PKT, a dépassé d'environ 27% le niveau atteint en l'an 2000.

Trafic mondial - passagers (millions)



Trafic mondial - PKT (milliards)



Passagers (millions)

année	International	Intérieur	Total
2001	536	1 104	1 640
2002	547	1 092	1 639
2003	561	1 130	1 691
2004	647	1 240	1 887
2005	704	1 318	2 022
2006	761	1 367	2 128
% 2006/2005	8,1%	3,7%	5,2%
t.c.a.m. 06/01	7,3%	4,4%	5,3%

PKT (milliards)

année	International	Intérieur	total
2001	1 727	1 223	2 950
2002	1 736	1 228	2 965
2003	1 739	1 281	3 019
2004	2 015	1 430	3 445
2005	2 197	1 522	3 720
2006	2 356	1 584	3 940
% 2006/2005	7,2%	4,1%	5,9%
t.c.a.m. 06/01	4,9%	4,5%	4,7%

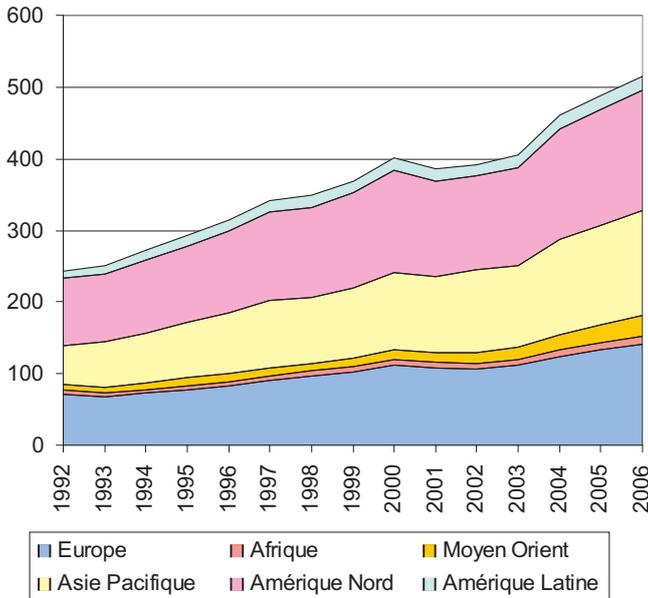
t.c.a.m. : taux de croissance annuel moyen

Le trafic de fret aérien régulier et de poste a connu une évolution similaire: +5 % en tonnage (39,5 millions de tonnes) et +4,7% en tonnes-kilomètres-transportées (155 milliards de TKT).

● Répartition du trafic par zone géographique

L'**Amérique du Nord** demeure toujours la première zone géographique en termes de TKT totales, avec une croissance de +3,4%. La région **Asie-Pacifique**, après avoir été frappée par le tsunami de décembre 2004, connaît une croissance de 6,2% et confirme sa deuxième place devant l'**Europe**, dont la croissance s'est ralentie avec 6,9%. Le **Moyen-Orient**, avec une croissance proche de 12%, a connu le plus fort dynamisme, grâce en particulier à la compagnie Emirates et à l'aéroport de Dubaï.

Total monde - TKT total (milliards)



Trafic total - TKT (milliards)						
année	Europe	Afrique	Moyen Orient	Asie Pacifique	Amérique Nord	Amérique Latine
2001	108	8	13	107	142	17
2002	107	8	15	115	131	16
2003	112	8	17	113	137	17
2004	124	9	22	133	154	18
2005	133	10	25	139	162	19
2006	142	11	28	147	168	19

Sur le long terme, la région Asie-Pacifique enregistre la plus forte progression de part de trafic international mondial, de 21% en 1992 à 26% en 2006 en TKT. Cette progression se fait essentiellement au détriment de l'Amérique du Nord qui passe de 41% du trafic mondial en 1992 à 33% en 2006.

Sur cette même période, la part de trafic de l'Europe recule de un demi point à 27,5%.

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

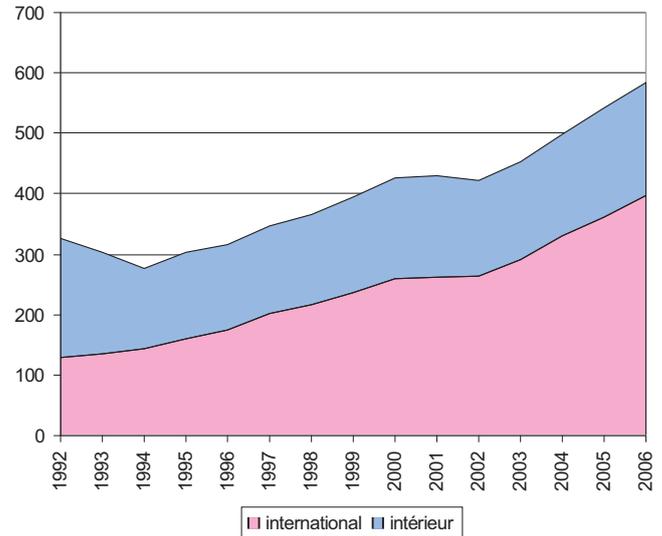
L'ensemble des régions Afrique (2%), Moyen-Orient (5%) et Amérique Latine (4%) progresse de un point par rapport à 1986 avec un peu moins de 11% du trafic total.

● Répartition international/intérieur par région

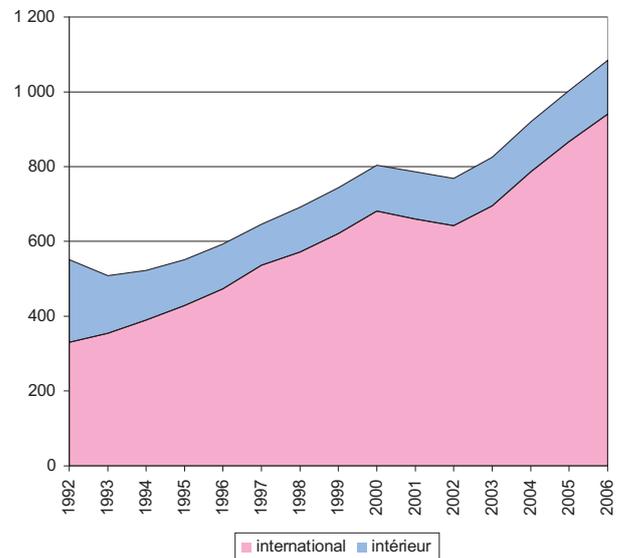
En **Europe**¹, le trafic intérieur (compris comme le trafic intérieur de chaque état) diminue en part relative, mais demeure important en valeur absolue (187 millions de passagers). Le trafic international représente 397 millions de passagers.

En PKT, la différence est naturellement plus forte, puisque la distance moyenne réalisée pour un vol intérieur est inférieure à celle réalisée par un vol international.

Europe - passagers (millions)



Europe - PKT (milliards)

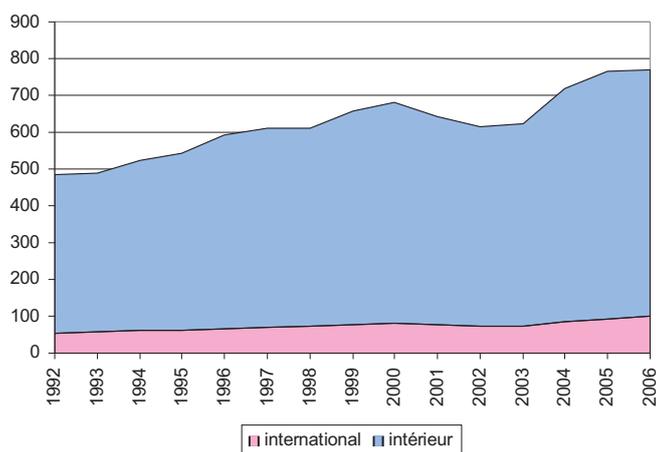


Au contraire, l'Amérique du Nord présente un trafic intérieur (671 millions de passagers) 6,5 fois supérieur au trafic international (99 millions). En PKT, l'écart s'atténue un peu : le trafic intérieur représente 2,3 fois le trafic international.

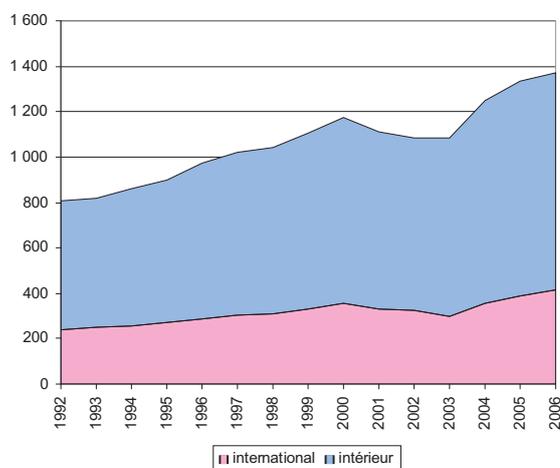
Cette situation s'explique par la taille des États-Unis et du Canada et la faiblesse des modes de transport de substitution pour des déplacements de longue distance à l'intérieur de ces états.

¹ L'Europe au sens de l'OACI comprend la Fédération de Russie

Amérique du nord - passagers (millions)



Amérique du nord - PKT (milliards)



Les États-Unis avec un trafic intérieur de l'ordre de 106 milliards de TKT représentent à eux seuls de l'ordre de 20% du trafic total mondial et 60% du trafic intérieur mondial en 2006.

L'Asie-Pacifique est, comme en 2004 et en 2005, mais à un rythme accéléré, la seule région où le trafic intérieur (+10%) croît plus vite que le trafic international (+6%) en 2006, ce qui est dû à l'essor des lignes intérieures de la Chine et de l'Inde.

• Tendances au premier semestre 2007

Après trois années de progression, les premiers résultats de l'année 2007 témoignent d'une nouvelle croissance du trafic international de passagers au premier semestre (+6,3% selon l'IATA). La progression a été soutenue dans toutes les zones, sauf en Amérique latine (+0,7%). La croissance a été de 4,9% en Europe, 5,2% en Amérique du Nord, 6,0% en Asie-Pacifique et 17,8% au Moyen-Orient. Selon IATA, l'activité fret connaît une forte progression (+11,7%), portée elle

aussi par la forte demande du Moyen-Orient.

Les compagnies européennes membres de l'AEA enregistrent, quant à elles, pour l'ensemble de leurs vols réguliers, une hausse de 3,6% de leur trafic de passagers (+4,7% en PKT) sur le premier semestre de l'année 2007. Le coefficient de remplissage s'établit à 75,8% sur ce semestre, en hausse de 0,5 point par rapport à l'année précédente. Pour ce qui concerne le fret aérien, les compagnies européennes ont enregistré au premier semestre 2007 une augmentation du trafic (en TKT) de 1,9% par rapport au premier semestre de l'année précédente.

Les compagnies américaines membres de l'Air Transport Association (ATA) n'enregistrent qu'une augmentation de 1,8% du trafic de PKT pour les cinq premiers mois de l'année 2007. Le coefficient de remplissage pour l'ensemble de leur réseau a légèrement augmenté de 0,4 point, atteignant 79,4% sur la période.

En France, les résultats du premier semestre 2007 confirment la poursuite de la croissance enregistrée en 2004, 2005 et 2006, avec une hausse moyenne de 5,9%, due à une progression de 7,3% du trafic international.

• Prévisions pour le trafic régulier mondial

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

Les acteurs du transport aérien, tout en restant prudents et conscients de la grande fragilité du secteur, ont une vision positive de l'évolution du marché aérien pour les années à venir.

L'ensemble des experts confirme ainsi des évolutions favorables pour le moyen et long terme, considérant les facteurs fondamentaux du développement du transport aérien (croissance économique, échanges internationaux, besoin de mobilité, etc.), sans occulter pour autant le rôle que peuvent avoir des événements particuliers tels que les conflits, les conditions sanitaires ou les variations du prix du pétrole, sur des périodes plus ou moins courtes.

L'**OACI** prévoit une croissance mondiale du trafic aérien en termes de passagers-kilomètres-transportés de 5,8% en 2007 et 5,6% en 2008.

Pour autant, comme il s'agit de passagers-kilomètres-transportés, la comparaison avec des prévisions en termes de passagers doit être diminuée de 0,8 point en moyenne pour prendre en compte l'évolution moyenne annuelle de la longueur d'étape

Les prévisions établies à la fin de 2006 et au début de 2007 par les divers organismes internationaux de référence illustrent cette position.

L'**IATA** prévoyait en octobre 2007² une forte croissance du trafic mondial en passagers de 5,2% l'an sur la période 2007-2011, avec une hausse comparable avec le trafic vers l'Europe (+5 % en moyenne) et pour l'ensemble du trafic international (+5,1%).

² L'IATA publie un ensemble de prévisions de passagers à moyen terme (2006-2010), à partir d'une méthode Delphi à laquelle contribuent 64 compagnies aériennes (dont Air France), 5 autorités de l'Aviation Civile (dont la DGAC), 5 autres participants (dont Aéroports de Paris et Airbus). Les dernières prévisions publiées par l'IATA datent d'octobre 2007.

Parmi les constructeurs aéronautiques, **Rolls Royce** prévoit une croissance annuelle de trafic mondial de 4,8%, dont +4,1% pour l'Europe. **Boeing** a actualisé des prévisions à long terme lors du salon du Bourget : le constructeur estime à 5,0% l'an la croissance du trafic mesuré en passagers-kilomètres-transportés pour une croissance économique de 3,1% l'an. Le trafic européen devrait progresser de 3,5% l'an. **Airbus** prévoit une croissance du trafic aérien de 4,8% l'an d'ici à 2005. Dans ses prévisions à court terme, Eurocontrol distingue différentes catégories de vols contrôlés : les vols intérieurs à l'ensemble de la zone considérée, les vols internationaux au départ ou à l'arrivée de la zone et les survols de cette zone.

Les prévisions d'**Eurocontrol** sont légèrement supérieures pour la France par rapport aux prévisions pour l'ensemble de la zone (+4,9% et +4,8% en 2007 et 2008).

Globalement, les prévisions en mouvements sur les aéroports français anticipent pour 2007 sur une croissance de 3,4% en 2007 et de 3,7% en 2008. Il convient d'ajouter au moins 1 point de croissance, compte tenu de l'augmentation de l'emport moyen, pour obtenir l'évolution correspondante en termes de passagers.

Il est à noter que ces prévisions s'inscrivent dans un contexte de prix élevé du pétrole. Si au premier semestre 2007, on enregistre une baisse relative (61,55\$ le baril en moyenne, contre 66,05\$ en 2006), le prix est reparti à la hausse au mois de juillet (74,12\$), hausse qui a suscité des réajustements tarifaires de la part des grandes compagnies européennes malgré leur politique de couverture.

Ainsi, les craintes de ralentissement de la demande, liées à la fragilisation de la rentabilité des entreprises et à la hausse des tarifs aériens, semblent se révéler infondées car on ne peut que constater la robustesse de la croissance du trafic, tout en sachant que cette croissance peut s'accompagner de difficultés financières pour certaines compagnies.

Les prévisions de la **DGAC** pour la France indiquent une croissance de l'ordre de 5,5% en 2007, marquée par un trafic intérieur en faible croissance par rapport à 2006 (+1,3%) et une forte progression du trafic international (+7,7% pour le trafic intra-communautaire et +5,5% pour le trafic extra-communautaire).

Pour 2008, la DGAC retient une hypothèse de croissance de l'ordre de 4,8% pour l'ensemble du trafic de passagers de la France (cf les tendances ci-après).

b/ Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25)

Le trafic aérien de l'UE 25 s'établit en 2006 à près de 719 millions de passagers (après correction des doubles comptes). Il progresse de 1,7%, dont une baisse de 0,3% en moyenne pour les dix nouveaux pays membres de l'UE.

• Trafic global

La somme des trafics des 25 pays membres (avec corrections des doubles comptes) est de 718 millions de passagers.

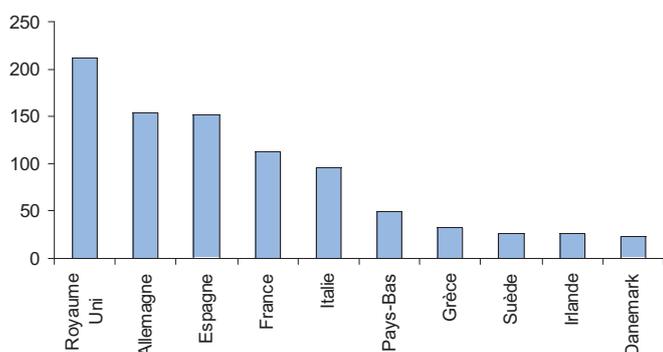
Passagers en milliers

année	2004	2005	2006
total UE15	621 024	673 889	685 824
total 10 UE 25	28 216	32 974	32 848
total UE 25	649 240	706 863	718 673

Le cumul des trafics des pays de l'ex-UE 15, soit 686 millions de passagers en 2006, représente 95,5% du trafic total de l'UE 25.

Cinq pays ont enregistré chacun en 2006 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. Parmi ces cinq pays, la France a enregistré la croissance la plus faible depuis 2001 (+2,9% l'an en moyenne), et l'Espagne la plus forte (+6,2% l'an). La France se situe à la troisième place pour le trafic après le Royaume-Uni et l'Allemagne. L'Espagne est le plus dynamique des pays de l'ouest européen en matière de trafic aérien.

Trafic des 10 premiers pays de l'UE 25 - passagers (millions)



Avec 52,7 millions de passagers en 2006, la part des 10 nouveaux pays entrants n'est que de 5,1% du trafic total de l'UE 25 (avec doubles comptages).

Si ces pays ont enregistré une forte croissance en valeur relative, leur trafic demeure modeste en valeur absolue. La progression est due parfois à un effet de démarrage comme dans les pays baltes, mais aussi au développement des compagnies à bas coûts comme SkyEurope ou Wizz air.

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

L'Espagne, avec 40,3 millions de passagers en 2006, enregistre de loin le trafic le plus élevé, il est en progression de 5,8%. 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. Par ailleurs, la montée en puissance du hub d'Iberia à Madrid-Barajas accroît le trafic d'apport sur cette plate-forme. 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 et le Royaume-Uni arrivent en deuxième et troisième positions presque à égalité avec 26,9 et 26,6 millions de passagers, et l'Italie (26,3 millions de passagers) est quatrième. Le trafic intérieur a crû de 7% en Italie, alors qu'il s'est contracté au Royaume-Uni, et qu'en France il a légèrement augmenté par rapport à 2005, mais nettement bassé par rapport à 2001. La qualité des dessertes ferroviaires françaises, notamment avec la mise en service de la TGV Méditerranée en juin 2001 explique en grande partie cette baisse du trafic intérieur français de 2001 à 2005. 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 comptent pour moins de 1% du trafic intérieur total ; à l'exception de la Pologne, ce sont de petits pays en superficie.

Trafic national UE 25 - passagers (milliers)

année	2002	2003	2004	2005	2006
Espagne	29 022	31 324	34 032	38 180	40 383
Royaume Uni	22 617	24 416	25 741	26 688	26 559
France	27 921	26 712	26 392	26 661	26 998
Italie	22 527	24 477	24 612	24 646	26 370
Allemagne	20 402	21 193	21 385	21 901	22 767
Suède	7 445	6 875	7 030	6 191	6 989
Grèce	nc	5 030	5 536	5 763	6 130
Portugal	2 930	2 853	2 448	2 966	3 010
Finlande	2 766	2 701	2 862	2 819	2 937
Danemark	1 684	1 606	1 609	1 672	1 791
Irlande	659	812	685	641	804
Autriche	530	548	563	575	618
Pays-Bas	204	154	107	82	49
Belgique	1	2	1	1	60
Luxembourg	0	0	0	0	0
total UE15	nc	148 703	153 003	160 790	165 465
Pologne	nc	nc	893	861	938
République Tchèque	148	161	173	195	261
Slovaquie	32	32	36	127	116
Estonie	13	15	17	21	21
Malte	47	44	38	8	8
Lituanie	nc	1	2	3	1
Hongrie	nc	0	0	2	3
Lettonie	nc	0	0	0	2
Chypre	nc	1	1	0	1
Slovénie	nc	nc	0	0	0
total 10 UE 25	nc	nc	1 160	1 218	1 351
total UE 25	nc	nc	154 163	162 008	166 816

Le trafic international place au contraire le Royaume-Uni en première position des pays de l'UE avec 184,6 millions de passagers en 2006 (+4% par rapport à 2005).

L'Allemagne est en deuxième position avec 131 millions de passagers, et l'Espagne en troisième position avec 110,2 millions de passagers (+7,3%). 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. En particulier, la montée en puissance du hub d'Iberia à Madrid explique cet essor de l'international.

La France arrive en quatrième position avec 86,2 millions de passagers (+6,0%). L'Italie est cinquième, avec 69,5 millions de passagers internationaux (+10,6%). On doit remarquer la très bonne sixième place des Pays Bas avec 48,5 millions de passagers internationaux (+4,7%), ce qui confirme le rôle de porte d'entrée majeure d'Amsterdam-Schiphol en Europe.

Ces six premiers pays représentent plus de 74% du trafic international de l'UE 25.

Trafic international UE 25 - passagers (milliers)					
année	2002	2003	2004	2005	2006
Royaume Uni	146 125	153 530	166 565	177 326	184 669
Allemagne	93 981	99 943	114 466	124 076	131 323
Espagne	83 232	88 925	95 759	102 688	110 216
France	68 605	69 584	76 040	81 294	86 185
Italie	42 701	49 436	57 018	62 849	69 544
Pays-Bas	40 625	41 014	44 387	46 351	48 534
Irlande	17 576	19 197	20 166	23 613	26 715
Grèce	nc	23 207	24 007	25 036	26 632
Danemark	18 246	17 969	19 397	20 501	21 175
Autriche	14 414	15 251	17 734	19 110	20 206
Belgique	14 315	15 085	17 467	17 813	19 095
Portugal	14 451	14 886	15 976	17 306	19 017
Suède	14 595	13 567	14 690	14 806	18 865
Finlande	7 530	7 816	8 923	9 529	10 506
Luxembourg	1 505	1 449	1 509	1 538	1 598
Total UE15	nc	630 859	694 104	745 841	794 280
Pologne	nc	nc	5 199	6 219	12 797
République Tchèque	6 432	7 600	9 773	11 071	11 910
Hongrie	4 469	5 010	6 444	8 047	8 243
Chypre	nc	6 077	6 421	6 782	6 713
Malte	2 593	2 604	2 752	2 754	2 692
Lettonie	nc	712	1 056	1 872	2 486
Slovaquie	465	594	1 045	1 456	2 008
Lituanie	nc	721	993	1 431	1 798
Estonie	590	695	974	1 372	1 512
Slovénie	nc	nc	1 046	1 217	1 327
Total 10 UE 25	nc	nc	35 703	42 221	51 486
Total UE 25	nc	nc	729 807	788 062	845 766

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

En divisant par deux le total du trafic intra-communautaire de chaque pays pour corriger l'effet de double comptage, le total des flux des pays de l'Union européenne à 25 est de 718,67 millions de passagers en 2006.

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.

Au 1er janvier 2007 : Bulgarie et Roumanie (non prises en compte dans ce rapport). L'Union européenne compte désormais 27 États membres.

c/ Le trafic aérien français

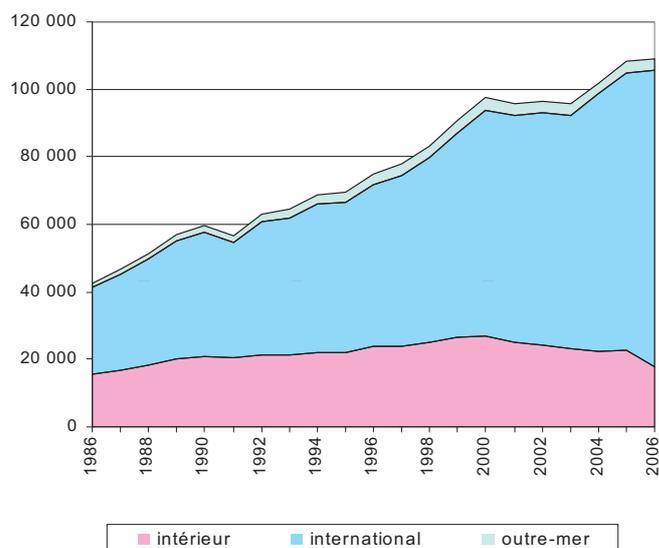
Le trafic aérien français¹, avec 118,4 millions de passagers, progresse de 5,6% en 2006. Cette progression est très inégale selon les faisceaux. Le trafic international de la métropole (87,8 millions de passagers) enregistre la plus forte croissance (+7,1%), alors que le trafic intérieur de la métropole (23,3 millions de passagers) n'a crû que de 2,2% et que le trafic de l'Outre-mer a légèrement augmenté de 1,5%

• Le trafic de la métropole

Avec 114,3 millions de passagers en 2006, **le trafic total de la métropole** enregistre une croissance (de 5,7% par rapport à 2005, légèrement plus faible que l'année passée (+6,1%) mais confirmant la reprise amorcée en 2003.

Passagers (milliers)				
année	Métropole	Intérieur OM	International OM	France
2001	95 596	2 000	1 819	99 415
2002	96 307	1 908	1 744	99 959
2003	95 618	2 045	1 794	99 457
2004	101 909	2 113	1 853	105 875
2005	108 094	2 130	1 885	112 110
2006	114 308	2 206	1 873	118 387
% 2006/2005	5,7%	3,6%	-0,6%	5,6%
t.c.a.m. 2006/2001	3,6%	2,0%	0,6%	3,6%

Evolution du trafic aérien de la métropole

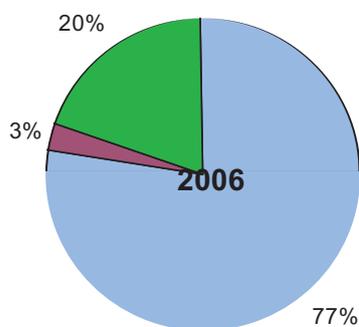
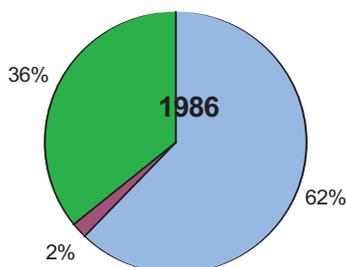


Le trafic international (87,8 millions de passagers) constitue toujours le principal moteur de cette croissance avec un gain de 7,1% par rapport à 2005, alors que le trafic intérieur (23,3 millions de passagers en 2006) n'a crû que de 2,2%, taux qui lui permet de dépasser très légèrement le niveau de 2003, mais reste loin du trafic de 2001. Par rapport à 2001, le trafic intérieur a diminué de 6,7%, alors que le trafic vers l'Outre-mer a augmenté de 10%, et le trafic international a augmenté de 14,3%.

¹ Le trafic aérien de la France est la somme du trafic de la métropole (114,3 millions de passagers), du trafic intérieur à l'Outre-mer (2,2 millions de passagers) et du trafic international de l'Outre-mer (1,9 million de passagers).

Au cours de la période 1986-2006, la part du trafic international passe de 62% à 77% du trafic total au détriment du trafic intérieur qui diminue de 36% à 20% sur cette même période, tandis que les flux entre la métropole et l'Outre-mer passent de 2 à 3%. On assiste à une internationalisation de plus en plus prononcée du trafic aérien français.

Évolution des parts de trafic en métropole



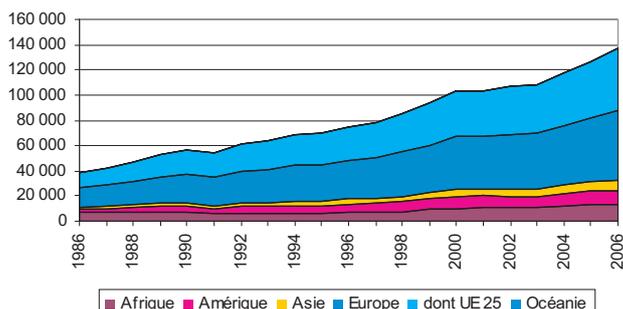
International Intérieur Outre mer

● Le trafic métropole-international

(77% du trafic de la métropole, +7,4% en 2006)

Avec plus de 53,6 millions de passagers en 2006 et une croissance de 8,6% par rapport à 2005, les liaisons avec l'Europe constituent la majeure partie du trafic international de la métropole (63%, dont 55,5% avec l'Union européenne à 25), part qui se renforce, car le trafic avec les autres parties du monde connaît des croissances moins soutenues : Afrique (+4,4%), les Amériques (+2,2%) et l'Asie (+7,8%).

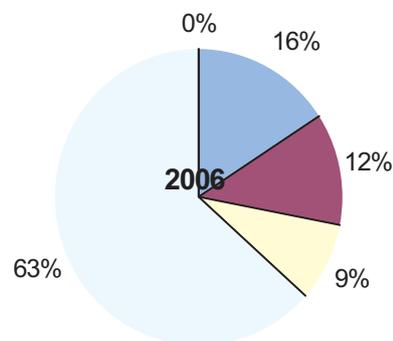
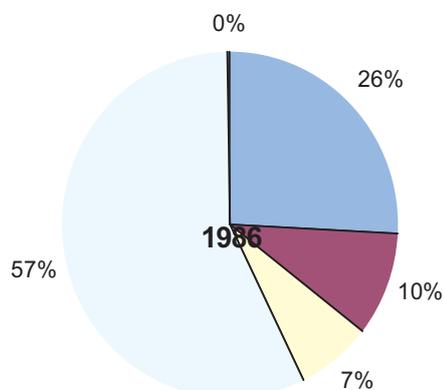
Evolution du trafic international de la métropole



année	Afrique	Amérique	Asie	Europe	dont UE 25	Océanie	Total
2001	10 603	9 436	5 342	41 710	36 682	54	67 144
2002	10 713	9 090	5 819	43 014	37 888	56	68 692
2003	10 776	9 010	5 524	44 072	39 062	11	69 393
2004	12 011	9 743	6 680	47 562	42 014	69	76 065
2005	13 192	10 609	7 249	50 919	44 672	nc	81 969
2006	13 777	10 840	7 816	55 337	48 891	nc	88 770
% 2006/2005	4,4%	2,2%	7,8%	8,6%	9,4%	nc	8,3%
t.c.a.m. 06/01	5,4%	2,8%	7,9%	5,9%	5,9%	nc	5,6%

Sur la période 1986-2006, la part du trafic intra communautaire (défini comme l'Union européenne à 25) passe de 48% à 55,5% dans le trafic international, essentiellement au détriment du trafic avec l'Afrique qui ne représente plus que 15,5% en 2006 (26% en 1986).

Par rapport à 1986, la part des trafics avec l'Amérique et avec l'Asie progresse également en 2006 : respectivement 12,3% (10% en 1986) et 8,9% (7% en 1986) du trafic international.



Afrique Amérique Asie Europe Océanie

● Le trafic métropole-Amérique

(9,4% du trafic de la métropole, + 2,2% en 2006)

Le trafic vers l'Amérique (10,8 millions de passagers) comporte 25 liaisons de plus de 100 000 passagers en 2006, qui représentent 99% du trafic métropole-Amérique. Il est dominé par les liaisons vers les Etats-Unis qui, avec 6 millions de passagers en 2006, représentent 56% du flux total.

Cependant, le trafic avec les Etats-Unis a régressé de 0,6% en 2006 : la question des nouveaux passeports exigés par les autorités américaines a certainement pénalisé le trafic des passagers français.

Par ailleurs, le trafic a également régressé vers la république dominicaine et Cuba (-0,5%)

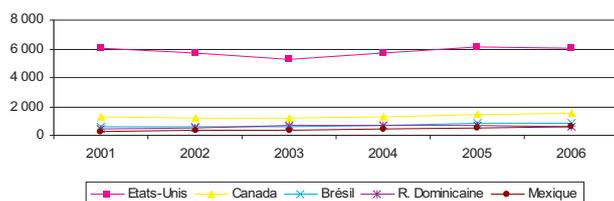
La plupart des autres flux supérieurs à 500 000 passagers ont connu une bonne progression, notamment le Canada (+6,2%), le Brésil (+5%) et le Mexique (+8,4%), confortant la croissance de 2005. On note par ailleurs une poursuite de l'essor du trafic avec le Venezuela (+15% avec 242 000 passagers) et la Colombie (+19,9% avec 173 000 passagers).

passagers (milliers)

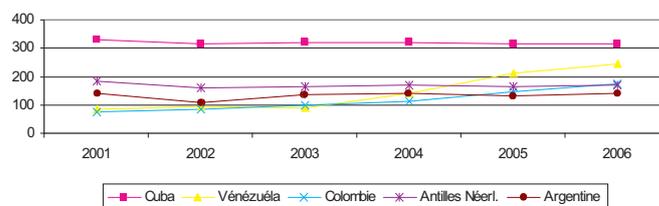
année	Etats-Unis	Canada	Brésil	R. Dominicaine	Mexique
2001	6 027	1 302	567	406	248
2002	5 669	1 219	584	481	303
2003	5 278	1 185	587	681	379
2004	5 712	1 299	678	648	458
2005	6 098	1 476	838	640	511
2006	6 067	1 568	880	636	554
% 2006/2005	-0,5%	6,2%	5,0%	-0,5%	8,4%
t.c.a.m. 06/01	0,1%	3,8%	9,2%	9,4%	17,5%

année	Cuba	Vénézuéla	Colombie	Antilles Néerl.	Argentine
2001	330	86	74	185	140
2002	316	93	87	158	108
2003	321	90	98	164	137
2004	322	139	112	168	142
2005	317	211	144	163	132
2006	315	242	173	171	142
% 2006/2005	-0,5%	15,0%	19,9%	5,0%	7,1%
t.c.a.m. 06/01	-0,9%	23,1%	18,6%	-1,5%	0,2%

Evolution du trafic vers les principales destinations d'Amérique



Evolution du trafic vers les principales destinations d'Amérique



● Le trafic métropole-Asie

(6,9% du trafic de la métropole, +7,8% en 2006)

Après les très fortes augmentations enregistrées entre 2001 et 2004, et un bon taux de 8,5% en 2005, la croissance du trafic vers l'Asie (hors Océanie) demeure d'un niveau soutenu en 2006 (7,8%). Globalement, le trafic a dépassé 7,8 millions de passagers en 2006.

Le Japon (1,3 million de passagers) reste la relation la plus importante de la métropole avec l'Asie en 2006. La Chine (1,02 million de passagers) conforte sa deuxième position avec une progression cependant moindre (+7,1%) en 2006. On note aussi la très forte croissance de Hong Kong.

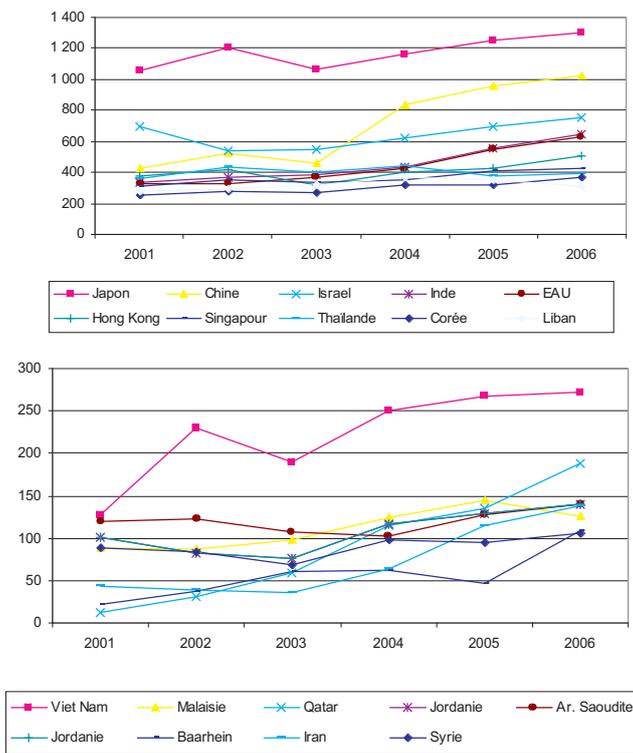
Les plus forts taux de progression sont enregistrés avec les Emirats Arabes Unis (+14,7%) qui bénéficient de la politique de hub de Emirates à Dubaï, et l'Inde (+15,8%) qui a accordé de nouveaux points d'entrée depuis la France. Le taux le plus élevé concerne le Qatar, mais à partir d'un niveau de trafic bien moindre. On peut noter également la bonne tenue des trafics vers Israël et la Jordanie.

passagers (milliers)

année	Japon	Chine	Israël	Inde	EAU	Hong Kong	Singapour	Thaïlande	Corée	Liban
2001	1 058	426	692	334	330	380	311	358	250	276
2002	1 202	523	536	365	324	418	353	434	282	298
2003	1 065	458	548	385	371	320	334	405	270	320
2004	1 165	838	618	437	425	404	349	442	321	369
2005	1 255	958	697	557	550	422	407	380	322	354
2006	1 303	1 026	753	645	631	504	429	393	364	311
% 2006/2005	3,8%	7,1%	8,1%	15,8%	14,7%	19,5%	5,3%	3,5%	13,1%	-12,1%
t.c.a.m. 06/01	4,3%	19,2%	1,7%	14,1%	13,9%	5,8%	6,6%	1,9%	7,9%	2,4%

année	Viet Nam	Malaisie	Qatar	Jordanie	Ar. Saoudite	Jordanie	Baïreïn	Iran	Syrie
2001	128	89	13	101	120	101	21	44	89
2002	231	88	32	82	123	82	37	39	84
2003	190	98	59	76	108	76	60	36	68
2004	250	124	115	117	102	117	62	64	98
2005	267	145	135	129	127	129	47	114	95
2006	271	126	188	140	140	140	109	138	106
% 2006/2005	1,5%	-13,3%	39,9%	8,0%	9,7%	8,0%	132,1%	20,4%	11,8%
t.c.a.m. 06/01	16,2%	7,2%	70,9%	6,7%	3,1%	6,7%	39,0%	25,7%	3,5%

Evolution du trafic vers les principales destinations d'Asie



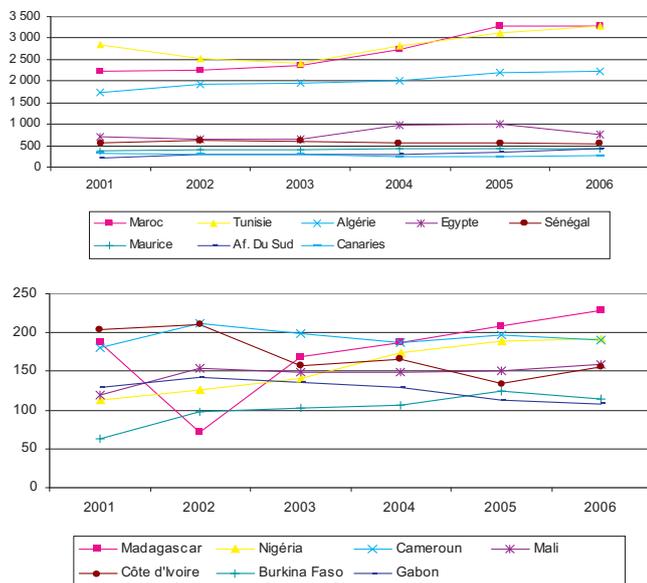
année	Tunisie	Maroc	Algérie	Egypte	Sénégal	Af. du Sud	Maurice	Canaries
2001	2 861	2 212	1 734	700	564	207	379	324
2002	2 525	2 260	1 923	645	617	296	398	304
2003	2 416	2 355	1 942	653	606	309	402	298
2004	2 832	2 735	2 003	972	579	306	423	242
2005	3 123	3 290	2 185	1 014	565	354	444	241
2006	3 289	3 276	2 223	758	555	444	430	280
% 2006/2005	5,1%	-0,5%	1,7%	-25,2%	-1,7%	25,3%	-3,2%	16,2%
t.c.a.m. 06/01	2,8%	8,2%	5,1%	1,6%	-0,3%	16,5%	2,6%	-2,9%

année	Madagascar	Nigéria	Cameroun	Mali	Côte d'Ivoire	Burkina Faso	Gabon
2001	188	112	180	120	204	63	129
2002	71	127	212	154	209	98	143
2003	169	140	199	150	156	103	135
2004	187	173	187	148	166	107	128
2005	209	188	197	150	135	124	113
2006	228	193	190	159	155	114	107
% 2006/2005	9,4%	2,5%	-3,4%	5,7%	15,3%	-7,9%	-5,2%
t.c.a.m. 06/01	4,0%	11,5%	1,1%	5,8%	-5,3%	12,5%	-3,7%

● **Le trafic métropole-Afrique** (12% du trafic de la métropole, +4,4% en 2006)

En 2006, la relation avec l'Afrique (13,8 millions de passagers) reste dominée par les liaisons avec le Maghreb et l'Egypte, même si la croissance y a été faible. Après croissance de 20,3% et un trafic de 3,3 millions de passagers en 2005, le Maroc a marqué le pas en 2006, et a été dépassé de peu par la Tunisie (environ 3,3 millions de passagers). Le trafic avec l'Algérie progresse de 1,7% pour atteindre 2,2 millions de passagers. L'Egypte (-25%) a connu une régression en raison d'un contexte géopolitique tendu, et peut-être en raison des suites de l'accident de Charm El Sheik.

Evolution du trafic vers les principales destinations d'Afrique.



On observe une baisse du trafic vers l'Afrique subsaharienne, notamment vers le Sénégal (-1,7%), le Gabon (-5,2%) et le Cameroun (-3,2%).

Parmi les bonnes progressions, on peut noter les trafics vers l'Afrique du Sud et Madagascar, et un redémarrage du trafic avec la Côte d'Ivoire

● **Le trafic métropole-Océanie**

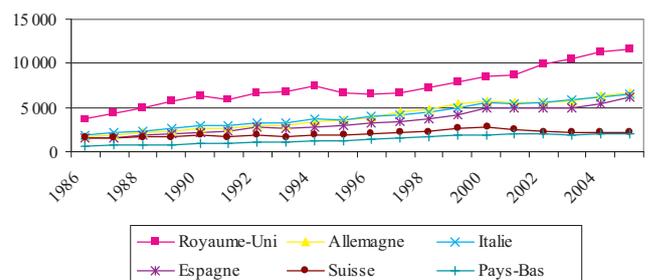
En 2006, comme en 2005, il n'y a pas eu de trafic direct entre la métropole et l'Australie ni la Nouvelle Zélande.

● **Le trafic métropole-Europe**

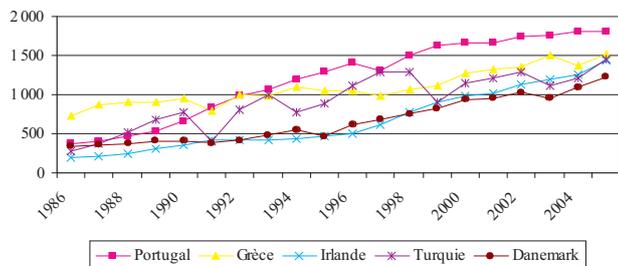
(48,6% du trafic de la métropole, +8,6% en 2006).

Le trafic vers l'Europe comporte en 2006 sept liaisons de plus de 1 million de passagers par an qui représentent 84% du trafic métropole-Europe. Il a progressé de 9,3% (dont +9,4% avec les pays de l'UE) en 2006, et de 33% par rapport à 2001.

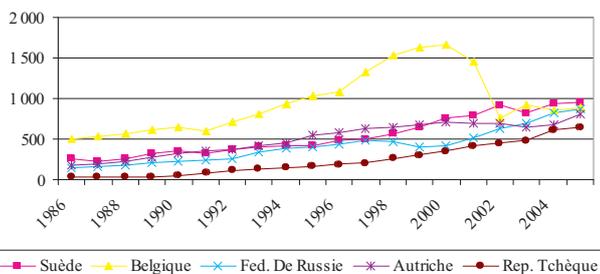
Evolution du trafic métropole-Europe (1)



Evolution du trafic métropole-Europe (2)



Evolution du trafic métropole-Europe (3)

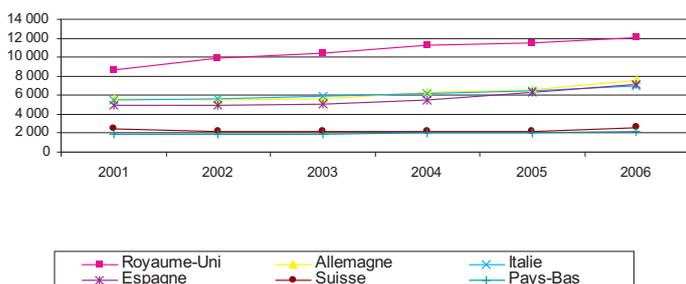


Les liaisons avec le Royaume-Uni (12,1 millions de passagers mais une croissance de 4,8% seulement en 2006) représentent à elles seules 22% du trafic métropole-Europe. Mais le taux de croissance faible semble indiquer que ce marché est parvenu à maturité après le développement des liaisons à bas tarifs entre les régions françaises et ce pays, et l'amélioration du temps de parcours des Eurostar entre Paris et Londres.

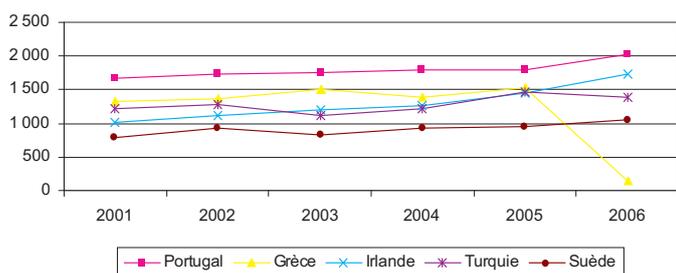
Trois pays arrivent ensuite à quasi égalité entre 7 et 7,6 millions de passagers : l'Allemagne (7,6 millions et +14,5%), l'Espagne (7,1 millions de passagers et +13,7%) l'Italie (7 millions de passagers, +8,7%).

On peut noter les forts taux de croissance de la Suisse, du Portugal, des Pays Bas ou de l'Irlande.

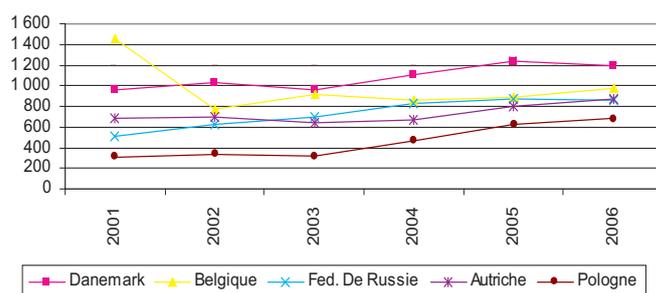
Evolution du trafic métropole-Europe (1)



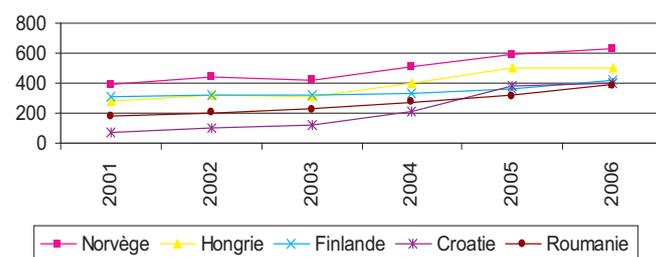
Evolution du trafic métropole-Europe (2)



Evolution du trafic métropole-Europe (3)



Evolution du trafic métropole-Europe (4)



passagers (milliers)

année	passagers (milliers)					
	Royaume-Uni	Allemagne	Espagne	Italie	Suisse	Pays-Bas
2000	8 490	5 645	4 956	5 525	2 858	1 907
2001	8 670	5 570	5 006	5 435	2 477	1 938
2002	9 909	5 536	4 973	5 592	2 246	1 945
2003	10 451	5 657	5 021	5 928	2 169	1 873
2004	11 323	6 290	5 465	6 169	2 135	2 014
2005	11 560	6 637	6 254	6 449	2 184	2 018
2006	12 110	7 599	7 109	7 013	2 299	2 230
% 2006/2005	4,8%	14,5%	13,7%	8,7%	5,2%	10,5%
t.c.a.m. 06/01	6,9%	6,4%	7,3%	5,2%	-5,0%	2,8%
année	Portugal	Irlande	Grèce	Turquie	Danemark	Suède
	2000	1 656	983	1 273	1 148	930
2001	1 663	1 009	1 323	1 212	955	783
2002	1 742	1 122	1 362	1 286	1 034	927
2003	1 759	1 195	1 500	1 116	958	819
2004	1 807	1 257	1 378	1 210	1 104	935
2005	1 799	1 440	1 523	1 458	1 232	945
2006	2 029	1 731	1 496	1 383	1 199	1 048
% 2006/2005	12,8%	20,2%	-1,8%	-5,1%	-2,7%	10,9%
t.c.a.m. 06/01	4,1%	11,4%	+2,5%	2,7%	4,7%	6,0%
année	Belgique	Autriche	Fed. De Russie	Rep. Tchèque	Pologne	
	2001	1 456	687	514	420	311
2002	765	696	631	460	335	
2003	919	643	699	486	325	
2004	862	675	823	606	468	
2005	894	806	867	638	627	
2006	971	871	854	788	687	
% 2006/2005	8,6%	8,1%	-1,5%	23,3%	9,6%	
t.c.a.m. 06/01	-7,8%	4,9%	10,7%	13,4%	18,4%	
année	Norvège	Hongrie	Finlande	Croatie	Roumanie	
	2001	387	283	307	68	175
2002	438	319	323	96	196	
2003	422	311	321	124	234	
2004	507	401	333	206	265	
2005	588	505	365	379	316	
2006	626	501	421	402	388	
% 2006/2005	6,5%	-0,8%	15,5%	6,2%	22,9%	
t.c.a.m. 06/01	10,1%	14,2%	6,6%	42,1%	19,8%	

● Le trafic intérieur

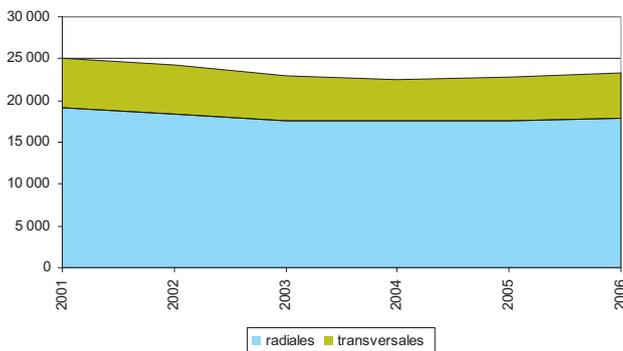
(20,4% du trafic de la métropole, +2,2% en 2006)

En 2006, le trafic intérieur de la métropole (23,3 millions de passagers) a légèrement repris (+2,2%), interrompant ainsi le déclin constaté entre 2000 et 2004, mais il demeure inférieur de 6,8% au niveau de trafic de 2001 (25 millions de passagers).

Trafic Métropole

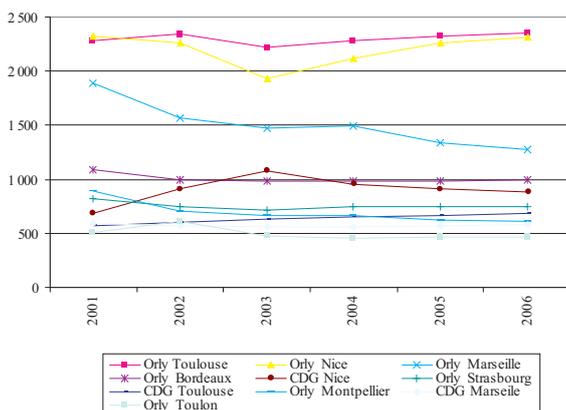
année	passagers (milliers)		
	radiales	transversales	intérieur
2001	19 181	5 806	24 986
2002	18 430	5 821	24 251
2003	17 512	5 519	23 030
2004	17 487	5 014	22 501
2005	17 589	5 217	22 806
2006	17 857	5 460	23 317
% 2006/2005	1,5%	4,7%	2,2%
t.c.a.m. 06/01	-1,4%	-1,2%	-1,4%

La structure du trafic intérieur de la métropole montre toujours une prépondérance du trafic radial (76,3%), légèrement moins nette par rapport à 2004 et 2005. Ce trafic radial est principalement constitué des liaisons avec Orly (à 72,4%).



Le trafic intérieur de la 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 (des radiales) en représentent 48%.

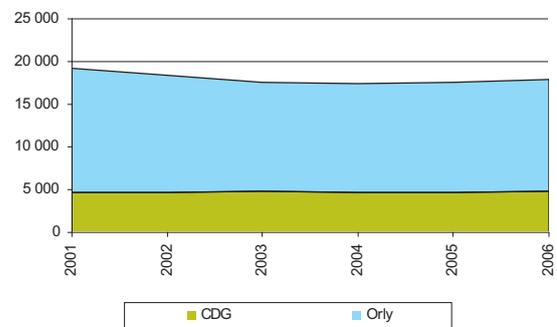
Evolutions du trafic des principales lignes radiales



La perte de trafic intérieur radial entre 2001 et 2006 (-7,3%) est particulièrement significative pour les liaisons avec Orly (-10,5%), alors que le trafic de Paris-CDG progresse légèrement (+4,2%), en raison du développement du trafic d'apport au hub d'Air France-KLM.

Liaisons radiales

année	passagers (milliers)		
	CDG	Orly	radiales
2001	4 705	14 476	19 181
2002	4 697	13 733	18 430
2003	4 811	12 700	17 512
2004	4 712	12 775	17 487
2005	4 724	12 865	17 589
2006	4 915	12 942	17 857
% 2006/2005	4,3%	1,3%	2,1%
t.c.a.m. 06/01	0,9%	-2,2%	-1,4%



En fait, l'amélioration du trafic intérieur en 2006 est due à une poursuite de la reprise du trafic des liaisons transversales (+4,7% après +4% en 2005), alors que les lignes radiales n'ont connu qu'une très faible reprise (+2,1%), spécialement les dessertes avec Orly, très concurrencées par le TGV, tandis que les vols vers Paris-CDG bénéficient de l'impact positif des correspondances sur le hub d'Air France.

Par ailleurs, la réduction de capacité engendrée en 2003-2004 par la disparition des compagnies Air Lib, Aeri et Air Littoral n'a pas été entièrement compensée au départ d'Orly : hormis ses services vers Nice et Toulouse, easyJet préfère en effet développer des liaisons européennes.

Les liaisons avec la Corse et avec des villes non desservies par le TGV demeurent en légère croissance. Le trafic des lignes vers la Corse (radiales et transversales) est en hausse, particulièrement vers les aéroports de Figari et de Calvi. Les 16 liaisons avec la Corse représentent 9% du trafic intérieur métropole.

Parmi les grandes lignes transversales, les dessertes de Nantes et de Bordeaux vers Lyon et Marseille ont connu un succès avec une augmentation de capacité offerte.

année	Ajaccio-Marseille	Bordeaux--Lyon	Lyon-Nantes	Bastia-Marseille	Toulouse-Lyon
2001	261	257	222	264	236
2002	252	243	220	243	227
2003	251	243	227	237	222
2004	253	258	241	251	235
2005	262	258	234	250	235
2006	264	261	251	249	246
% 2006/2005	4,3%	1,0%	4,1%	-0,9%	5,0%
t.c.a.m. 6/01	0,2%	0,3%	2,5%	-1,2%	0,9%

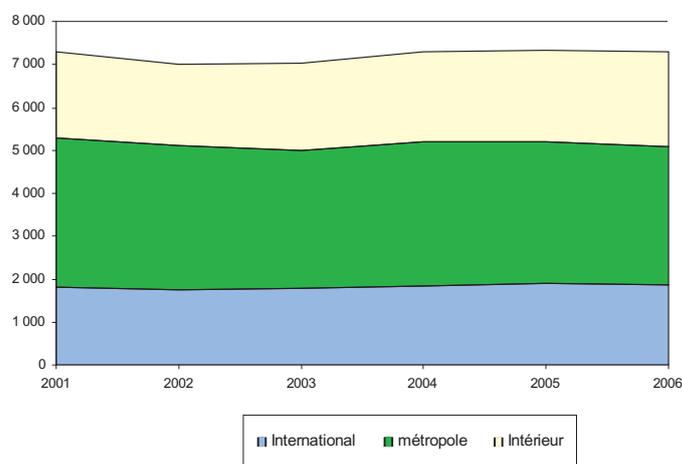
année	Lyon-Nice	Bordeaux-Marseille	Marseille-Nantes	Lyon-Strasbourg	Ajaccio-Nice
2001	206	146	135	131	136
2002	174	137	123	124	123
2003	165	129	125	119	121
2004	159	137	135	124	120
2005	159	138	133	124	126
2006	166	154	145	127	121
% 2006/2005	4,6%	11,7%	7,3%	2,1%	0,9%
t.c.a.m. 06/01	-4,2%	1,1%	1,4%	-0,6%	-2,3%

● Le trafic total de l' Outre-mer

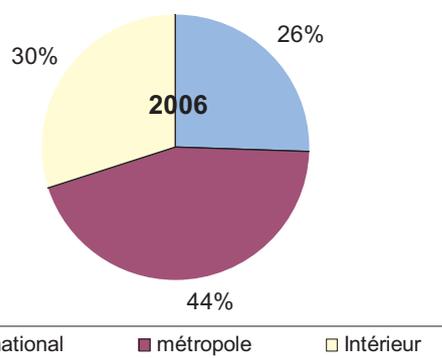
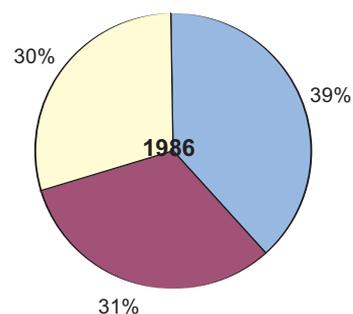
Avec 7,3 millions de passagers, **le trafic total de l'Outre-mer** représente 6,1% du trafic total de la France.

L'année 2006 s'est déroulée comme 2005 et n'a pas confirmé la reprise du trafic de l'Outre-mer : il y a eu au global une régression de -0,6 point.

année	International	Métropole	Intérieur	total OM
2001	1 819	3 471	2 000	7 291
2002	1 744	3 364	1 908	7 016
2003	1 794	3 193	2 045	7 032
2004	1 853	3 342	2 113	7 308
2005	1 885	3 319	2 130	7 335
2006	1 873	3 212	2 206	7 291
% 2006/2005	-0,6%	-3,2%	3,6%	-0,6%
t.c.a.m. 06/01	0,6%	-1,5%	2,0%	0,0%



Les flux vers la métropole (3,2 millions de passagers, soit 44% de l'ensemble) ont connu une forte progression (212% depuis 1986), et leur part relative est passée de 31% en 1986 à 44% en 2006. Cette augmentation est liée essentiellement au flux international dont la part est passée de 39% à 26% entre 1986 et 2006, alors que le flux intérieur est resté quasi constant (autour de 30%). Cette évolution s'explique par la libéralisation des dessertes avec la métropole intervenue depuis 1986. Cela étant, le trafic vers la métropole a baissé en 2006, en grande partie sous l'effet de la crise sanitaire du chikungunya à la Réunion.



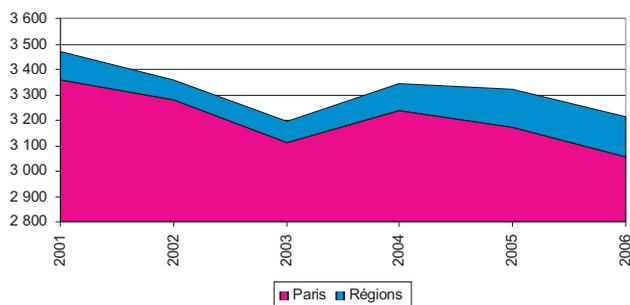
Le point culminant du trafic a été atteint en 2000 : depuis, les flux concernant l'Outre-mer ont globalement diminué de 5%. Le trafic de 2006 est au même niveau que celui de 2001, après le creux constaté en 2002 et 2003.

● Le trafic Outre-mer-métropole

Le trafic Outre-mer-métropole (3,2 millions de passagers en 2006) 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, mais 95% en 2006 ; depuis 2005, on assiste au redémarrage de quelques liaisons au départ des régions françaises (notamment de Marseille vers la Réunion), dont la valeur en niveau de passagers reste toutefois très marginale.

Ce trafic a culminé en 2000. Depuis, il a été affecté par la disparition de compagnies (Air Lib, Air Bourbon), liée à une baisse de l'offre, par des difficultés économiques aux Antilles, qui souffrent de la concurrence des autres pays de la zone Caraïbe pour le tourisme, et par la crise sanitaire à la Réunion en 2006.

Répartition du trafic Métropole - Outre mer



Trafic Outre - mer

année	Passagers (milliers)		
	Paris	Régions	Métropole - OM
2001	3 360	111	3 471
2002	3 280	76	3 364
2003	3 111	85	3 193
2004	3 239	103	3 342
2005	3 170	149	3 319
2006	3 054	158	3 212
% 2006/2005	-3,7%	5,8%	-3,2%
t.c.a.m. 06/01	-1,9%	7,3%	-1,5%

● Le trafic intérieur à l'Outre-mer

Le trafic intérieur Outre-mer (2,2 millions de passagers) est en hausse par rapport à 2005 (+3,5%) et dépasse de 10% le niveau de 2001. L'amélioration des dessertes aux Antilles et en Guyane se fait sentir.

Trafic intérieur à l'Outre-mer

passagers (milliers)	
année	Intérieur OM
2001	2 000
2002	1 908
2003	2 045
2004	2 113
2005	2 130
2006	2 206
% 2006/2005	3,5%
t.c.a.m. 06/01	2,0%

● Le trafic Outre-mer-international

Le trafic Outre-mer-international avec 1,87 million de passagers en 2006, connaît une légère régression de 0,6% en 2006

Trafic international

année	passagers (milliers)					
	Afrique	Amérique	Asie	Europe	Océanie	OM international
2001	562	747	159	43	308	1 819
2002	552	669	180	36	307	1 744
2003	572	696	185	24	316	1 794
2004	600	702	196	22	334	1 853
2005	627	692	208	11	348	1 885
2006	552	724	215	11	371	1 873
% 2006/2005	-12,0%	4,7%	3,5%	-7,8%	6,8%	-0,6%
t.c.a.m. 06/01	-0,4%	-0,6%	6,3%	-24,4%	3,8%	0,6%

Le trafic avec l'Amérique, largement dominant en 1986 (59% de ce trafic), ne représente plus que 38% du trafic international en 2006, malgré la reprise observée. Les flux avec l'Afrique (qui étaient passés de 19% de ce faisceau de trafic en 1986 à 33% en 2005, notamment grâce à la ligne Réunion-Maurice) sont en diminution, en raison d'une baisse des correspondances à la Réunion pour Maurice, liée à une augmentation des fréquences directes entre la métropole et Maurice, et à une baisse du tourisme dans cette région suite à la crise du chikungunya.

Les flux avec l'Asie étaient passés de 3% en 1986 à 11% en 2005 grâce au renforcement de la desserte du Japon depuis la Nouvelle Calédonie et la Polynésie. Depuis l'arrêt des vols d'Air France vers Nouméa, le trafic entre la Nouvelle Calédonie et la métropole se fait via le Japon. En 2006, ces flux ont continué à croître de 3,5%. Il faut noter que le trafic entre la Polynésie française et les Etats-Unis a été affecté par la question des nouveaux passeports exigés par les autorités américaines.

● Les tendances

Début 2007, la croissance du trafic aérien français se poursuit (janvier : +5,7%, février : +6,0%, mars : +12,0%, avril : +5,1%, mai : +2,1% et juin : +5,4%) ; au total, le trafic des six premiers mois dépasse de près de 5,8% le niveau de 2006, progression identique à celle des premiers semestres 2005 et 2006.

L'évolution est cependant très contrastée : le trafic international affiche une hausse de 7,3% imputable majoritairement au pavillon étranger.

Le trafic du pavillon français ne progresse en effet que de 3,0% à l'international tandis que celui du pavillon étranger progresse de 9,9%. Le trafic intérieur métropolitain stagne presque au premier semestre 2007 (+0,9%) : les liaisons transversales enregistrent une croissance de 4,7% alors que les liaisons radiales régressent de 0,3%.

Les prévisions de la **DGAC** pour la France indiquaient une croissance de l'ordre de 5,5% en 2007, marquée par un trafic intérieur en faible croissance par rapport à 2006 (+1,3%) et une forte progression du trafic international (+7,7% pour le trafic intra-communautaire et +5,5% pour le trafic extra-communautaire).

Pour 2008, la DGAC retient une hypothèse de croissance de l'ordre de 4,8% pour l'ensemble du trafic de passagers de la France, avec une hausse importante du trafic international (+6,3% pour le trafic à l'intérieur de l'UE et +6,0% pour le trafic extra-communautaire) et une croissance faible du trafic intérieur (environ +0,5%).

- Au-delà des évolutions liées à l'environnement économique au sens large, les perspectives 2007 et 2008 tiennent compte de plusieurs facteurs :

- la mise en exploitation commerciale du TGV Est dont l'effet sur la liaison Paris - Strasbourg est estimé à une perte de 500 000 passagers en année pleine,

- la réduction de 20 minutes (2h35 à 2h15) du temps de parcours entre Paris et Londres (14 novembre 2007),

- l'application par la France à compter du 30 mars 2007 de l'accord Communauté Européenne - Maroc. Même si le trafic entre les deux pays était déjà largement facilité par les dispositions libérales de l'accord bilatéral franco-marocain, et même s'il a déjà considérablement augmenté ne serait-ce qu'entre 2006 et 2007 (+13%), la possibilité pour les compagnies communautaires d'effectuer maintenant librement des liaisons entre la France et le Maroc, devrait favoriser l'activité de ce marché. A titre d'exemple, à partir du 30 octobre 2007, Ryanair projette d'ouvrir la desserte de 3 destinations (Fez, Oujda et Marrakech) à raison de 3 ou 4 fréquences hebdomadaires selon la destination concernée.

II.1.2 Compagnies aériennes

a/ Les 25 premières compagnies aériennes mondiales

En termes de passagers transportés, trois «Majors» américaines (American, Delta et United) et une low cost américaine (Southwest) figurent parmi les cinq premiers transporteurs mondiaux, mais le groupe Air France-KLM s'est hissé à la quatrième place, derrière Delta et devant United. Southwest - première compagnie à bas-coûts mondiale - est désormais en 2ème position.

La situation financière des compagnies américaines s'est rétablie, souvent au prix de mesures drastiques prises dans le cadre du chapitre 11 de la loi sur les faillites. Les compagnies d'Asie, du Moyen-Orient et européennes enregistrent les plus forts bénéfices. Le groupe Air France-KLM, avec un bénéfice de 1,11 milliard \$, se situe au 1er rang mondial.

● Le trafic de passagers

American avec 98 millions de passagers et une croissance nulle conserve en 2006 sa première place mondiale, tandis que Southwest, avec un croissance de 8,5% et 96 millions de passagers, se rapproche fortement de la première place.

Avec 74 millions de passagers, Delta connaît une baisse de 14,1%, et conserve sa troisième place. Ce recul est le résultat du plan de restructuration entrepris par la compagnie sous le régime du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites.

Avec un trafic de 73 millions de passagers et une croissance de 5,6%, le groupe Air France-KLM reste à la quatrième place devant United. La nouvelle entité USAirways group, issue de la fusion entre US Airways et America West, reste au 6ème rang malgré la baisse de 10,9% du trafic de passagers engendré par la restructuration. Japan Airlines, bien qu'en recul, se retrouve ex aequo avec 57 millions de passagers. Northwest est 8ème avec 55 millions de passagers, et une baisse de 2,7%.

Lufthansa (53 millions) et All Nippon (51 millions) occupent respectivement le 9ème et 10ème rang.

Les compagnies à bas-coûts européennes, Ryanair (41 millions, +22,8%) et easyJet (34 millions, +14,9%), se hissent respectivement au 13ème et 16ème rang mondial pour le nombre de passagers transportés, et gagnent deux places dans le classement. Ryanair affiche même le plus fort taux de croissance des 25 premières compagnies mondiales.

Les résultats de trafic des compagnies chinoises China Southern (49 millions, +11,1%), Air China (+15,5%) et

China Eastern (35 millions, +19,1%), bien que moins remarquables qu'en 2005, témoignent de la vitalité du transport aérien en Chine.

On doit noter également la forte croissance de Qantas (22,6%) et le retour à la croissance de Continental (+14,4%).

On observe des baisses de trafic chez des compagnies en restructuration comme Delta, US Airways Group, SAS Group, la brésilienne TAM et Air Canada.

Compagnie	Passagers (millions)				
	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
American	78	98	98	-0,1%	4,6%
Southwest	64	88	96	8,5%	8,3%
Delta	105	86	74	-14,1%	-6,7%
Air France-KLM(*)	(*)	69	73	5,1%	
United	75	67	69	3,3%	-1,8%
US Airways Group(**)	(**)	64	57	-10,9%	
JAL	59	58	57	-1,8%	-0,7%
Northwest	54	57	55	-2,7%	0,3%
Lufthansa Group	40	51	53	4,2%	6,1%
ANA	49	50	51	2,8%	0,7%
China Southern	19	44	49	11,1%	20,7%
Continental	44	43	49	14,4%	2,1%
Ryanair	10	33	41	21,3%	33,6%
British Airways	40	36	36	1,0%	-2,1%
China Eastern	10	29	35	19,1%	27,5%
easyJet	6	30	34	13,5%	41,2%
Air China	9	28	32	15,5%	28,1%
Iberia	25	27	28	1,0%	2,1%
SAS Group	23	35	25	-28,4%	1,5%
TAM	20	33	25	-23,4%	4,4%
Qantas	13	20	24	22,6%	13,0%
Alitalia	25	24	24	0,8%	-0,7%
Air Canada	23	30	23	-23,3%	0,0%
Air Tran Airways	8	17	20	17,6%	20,1%
SkyWest Airlines	6	17	19	11,8%	25,9%
(*)Air France-KLM dont Air France	39				
dont KLM	16				
(**) Us airways + Americam west					
dont Us airways	56	41	36		
dont American West	20	22	21		

Le classement en PKT est plus favorable aux compagnies européennes, qui ont une part plus importante de vols long-courriers que les compagnies américaines.

PKT (milliards)					
compagnie	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
American	171	223	225	1,1%	5,7%
Air France-KLM	(*)	186	198	6,3%	
United	188	184	189	2,8%	0,1%
Delta	164	167	159	-4,7%	-0,6%
Continental	98	110	127	15,5%	5,2%
Northwest	118	122	117	-4,2%	-0,1%
British Airways	106	112	115	2,3%	1,5%
Lufthansa Group	87	108	110	2,0%	4,9%
Southwest	72	97	109	12,3%	8,8%
US Airways Group(**)	(**)	104	98	-5,4%	
JAL	84	100	96	-4,3%	2,6%
Singapore	69	81	87	7,5%	4,7%
Qantas	68	87	82	-5,7%	3,8%
Emirates	23	59	74	24,8%	26,2%
Air Canada	67	75	73	-3,0%	1,7%
Cathay Pacific	45	65	71	9,0%	9,7%
China Southern	19	62	70	13,0%	29,6%
All Nippon ANA	57	58	60	2,6%	1,1%
Air China	20	52	60	14,5%	25,0%
Thai	44	51	56	10,6%	4,9%
Iberia	41	49	53	7,0%	4,9%
Korean	38	53	52	-1,0%	6,2%
China Eastern		43	50	16,2%	
Malaysia	38	44	41	-7,3%	1,4%
Raynair	7	31	40	27,5%	42,2%

(*) Air France-KLM dont Air France 94
 dont KLM 58
 (**) Us airways + American west
 dont Us airways 74
 dont American West 31

Si American est toujours en tête du classement avec 225 milliards de PKT, le groupe Air France-KLM (198 milliards) se maintient au 2ème rang mondial avec une croissance de 6,6%, British Airways (115 milliards) et Lufthansa (110 milliards) se situent respectivement à la 7ème et 8ème place avec des taux de croissance réduits (+2,8% et 1,7% respectivement).

● Le trafic de fret

Federal Express (15,4 milliards de TKT) arrive en première place mondiale du trafic de fret aérien, et c'est également le premier transporteur de fret express mondial. Le groupe Air France-KLM (11 milliards de TKT) est deuxième, mais est le premier transporteur de fret dit «général». UPS, autre grand expressiste est 3ème, avec 9 milliards de TKT et Lufthansa (8 milliards de TKT), quatrième.

La forte présence des compagnies du sud-est asiatique dans les dix premières compagnies mondiales, Singapore (8,11 milliards de TKT) 5ème place, Cathay Pacific (8,10 milliards de TKT) 6ème, Korean (7,1 milliards) 7ème, China Airlines (6,1 milliards de TKT) 8ème, et Eva Air (5,2 milliards de TKT) 11ème, témoigne de la croissance économique de la région entraînée par la croissance chinoise.

Il faut aussi remarquer la 10ème place de Cargolux. Les transporteurs américains dominent dans le fret express, mais le transport de fret général est dominé par les compagnies européennes et asiatiques. On doit observer cependant avec intérêt l'émergence de la compagnie Emirates, qui constitue sur l'aéroport de Dubaï un hub peut-être encore plus puissant pour le fret que pour le transport de passagers, et se situe désormais au 14ème rang mondial juste après British Airways.

TKT (millions)					
Compagnie	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
Fed Ex	11 045	14 577	15 394	5,6%	6,9%
Air France-KLM	(*)	10 606	11 009	3,8%	
UPS	5 958	8 507	9 154	7,6%	9,0%
Lufthansa Group	7 081	7 829	8 857	13,1%	4,6%
Singapore	5 884	7 555	8 114	7,4%	6,6%
Cathay Pacific	3 887	6 618	8 103	22,4%	15,8%
Korean	5 571	6 146	7 099	15,5%	5,0%
China Airlines	4 030	6 078	6 289	3,5%	9,3%
Atlas	2 292	6 000	5 507	-8,2%	19,2%
Cargolux	3 768	5 291	5 271	-0,4%	6,9%
EVA	3 279	5 285	5 160	-2,4%	9,5%
JAL	4 190	4 929	5 084	3,1%	3,9%
British Airways	4 033	4 928	4 838	-1,8%	3,7%
Emirates	1 496	4 191	4 692	12,0%	25,7%
Martinair	2 395	3 518	3 470	-1,4%	7,7%
Northwest	2 790	3 210	3 313	3,2%	3,5%
American	2 561	2 915	3 288	12,8%	5,1%
Asiana	2 383	2 856	3 258	14,1%	6,5%
Air China	1 548	2 759	3 092	12,1%	14,8%
Malaysia	1 837	2 691	2 990	11,1%	10,2%
Polar	1 388	2 598	2 633	1,3%	13,7%
United	2 802	2 415	2 598	7,6%	-1,5%
Qantas	1 572	2 371	2 579	8,8%	10,4%
China Eastern	950	2 370	2 414	1,9%	20,5%
Nippon Cargo	3 926	2 294	2 293	0,0%	-10,2%

(*) dont Air France 5117
 dont KLM 4464

● Résultats financiers

En 2006, le groupe Singapore Airlines affiche le plus fort bénéfice mondial avec 1,4 milliard de dollars, suivi par Air France-KLM (1,1 milliard), Lufthansa (10 milliard) et FEDEX (1,0 milliard).

Il faut noter également la très bonne performance de la compagnie Emirates, qui s'affiche de plus en plus comme un acteur majeur du transport aérien international.

millions de dollars		
Compagnies	2005	2006
SIA Group	766	1403
Air France-KLM	1112	1092
Lufthansa Group	537	1029
FedEx Express	964	963
Emirates Group	761	942
British Airways	785	859
Ryanair	370	580
Qantas Group	582	526
Southwest	548	499
Iberia	469	477
Cathay Pacific	423	447
Air China	306	422
Aeroflot	212	309
ANA	227	273
Gol	219	266

Les dix-sept compagnies «majors» américaines transportant principalement des passagers ont retrouvé sur l'année 2006 un résultat d'exploitation global positif de 4,7 milliards de dollars représentant environ 4% des recettes d'exploitation. Le résultat de l'année 2005, négatif, s'élevait à -2,3 milliards de dollars et représentait environ de 2% des recettes d'exploitation. Chacune des compagnies «majors» traditionnelles qui avait un résultat d'exploitation négatif en 2005 a retrouvé un résultat d'exploitation positif en 2006, à l'exception de Alaskan Airlines qui a creusé son déficit d'exploitation. Il s'agit des compagnies les plus importantes en termes de trafic de PKT : American Airlines, Northwest Airlines, US Airways, United Airlines, Continental Airlines et Delta Airlines. Parmi les transporteurs qui avaient un résultat d'exploitation positif en 2005, certains connaissent en 2006 une dégradation de leur situation (American Eagle, Skywest Airlines, Express One) d'autres, une amélioration (Atlantic Southeast Airlines et Comair).

Informations financières	2006	2005	2006	2005	Rang (fonction du trafic en PKT en 2006)
	Résultat d'exploitation (millions de \$)	Résultat d'exploitation (millions de \$)	Résultat/Recette d'exploitation	Résultat/Recette d'exploitation	
Compagnie					
American Airlines	815,6	-350,7	3,60%	-1,70%	1
Northwest Airlines	781,7	-895,2	6,20%	-7,30%	5
US Airways	591,8	-213,1	7,30%	-3,00%	7
United Airlines	450,5	-241,3	2,30%	-1,40%	2
Continental Airlines	410,4	-91,8	3,20%	-0,80%	9
American Eagle Airlines	185,9	224,9	9,70%	12,50%	13
Skywest Airlines	167,6	168,8	9,10%	10,80%	12
Atlantic Southeast Airlines	164,6	101,4	13,00%	8,60%	15
Express One	144,5	159	8,60%	10,20%	14
Comair	48,2	25,3	4,00%	1,90%	16
Delta Airlines	31,5	-1197,2	0,20%	-7,40%	3
Alaska Airlines	-103,6	-7,8	-3,80%	-0,30%	10
TOTAL	+ 3 688,7	- 2 587,9	3,60%	-2,80%	

Fin juin 2007, il ne reste plus aucune compagnie sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites. En effet, après la faillite d'Independence Air en janvier 2006, les cinq compagnies demeurant encore sous la protection du chapitre 11 en sont sorties : United Airlines et American Trans Air en février 2006, Delta Airlines en avril 2007, Northwest Airlines en mai 2007 et Mesaba Airlines qui a été rachetée en juin 2007 par Northwest Airlines.

Compagnie	Date d'entrée chapitre 11	Date de sortie chapitre 11
TWA	janv-01	Rachetée en 2001 par American Airlines
Midway Airlines	août-01	Faillite en septembre 2001
Vanguard Airlines	juil-02	Faillite fin 2002
US Airways	août-02	avr-03
United Airlines	déc-02	févr-06
Hawaiian Airlines	mars-03	juil-05
US Airways	sept-04	sept-05
American Trans Air	oct-04	févr-06
Aloha Airlines	déc-04	déc-05
Delta Airlines	sept-05	avr-07
Northwest Airlines	sept-05	mai-07
Mesaba Airlines	oct-05	Rachetée en juin 2007 par Northwest Airlines
Independence Air	nov-05	Faillite en janvier 2006

b/ Les 25 premières compagnies aériennes européennes

Le groupe Air France-KLM occupe la 1ère place des compagnies européennes avec 72,5 millions de passagers transportés en 2006. Lufthansa (53,4 millions de passagers) occupe le 2ème rang. Ryanair avec 40,5 million de passagers se place en 3ème position devant British Airways (36 millions).

En termes de bénéfice, le groupe Air France-KLM (1,09 milliard \$) est en première place en Europe, juste avant Lufthansa (1,029 milliard \$) Viennet ensuite British Airways (+859 millions\$) et le groupe SAS(621 millions\$). La compagnie à bas-coûts Ryanair occupe la 5ème place avec 580 millions \$ de bénéfices.

Alitalia (-825 millions \$), et Austrian (-167 millions \$) sont toujours en difficulté, la situation étant devenue très critique pour le transporteur italien.

● Le trafic de passagers

Avec 72,7 millions de passagers transportés en 2006 et une croissance de 5,1%, le groupe Air France-KLM renforce sa position de première compagnie de transport aérien européenne, devant Lufthansa (53,4 millions de passagers), Ryanair (40,5 millions) et British Airways (36 millions de passagers). On observe ainsi la forte croissance de Ryanair et son apparition au 4ème rang devant British Airways.

Ryanair et easyJet (33,6 millions de passagers) renforcent leurs positions dans les premières places des transporteurs européens. Elles enregistrent par ailleurs les plus fortes croissances de trafic de passagers par rapport à 2004. La très forte croissance de British Midland (74,5%) est en fait dû à une restructuration.

Turkish et Air Berlin, ont des taux de croissance compris entre 10 et 20%.

Swiss (+8,8%) a renoué avec la croissance après la baisse d'activité de 2004-2005 : rachetée par Lufthansa et restructurée, cette compagnie est désormais assainie.

Passagers (millions)

Compagnie	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
Air France-KLM	55,1	69,2	72,7	5,1%	5,7%
Lufthansa Group	39,7	51,3	53,4	4,2%	6,1%
Ryanair	9,5	33,4	40,5	21,3%	33,6%
British Airways	40,0	35,6	36,0	1,0%	-2,1%
SAS	23,2	34,9	34,7	-0,7%	8,3%
easyJet	6,0	29,6	33,6	13,5%	41,2%
Iberia	24,9	27,4	27,7	1,0%	2,1%
Alitalia	24,9	23,9	24,1	0,8%	-0,7%
Turkish	10,3	14,1	16,9	19,6%	10,5%
Air Berlin	5,5	13,5	15,2	12,6%	22,4%
Austrian	3,6	10,1	10,8	6,7%	24,5%
British midland	6,7	6,0	10,5	74,5%	9,4%
Swiss	14,1	9,7	10,5	8,8%	-5,7%
Thomsonfly (ex Britannia)	8,0	9,5	9,6	0,9%	3,8%
Air Europa	6,3	8,4	9,2	9,9%	7,8%
Finnair	7,5	8,5	8,7	2,1%	2,9%
Aer Lingus	6,7	8,0	8,6	6,9%	5,3%
Spanair	8,1	9,4	8,3	-12,1%	0,4%
Condor	8,5	7,3	7,8	7,6%	-1,7%
Hapag-Lloyd	7,1	8,2	7,6	-7,2%	1,4%
Aeroflot	5,8	6,7	7,2	7,4%	4,3%
TAP Portugal	5,4	7,8	6,8	-12,8%	4,8%
LTU	6,5	5,6	5,8	3,6%	-2,3%
First Choice	nc	6,0	5,5	-8,2%	nc
MyTravel	nc	4,9	3,7	-24,3%	nc

TKT (milliards)

Compagnie	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
Air France-KLM	9,6	10,6	11,0	3,7%	2,8%
Lufthansa Group	7,1	7,8	8,1	3,5%	2,7%
Cargolux	3,8	5,3	5,2	-1,7%	6,7%
British Airways	4,0	4,9	4,8	-2,0%	3,7%
Martinair	2,4	3,5	3,0	-14,7%	4,6%
Alitalia	1,5	1,4	1,4	2,6%	-1,8%
Virgin Atlantic	0,9	1,2	1,3	12,4%	7,2%
Swiss	1,8	1,1	1,0	-9,8%	-11,0%
Iberia	0,9	1,0	1,0	2,8%	3,3%
Volga-Dnepr	0,1	0,9	0,9	-1,9%	43,9%

● Résultats financiers

Le groupe Air France-KLM se situe en tête du classement pour le chiffre d'affaires (30,8 milliards de \$) et le bénéfice net (1,1 milliard de \$), suivie de Lufthansa (25,4 milliard de CA et 1,0 milliard de bénéfice), British Airways vient en 3ème (16,7 milliards de CA et 859 millions de bénéfice net). On constate une amélioration des résultats du groupe SAS (691 millions de \$ de bénéfice), alors que Ryanair affiche le 5ème bénéfice de l'ensemble (580 millions de dollars).

PKT (milliards)

Compagnie	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.a.m. 06/01
Air France-KLM	152,3	185,7	197,4	6,3%	5,3%
British Airways	106,3	111,9	114,4	2,3%	1,5%
Lufthansa Group	86,7	108,2	110,3	2,0%	4,9%
Iberia	41,3	49,0	52,4	7,0%	4,9%
Ryanair	6,8	31,2	39,8	27,5%	42,2%
Alitalia	36,5	38,0	38,4	1,1%	1,0%
Virgin Atlantic	30,2	32,1	35,2	9,6%	3,1%
easyJet	5,1	27,4	27,6	0,6%	40,0%
SAS	23,3	35,1	27,5	-21,6%	3,4%
Turkish	15,7	21,3	25,3	18,7%	10,0%
Thomsonfly	19,0	23,0	24,0	4,3%	4,8%
Austrian	8,1	22,9	23,3	1,8%	23,4%
Condor	25,1	21,9	23,1	5,4%	-1,7%
Swiss	33,0	20,5	22,7	10,9%	-7,2%
Aeroflot	18,9	20,8	22,4	7,9%	3,4%
LTU	17,7	18,2	18,8	3,3%	1,2%
Finnair	12,8	16,7	17,9	7,0%	6,9%
TAP Portugal	10,5	14,5	16,6	14,8%	9,7%
First Choice	nc	15,7	16,0	1,7%	nc
Hapag-Lloyd	15,9	18,6	15,9	-14,6%	0,0%
Air Berlin	10,6	nd	15,2	nc	7,4%
Monarch	13,7	13,5	14,7	8,5%	1,4%
Thomas Cook UK	nc	14,4	14,3	-0,4%	nc
MyTravel	nc	13,8	12,2	-11,6%	nc
Corsair	11,8	12,7	10,7	-15,7%	-1,9%

● Le trafic de fret

Le groupe Air France-KLM conserve sa position de leader européen pour le transport de fret avec 11 milliards de TKT en 2006, en progression de 3,7% par rapport à 2005. Il se situe loin devant Lufthansa (8,1 milliards de TKT) et les compagnies spécialisées Cargolux (5,3 milliards de TKT) et Martinair (3,0 milliards de TKT).

Parmi les grandes compagnies mixtes, British Airways se situe au 4ème rang, malgré une légère baisse de trafic. Globalement, la croissance du trafic de fret a été modeste pour les transporteurs européens. Parmi les dix premiers transporteurs, cinq (Cargolux, British Airways, Martinair, Swiss et Volga Dnepr) ont enregistré une baisse d'activité.

Revenu opérationnel (\$ millions)

Compagnie	2005	2006	%2006/2005
Air France-KLM	25 901	30 765	18,8%
Lufthansa Group	21 397	25 447	18,9%
British Airways	14 814	16 662	12,5%
SAS	7 776	8 868	14,0%
Iberia	5 838	7 050	20,8%
Alitalia	5 681	6 232	9,7%
Austrian	3 077	3 435	11,6%
Swiss	2 956	3 404	15,2%
easyJet	2 364	3 073	30,0%
Ryanair	2 044	2 987	46,1%
Turkish	2 340	2 832	21,1%
Aeroflot	2 218	2 765	24,7%
Finnair	2 267	2 567	13,2%
TAP Portugal	1 610	2 129	32,3%
Air Berlin	1 456	2 065	41,8%

Parmi les principaux transporteurs européens, seuls Alitalia (-825 millions de \$), Austrian (-167 millions de \$) et Swiss (-135 millions de \$) sont en déficit net.

On relève également des pertes nettes chez CSA, Cyprus Airways, JAT, Malev, SkyEurope et Vueling.

c/ Les compagnies aériennes françaises

La compagnie Air France, avec 43,8 millions de passagers transportés en 2006, représente 75,3% de l'activité des compagnies françaises. Avec ses filiales régionales et ses franchisées, elle en représente 86%.

- Trafic des compagnies françaises

La croissance du trafic d'Air France et de ses filiales ou franchisées est due uniquement à l'international. Le trafic intérieur et vers l'Outre-mer est en stagnation.

De même Corsair ne doit sa légère progression qu'à l'international, alors que son trafic vers l'Outre-mer a régressé.

Trafic de passagers (milliers)	2001	2005	2006	variation 2006/2005	t.c.m.a 06/01	
Trafic total de passagers	99 558	112 110	118 384	5,6%	3,5%	
Exploitants français	Total	58 085	59 662	61 420	2,9%	1,1%
	International	27 821	31 509	32 868	4,3%	3,4%
	Métropole	24 816	21 596	21 998	1,9%	-2,4%
	Outre mer	5 448	6 556	6 554	0,0%	3,8%
dont Air France	International	20 999	24 110	25 430	5,5%	3,9%
	Métropole	17 380	16 405	16 532	0,8%	-1,0%
	Outre mer	1 910	1 895	1 907	0,6%	0,0%

● Groupe Air France

Au cours de l'exercice 2006/2007, le trafic du groupe Air France-KLM a atteint 199 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT)¹, soit une progression de 5,4% par rapport à l'exercice précédent ; l'offre du groupe en sièges-kilomètres-offerts (SKO) a augmenté de 4,4%. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 81,4%, en hausse de 0,8 point. Sur cet exercice, le groupe a transporté un total de 73,5 millions de passagers², soit une hausse de 5,0%.

Le réseau Amérique enregistre une offre en hausse de 3,6% et un trafic qui progresse de 4,1%. Vers l'Afrique et le Moyen-Orient, l'offre et le trafic augmentent respectivement de 6,0% et 6,8%. Les résultats vers le réseau Caraïbes/Océan Indien, encore marqué par la crise sanitaire de chikungunya qui a touché l'Océan Indien au début de l'année 2006, enregistrent une baisse de l'offre de 2,7% et de 2,1% pour le trafic. S'agissant du réseau Asie, l'offre augmente de 7,9% pour un trafic en hausse de 9,9%.

Par ailleurs, sur le réseau Europe comprenant notamment la France, l'offre du groupe a augmenté de 5,2% et son trafic de 6,3%.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, l'activité cargo du groupe Air France-KLM a enregistré une hausse de 1,4%, à 11,0 milliards de tonnes-kilomètres-transportées (TKT), pour une offre en tonnes-kilomètres-offertes (TKO) en légère hausse de 0,6% ; le coefficient de chargement est également en légère

augmentation de 0,6 point à 66,6%.

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2007/2008 en cours, le trafic de passagers d'Air France-KLM a atteint 51,7 milliards de PKT et augmenté de 4,0% par rapport au premier trimestre de l'exercice 2006/2007. L'offre (SKO) a également augmenté de 4,2% tandis que le coefficient d'occupation s'établit à 81,4%, en légère baisse de 0,2 point. Sur ce premier trimestre, le groupe a transporté un total de 19,3 millions de passagers.

Les réseaux Caraïbes/Océan Indien et Afrique/Moyen-Orient enregistrent une baisse de l'offre de 2,5% chacun. Les autres réseaux ont enregistré une hausse de l'offre qui atteint 8,9% vers les Amériques, 5,7% vers l'Asie et 3,5% en Europe (France comprise).

Le trafic a augmenté de 6,8% vers les Amériques, 5,4% vers l'Asie, 1,4% vers l'Afrique et le Moyen-Orient malgré une baisse de l'offre et de 1,9% en Europe (France comprise). Sur le réseau Caraïbes/Océan Indien, le trafic suit la tendance de l'offre et diminue de 0,9%.

Sur le premier trimestre de l'exercice 2007/2008, l'offre (TKO) est quasi stable (+0,1%) tandis que le trafic augmente de 1,5 % à 2,8 milliards de TKT. Le coefficient de chargement atteint 67,1% (+0,9 point).

Air France a formé un réseau régional basé sur trois compagnies aériennes filiales : Brit Air, Régional CAE et City Jet, afin de développer son offre au départ des villes de province. Ce réseau lui permet d'élargir ses plateformes de correspondance de Paris (Charles-de-Gaulle) et de Lyon (Saint-Exupéry) mais aussi de consolider sa position concurrentielle sur le marché européen.

Le groupe Air France-KLM a également créé une filiale moyen courrier, Transavia France, dont le modèle économique est celui d'une compagnie mi-touristique mi-régulière.

Brit Air

Détenue en totalité par le groupe Air France, Brit Air exploite (saison aéronautique d'été 2007) 52 liaisons régulières sous franchise Air France, dont sept à caractère saisonnier (entre le continent et la Corse), et 25 autres en affrètement, dont 24 pour le compte d'Air France et une pour le compte de Régional CAE. Son réseau est principalement centré sur le "hub" de Lyon (16 liaisons), sur Paris (Orly) (huit liaisons) et sur Rennes (cinq liaisons). Brit Air assure des liaisons régulières intracommunautaires à destination du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Espagne, de la Belgique, du Danemark, de la République Tchèque, de la Pologne et des Pays-Bas.

Brit Air dessert six liaisons sur lesquelles des obligations de service public sont imposées : Paris (Orly) - Lannion, Paris (Orly) - Limoges, Paris (Orly) - Annecy, Paris (Orly) - Rodez, Paris (Orly) - Tarbes et Strasbourg - Copenhague. Ces deux dernières liaisons sont subventionnées.

Actuellement, l'effectif de la compagnie s'élève à 1 191 personnes dont 359 navigants techniques et 292 navigants commerciaux. Sa flotte comprend 44 appareils : 17 CRJ 100 (50 sièges), 14 CRJ 700 (70 sièges) et 13 Fokker 100 (100 sièges).

Au cours de son exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, Brit Air a transporté 4,1 millions de passagers, soit 14,9 % de plus que pendant l'exercice précédent.

¹ Source DGAC

² Source DGAC

Elle a par ailleurs réalisé un total de 124 600 heures de vol. Le chiffre d'affaires de la compagnie a atteint 488 millions d'euros, en hausse de 10,4 % par rapport à l'exercice précédent. Elle a réalisé des résultats d'exploitation et net positifs de, respectivement, 9,4 millions d'euros et 1 million d'euros.

Régional Compagnie Aérienne Européenne

Détenue en totalité par le groupe Air France, son siège social est à Nantes. Actuellement, son effectif s'élève à 1 834 salariés dont 581 navigants techniques et 415 navigants commerciaux. Actuellement, elle exploite une flotte constituée de 61 appareils : cinq Fokker 70 (80 sièges), neuf Fokker 100 (109 sièges), 28 Embraer 145 (50 sièges), neuf Embraer 135 (40 sièges), sept Embraer 120 (30 sièges) et trois Embraer 190 (100 sièges).

A l'été 2007, Régional CAE exploite 76 liaisons régulières en franchise pour le compte d'Air France. Ce réseau est composé de liaisons transversales reliant les métropoles françaises et européennes, principalement en Allemagne, en Belgique, en Croatie, en Espagne, en Italie, aux Pays-Bas, au Portugal, au Royaume-Uni, en Slovénie et en Suisse. La compagnie exploite la plupart de ses liaisons au départ des plateformes de correspondances de Clermont-Ferrand, Lyon et Bordeaux, ainsi qu'au départ de Paris (Paris-CDG). Elle assure également 19 liaisons en affrètement pour le compte d'Air France et exploite également deux liaisons soumises à obligations de service public subventionnées : Lorient - Lyon et Strasbourg - Amsterdam.

Au cours de son exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, Régional CAE a transporté 4,1 millions de passagers (+5,1% par rapport à l'exercice précédent). Elle a réalisé 147 313 heures de vol. Pour cet exercice, le chiffre d'affaires de la compagnie a atteint 567 millions d'euros (+4,4% par rapport à l'exercice 2005/2006). Elle a réalisé des résultats d'exploitation et net positifs de, respectivement, 1,6 million d'euros et 5,1 millions d'euros.

City Jet

Détenue à 100% par Air France, la compagnie irlandaise City Jet exploite treize liaisons (sept au départ d'Orly et six au départ de Londres à destination de l'Europe) en franchise pour le compte d'Air France, au moyen de 23 appareils de type BAE 146-200. Le groupe Air France-KLM n'a transmis aucun élément sur la situation financière de sa filiale City Jet.

Transavia France

Le groupe Air France-KLM a créé une compagnie, Transavia France, dédiée au transport de la clientèle loisir au départ de Paris (Orly) à destination du bassin méditerranéen. Cette compagnie, basée en France et détenue à 60% par Air France et à 40% par Transavia Airlines, filiale de KLM (cf. infra), a débuté ses vols le 12 mai 2007 et exploite actuellement une flotte de quatre appareils de type B737-800, appelée à croître fortement dans les deux prochaines années.

Les filiales régionales de KLM

Les compagnies aériennes régionales court et moyen courrier filiales de KLM sont KLM Cityhopper et Transavia Airlines, toutes deux basées au Pays-Bas.

KLM Cityhopper exploite une large partie du réseau européen de KLM au moyen d'une flotte composée de 55 appareils (20 Fokker 100, 21 Fokker 70 et 14 Fokker

50).

Transavia Airlines réalise quant à elle des vols non réguliers au départ d'Amsterdam et de Rotterdam vers plus de 70 destinations européennes, au moyen de 28 avions de type Boeing B737-700 et 800. Au cours de l'exercice 2006/2007, la compagnie a transporté 5,2 millions de passagers, réalisé un chiffre d'affaires de 584 millions d'euros et un résultat d'exploitation positif de 35 millions d'euros.

● Le transport régional français

On entend par «transporteurs régionaux» dans ce qui suit, les compagnies aériennes françaises établies en métropole exploitant principalement des liaisons régulières court-courriers en Europe (France, Europe communautaire ou extracommunautaire). En sont exclus les compagnies exploitant exclusivement des avions de plus de 100 places, bien que certaines exploitent également des liaisons court ou moyen-courriers.

En termes de parts de marché, le transport aérien régional est très concentré depuis le rachat par le groupe Air France des compagnies Brit Air et Regional CAE. Cette tendance s'est renforcée au cours de ces dernières années avec la disparition successive des compagnies telles que Air Lib, Air Littoral ou plus récemment Air Turquoise et Atlantic Air Lift. Air France détient 12% du capital de la Compagnie Aérienne Corse Méditerranée (CCM) et a également acquis, à travers sa filiale Brit Air, une participation de 19,5% dans la compagnie régionale Airlinair.

Pour leur part, les transporteurs français sans lien capitalistique avec Air France développent principalement leur activité sur des marchés étroits exploités avec de petits modules et, pour certains, dans le cadre de liaisons subventionnées par l'Etat et/ou les collectivités locales (Twinjet, Hexair, Finist'Air).

Les compagnies régionales françaises ont transporté 7,3 millions de passagers en 2006, en progression de 7,3 % par rapport à 2005.

Compagnie aérienne corse méditerranée

Détenue en majorité par la collectivité territoriale de Corse, cette compagnie exploite, dans le cadre de délégations de service public, les liaisons soumises à obligations de service public entre la Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari), d'une part, Marseille, Nice et Paris, d'autre part, les liaisons vers Paris sont exploitées conjointement avec la compagnie Air France dans le cadre d'un partage de codes.

La compagnie exploite également des liaisons entre Lyon, d'une part, Ajaccio, Bastia et Calvi, d'autre part. Par ailleurs, la compagnie exploite les liaisons Toulouse-Nice et Marseille-Rome en franchise sous le code d'Air France. Enfin, durant la période estivale, la CCM exploite, dans le cadre d'un accord de partage de codes avec Air France, des liaisons saisonnières entre certaines villes de province et la Corse.

Au 31 mars 2006, la CCM employait 653 salariés dont 245 personnels navigants. Actuellement, la flotte se compose de onze appareils : sept ATR 72 (68 sièges), deux Airbus A319 (142 sièges) et deux Airbus A320 (150 sièges). Depuis la fin de l'année 2005, la compagnie a entrepris le renouvellement de ses ATR.

Au cours de son exercice 2005/2006, clos le 31 mars

2006, la CCM a transporté 1,6 million de passagers (+3,6 % par rapport à l'exercice précédent) et réalisé 24 753 heures de vol. Pour cet exercice, la compagnie a enregistré un chiffre d'affaires de 110 millions d'euros.

Airlinair

Le capital d'Airlinair est contrôlé par son président directeur général (80,5%) et par Brit Air (19,5%). Cette compagnie emploie actuellement 406 personnes dont 174 personnels navigants techniques et 93 personnels navigants commerciaux. Sa flotte se compose de vingt-trois appareils : 17 ATR42 (46 et 48 sièges) et six ATR72 (68 et 70 sièges).

Pour son propre compte, Airlinair exploite actuellement (saison aéronautique d'été 2007) les liaisons subventionnées entre Paris (Orly), d'une part, Aurillac, Béziers, Brive et Castres, d'autre part, ainsi que la liaison La Rochelle - Poitiers - Lyon.

Airlinair est, en outre, affrétée par Air France sur les liaisons entre Lyon, d'une part, Marseille, Toulouse et Zurich, d'autre part, ainsi que sur Paris - Rennes.

La compagnie assure pour le compte de la compagnie Brit Air, dans le cadre d'un accord d'affrètement, des liaisons régulières entre Paris, d'une part, Lannion, Limoges, Nancy, Rennes et Southampton, d'autre part, entre Lyon, d'une part, Rouen, Limoges, Montpellier et Le Havre, d'autre part, ainsi que sur les liaisons Limoges - Nice et Rennes - Toulouse.

Airlinair est également affrétée par la Compagnie Corse Méditerranée sur les liaisons Toulouse - Nice, Marseille - Rome, ainsi que dans le cadre de dessertes à caractère saisonnier entre Lyon et Nice, d'une part, et la Corse, d'autre part.

Au cours de l'exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, Airlinair a réalisé un chiffre d'affaires de 87 millions d'euros (subventions comprises). Au cours de cette période, elle a réalisé 44 777 heures de vol et transporté 122 669 passagers sur les liaisons subventionnées, soit une baisse de 3,2% par rapport à l'exercice 2005/2006. Par ailleurs, depuis la saison d'hiver 2005/2006, la compagnie Chalais Aviation exploite, sous franchise Airlinair, cinq liaisons : Rennes - Mulhouse, Rennes - Bordeaux, Bordeaux - Brest, Le Havre - Amsterdam et Paris - Eindhoven.

Twin jet

Basée à Aix en Provence et entièrement contrôlée par son président directeur général, Twin Jet emploie actuellement 70 personnes dont 35 personnels navigants et exploite dix appareils (9 Beech 1900 d'une capacité de 19 sièges et un Beech 90 de 8 places).

Actuellement, le réseau de Twin Jet est composé de liaisons transversales reliant des villes de l'est et du sud de la France (Metz et Mulhouse, d'une part, Marseille et Toulouse, d'autre part), des liaisons Paris - Jersey, Cherbourg - Jersey et Paris - Cherbourg ; cette dernière, faisant l'objet d'obligations de service public, est subventionnée.

La compagnie exploite également des vols à la demande qui ont représenté, en 2006, 20% de son activité en termes d'heures de vol réalisées. Elle réalise plus particulièrement des transports d'équipes sportives et des vols de rapatriement sanitaire.

Pour l'exercice 2006, clos le 31 décembre 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 19,5 millions d'euros et transporté plus de 58 000 passagers (+5,1% par rapport à l'exercice précédent).

d/ Les alliances dans le monde

La trois grandes alliances : Star Alliance, SkyTeam, Oneworld se sont partagées, en 2006, 65% du trafic régulier mondial en PKT.

Ces trois alliances¹ se sont partagées, en 2006, 65% (64% en 2005) du trafic régulier mondial en PKT des compagnies aériennes membres de IATA², en s'appuyant sur les grandes plates-formes de correspondance - européennes, américaines et asiatiques des compagnies membres :

- **Star Alliance** (835,5 milliards de PKT en 2006, soit 2% de plus par rapport à 2005) fondée en mai 1997 autour de Lufthansa, United Airlines, Air Canada, SAS et Thai Airways, regroupe vingt et une compagnies³ en 2006: dix huit compagnies dans la **Star Alliance** et trois compagnies dans la **Star Alliance Regional**. L'ensemble de l'alliance représentait, en 2006, **25%** du trafic mondial (24,5% en 2005);

- **SkyTeam** (729,8 milliards de PKT en 2006, soit presque 6% de plus par rapport à 2005), créée en juin 2000 autour d'Air France et de Delta Air Lines, regroupe dix compagnies⁴ en 2006. L'alliance **SkyTeam** a représenté, en 2006, **22%** du trafic mondial (22% en 2005);

- **Oneworld** (590,8 milliardss de PKT en 2006, soit 4% de plus par rapport à 2005), fondée en septembre 1998 par American Airlines et British Airways, regroupe huit membres⁵ en 2006 ; ces compagnies ont réalisé, en 2006, 18% du trafic mondial (**18%** en 2004).

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 communs (avions, équipements carburant, restauration et commissariat à bord, maintenance, assistance en escale...).

¹ Voir en annexe le poids des trois principales alliances mondiales au 31 décembre 2006.

² Source : IATA (World Air Transport Statistics 2007) : le trafic régulier total réalisé par l'ensemble des compagnies membres de IATA en 2006 est de 3 351,9 milliards de PKT (Passagers kilomètres transportés) contre 3163,5 milliards de PKT en 2005.

³ Les 18 compagnies de la Star Alliance: Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines Group, BMI British Midland, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAA South African Airlines, SAS Scandinavian Airlines System, Singapore Airlines, Spanair, Swiss, TAP Portugal, Thai Airlines, United Airlines, US Airways et Varig. Les 3 compagnies de la Star Alliance Regional : Adria Airways, Blue1, Croatia Airlines

⁴ Les dix compagnies de l'alliance SkyTeam : Aeroflot Russian Airlines, Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air, KLM, Northwest Airlines, Continental Airlines.

⁵ Les huit compagnies de l'alliance Oneworld : Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Group et Qantas.

La conclusion d'accords au sein d'une alliance donnée n'empêche toutefois pas les compagnies de négocier des accords spécifiques ponctuels de partage 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 de Lufthansa avec Swiss dans le cadre de **Star Alliance**.

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 : Star Alliance a été la première à la mettre en place en 2004.

Depuis l'été 2006, chacune des trois alliances a connu des développements divers.

La Star Alliance a décidé que la compagnie brésilienne Varig (entrée dans Star Alliance en octobre 1997) ne pouvait plus faire partie de l'alliance à partir du 31 janvier 2007. Les membres de la Star Alliance ont pris cette décision peu commune devant la quasi faillite de Varig : suite à ses difficultés structurelles et financières, la compagnie s'est repliée sur son marché domestique et n'a conservé que quelques rares liaisons internationales dont une seule en Europe⁶ (Francfort). Le conseil d'administration de l'alliance a intégré en avril 2006 deux nouvelles compagnies : Swiss et SAA-South African Airways. Enfin, la Star Alliance devrait accueillir trois nouvelles compagnies en 2007 : Air China, Shanghai Airlines et Turkish Airlines.

L'alliance SkyTeam a accueilli Aeroflot comme nouveau membre en avril 2006 et devrait accueillir en mars 2008 la compagnie China Southern Airlines (base : Canton). Par ailleurs, SkyTeam vient de concrétiser le lancement d'un programme de compagnies membres associées, réservé à des compagnies régionales (projet qui remonte à 2005), avec l'intégration officielle de trois compagnies régionales depuis le 1er septembre 2007 : Air Europa (Espagne), Copa Airlines (Panama), Kenya Airways (Kenya).

L'alliance Oneworld a accueilli trois nouveaux membres en avril 2007 : Malev (Hongrie), JAL-Japan Airlines et Royal Jordanian Airlines (première compagnie arabe à intégrer une alliance). A contre courant de ces intégrations, la compagnie Aer Lingus (entrée dans Oneworld en juin 2000) a décidé de s'en retirer le 1er avril 2007, tout en maintenant un certain nombre d'accords commerciaux privilégiés avec les diverses compagnies de l'alliance. Enfin, Oneworld concrétise son projet initial (lancé en 2006) de lancement d'une alliance spécifique aux compagnies régionales : la compagnie Dragonair de Hong-Kong (devenue filiale à 100% de Cathay Pacific depuis septembre 2006) devrait être la première à la rejoindre avant la fin de l'année 2007.

⁶ Varig avait un réseau étoffé vers 7 villes européennes : Lisbonne, Madrid, Londres, Paris, Milan, Copenhague, Amsterdam.

● 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 de SRAS⁷ 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.

En Europe, la concentration du secteur aérien s'est sérieusement accélérée.

Lufthansa a concrétisé son intention de rachat de la compagnie Swiss annoncé en mars 2005 : la compagnie allemande détient depuis le 1er juillet 2007 l'intégralité des parts de la compagnie suisse.

Air Berlin, considérée comme la première compagnie à bas coûts allemande, a racheté en août 2006 la compagnie à bas coûts DBA. Air Berlin se renforce à nouveau en acquérant en mars 2007 la compagnie charter allemande LTU International Airways.

La compagnie belge SN Brussels Airlines (SNBA) avait racheté la compagnie à bas coûts belge Virgin Express en octobre 2004. Ce rapprochement a été finalisé le 25 mars 2007 : les deux compagnies ont fusionné sous le nouveau nom de Brussels Airlines.

La compagnie à bas coûts norvégienne Norwegian a acquis en avril 2007 la totalité de la filiale à bas coûts suédoise FlyNordic qui appartenait à la compagnie finlandaise Finnair. Cette dernière a pris à cette occasion une participation de 10% dans le capital de Norwegian. La compagnie à bas coûts anglaise Flybe a racheté en novembre 2006 la compagnie BA Connect (filiale régionale de British Airways)⁸. La fusion des deux réseaux devrait être terminée fin 2007 : la compagnie British Airways a pris 15% du capital de Flybe.

La compagnie BMI-British Midland a racheté, au début de l'année 2007, British Mediterranean (BMED) qui opère depuis 1997 comme un franchisé indépendant de British Airways : la compagnie BMED dessert 17 destinations en Afrique, Moyen-Orient et Asie Centrale. BMI va reprendre la desserte des destinations de BMED à son compte à la fin de la saison été 2007.

La compagnie Ryanair a tenté de racheter la majorité des parts d'Aer Lingus après son introduction en bourse en octobre 2006. La commission européenne a décidé de bloquer fin juin 2007 le projet d'achat par Ryanair, jugeant qu'une telle fusion serait préjudiciable à la concurrence sur l'aéroport de Dublin où sont basées les deux compagnies irlandaises. La compagnie à bas coûts a toutefois réussi, au cours de cette bataille boursière, à s'emparer de 29,4% du capital de sa compatriote et a en devenir le premier actionnaire devant l'Etat irlandais (25,4%).

La compagnie Iberia fait l'objet depuis le début de l'année 2007 d'un projet de rachat par un consortium d'investisseurs industriels et de financiers espagnols emmené par le fonds d'investissement américain TPG (le consortium offre 3,4 milliards de dollars pour le rachat d'Iberia). La compagnie British Airways fait partie de ce

consortium (elle détient déjà 10% du capital de la compagnie Iberia). Une bataille serrée s'annonce : les compagnies Air France-KLM et Lufthansa disent suivre ce dossier avec intérêt.

Au milieu de ses divers projets de fusion ou rachats, le gouvernement italien a tenté de privatiser début 2007 la compagnie Alitalia en vendant une partie de ses parts. La procédure de privatisation a échoué : les candidats potentiels se sont tous retirés progressivement devant les demandes formulées par le gouvernement italien⁹ : celui-ci a décidé de retirer son offre le 18 juillet 2007.

En Asie, on assiste à une vaste réorganisation du transport aérien en Inde.

Le transport indien connaît depuis 2003 une progression fulgurante : le trafic domestique a augmenté de 24% en 2004, 30% en 2005 et plus de 40% en 2006 et le marché international a progressé dans le même temps de 15 à 18% par an. Des experts estiment que la croissance du transport aérien indien (domestique et international) sera en moyenne de 25% par an pour les 10 années à venir. Le gouvernement indien a décidé de libéraliser le transport aérien international (compagnies étrangères et indiennes) en accordant aux compagnies des fréquences supplémentaires vers les villes indiennes déjà desservies et en ouvrant l'accès à d'autres grandes villes indiennes peu ou pas desservies en international. Le gouvernement indien a donné son aval au début de l'année 2007 à la fusion des deux compagnies nationales indiennes (Air India et Indian Airlines), afin de les préparer au choc de la libéralisation. Les deux compagnies devraient voler sous le même nom d'Air India, le même code et le même logo d'ici 2009. Le transport aérien indien a connu ces dernières années la création de nouvelles compagnies (traditionnelles et à bas coûts) et le marché indien commence à vivre ses premières consolidations :

- la compagnie traditionnelle Jet Airways (créée en 1993) a racheté sa compatriote Air Sahara (créée en 1991) en avril 2007 (elles détiennent presque 50% du trafic domestique).

- la compagnie traditionnelle Kingfisher (créée en 2004) a pris une participation de 26% en mai 2007 dans la première compagnie indienne à bas coûts Air Deccan (créée en 2003).

En Amérique du sud, la principale compagnie brésilienne - Varig (ex-membre de la Star Alliance) - a failli disparaître en 2006 en raison de sa situation financière catastrophique. La compagnie Varig, placée sous protection juridique depuis juin 2005, a été rachetée par la société brésilienne Volo do Brasil (groupe de financiers brésiliens et américains) en juillet 2006. La nouvelle compagnie dénommée " Novo Varig " a été revendue par ses nouveaux propriétaires en mars 2007 à la compagnie à bas coût brésilienne Gol. La compagnie Gol a annoncé son intention de maintenir " Novo Varig " indépendante : les vols domestiques seraient toujours exploités avec une classe économique unique et les vols internationaux (partie la plus sacrifiée dans la réorganisation de la compagnie) devraient être relancés avec un produit avec deux classes vers l'Europe (Paris, Londres, Milan) et les Amériques avant fin 2007.

⁷ SRAS : épidémie de pneumopathie (Syndrome respiratoire aigu sévère).

⁸ British Airways a gardé de son ancienne filiale BA Connect les liaisons au départ de l'aéroport de London City, la liaison long-courrier entre Manchester et New York ainsi que sa filiale d'assistance aéroportuaire BA Regional.

⁹ Le gouvernement italien exigeait du futur repreneur le respect d'un certain nombre de garanties : maintien de la marque et de l'identité nationale, maintien des effectifs, maintien d'un certain nombre de lignes internationales durant quelques années...

e/ les compagnies aériennes à bas-coûts

Bénéfice net (millions \$)

Les compagnies à bas-coûts américaines sont les plus importantes au niveau mondial : la compagnie Southwest a transporté 96 millions de passagers en 2006. Les compagnies européennes Ryanair, 41 millions de passagers et easyJet 34 millions occupent les 4ème et 5ème rangs mondiaux.

● Les principales compagnies à bas coûts dans le monde

Passagers (millions)

Compagnie	2005	2006
Southwest	88	96
Us Airways group	64	36
Ryanair	33	40
easyJet	30	34
Air Tran	17	20
JetBlue	15	19
Air Berlin	14	15
Gol	13	17
WestJet	9	10
Virgin Blue	14	15

Les compagnies à bas coûts américaines ont une importante part de marché sur le trafic intérieur (exprimé en PKT) : elle s'élève à 24,8% en 2006. Au cours de l'année, leur trafic intérieur s'est mieux développé que celui des six plus importantes compagnies traditionnelles (American Airlines, United Airlines, Delta Airlines, Northwest Airlines, Continental Airlines et US Airways) : il a augmenté de 8,0% en 2006 tandis que celui des compagnies traditionnelles a reculé de 2,8%.

PKT (milliards)

Compagnie	2005	2006
Southwest	97	109
Us Airways	63	59
JetBlue	33	38
easyJet	27	28
Air Tran	18	22
Air Berlin	20	21
Virgin Blue	16	16
WestJet	13	16
Gol	10	15
Frontier	12	13

Sur ces dix compagnies, seules cinq font partie des «majors» : Southwest Airlines, America West, JetBlue Airways, Air Tran Airways et American Trans Air (ATA). En 2006, leur trafic a représenté 82% du trafic domestique des compagnies à bas coûts (en PKT), soit environ 21% du marché intérieur américain (en PKT). Au niveau financier une compagnie dépasse les 3 milliards de \$ de bénéfice net, et six dépassent la barre des 150 millions.

Compagnie	2006
ATA Airlines	1 321
Ryanair	580
Southwest	499
US Airways group	304
Gol	266
easyJet	179
West jet	98
Virgin Blue	63
Air Berlin	63
Air Asia	35

● Les principales compagnies à bas-coûts européennes

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

On peut situer en 1995 la naissance en Europe des premières compagnies à bas coûts qui se sont inspirées du modèle économique de la compagnie américaine Southwest Airlines. Ryanair est la première à apparaître sur le marché européen, en 1991. Toutefois, le véritable essor ne commence réellement en Europe qu'au début des années 2000 ; depuis lors, on a assisté à une certaine concentration du secteur. L'inadéquation des coûts aux recettes, une mauvaise politique de flotte, un réseau non adapté ont causé la disparition de certaines d'entre elles. Nombreuses sont en effet celles qui pratiquent de bas tarifs sans avoir adopté la structure de coûts correspondante.

Parmi les plus importantes compagnies européennes à bas coûts, en termes de passagers transportés en 2006, on considère généralement Ryanair (Irlande), easyJet (UK), Air Berlin (Allemagne), Thomsonfly (UK), Germanwings (Allemagne), Norwegian (Norvège), Hapag-Lloyd Express ou HLX (Allemagne), Flybe (UK), bmibaby (UK), Sterling Airlines (Danemark), Vueling Airlines (Espagne), Wizz Air (Hongrie) et SkyEurope Airlines (Slovaquie).

En 2006, Ryanair (42,5 millions de passagers) et easyJet (28,0 millions de passagers) représentent, à elles deux le transport de plus de 70,5 millions de passagers (63 millions de passagers en 2005). Ce sont les deux compagnies les plus dynamiques.

La compagnie Air Berlin a transporté 19,7 millions de passagers. Créée en 1978 en tant que compagnie charter, elle se veut concurrente des compagnies à bas-coûts et a, dans cet objectif, racheté en août 2006 la compagnie à bas-coûts allemande DBA²; en mars 2007, elle rachète cependant la compagnie charter allemande LTU International Airways.

La compagnie anglaise Thomsonfly vient ensuite avec 9,6 millions de passagers. Créée en 1962 en tant que compagnie charter et connue sous le nom de Britannia Airways, elle a été rachetée ainsi que son voyageur Thomson Group par le voyageur allemand TUI AG en 2000. La filiale à bas coûts Thomsonfly, lancée en 2004, a fusionné en 2005 avec la compagnie charter Britannia Airways, le nouvel ensemble portant le nom de Thomsonfly.

Il faut noter que ces deux compagnies, malgré les changements de structure intervenus, n'ont cependant pas adopté un modèle économique fondé sur l'exploitation d'un seul type d'appareil, critère important dans la recherche d'économies de coûts d'exploitation et que l'on peut, dès lors, discuter de leur appartenance à la catégorie des compagnies dites à bas coûts.

Les neuf suivantes (Germanwings : 7,1 millions de passagers, Norwegian : 5,1 millions de passagers, HLX : 4,6 millions de passagers, Flybe : 4,5 millions de passagers, bmibaby : 4,1 millions de passagers, Sterling Airlines : 4,0 millions de passagers, Vueling Airlines : 3,5 millions de passagers, Wizz Air: 3 millions de passagers et SkyEurope Airlines : 2,6 millions de passagers) ont adopté un modèle économique beaucoup plus proche de celui des compagnies Ryanair et easyJet. Comme elles, elles basent leur stratégie sur une flotte homogène, une classe unique, un réseau point à point, un service à bord payant et un système de réservations fondé très largement sur le site Internet de la compagnie.

Quatre compagnies se développent particulièrement vite :

- la compagnie Flybe vient de racheter en novembre 2006 la filiale régionale BA Connect de British Airways³. La fusion des deux réseaux sera effective pour la saison IATA hiver 2007/08. British Airways prendra une participation de 15% dans le capital de Flybe. La nouvelle acquisition de Flybe la fait devenir la plus grande compagnie régionale en Europe. Son trafic de passagers (4,5 millions de passagers en 2006) devrait doubler et atteindre 10 millions de passagers en 2007 ; elle devrait ainsi atteindre la quatrième ou cinquième place du classement des compagnies à bas coûts en Europe (au lieu de la huitième place en 2006).

- le voyageur allemand TUI AG a décidé début 2007 de fusionner ses deux filiales à 100%, la compagnie Hapag-Lloyd Express (HLX) avec sa compagnie charter Hapagfly (ex-Hapag-Lloyd); la nouvelle entité, nommée TUIfly, a été mise en place en avril 2007 et aurait pesé 11,3 millions de passagers en 2006 (6,7 millions de passagers pour Hapagfly et 4,6 millions de passagers pour HLX). Elle pourrait ainsi occuper en 2007 la troisième place du classement des compagnies à bas

² La marque commerciale DBA a été absorbée par Air Berlin depuis le 1er avril 2007.

³ British Airways ne conserve de son ancienne filiale BA Connect que 3 domaines : les dessertes réalisées de l'aéroport de London City, la liaison long-courrier entre Manchester et New York et la filiale d'assistance aéroportuaire BA Regional.

à coûts en Europe, sauf si l'importante activité charter de la compagnie fusionnée avec HLX modifiait à terme le modèle économique de TUIfly.

- Les compagnies d'Europe de l'Est Wizz Air (Hongrie) et SkyEurope Airlines (Slovaquie) ont développé très rapidement, à partir des années 2006, un réseau hors de leur pays d'origine : la première a créé deux bases en Pologne (Varsovie et Katowice) et récemment une base en Roumanie (Bucarest). La deuxième a développé une base en Hongrie (Budapest), une base en Pologne (Varsovie) et récemment une base en Autriche (Vienne). Cependant, la compagnie SkyEurope Airlines, compte tenu de pertes importantes, a décidé de réduire son plan d'expansion en fermant deux bases, Budapest et Cracovie, avant fin 2007.

Malgré leur développement, leur part de marché reste cependant fortement en retrait par rapport aux deux compagnies leaders irlandaise et anglaise et l'écart avec celles-ci ne s'atténue pas.

Les résultats financiers et économiques des principales compagnies figurent ci-dessous, exception faite de ceux de Germanwings, HLX, bmibaby et Wizz Air non publiés. Ils montrent la bonne santé des trois premières et les difficultés que rencontrent les autres : le développement rapide de leur réseau ou la réorganisation de leur flotte expliquent leurs résultats négatifs.

● Le marché français

- Un nombre de compagnies à bas coûts en forte augmentation

Les compagnies dites «à bas coûts» sont présentes sur le marché français depuis 1996 ; depuis 2002, leur présence s'est réellement affirmée. Ainsi, en 2006, 35 compagnies aériennes à bas coûts fréquentaient l'espace aérien français. Elles sont au nombre de 36 au troisième trimestre 2007.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Premiers mois 2007
Compagnies à bas-coûts	7	10	18	30	31	35	36
Liaisons desservies	29	70	90	150	219	307	378

Les deux compagnies pionnières easyJet et Ryanair ont dominé très rapidement le marché français. En 2002, Ryanair représentait 46% du trafic des compagnies à bas coûts, suivi par easyJet avec 37%. De ce fait, ces deux compagnies à elles seules réalisent 83% du trafic des compagnies à bas coûts. En 2006, easyJet domine le marché français avec un peu plus de 40% du marché et Ryanair n'en détient plus que 29%.

Cependant, le lancement par Ryanair de nouvelles dessertes au départ de Marseille fin 2006 (11 liaisons en 2006 et 13 liaisons à fin août 2007) a replacé la compagnie en tête du palmarès des compagnies à bas coûts en France pour le nombre de liaisons exploitées : 72 lignes contre 67 lignes pour easyJet au 31 août 2007.

L'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs et le renforcement de la présence d'autres transporteurs à bas coûts tels bmibaby (UK), Flybe (UK), Germanwings (Allemagne), Sterling (Danemark), SkyEurope (Slovaquie), Vueling (Espagne) ou Wizz Air (Hongrie) traduit par un recul des parts de marché des deux premières compagnies, sans toutefois empêcher leur propre croissance.

On constate aussi l'apparition de compagnies non européennes. Atlas Blue (2004), filiale à 100% de la compagnie Royal Air Maroc (RAM), et Jet4You (2006), filiale commune du voyageur allemand TUI AG (40%) et d'investisseurs marocains publics et privés (60%), exploitent des liaisons entre le marché Métropole et le Maghreb.

Enfin, un nouveau type de compagnie à bas coûts est apparu dans le ciel français sur le marché long-courrier. La société Elysair, a lancé en janvier 2007 la compagnie l'Avion qui propose, sur ses vols, une seule classe de transport, de type affaires et permet aux passagers de bénéficier de prix inférieurs de 50% à ceux des compagnies traditionnelles. L'Avion exploite la liaison transatlantique Paris-Orly - New York-Newark presque quotidiennement⁴ avec un Boeing B 757-200 (90 sièges avec inclinaison à 140°). Le succès rencontré l'a conduit à louer un deuxième B757-200 pour renforcer les fréquences de la ligne existante à compter d'octobre 2007. Elle envisage l'ouverture d'une deuxième destination aux USA (Boston) et même l'exploitation d'une nouvelle destination vers l'Europe de l'Est ou le Moyen-Orient en 2008.

- Une part de marché toujours plus importante

Le trafic de passagers des compagnies dites " à bas coûts " touchant la France a rapidement augmenté au cours des années, passant de 5,2 millions passagers en 2002 à 16,3 millions en 2006, en augmentation de 29% par rapport à 2005. Pour les liaisons intérieures à la métropole, le trafic stagne depuis 2003 autour d'un million et s'établit légèrement au-dessus en 2006, en baisse de 9% par rapport à l'année précédente.

Ainsi les compagnies à bas coûts renforcent leur position concurrentielle sur les relations entre la Métropole et l'Europe⁵, où leur part est d'environ 29% en 2006 contre 24% en 2005 en revanche, dans le trafic intérieur à la métropole, leur part progresse en 2006 : elle passe à 5,3% en 2006 au lieu de 5,1% en 2005. Sur ce marché, la croissance est plus limitée qu'à l'international. Les compagnies évitent en effet de concurrencer directement les services ferroviaires à grande vitesse. En témoigne l'abandon de la desserte de Marseille par easyJet fin mars 2005. La compagnie Ryanair, quant à elle, évite toujours ce marché⁶.

Sur l'ensemble des liaisons, le trafic des compagnies à bas coûts progresse 21,6% (contre 18% en 2005).

- Le lancement de la compagnie à bas coûts française Transavia.com France

Air France-KLM a lancé à la mi-mars 2007 la compagnie Transavia.com France, détenue à 60% par Air France et à 40% par la compagnie néerlandaise Transavia (filiale à 100% de KLM). La nouvelle compagnie, basée à Paris-Orly, a pour mission de desservir des liaisons avec le bassin méditerranéen non exploitées par Air France⁷. La flotte est composée uniquement de B737-800 (capacité de 186 sièges), pris en location, et va progressivement s'agrandir : elle comprendra quatre appareils la

⁴ La compagnie l'Avion a exploité son unique vol à raison de 6 jours sur 7 durant la saison IATA été 2007.

⁵ 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.

⁶ Ryanair a développé des liaisons intérieures dans 4 pays européens : Irlande, Royaume-Uni, Italie et Espagne.

⁷ Une exception à cette règle : Marrakech

première année, sept la deuxième année et neuf la troisième année.

Les neuf lignes de Transavia.com France pour la saison aéronautique d'été ont été inaugurées progressivement à partir de mai 2007 vers les pays suivants : Portugal (Porto), Espagne (Gérone), Italie (Catane, Palerme), Grèce (Héraklion), Maroc (Agadir, Oujda) et Tunisie (Djerba, Monastir). Le nombre de liaisons devrait passer à onze pour la saison aéronautique d'hiver 2007/2008 avec l'ouverture prévue de vols vers l'Egypte (Louxor, Charm El-Cheikh), le Maroc (Fez, Ouarzazate), la Tunisie (Tozeur) et l'Espagne (Grenade). La compagnie a décidé de commercialiser ses sièges à la fois auprès des particuliers et auprès des professionnels du tourisme.

La politique tarifaire pratiquée par Transavia.com France se veut proche de celle appliquée par les compagnies à bas coûts dans la mesure où la compagnie entend vendre directement aux passagers la majorité des sièges offerts.

Enfin, la presse spécialisée a indiqué que celle-ci devrait atteindre l'équilibre dans deux ans avec un chiffre d'affaires d'environ 250 millions d'euros et 2,5 millions de passagers.

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

L'essor des compagnies dites " 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 2006, plus de trente-quatre aéroports étaient desservis par des transporteurs à bas coûts, Nice, toujours à leur tête, accueille à mi-2007 dix-sept compagnies à bas coûts desservant une quarantaine de destinations. Les données pour les dix premiers d'entre eux figurent dans le tableau ci-dessous. On notera l'importance de cette activité pour Beauvais (99%), Carcassonne (100%) et Bergerac (100%).

Passagers en milliers			
Aéroport	Nombre de passagers bas-coûts en 2006	Evolution 2006/2005	Trafic bas-coûts/ trafic total en 2006
Nice	3 302	3%	33%
Paris-Orly	3 096	35%	12%
Paris-CDG	2 784	47%	5%
Beauvais	1 861	4%	99%
Toulouse	692	7%	12%
Carcassonne	427	25%	100%
Marseille	373	105%	6%
Bergerac	269	17%	100%
Limoges	256	52%	68%
Montpellier	238	5%	18%

- Les perspectives de développement

La confirmation du succès des dernières années de ces compagnies et de leur modèle économique, et qui plus est, la capacité d'adaptation à des coûts croissants (augmentation des cours du pétrole en 2006) dont elles ont su faire preuve ces derniers mois, confortent des perspectives de développement déjà très encourageantes pour ces transporteurs.

Le modèle économique de ces compagnies répond en effet, non seulement à une très forte demande de déplacement des personnes pour motif touristique et personnel, mais également à celle de passagers se déplaçant pour motif professionnel qui, pour des vols d'une durée relativement courte, sont plus sensibles aux tarifs proposés qu'à la qualité de service du transport.

Ces compagnies, déjà très actives sur ces segments de marché, vont être dans les prochaines années favorisées dans leur développement par, notamment, les accords aériens signés ou prévus par l'Union Européenne et la politique des gestionnaires d'aéroports qui adaptent leurs services à ce modèle économique. Elles devraient donc enregistrer de nouvelles croissances dans les prochaines années ; le trafic de compagnies à bas-coûts de et vers la métropole pourrait alors atteindre 25 millions de passagers en 2011⁸, soit 18% du trafic global, voire davantage.

Évolution du trafic des compagnies à bas coûts en France de 2001 à 2006

Prévisions pour 2011

Millions de passagers	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2011	tcam 2011/2006
Trafic total métropole	95,6	96,3	95,6	102	108,1	114,3	140	4%
Trafic des compagnies à bas coûts	2,8	5,2	7,9	11	12,6	16,3	25	9%
Part de trafic des compagnies à bas coûts	2,9%	5,4%	8,3%	10,8%	11,9%	14,3%	18%	ns

En progressant de près de 9 millions de passagers par rapport à 2006 à l'horizon 2011, ces compagnies contribueraient ainsi à 35% de la croissance du trafic aérien touchant la métropole.

Au demeurant, il convient de préciser que si le dynamisme de ces compagnies se maintenait (en 2006 : +29% soit +3,7 millions de passagers par rapport à 2005 et une contribution particulièrement significative à la croissance globale du trafic France : 60%), ces perspectives devraient être réévaluées à la hausse.

f/ L'aviation légère

Les fédérations aéronautiques regroupent plus de 3 000 associations représentant environ 150 000 licenciés. Plus de 1 600 manifestations aériennes se sont tenues en France en 2006. On estime à environ 1,3 million le nombre d'heures de vol en 2006 toutes activités confondues.

L'aviation légère regroupe l'aviation sportive et de loisirs à l'exclusion de l'aviation de transport commercial (passagers et fret) et du travail aérien.

Elle utilise des aéronefs à titre non professionnel, dont la masse maximale au décollage (MMD) n'excède pas 2,7 tonnes pour les hélicoptères ou 5,7 tonnes pour les avions. A noter que dans une grande majorité, ces derniers ne dépassent pas 2 tonnes de MMD. Ces aéronefs sont divers, certifiés ou non, motorisés ou non : avions, hélicoptères, planeurs, ballons, ultra-légers motorisés (ULM), parachutes, parapentes, deltaplanes et aéromodèles.

L'aviation de loisirs est pratiquée par des usagers individuels ou regroupés dans des associations aéronautiques, sur près de 500 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, auxquels il convient d'ajouter autant d'aérodromes privés, 800 plates-formes ULM et plus de 400 aires d'envol, ainsi que de nombreuses hélisurfaces ou aires d'ascension.

Parallèlement aux activités de loisirs, les associations aéronautiques assurent la formation des pilotes privés, ce système de formation reposant essentiellement sur le bénévolat. Les associations peuvent aussi proposer des vols locaux à titre onéreux dans des conditions définies par décret pour l'avion et l'hélicoptère.

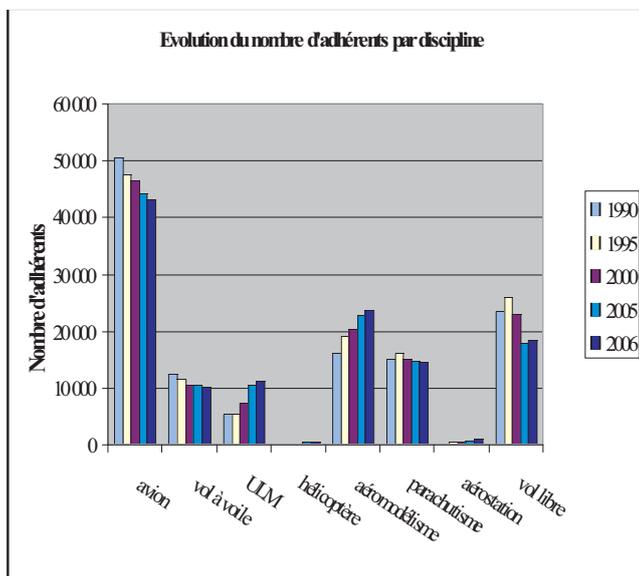
Rien qu'au sein des structures associatives, on dénombre près de 150 000 licenciés regroupés dans plus de 3 000 associations agréées ou non, richesse qui constitue une particularité unique en Europe.

Ces associations se regroupent elles-mêmes au sein de fédérations aéronautiques pour chaque type d'activité. D'autres structures associatives fédèrent certaines activités (pilotage en montagne, instruction, voltige, insertion des handicapés, etc...) ou les regroupent, comme l'Aéro-Club de France ou l'Association des pilotes et propriétaires d'avion (AOPA).

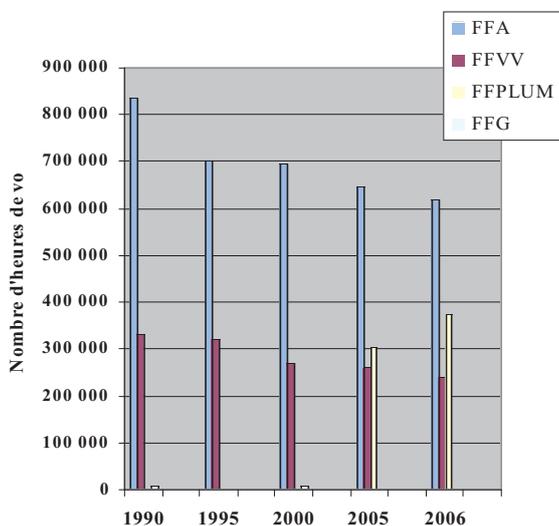
● L'année 2006

Si l'activité globale de l'aviation légère se maintient tant en nombre d'heures de vol (1,3 million) qu'en nombre d'adhérents (150 000 licenciés), on constate que la diminution de l'activité avion dont la tendance se confirme depuis ces dernières années, est compensée par une augmentation des activités ULM et aéromodélisme.

⁸ Ces prévisions sont établies en l'absence d'événements imprévisibles majeurs de nature à impacter les développements du transport aérien de manière significative.



Évolution du nombre d'heures de vol par discipline



Activité par activité, on constate les évolutions suivantes :

- Avion

Le nombre d'aéronefs reste constant, toutefois l'activité est en légère baisse avec une diminution de 4% du nombre d'heures de vol en 2006 par rapport à l'année 2005.

	2005	2006	%
Nb adhérents (élèves + pilotes)	44 045	43 266	-1,8%
Nb brevets obtenus dans l'année (PPL + BB)	2 622	2 546	-2,9%
Nb heures de vol	645 138	619 323	-4%
Nb aéronefs associatifs	2 109	2 103	-0,3%

données fédérales

- Planeur

Si le nombre d'adhérents reste constant, l'activité accuse néanmoins une baisse significative avec notamment une diminution de 8,6% du nombre de brevets délivrés par rapport à l'année 2005.

A noter le développement de l'utilisation des treuils, favorable à l'insertion de l'activité dans l'environnement.

	2005	2006	%
Adhérents (élèves + pilotes)	10 374	10 311	-0,6%
Brevets obtenus dans l'année	490	448	-8,6%
Nb heures de vol planeurs	260 578	240 739	-7,6%
Nb planeurs et motoplaneurs	1 745	1 723	-1,3%
Nb remorqueurs	206	190	-7,8%
Nb treuils	38	43	+11,6%

données fédérales

- Hélicoptère

Il y a maintien du nombre d'associations (23) avec une baisse de 16% du nombre d'adhérents (403 en 2006). On note néanmoins une augmentation de 9,3% des heures de vol avec 3 119 h (pour 2 826 h en 2005).

- ULM

L'augmentation de l'activité ULM est significative en 2006 par rapport à 2005, ce qui confirme la croissance constatée ces dernières années.

	2005	2006	%
Adhérents (élèves + pilotes)	10 532	11 262	+6,9%
Heures de vol	304 374	371 838	+22,2%
Aéronefs associatifs	6 866	6 993	+1,8%

données fédérales

- Aérostation

Pour ce qui concerne l'activité fédérale, on compte en 2006, 67 associations et 908 adhérents, l'activité restant à peu près constante par rapport à 2005.

- Aéromodélisme

L'activité progresse avec un nombre d'associations qui augmente, de 720 en 2005 à 737 en 2006. De même, le nombre d'adhérents augmente de 4,6% passant de 22 643 en 2005 à 23 692 en 2006.

Bien que la tutelle du parachutisme sportif et du vol libre relève du Ministre chargé des Sports, ces deux disciplines sont une composante de l'aviation légère du fait de leur évolution dans l'espace aérien.

- Parachutisme

L'activité parachutisme sportif est en légère diminution par rapport à l'année 2005.

Parachutisme	2005	2006	%
Adhérents (élèves + parachutistes)	14 698	14 616	-0,6%
Brevets obtenus dans l'année	4 009	4 091	+2%
Sauts	635 145	593 441	-6,6%
Avions largueurs	68	67	-1,5%

données fédérales

- Vol libre

Les indicateurs suivants ne concernent que deux composantes du vol libre de par leur évolution dans l'espace aérien (parapente et aile delta), sachant toutefois que deux autres activités sportives (cerf-volant et kite-surf) sont en fort développement.

Activités delta et parapente	2005	2006	%
Adhérents (pilotes + élèves)	17 985	18 296	+1,7%
Ailes	18 200	18 500	+1,6%

données fédérales

Compétitions en aviation légère

Il convient de mentionner les excellents résultats obtenus lors des compétitions sportives internationales. En 2006, la France a remporté 23 médailles lors de compétitions européennes ou mondiales :

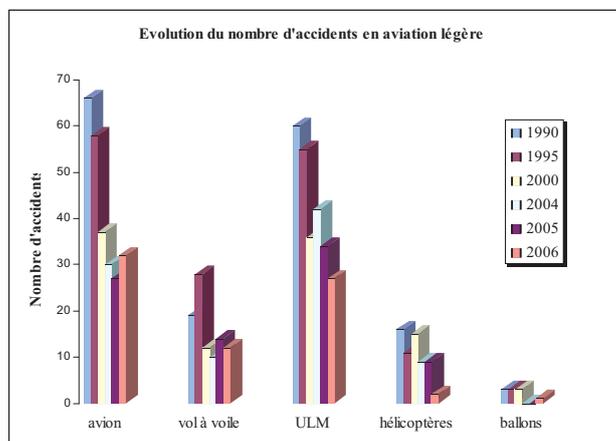
- Voltige : 1 médaille d'argent et 1 médaille de bronze par équipe aux championnats d'Europe par catégorie ;
- Rallye aérien : 1 médaille de bronze par équipe au championnat du monde ;
- * Pilotage de précision : 1 médaille de bronze par équipe au championnat du monde ;
- Vol à voile : 1 médaille d'or et 3 médailles d'argent + 1 médaille d'or par équipe aux diverses épreuves du championnat du monde ;
- ULM : 3 médailles d'or aux championnats du monde par classe ;
- Parachutisme : 3 médailles d'or, 6 médailles d'argent et 2 médailles de bronze aux championnats du monde dans les différentes catégories.

Manifestations aériennes

Le dynamisme du milieu de l'aviation légère s'est traduit également par l'agrément préfectoral en 2006 de plus de 1600 manifestations aériennes, chiffre évoluant peu ces dernières années, ces manifestations allant du baptême de l'air au grand meeting aérien.

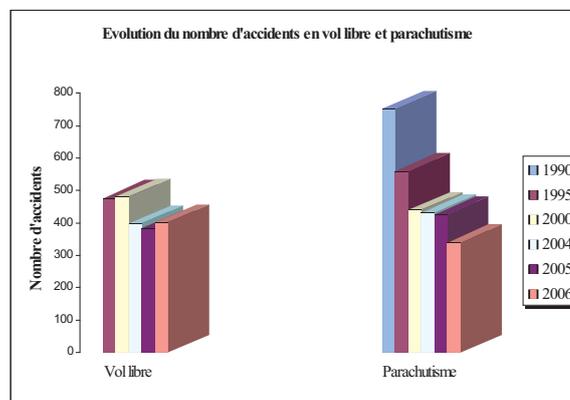
Accidents

Malgré une tendance à l'amélioration en 2006 par rapport à 2005, le nombre d'accidents d'aviation légère, toutes activités confondues, hors parachutisme et vol libre, demeure élevé. En 2006, on dénombre 74 accidents qui ont provoqué la mort de 63 personnes, contre 84 accidents et 75 morts en 2005.



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

Si le nombre global d'accidents en parachutisme sportif a diminué par rapport à 2005 (-20%), on déplore toutefois la mort de 6 personnes en 2006 (contre 4 en 2005). Pour ce qui concerne le vol libre, on compte 13 décès en 2006 (contre 8 en 2005).



Subventions

En 2006, les subventions allouées aux fédérations et aux associations dans le cadre des aides à l'aviation légère, ont été d'environ 900 000 euros, chiffre identique à l'année précédente. A ces subventions, il convient d'ajouter environ 100 000 euros de primes d'animation réservées à l'insertion des activités de l'aviation légère dans l'environnement et attribuées aux associations par les directions de l'aviation civile.

Des aides directes ou indirectes sont également mises en oeuvre par la DGAC au profit des fédérations, comme la mise à disposition de personnel et de matériel pour l'accompagnement et l'encadrement des tours aériens avion ou ULM. Par ailleurs, d'autres aides concernent la prise en charge d'une grande partie des frais de formation des instructeurs avion ayant vocation à instruire en aéroclub.

BIA/CAEA

En 2006, 3023 élèves de lycées et collèges (3615 en 2005) ont obtenu leur Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) grâce à l'enseignement prodigué dans les aéro-clubs ou par les enseignants des établissements scolaires. La formation est effectuée par des titulaires du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA). En 2006, 111 candidats ont obtenu ce certificat par examen (97 en 2005) et 32 par équivalence (39 en 2005).

Enfin, en 2006, la Mission aviation légère a tenu un stand d'information au salon aéronautique de Lyon-Bron.

● Les tendances 2007

Les fédérations de l'aviation légère sont très vigilantes aux évolutions réglementaires issues des travaux de l'AESA et confirment la nécessité de disposer d'une réglementation adaptée à leurs activités.

Au plan de la sécurité, le bilan des accidents des 9 premiers mois de l'année 2007 toutes activités confondues ne fait pas apparaître d'évolution significative et confirme la tendance observée depuis les 15 dernières années d'une certaine stagnation du niveau de sécurité.

Devant ce constat, la création et le lancement en 2007 des travaux de la Fondation pour l'Amélioration de la Sécurité en Aviation Générale, sous l'impulsion de l'Aéroclub de France en partenariat avec les fédérations et la DGAC, est un facteur encourageant.

Par ailleurs, suite à la diffusion en avril 2007 du rapport des inspecteurs généraux sur la sécurité de l'activité vol à moteur de l'aviation générale, une réflexion est lancée par la DGAC, en liaison avec les fédérations et les associations concernées, pour la mise en oeuvre des 9 recommandations de ce rapport qui visent au développement d'une véritable culture de la sécurité au sein des associations aéronautiques.

g/ La flotte des compagnies aériennes

Au cours des dernières années l'âge moyen de la flotte des compagnies aériennes a augmenté, mais le renouvellement prévisible dans les années à venir devrait inverser cette tendance.

La flotte mondiale est passée de 27 600 appareils début 1990 à 24 600 début 2007, en croissance de +40% en 17 ans, soit +2,0% l'an.

L'âge moyen de la flotte au 1er janvier 2007 se situe vers 15 ans (ensemble des appareils commerciaux), contre 13 en 1995.

La part des appareils de moins de 12 ans est passée de 52% en 1990 à 47% en 2007.

Âge moyen des flottes par zone de l'opérateur

Zone de l'opérateur	Âge Moyen	Part des appareils
Monde	15	100%
Afrique	21	6%
Asie	12	16%
Australasie	14	3%
Europe	15	29%
Amérique latine + Car.	18	7%
Moyen Orient	15	3%
Amérique du nord	14	36%

Données Airclaims

		Taille flotte	Age moyen début 2007
Compagnie traditionnelle européenne	Air France	258	9
	BA	233	11
	Lufthansa	241	13
Compagnie bas coûts européenne	Air Berlin	62	6
	EasyJet	110	3
	Ryanair	122	3
Compagnie traditionnelle américaine	American	674	14
	Continental	357	10
	Delta	439	14
	United Airline	404	13
Compagnie bas coûts américaine	Southwest	483	10
	WestJet	63	3
Compagnie traditionnelle asiatique	Cathay	100	11
	Qantas	125	11
	Singapore	92	7
	Thai Airways Interanationl	86	11
Compagnie Moyen orient	Etihad	24	4
	Emirates	101	6
	Qatar	52	6

Données Airclaims

En Europe il existe de nombreuses petites compagnies avec des avions anciens. Ainsi la moyenne Europe est plus élevée que la moyenne USA, alors que les principales compagnies européennes ont des flottes plus jeunes que leurs concurrents américains.

Ces éléments permettent de décrire la situation de la flotte des compagnies mais ne représente pas nécessairement la réalité sur une plate-forme. Globalement, sur les aéroports français, les appareils jeunes réalisent davantage d'opérations que les appareils anciens : ainsi en 2006, l'âge moyen de la flotte ayant opéré en France s'élevait à 10 ans tandis que l'âge moyen des appareils pondéré par le nombre de mouvement s'élevait à 9 ans.

Données complémentaires sur l'évolution de la flotte sur les aéroports français

Âge moyen par aéroport (pondéré par le nombre de mouvements)

	CDG	Orly	Aéroports régionaux
1995	10,2	10,2	11,1
2000	10,4	10,3	11,2
2001	10,2	9,9	11,0
2002	10,2	9,6	10,8
2003	10,2	9,7	10,9
2004	10,7	9,7	11,2
2005	10,9	10,0	11,4
2006	10,7	9,7	11,4

En 2006, l'âge moyen sur les plates-formes était : 9,7 ans pour Orly, 10,7 ans pour Paris-CDG et 11,4 ans pour les aéroports régionaux.

Globalement, l'âge moyen des avions sur les plates-formes est très dépendant du type de trafic présent. Ainsi, la part du trafic tout cargo, plus importante à Paris-CDG (9,1% des mouvements avec un âge moyen de 16,7 ans) qu'à Orly (moins de 1%), explique en partie la différence d'âge entre les deux plateformes parisiennes.

Pour toutes les plateformes, l'âge moyen est relativement stable depuis 1995, avec une variation maximale de 1 an.

On note cependant :

- une légère augmentation à Paris-CDG depuis 2004, liée à l'augmentation de l'âge des appareils pour les mouvements mixtes (principalement pour les moyens porteurs);
- une tendance à la baisse continue sur Paris Orly.

II.1.3 Aéroports

a/ Les quinze premiers aéroports mondiaux

Le trafic total des aéroports mondiaux a dépassé le seuil des 4,4 milliards de passagers. Les quinze premiers aéroports mondiaux ont traité 853 millions de passagers, soit 20 % du trafic aéroportuaire.

Le classement confirme la prépondérance des aéroports américains pour le trafic de passagers, et celle des aéroports asiatiques pour le trafic de fret.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se situe au septième rang mondial pour les passagers et au sixième rang pour le fret.

● Trafic de passagers

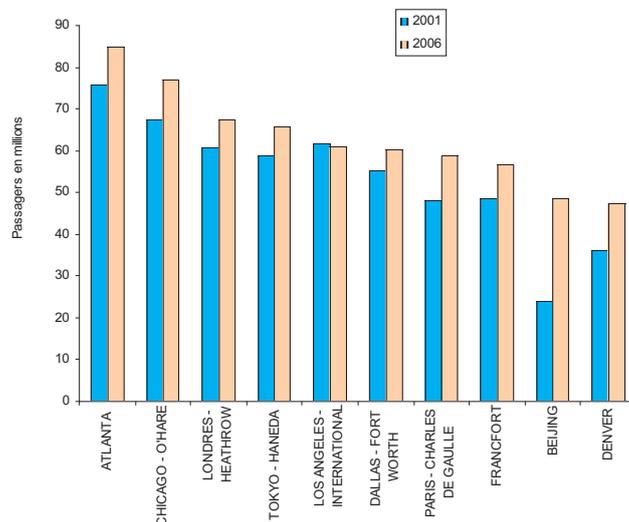
Le secteur aéroportuaire mondial bénéficie en 2006 d'un trafic aérien encore en expansion, confirmant la reprise de 2005 après les années de stagnation 2001 à 2003 suite à la conjoncture d'événements géopolitiques et économiques internationaux (attentats terroristes, guerres en Afghanistan et Irak, épidémie de pneumopathie atypique -SRAS- en Asie), et ce en dépit de l'augmentation du coût du pétrole.

Le nombre de passagers transitant sur les aéroports mondiaux est ainsi passé à plus 4,4 milliards en 2006.

Passagers millions

Aéroports	2001	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
ATLANTA	75,9	85,9	84,8	-1,3%	2,3%
CHICAGO - O'HARE	67,4	76,5	77,0	0,7%	2,7%
LONDRES - HEATHROW	60,8	67,9	67,5	-0,5%	2,1%
TOKYO - HANEDA	58,7	63,3	65,8	4,0%	2,3%
LOS ANGELES - INTERNATIONAL	61,6	61,5	61,0	-0,7%	-0,2%
DALLAS - FORT WORTH	55,2	59,0	60,2	2,1%	1,8%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	48,0	52,2	58,8	12,7%	4,1%
FRANCFORT	48,6	53,8	56,9	5,7%	3,2%
BEIJING	24,1	41,0	48,7	18,7%	15,1%
DENVER	36,1	43,3	47,3	9,3%	5,6%
AMSTERAM	39,5	44,3	46,1	4,0%	3,1%
PHOENIX - SKY HARBOR	35,4	44,2	45,9	3,9%	5,3%
MADRID - BARAJAS	34,0	41,2	45,5	10,4%	6,0%
HONG KONG	32,5	40,3	43,9	8,9%	6,2%
NEW YORK - KENNEDY	29,4	40,6	43,8	7,8%	8,3%

Parmi les quinze premiers aéroports mondiaux pour le trafic de passagers, on dénombre sept plates-formes américaines et cinq plates-formes européennes dont Londres Heathrow à la troisième place avec 67,9 millions de passagers et Paris-CDG à la septième, avec 56,9 millions de passagers. Quatre aéroports asiatiques font partie du groupe de tête avec les aéroports chinois de Pékin, Beijing et de Hong Kong et de l'aéroport thaïlandais de Bangkok. L'aéroport de Tokyo Haneda détient la quatrième place avec 65,9 millions et se rapproche de Londres Heathrow. La progression spectaculaire de l'aéroport de Pékin (Beijing), avec plus de 45,8 millions de passagers en 2006 contre 21,7 millions en 2000, traduit le dynamisme économique



actuel de la zone Asie, et de la Chine en particulier.

Au regard des résultats de trafic de l'année 2006 le transport aérien s'éloigne de la crise qu'il a connu du début de la décennie suite à la mauvaise conjoncture internationale.

En dépit de la hausse du carburant, les estimations pour l'année 2007 confirment la reprise avec des prévisions de hausses de trafic des compagnies mondiales comprises entre 8,6% (IATA) et 4,6% (OACI). La croissance sera plus forte sur les aéroports asiatiques, du Pacifique et du Moyen-Orient et moindre sur les grands aéroports des autres régions.

● Trafic de fret

En matière de fret, le classement des aéroports est sensiblement différent de celui du trafic de passagers, et les aéroports asiatiques sont plus fortement présents.

Plus de 36 millions de tonnes de fret aérien ont transité en 2006 par les principaux aéroports mondiaux.

Le premier aéroport est Memphis (3,6 millions de tonnes) : il a essentiellement un trafic en correspondance, car c'est le hub principal de Federal Express.

L'Asie reste en pointe pour le trafic de fret, ce qui reflète l'actuelle vitalité économique de cette partie du monde. L'aéroport de Hong Kong avec 3,6 millions de tonnes termine l'année 2006 au second rang des aéroports mondiaux devant Tokyo, mais à quasi égalité avec Memphis. En fait, Hong Kong est le premier aéroport mondial pour le fret dit général, Memphis étant spécialisé dans le fret express. Les aéroports de Séoul et Shanghai connaissent de fortes croissances du trafic de fret.

Dans le cas de Tokyo, on doit observer que si le premier aéroport en passagers est Haneda, plate-forme dédiée aux vols intérieurs et vers les pays voisins, dans le cas du fret le principal aéroport est Narita, plate-forme dédiée aux vols long-courriers.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle prend le septième rang mondial derrière l'aéroport de Tokyo et devance de peu l'aéroport de Francfort.

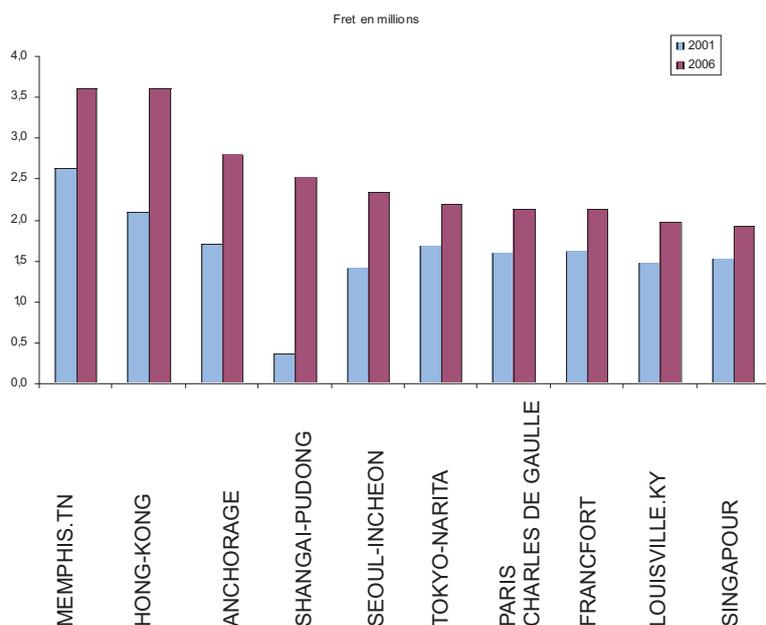
Mouvements en milliers

Tonnes (millions)

Aéroports	2001	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
MEMPHIS,	2,63	3,60	3,61	0,2%	6,5%
HONG KONG	2,10	3,44	3,61	4,9%	11,4%
ANCHORAGE,	1,70	2,61	2,80	7,3%	10,5%
SHANGHAI - PUDONG	0,35	1,87	2,53	35,3%	48,3%
SEOUL - INCHEON	1,41	2,15	2,34	8,8%	10,7%
TOKYO-NARITA	1,68	2,15	2,20	2,3%	5,5%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	1,59	2,01	2,13	6,0%	6,0%
FRANCFORT	1,61	1,96	2,12	8,7%	5,7%
LOUISVILLE, KY	1,47	1,81	1,98	9,4%	6,2%
SINGAPOUR	1,53	1,85	1,93	4,3%	4,8%
LOS ANGELES -	2,64	1,93	1,91	-1,0%	-6,2%
MIAMI, FL	1,64	1,76	1,83	4,0%	2,2%
TAIPEI	1,43	1,71	1,75	2,3%	4,1%
NEW YORK - KENNEDY, NY	1,43	1,65	1,66	0,6%	3,0%
CHICAGO - O'HARE	1,41	1,56	1,62	3,8%	2,8%

● Trafic de mouvements

Parmi les quinze premiers aéroports, on compte onze plates-formes américaines et quatre européennes, aucun aéroport asiatique n'y figure.



Ces derniers reçoivent essentiellement des gros porteurs. Le premier aéroport asiatique en nombre de mouvement l'aéroport de Beijing, 376 000 mouvements pour 48,6 millions de passagers, l'emport moyen apparent est y donc de 129. L'aéroport de Tokyo qui accueille 65,8 millions de passagers ne compte qu'un peu plus de 324 000 mouvements, soit l'emport moyen apparent de 203.

À titre de comparaison, l'emport moyen¹ apparent est de 97 passagers par vol à Atlanta, 108 à Paris-Charles de Gaulle et 137 pour l'aéroport de Londres Heathrow

¹ Nombre de passagers / nombre de mouvements totaux (y compris cargo). A titre d'information, l'emport moyen " vrai " de Paris-Charles de Gaulle, est de 112 passagers par vol.

Aéroports	2001	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
ATLANTA	890	980	976	-0,4%	1,9%
CHICAGO - O'HARE	890	972	959	-1,4%	1,5%
DALLAS - FORT WORTH	783	712	700	-1,7%	-2,2%
LOS ANGELES - INTERNATIONAL	738	651	657	0,9%	-2,3%
LAS VEGAS - MC CARRAN	494	650	619	-4,7%	4,6%
HOUSTON - INTERCONTINENTAL	471	563	603	7,1%	5,1%
DENVER	508	559	598	6,9%	3,3%
PHOENIX - SKY HARBOR	548	555	547	-1,5%	-0,1%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	523	523	542	0,0%	1,3%
PHILADELPHIE	467	536	516	-3,7%	2,0%
CHARLOTTE, NC	458	522	510	-2,4%	2,2%
FRANCFORT	456	490	489	-0,1%	1,4%
DETROIT - WAYNE COUNTY	522	522	482	-7,7%	-1,6%
LONDRES - HEATHROW	464	478	477	-0,2%	0,6%
MINNEAPOLIS - ST PAUL	498	532	476	-10,6%	-0,9%

b/ Les quinze premiers aéroports européens

Pour l'année 2006, les quinze premiers aéroports européens ont traité 531 millions de passagers soit 40% du trafic aéroportuaire européen (1,3 milliard de passagers).

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (56,8 millions de passagers) occupe la deuxième place des grandes plates-formes aéroportuaires européennes derrière Londres Heathrow. Il détient aussi la première place pour le trafic de fret et poste.

● Trafic de passagers

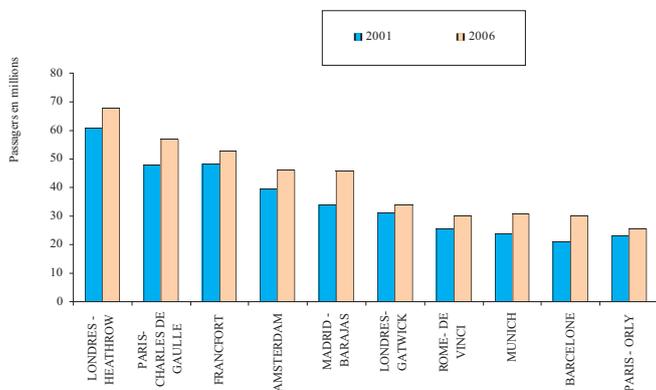
Le trafic aéroportuaire européen avec 1,314 milliard de passagers a progressé de 6,4% en 2006. Parmi les quinze premiers aéroports européens en trafic de passagers, on dénombre quatre aéroports de Grande-Bretagne, deux allemands et les plateformes parisiennes de Charles de Gaulle et d'Orly.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, avec 56,8 millions de passagers, est deuxième aéroport européen derrière Londres Heathrow en stagnation avec 67,5 millions de passagers. Il précède les plates-formes aéroportuaires de Francfort : (2,8 millions de passagers), d'Amsterdam (46,1 millions) et de Madrid (45,5 millions).

La plate-forme d'Orly avec 25,6 millions de passagers se positionne toujours à la dixième place devant l'aéroport d'Istanbul 23,3 millions de passagers. Le quinzième aéroport européen Milan-Malpensa accueilli en 2006 18,6 millions de passagers.

Sur la période 2001-2006 l'aéroport de Paris-CDG affiche une croissance moyenne annuelle de 3,4% se rapprochant ainsi Londres Heathrow et distançant pour la troisième année consécutive Francfort.

Aéroports	2001	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
LONDRES - HEATHROW	60,8	67,9	67,5	-0,6%	2,1%
PARIS- CHARLES DE GAULLE	48,0	53,8	56,8	5,6%	3,4%
FRANCFORT	48,6	52,2	52,8	1,2%	1,7%
AMSTERDAM	39,5	44,1	46,1	4,5%	3,1%
MADRID - BARAJAS	34,0	41,2	45,5	10,4%	6,0%
LONDRES- GATWICK	31,2	32,7	34,1	4,3%	1,8%
ROME- DE VINCI	25,6	28,6	30,1	5,2%	3,3%
MUNICH	23,6	28,6	30,8	7,5%	5,4%
BARCELONE	20,7	27,1	29,9	10,3%	7,6%
PARIS - ORLY	23,0	24,9	25,6	3,0%	2,1%
ISTANBUL	14,5	21,1	23,3	10,1%	10,0%
MANCHESTER	19,3	22,7	22,8	0,2%	3,3%
LONDRES - STANSTED	13,7	22,0	22,0	0,0%	10,0%
PALMADEMAJORQUEBALEARES	19,2	21,2	21,8	2,4%	2,5%
MILAN - MALPENSA	18,6	19,6	21,8	11,0%	3,2%



● Trafic de fret et de poste

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec 2,13 millions de tonnes de fret et de poste occupe la position de leader au niveau européen, suivi de très près par Francfort qui franchi pour la première fois les deux millions de tonnes (2,12 millions de tonnes) grâce au hub de Lufthansa cargo.

Deux autres aéroports traitent plus d'un million de tonnes de fret : Amsterdam (1,56 million) et Heathrow (1,34 million). Les 3 aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick et Stansted) traitent au total 1,8 million de tonnes. Les places aéroportuaires de Paris, Francfort, Amsterdam et Londres sont les grandes portes d'entrée du fret général en Europe et se concurrencent pour attirer cette activité.

Paris-CDG est en outre le hub européen de l'intégrateur FEDEX et le hub aérien de La Poste.

Les autres aéroports traitent chacun moins d'un million de tonnes, le trafic fret du quinzième (Londres-Gatwick) n'étant que de 0,23 million de tonnes. On doit noter la forte progression sur la période du trafic de fret des aéroports de Cologne-Bonn (hub européen de UPS) et de Luxembourg, base de Cargolux.

Il faut aussi observer l'importance de Bruxelles en tant que hub européen de DHL (qui va bientôt transférer

cette activité à Leipzig) et de Liège, hub de TNT. Cette dernière plate-forme avec un trafic de 0,41 tonne en 2006 enregistre une progression de son trafic de 24,9%.

Les hubs de fret général et de fret express en Europe se situent à l'intérieur d'un losange formé par Londres, Amsterdam, Francfort et Paris.

Aéroports	2000	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
PARIS- CHARLES DE GAULLE	1,61	2,01	2,13	6,0%	6,0%
FRANCFORT	1,71	1,96	2,12	8,5%	5,7%
AMSTERDAM	1,27	1,50	1,56	4,3%	4,9%
LONDRES - HEATHROW	1,40	1,39	1,34	-3,3%	1,3%
LUXEMBOURG	0,50	0,74	0,75	1,3%	5,0%
BRUXELLES	0,69	0,70	0,69	-1,8%	3,6%
COLOGNE-BONN	0,40	0,64	0,69	7,0%	8,3%
ZURICH	0,40	0,35	0,21	-41,2%	-11,1%
LIEGE	0,27	0,33	0,41	24,9%	8,5%
MADRID - BARAJAS	0,34	0,35	0,32	-10,0%	-0,9%
MILAN - MALPENSA	0,29	0,38	0,41	5,7%	6,9%
COPENHAGUE	0,42	0,35	0,38	8,6%	0,0%
ISTANBUL			0,29	--	--
EAST MIDLANDS	1,21	0,30	0,27	-8,4%	-28,2%
LONDRES - STANSTED	0,17	0,26	0,27	5,9%	8,6%

● Trafic en mouvements

La croissance des mouvements reste globalement contenue.

Parmi les quinze premiers aéroports européens, l'aéroport de Paris-CDG se classe à la première place en termes de mouvements commerciaux, il est suivi par Francfort et Londres-Heathrow.

Les légères baisses constatées sur ces deux plateformes s'expliquent du fait que l'attribution de nouveaux créneaux horaires est sujette à des contraintes de capacité.

L'emport moyen apparent pour les onze aéroports, classés à la fois en trafic passagers et en nombre de mouvements, varie de 137 pour Londres Heathrow à 69 pour Copenhague avec une moyenne située à 108.

Aéroports	2001	2005	2006	% 2006/2005	t.c.a.m 06/01
PARIS - CHARLES DE GAULLE	523	523	542	3,6%	0,7%
FRANCFORT	456	490	489	-0,1%	1,4%
LONDRES - HEATHROW	464	478	477	-0,2%	0,6%
AMSTERDAM	416	421	440	4,7%	1,1%
MADRID - BARAJAS	376	416	435	4,7%	3,0%
MUNICH	338	399	411	3,1%	4,0%
BARCELONE	273	308	328	6,4%	3,7%
ROME	284	308	316	2,4%	2,2%
LONDRES - GATWICK	253	261	263	0,8%	0,8%
ZURICH	309	267	261	-2,4%	-3,3%
VIENNE	206	253	261	3,1%	4,8%
COPENHAGUE	289	270	258	-4,3%	-2,2%
BRUXELLES	306	253	255	0,5%	-3,6%
PARIS-ORLY	219	227	233	2,8%	1,2%
MANCHESTER	197	234	230	-1,8%	3,1%

Depuis 2001 et avec l'arrivée à maturité de la politique de hub, l'emport moyen par vol augmente comme on l'observe à Paris-CDG et sur certaines plates-formes européennes telles que Amsterdam, Francfort, Londres. Cette évolution traduit l'amélioration des coefficients de remplissage et l'adaptation des compagnies aux nouvelles contraintes économiques et environnementales par l'utilisation d'avions nouveaux, et moins polluants, et de plus grande capacité.

De nombreux facteurs justifient cette évolution :

- la croissance prévue de la demande de transport aérien, quel qu'en soit le rythme, est très liée à celle du trafic international hors UE (notamment Asie-Pacifique; Amérique du Sud) ;
- dans le prolongement de ce que l'on constate depuis une dizaine d'années, les déplacements par avion sont de plus en plus liés à des motifs personnels (visite à famille, parents, tourisme) ; cette demande, pour laquelle le niveau tarifaire est prioritaire par rapport à la fréquence requiert de la part des opérateurs des gains de productivité pour lesquels la taille des avions exploités -et leur densification- jouent un rôle déterminant ;
- l'entrée sur le marché du transport aérien de nouveaux opérateurs va renforcer la concurrence et obliger l'ensemble des opérateurs à rechercher au plus près tous les gains de rentabilité possibles ; à ce titre, la priorité donnée aux fréquences dans le positionnement concurrentiel s'atténue au profit de l'emport moyen permettant aux opérateurs un meilleur étalement des coûts au passager transporté ;
- l'accès aux grandes métropoles internationales, parmi lesquelles Paris figure en tête, est de plus en plus difficile, faute de capacités. Les opérateurs dans ce contexte ne peuvent que rechercher, ne serait-ce que par anticipation, à augmenter la taille des modules exploités, pour conserver, au moindre coût, le meilleur accès possible, à ces grands marchés mondiaux .
- la permanence des préoccupations environnementales et d'économies d'énergie dans le développement de l'activité du transport aérien pèse sur les appareils exploités. Les opérateurs ont incités à optimiser l'utilisation de leur flotte et à mettre en service sur un tronçon donné, les appareils les plus performants, c'est-à-dire de plus grande capacité et de conception plus récente.

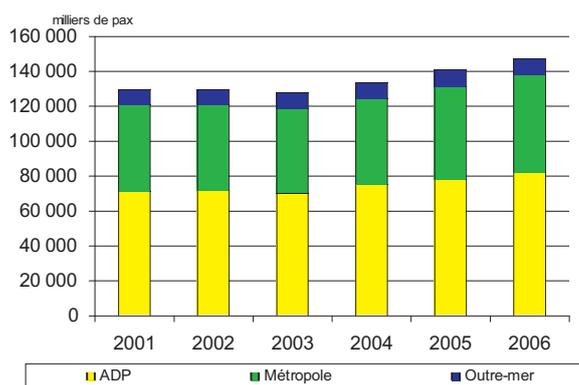
c/ Les aéroports français

Le trafic des aéroports français : 147,1 millions de passagers en 2006, progresse de 4,7%. Le trafic international en progression de 6,3% représente 69% du trafic total des aéroports. Le trafic intérieur renoue pour la deuxième année consécutive avec la croissance.

● Trafic de passagers

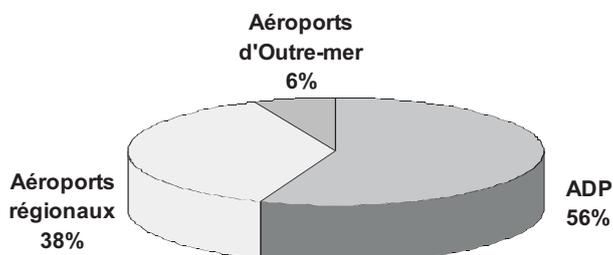
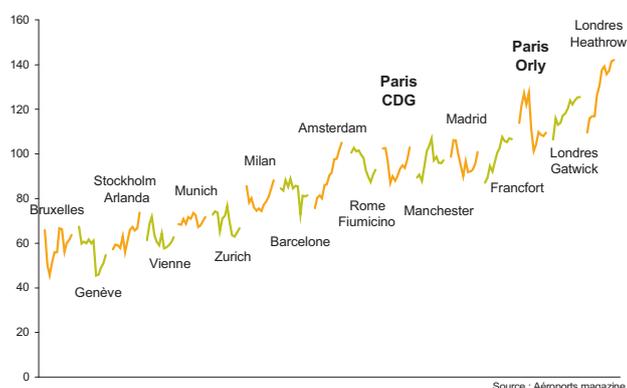
Ce trafic se répartit en 82,4 millions pour les Aéroports de Paris, 55,5 millions pour les aéroports régionaux de métropole et 9,5 millions pour les aéroports d'Outre-mer.

Passagers (milliers)			
Années	France	Métropole	Outre-mer
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
2005	140 400	130 919	9 481
2006	147 139	137 644	9 495
% 2006/2005	4,8%	5,1%	0,1%
t.c.a.m. 2006/2001	2,5%	2,7%	0,4%



C'est essentiellement le trafic international qui a contribué à la croissance. Le trafic national enregistre une inversion de tendance avec une légère reprise .

Emport moyen apparent : comparaisons Européennes



Les Aéroports de Paris ont accueilli en 2006 82,4 millions de passagers, soit une progression de 4,9% par rapport à 2005. Le trafic se répartit en 56,8 millions pour l'aéroport de Charles de Gaulle et 25,6 millions pour celui d'Orly.

Le trafic d'ADP avec les autres aéroports de métropole est en très légère baisse (-0,8%), avec un recul plus fort du trafic des lignes concurrencées par le TGV.

Le trafic vers l'Europe est tiré par les destinations qui sont dans l'Espace Schengen (+14%). Il augmente également vers les dix nouveaux états entrant dans l'Union Européenne (+17,1%) et vers la Grande-Bretagne et l'Irlande (+3,5%). Par contre le trafic vers l'Amérique du Nord ne progresse que faiblement alors que celui vers l'Amérique Latine est en baisse.

La plate-forme de Charles de Gaulle enregistre la plus forte croissance des aéroports parisiens avec une hausse de 5,7% par rapport à 2005. La part du trafic des passagers en correspondance a continué de croître en 2006. Ces passagers représentent 32% du trafic total.

L'évolution du trafic à Paris - Orly a été moins significative +3,1% par rapport à 2005

Les aéroports régionaux continuent en 2006 à enregistrer une hausse significative. Toutefois cette progression traduit des situations très contrastées. En effet, dès lors que les plates-formes sont bien positionnées à l'international et qu'elles bénéficient du dynamisme des compagnies à bas coûts elles affichent de très bons résultats.

Le trafic de l'aéroport de **Nice** frôle en 2006 les dix millions de passagers. Le rythme de la croissance se ralentit : +1,9% contre +4,4% en 2005. Suivant une tendance constatée déjà depuis plusieurs années, la progression du trafic international (+2,5%) est plus forte que celle du trafic national (+1,2%) grâce à la diversification du réseau européen découlant de l'ouverture de lignes par les compagnies à bas coûts. L'aéroport poursuit sa stratégie de développement de type généraliste avec une répartition de son trafic en trois tiers : 1/3 Air France, 1/3 autres compagnies traditionnelles et 1/3 pour les compagnies à bas coûts.

À l'inverse des autres aéroports régionaux, la plate-forme de **Lyon-Saint-Exupéry** enregistre en 2006 une croissance de son trafic national (+4,4%) double de celle de l'international (+2,2%). Ce dynamisme du trafic national est étroitement lié au regain d'activité des lignes transversales notamment celles de Nantes, Rennes, Biarritz et Montpellier.

La croissance du trafic de l'aéroport de **Marseille-Provence** est de 4,4% contre 1,7% en 2005. Elle résulte principalement de la progression des compagnies à bas coûts (175 000 passagers, soit +81,1%), mais également des lignes des compagnies traditionnelles (+115 000 passagers). L'activité de ces compagnies sur l'Europe ne semble pas être affectée par la nouvelle concurrence de la compagnie Ryanair au départ de l'aérogare à bas coûts MP2. En revanche, le trafic charter recule de 30 000 passagers soit de -5,9%.

Toulouse-Blagnac connaît un certain tassement de sa croissance avec +2,6% après +3,3% en 2005 et +5,8% en 2004. La hausse est presque identique en trafic national (+2,5%) que sur les faisceaux européens et internationaux (+2,8%). Le trafic régulier (+4%) tire mieux son épingle du jeu que le trafic charter (-11,3%), fortement pénalisé par la baisse générale du trafic import avec du Royaume-Uni.

Comme l'année précédente, la plus forte progression du trafic des dix principaux aéroports régionaux d'intérêt national est celle de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse. Avec presque quatre millions de passagers locaux en 2006 (plus de quatre millions en terme de passagers totaux), le trafic de cette plate-forme est en hausse de 21,8% en dépit d'une diminution du nombre des mouvements commerciaux de 2,7%. Ce résultat spectaculaire, qui succède à une croissance de 31,4% du trafic en 2005, est le fruit de la stratégie de développement initiée en 2003 visant à diversifier l'offre en s'appuyant sur un cadre tarifaire différencié répondant aux attentes des compagnies aériennes à bas coûts. L'année 2006 est marquée par l'arrivée sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse d'un quatrième avion basé de la compagnie à bas coûts easyJet, présente sur cette plate-forme depuis 2004, et par l'ouverture tout au long de l'année de nouvelles lignes intra-européennes ou l'introduction de nouvelles fréquences par cette même compagnie. Les compagnies à bas tarifs réalisent 42% du trafic de cette plate-forme.

La croissance du trafic de **Bordeaux-Mérignac** s'établit à +5,5% (+2,3% en national et +12,4% à l'international). La progression de l'international s'explique par des ouvertures de nouvelles liaisons tant par des compagnies régulières (Rome, Montréal et Londres-Heathrow) que par des compagnies à bas coûts notamment sur la Grande-Bretagne (Norwich et Londres-Luton).

Le nombre de passagers locaux de l'aéroport de **Nantes-Atlantique** progresse de 12,2% en 2006. Ce dynamisme résulte de la combinaison d'une progression du trafic national (+6,6% due notamment à une hausse de 20% du trafic avec les DOM), du trafic régulier européen (ouverture de liaisons sur la Grande-Bretagne par les compagnies à bas coûts) et international (lignes vers l'Afrique du Nord).

Après deux années de stagnation ou de repli, le trafic de **Strasbourg-Entzheim** connaît une hausse de 4,1%. Le trafic national ne croît que de 0,5%, la ligne radiale reculant de 1,8%, alors que les transversales connaissent une reprise de 3,7%. La progression du trafic international est de 22,9% dont 27% pour les lignes européennes régulières résultant de la réouverture des liaisons sur Amsterdam, Milan et Munich. Le trafic charter augmente de 25,2%.

La plate-forme de **Montpellier** renoue avec la croissance avec une hausse de son trafic de 1,4% due notamment à l'effet en année pleine de l'ouverture par Air France de liaisons avec son «hub» de Lyon permettant la correspondance avec de nombreuses destinations nationales ou européennes. Le retour de la compagnie à bas coûts Sterling opérant vers Copenhague et Oslo contribue aux résultats du trafic européen en augmentation de 2,3%.

L'aéroport de **Beauvais** qui au cours des derniers exercices avait affiché des progressions spectaculaires grâce à la création de liaisons à bas coûts, connaît avec un ralentissement significatif de sa progression : 2,1%.

Les aéroports d'Outre-mer ont traité 9,4 millions de passagers. Le trafic, très sensible à la conjoncture peu favorable, ne connaît qu'une faible évolution.

La compétition de plus en plus importante que se livre le secteur du tourisme international en termes de coûts et de destinations ne bénéficie pas aux Antilles et explique les faibles taux de croissance du trafic entre la métropole et le DOM, et notamment la baisse enregistrée à Pointe à Pitre.

L'épidémie de chikungunya a eu à la Réunion un impact important sur la fréquentation touristique de l'île et par conséquent sur le trafic aérien.

L'aéroport de Tahiti connaît une croissance significative grâce au développement de la compagnie Air Tahiti Nui

● Trafic de fret

Les aéroports de **Paris - Charles de Gaulle** et **Paris - Orly** ont traité en 2006 un total de 2,3 millions de tonnes de fret et de poste. Au niveau national, Paris occupe la première place devant les aéroports de Toulouse, Marseille, Bâle Mulhouse et Lyon.

Années	France	Métropole	Outre-mer
2001	1 514	1 424	90
2002	1 480	1 395	86
2003	1 478	1 394	85
2004	1 585	1 497	88
2005	1 684	1 461	90
2006	1 684	1 592	92
% 2006/2005	0,0%	8,9%	2,8%
t.c.a.m. 2006/2001	2,1%	2,2%	0,5%

Le trafic de fret des aéroports régionaux enregistre, avec +6,2% en 2006, une croissance supérieure de plus d'un point à celle de 2005. Les résultats sont très variables selon les plates-formes. Les meilleures performances sont celles de Toulouse-Blagnac (+14,8%) de Nantes-Saint Nazaire (+13,7%) et de Bâle-Mulhouse (+12%). L'activité fret de Toulouse est liée à celle d'Airbus Industrie et celle de Bâle-Mulhouse à l'industrie pharmaceutique bâloise. A l'inverse, le trafic fret de Nice recule de 7%, celui de Bordeaux-Mérignac de 10,4%, de Strasbourg de 4,2% et de Marseille de 3%.

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. Comme les deux années précédentes, la progression de cette activité est supérieure en 2006 à celle du trafic de passager. Une redistribution des trafics au profit de Toulouse qui conforte son avance, Lyon et Nantes-Saint-Nazaire semble se dessiner. Sur les aéroports régionaux, le fret transporté est principalement du fret express.

L'aéroport de **Châlons-Vatry** dédié principalement au fret a ouvert en mai 2000. En 2006, le trafic atteint 37 700 tonnes, plaçant Vatry parmi les principaux aéroports régionaux en matière de fret avionné, mais en stagnation par rapport à 2005. En 2007, le trafic est en baisse de 15% sur les six premiers mois. Le trafic d'Avient est déterminant pour la plate-forme : 77,5% du trafic total en 2006, et 75% au premier semestre 2007. Dans un objectif de diversification, le gestionnaire s'efforce d'attirer de nouveaux clients.

Le trafic de fret des aéroports d'Outre-mer poursuit sa progression en 2006 avec une hausse de 2,2% : trois aéroports, Tahiti, Fort-de-France et Saint-Denis voient leur trafic augmenter, alors que celui des trois autres plates-formes ultramarines diminue.

● Mouvements commerciaux

Sur l'ensemble des plates-formes, le nombre de mouvements commerciaux est en augmentation de 3,5% par rapport à 2005 : de ce fait, l'emport moyen s'établit à 75 passagers par vol en 2006 contre 76 l'année précédente.

Les aéroports parisiens avec 762 000 de mouvements d'avions enregistre une progression de 3,5% avec une évolution de -3,8% à Paris-Charles de Gaulle et +2,8% à Paris-Orly. La croissance en nombre de passagers a été plus forte qu'en nombre de mouvements d'avions, l'emport moyen d'un avion étant passé à 114 passagers en 2006.

Années	France entière	Métropole	Outre-mer
2001	2 036	1 787	250
2002	1 951	1 718	233
2003	1 899	1 651	249
2004	1 882	1 629	253
2005	1 911	1 629	255
2006	1 964	1 703	259
% 2006/2005	2,8%	4,5%	1,6%
t.c.a.m. 2006/2001	-0,7%	-1,0%	0,7%

Sur les dix aéroports régionaux les plus importants est en augmentation de 2,4% par rapport à 2005. Les augmentations les plus importantes sont enregistrées sur les aéroports de Nice, Strasbourg et Montpellier avec +5,5% sur les deux premières plates-formes et +3,7% à Montpellier alors que le nombre de mouvements est en recul de 2,7% à Bâle-Mulhouse. L'emport moyen s'établit à 61 en 2006 contre 59,3 l'année précédente, ce qui s'explique en notamment par l'importance croissante des compagnies à bas coûts utilisatrices de modules de plus de 130 places.

Le nombre des mouvements commerciaux des aéroports d'Outre-mer s'élève à 259 000 soit une progression de 1,6%.

● Premiers résultats de trafic de l'année 2007

Pour les premiers aéroports français, le bilan du 1er semestre 2007 est positif avec une augmentation du trafic de 5,1 % en passagers et de 2,8 % en mouvements, soit 65,2 millions de passagers et 751,4 milliers de mouvements.

De janvier à juin, le trafic des Aéroports de Paris, 41,3 millions de passagers, progresse de 4,5%, par rapport à la même période 2005. Paris-Charles de Gaulle a traité 28,3 millions de passagers (+5%) et Paris-Orly 12,9 millions (+23,4%).

La progression de Paris-CDG au cours de ce semestre est voisine de celle de l'ensemble des aéroports métropolitains.

Les aéroports régionaux affichent quant à eux un bilan contrasté :

- profitant d'un développement de leur trafic européen, certains bénéficient d'une progression nettement supérieure à la moyenne : Marseille, Bâle-Mulhouse et Lille entre 12 et 15%, Nantes, Beauvais et Biarritz (création de 2 liaisons par Ryanair) entre 8 et 9%. Marseille-Provence retrouve un niveau de trafic supérieur à celui précédant la mise en service du TGV Méditerranée, les aérodromes de Strasbourg et Montpellier subissent une régression de leur trafic (-5,3% et -2,5%).

Parmi les autres aérodromes, on peut citer ceux ayant bénéficié d'une forte croissance : Grenoble (+11,5% pour 360 000 passagers après la croissance de 78% du premier semestre précédent), Rennes (+17% pour 260 000 passagers), Carcassonne (+17% pour près de 220 000 passagers) et Chambéry (+23% pour 200 000 passagers).

d/ Les projets aéroportuaires et les mises en service.

La mise en service de l'aéroport **Notre-Dame-des-Landes** est envisagée à l'horizon 2012/2015.

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. L'enquête

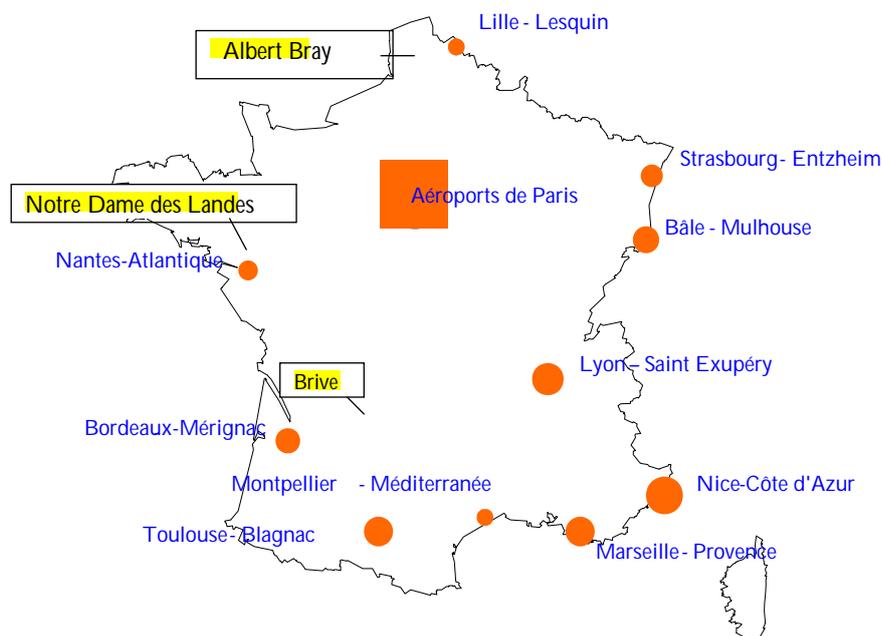
préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 18 octobre au 30 novembre 2006 et a abouti à un avis favorable de la commission d'enquête le 13 avril 2007 avec des réserves qui ont pu être levées par les services de l'Etat. Le décret d'utilité publique doit être pris avant mai 2008 faute de quoi la procédure sera caduque. La mise en service est prévue à l'horizon 2012/2015. 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.

Dans le sud-ouest, l'aéroport de **Brives-Souillac** est en cours de construction par un syndicat mixte regroupant plusieurs collectivités locales en substitution à celui de Brive-Larroche qui sera fermé à l'ouverture de ce nouvel aéroport prévue en mars 2008.

Dans la région Picardie à proximité immédiate de l'usine de production Airbus de **Meaulte**, à 30 km au nord est d'Amiens, un syndicat mixte regroupant les collectivités et Airbus a initié un projet de construction d'une plate forme aéroportuaire pour l'acheminement par avions cargos de type Beluga vers les sites d'assemblage d'Airbus tels que Saint-Nazaire et Toulouse, de parties de fuselage de l'A380 (notamment le nez). La piste est renforcée et portée dans un premier temps à 2200m.

La plate-forme aéro-industrielle de Haute-Picardie a accueilli le premier Beluga le 7 juin 2007

À Toulouse, la question de la construction éventuelle d'un nouvel aéroport après 2020 pour remplacer celui de Blagnac n'a pas réuni à ce jour de consensus entre les collectivités locales concernées.



II.1.4 Transport aérien et complémentarité modale

Le TGV et l'avion, une complémentarité qui se développe. 2 millions de voyageurs ont utilisé en 2006 un TGV pour prendre un vol à Paris-CDG; ils sont 36 000 à Lyon-Saint Exupéry.

Remarque :

On appelle complémentarité modale (ou intermodalité) la situation dans laquelle un passager aérien se rendant à l'aéroport utilise le mode ferroviaire (en France, un TGV) pour le pré ou post-acheminement, sachant que dans certains cas, le passager a le choix entre le train et l'avion pour ce pré ou post-acheminement.

La complémentarité modale correspond à l'utilisation de deux ou plusieurs modes de transport au court d'un même trajet, à la différence de la substitution modale où le TGV remplace l'avion sur un parcours.

a/ La complémentarité modale pour le transport de voyageurs

En France, la complémentarité modale s'est développée avec la mise en service des gares TGV de Paris Charles-de-Gaulle et de Lyon Saint-Exupéry.

Le trafic 2006 total de la gare SNCF de l'aéroport Charles de Gaulle a été de 2,8 millions de passagers, en croissance d'environ 4% par rapport au trafic de 2005. Une partie de ces passagers ferroviaires ont pour origine ou destination le nord de l'Ile de France ou la Picardie. Selon Aéroports de Paris, le trafic intermodal entre TGV et avion a été d'environ 2 millions de passagers. Le trafic se faisant de l'aéroport Charles de Gaulle se répartit en 71% de passagers origine-destination, 25% de passagers en correspondance avion-avion et 4% en correspondance TGV-avion.

En 2006, le trafic de la gare ferroviaire de Lyon Saint Exupéry a atteint 401 000 voyageurs, dont 9% étaient des passagers en correspondance TGV-avion. Le trafic de cette gare est en majeure partie constitué de passagers ayant pour origine et destination l'est lyonnais.

L'accroissement du nombre de passagers utilisant la complémentarité TGV-avion, principalement à Paris Charles-de-Gaulle est lié, notamment, à l'amélioration de la desserte ferroviaire et au développement des accords passés entre la SNCF et les compagnies aériennes.

Depuis 1998, la SNCF a en effet conclu des accords tarifaires avec plusieurs compagnies aériennes pour le pré et post-acheminement des passagers aériens. A la fin 2005, huit compagnies aériennes étaient partenaires de la SNCF : Air Austral, Air France, Air Tahiti Nui, American Airlines, Cathay Pacific, Continental Airlines, Qatar Airways et United Airlines dans le cadre d'un service TGVAir qui permet de vendre simultanément un billet de train et le billet d'avion. Les gares ouvertes à ce service sont Aix-TGV, Angers, Avignon TGV, Bordeaux, Le Mans, Lille-Europe, Lyon-Part Dieu, Marseille-Saint Charles, Montpellier, Nantes, Nîmes, Poitiers, Rennes, Tours-Saint-Pierre-des-Corps, Toulon et Valence-TGV.

Air France a en outre conclu un accord avec Thalys pour transporter ses passagers en correspondance entre Bruxelles et l'aéroport de Paris-CDG.

Pour mesurer l'importance et l'évolution de la complémentarité modale, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a réalisé régulièrement (1999, 2002, 2005), des enquêtes auprès d'un échantillon de passagers intermodaux à Paris Charles-de-Gaulle et à Lyon Saint-Exupéry (1 500 personnes interrogées en 1999, 5 800 en 2002 et 5 211 en 2005 pour ces deux aéroports, 95% de l'échantillon concernant Paris Charles-de-Gaulle). L'approche enquête aura lieu en 2008.

La complémentarité modale TGV-avion est principalement utilisée lors de trajets aériens de longue distance (60 % des passagers en complémentarité modale à Paris Charles-de-Gaulle prennent un vol long-courrier et 37% un vol moyen-courrier) avec un pré ou post-acheminement TGV de courte durée. Le trajet total se décompose en moyenne de la manière suivante :

- Avion : 7h15,
- Temps " d'attente " : 3h40,
- TGV : 2h15.

Géographiquement, l'Amérique du Nord est la principale destination aérienne long courrier pour laquelle le TGV est utilisé comme mode de pré ou post-acheminement ; 30% des passagers en correspondance TGV-avion à Paris-CDG empruntent les réseaux TGV Sud-Est et Méditerranée, 38%, le réseau Atlantique, 20% le réseau Nord et 12% viennent de Bruxelles (Thalys).

Les passagers TGV-avion à Paris Charles-de-Gaulle se distinguent peu des autres passagers aériens. Les hommes sont majoritaires (58%) ; ces passagers intermodaux sont un peu plus âgés que la moyenne des passagers aériens : les plus de 55 ans en représentent 25%.

À Lyon Saint-Exupéry, les passagers intermodaux sont en majorité des hommes entre 35 et 44 ans, qui voyagent à 60% pour motifs loisirs. Les origines-destinations sont réparties à égalité entre Rhône Alpes, l'Ile de France et le MIDI (PACA et Languedoc) pour le trajet ferroviaire ; les origines-destinations aériennes sont l'Union européenne, la métropole et le Maghreb. La plupart (65%) de ces passagers sont résidents en France, ce qui révèle une connaissance insuffisante de cette possibilité pour les passagers aériens étrangers.

Selon l'enquête réalisée en 2005, 39% des passagers en complémentarité modale à Paris Charles-de-Gaulle se déclarent très satisfaits et 53% plutôt satisfaits, en dépit, notamment, d'un temps d'attente entre le TGV et l'avion qui demeure élevé (3h40). 95% se déclarent prêts à recommander cette pratique.

b/ La complémentarité modale pour le transport de fret aérien

Le transport de fret aérien est par nature multimodal, puisque les pré-acheminements vers les aéroports se font par voie terrestre, sur des distances qui peuvent dépasser 1 000 km pour le fret général. Pour le fret express, les pré-acheminements se font souvent en avion au-delà de 500 km.

Les pré-acheminements du fret général se font toujours par voie routière, en raison de la très grande souplesse de ce mode de transport adapté aux charges transportées quotidiennement sur chaque liaison d'apport (souvent moins de 100 tonnes en plusieurs services).

Cependant, chez des transporteurs de fret général comme Air France Cargo, les réflexions sur l'intérêt de pré-acheminements ferroviaires ont progressé, en raison de l'encombrement croissant des accès routiers à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Cette solution serait cependant réservée à quelques très gros flux de plus de 100 tonnes par jour (comme Francfort/Hahn - Paris-CDG), et suppose une bonne régularité du fret ferroviaire. Pour les transporteurs généralistes, le train se substituerait au camion : ils ne demandent pas une vitesse très élevée, mais une grande fiabilité des horaires.

Certains transporteurs de fret express implantés sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, et notamment FEDEX, sont intéressés par un recours au réseau ferré à grande vitesse pour remplacer certains de leurs vols court-courriers, notamment de nuit : pour eux, le train se substituerait donc à l'avion.

La principale difficulté pour le développement de ce type de desserte provient de la nécessité de réunir entre 90 et 95 tonnes de fret pour remplir correctement une rame. Les services ferroviaires pourraient être opérés soit en TGV à 300km/h, soit en train à vitesse élevée (TVE) à 200km/h.

Afin de résoudre cette difficulté, une association, dénommée " Roissy cargo Rail Express " (en abrégé CAREX) a été créée à l'initiative d'élus locaux, avec notamment Aéroports de Paris, RFF, la SNCF, FEDEX, La Poste, TNT Express, Air France Cargo et des agents de fret et d'assistance en escale.. Le projet porte sur l'implantation d'une gare ferroviaire de fret sur l'aéroport Charles-de-Gaulle et l'établissement d'un réseau de fret ferroviaire à grande vitesse en Europe. DHL et UPS se disent intéressés.

Cette association a commandité une étude parue en décembre 2006. Celle-ci prévoit des investissements de l'ordre de 925 millions d'euros (625 millions pour 20 rames TGV et 300 millions pour les infrastructures) avec deux gares à Paris-CDG : une près de la zone FEDEX vers les destinations du nord (réseaux Nord, Thalys et Eurostar), l'autre au sud de la gare TGV actuelle pour les destinations TGV Est, Méditerranée et Atlantique.

Il est prévu à terme 11 services par jour de semaine entre 19h30 et 3 h au départ de Paris-CDG, vers Lyon Saint-Exupéry, Aix/Marseille, Strasbourg, Poitiers, Bordeaux, Liège, Amsterdam, Cologne, Francfort et Londres (destinations dont le temps de parcours ferroviaire est inférieur à 4 heures).

Il est prévu de transporter chaque année l'équivalent de 270 000 palettes, soit entre 600 000 et 700 000 tonnes de fret. Le coût annuel d'exploitation avec amortissements serait de 100 millions d'euros, soit entre 142 et 166 euros par tonne de fret transportée. Ce trafic proviendrait de services effectués actuellement en avion, mais aussi en camion.

Le projet CAREX a l'intérêt potentiel de permettre de redéployer vers le train le trafic nocturne vers un certain nombre de destinations. Néanmoins son coût et les difficultés techniques et institutionnelles de ce projet nécessitent, de l'avis de la DGAC, une impulsion de la part des pouvoirs publics. Par ailleurs, le caractère européen des dessertes envisagées va nécessiter une coordination européenne.

Par ailleurs, la direction générale de l'aviation civile suit une étude sur les possibilités et l'intérêt d'un raccordement ferroviaire de l'aéroport de Vatry au TGV-Est. Ce raccordement pourrait être utilisé pour des services de fret, mais aussi de voyageurs vers Paris, Châlons en Champagne, Reims et Troyes.

c/ L'accès aux aéroports

● La desserte des Aéroports de Paris

L'aéroport de **Paris-CDG**, situé à vingt-cinq kilomètres de Paris centre, est desservi par des moyens de communication nombreux. Il fait partie des 29 aéroports d'Europe desservis par une ligne ferroviaire et comporte une gare TGV. La gare TGV reçoit, différents types de trains : TGV, Thalys et le RER de la ligne B.

Le RER B permet un accès rapide (liaisons directes) à l'aéroport de Paris-CDG à partir de l'ensemble des stations du métro Parisien auquel il est connecté. Il permet en particulier d'interconnecter l'aéroport aux centres d'affaires, en particulier à La Défense. Les fréquences de passages sont de 10 à 15 mn en semaine. Le tarif est de 8,20€.

Le temps de trajet entre Paris et Paris-CDG est de :

- 25 mn depuis la Gare du Nord,
- 28 mn depuis la gare de Chatelet les Halles (centre de Paris).

Des autobus (Roissybus) permettent de joindre le centre de Paris (Opéra) à Roissy Charles de Gaulle. La fréquence de passage est de 15 à 20 mn et le tarif de 8,60€. Les taxis permettent également la desserte de Paris-CDG à des tarifs avoisinant les 50€ à partir du centre de Paris ou à partir de La Défense.

L'accès peut également se faire par voiture particulière en empruntant les autoroutes A1 ou A3. Le temps de trajet est de 20 à 30 mn selon l'encombrement des autoroutes.

L'aéroport de **Paris-Orly** est desservi notamment par une ligne rapide spécialisée : Orlyval. Cette ligne rapide est interconnectée au RER C à Antony. Les temps de trajet vont de 23mn (du centre de Paris jusqu'à Orly) à 35mn depuis le nord de Paris)

Le RER C permet également la desserte de Paris Orly à partir des gares du RER C de Paris et via des navettes pour rejoindre les terminaux d'Orly. La durée du trajet est de 25mn et la fréquence de passages, du RER, est de 20mn.

Des services de bus permettent de joindre Paris à Orly à partir de plusieurs stations dans Paris. Le temps de trajet est de 30 mn et la fréquence des bus de 25mn. Le tarif est de 6€.

Les taxis Parisiens et ceux de la banlieue desservent l'aéroport de Paris-Orly à partir de toute l'Ile de France. Enfin il est possible de joindre l'aéroport en voiture particulière en un temps qui va de 20 à 45 mn selon l'encombrement de l'autoroute A6 ou de l'A106.

La répartition entre les différents modes de transport utilisés par les passagers aériens pour accéder aux Aéroports de Paris est, d'après les enquêtes ADP (2006), la suivante :

Mode de transport utilisé pour se rendre aux Aéroports

Mode de transport utilisé pour se rendre aux Aéroports de Paris (2006)

	ADP
Transport en commun ferroviaire (n.c. TGV)	20%
Transport en commun routier	16%
Total transport en commun (n.c. TGV)	36%
Voiture particulière	35%
Taxi	29%
Total voiture	64%

● La desserte de l'aéroport de Lyon

Le département du Rhône développe un projet de desserte express qui relie l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry au tramway de l'est Lyonnais. C'est le projet Leslys.

Par le biais d'un tramway rapide, **Leslys** permettra de gagner l'aéroport en moins d'une demi-heure, en site propre et en respectant un horaire fixe que les bus ont du mal à respecter. Leslys permettra de faire face à l'expansion du trafic de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Le projet a démarré en 2001 et devrait être mis en service en 2009. Vinci est le concessionnaire pressenti pour ce futur tramway.

● Quelques exemples de dessertes d'aéroports internationaux

La croissance rapide du transport aérien a pour conséquence de poser avec toujours plus d'acuité le problème de l'accessibilité des grands aéroports internationaux à partir (ou vers) le centre des grandes agglomérations internationales. Les accès ferroviaires aux aéroports sont vus de plus en plus comme le moyen d'assurer des relations rapides avec le centre des villes.

39% des aéroports internationaux se sont dotés de ce type d'accès, avec des différences importantes selon les pays. Pour l'Europe, 64% des grandes métropoles en sont équipées, contre 20% en Amérique du Nord et 40% en Asie. Ces liaisons peuvent être rapides et spécialisées, régionalisées ou assurées par le métro. L'Europe est la zone mondiale qui a le plus développé ces trois types d'accessibilité.

L'aéroport de **Francfort-Rhin-Main**, situé à 12 km de Frankfurt, a depuis longtemps été relié au centre ville par le réseau ferroviaire régional (S-bahn). Une desserte à grande vitesse (**AIRail**) a été ouverte au public à partir de 1999, dans le cadre du développement du train à grande vitesse allemand (vers Frankfurt mais également Stuttgart ou Cologne). L'investissement de ce type de train est important et si techniquement il s'agit d'un succès, il n'est pas encore certain qu'il en soit de même au niveau commercial.

La répartition modale pour Francfort, en 2002, est la suivante : S-bahn : 12%, ICE 15%, Car + Bus : 52%, taxis : 19%, autre : 2%.

Au Royaume-Uni, l'aéroport de **Heathrow**, à 24km de Londres, est desservi par des liaisons ferroviaires rapides, par des services semi-directs et par le Métro. Le réseau d'autoroutes londonien dessert également l'aéroport, mais l'encombrement des autoroutes pénalise fortement ce mode de circulation. Le bus (15€) et le taxi (60 à 70€) complètent ces moyens. La répartition modale pour Heathrow est la suivante : Rail 9%, Bus : 12%, Métro : 14%, taxis : 26%, voitures 38%.

L'**AirTrain** est la principale liaison ferroviaire desservant l'aéroport **J.F Kennedy** de New York au centre de la ville, via le Métro ou le LIRR (Long Island Rail Road). D'importants services de bus desservent différents quartiers de la ville. Du fait de la dispersion de l'habitat, les voyageurs qui doivent se rendre à J.F Kennedy ont souvent recours à la voiture particulière, malgré la congestion du réseau d'autoroutes (40 à 60 mn pour aller à Manhattan). La répartition modale pour J.F Kennedy est la suivante, pour 2004 : AirTrain : 8%, Métro : 4%, Bus : 11%, Taxi : 21%, voiture privée ou de location : 56%.

L'aéroport de Hong Kong, **Chep Lap Kok**, ouvert au trafic en 1998, est relié à la ville par un ensemble très complet de liaisons de transport public qui comprend principalement la liaison ferroviaire de 34 km, l'Airport Transport Link (AEL) du métro de Hong Kong (service public). Un système d'autobus est également proposé aux voyageurs ainsi que des taxis. Le tarif des voyages par l'AEL, 34€ est équivalent aux tarifs pratiqués par les taxis. La répartition modale, en 2004, est la suivante : AEL : 23%, Autobus : 47%, Taxis : 13%, voiture privée 8%. La densité de la population de Hong Kong ainsi que sa configuration géographique font du transport public et en particulier de l'AEL, dont le projet a été intégré dès le début à la construction de l'aéroport, une alternative très compétitive vis-à-vis de la voiture privée.

d/ Les perspectives de développement de la complémentarité modale

Le potentiel de développement est significatif. Les progressions enregistrées ces dernières années montrent l'intérêt des usagers à utiliser la complémentarité modale : en 2005, 45% des passagers régionaux en correspondance à Paris-CDG utilisaient le TGV, contre 55% qui utilisaient l'avion.

Cette pratique devrait se renforcer à la faveur d'une amélioration de la desserte ferroviaire et moyennant certaines améliorations souhaitées par les passagers récemment enquêtés.

L'extension du réseau avec la réalisation de la LGV Est devrait également contribuer à renforcer l'attrait de la complémentarité modale, de même que le prolongement des lignes à grande vitesse jusqu'à Amsterdam (via l'aéroport de Schiphol) et Cologne.

S'agissant des améliorations, outre la création d'un billet réellement unique «TGV -avion», un enregistrement des bagages de bout en bout (demandé par 83% des passagers), il conviendrait, pour une meilleure connaissance de cette pratique, de faire évoluer les règles d'affichage sur les sites de réservations.

Le potentiel de trafic est estimé de façon prudente à 4,3 millions de passagers à l'horizon 2020 à Paris-CDG.

II.2 NAVIGATION AÉRIENNE

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) est depuis le 1er mars 2005 le prestataire français en charge des services de navigation aérienne, et regroupe tous les organismes opérationnels, techniques et administratifs qui concourent à la réalisation des services de navigation aérienne français, en métropole et Outre-mer. Cette organisation fait suite aux règlements du Ciel unique européen, publiés le 10 mars 2004, qui exigent que les services prestataires soient séparés fonctionnellement des services chargés de la surveillance et de la réglementation de l'activité du contrôle aérien.

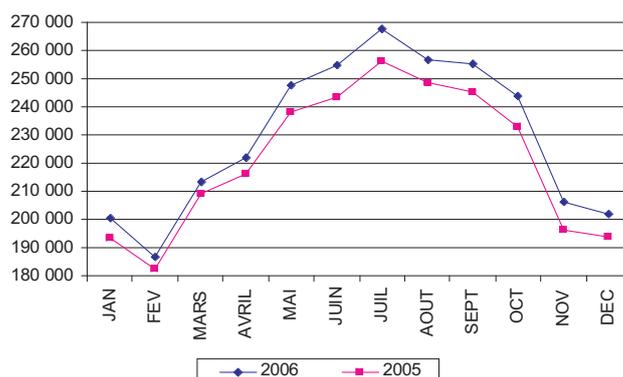
L'année 2006 a été marquée par la délivrance par la DCS, l'autorité de surveillance française des trois certificats de prestataire de services de navigation aérienne : services de la circulation aérienne, services de communication, navigation et surveillance, et services d'information aéronautique.

Les objectifs prioritaires de la DSNA sont d'assurer un haut niveau de sécurité à la navigation aérienne, de façon permanente et continue ; de réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports, dans le cadre de la politique menée par la DGAC en matière d'équilibre entre le développement du transport aérien et la protection du cadre de vie des riverains ; de maintenir à bas niveau le retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français ; de maîtriser le coût et d'améliorer l'efficacité économique des services français de la navigation aérienne.

Sous l'égide d'un échelon central, la DSNA est articulée autour de deux directions : la direction des opérations (DO) qui regroupe l'ensemble des organismes de contrôle en-route, d'approche et d'aérodrome, et la direction de la technique et de l'innovation, qui assure les fonctions de recherche, développement et acquisition des équipements technique. La DSNA exploite 5 centres de contrôle en-route et 85 aéroports.

L'augmentation du trafic a été très régulière tout au long de l'année 2006, avec des augmentations mensuelles variant de +1,9% à +4,9%.

Répartition mensuelle du trafic 2005-2006



La reprise du trafic entraîne une augmentation du nombre de jours de trafic dense avec, pour la première fois en France, 8 journées de trafic supérieur à 9000 vols, et 65 journées à plus de 8500 vols. Le jour de pointe absolu de l'année 2005 a été dépassé en 2006 à 16 reprises.

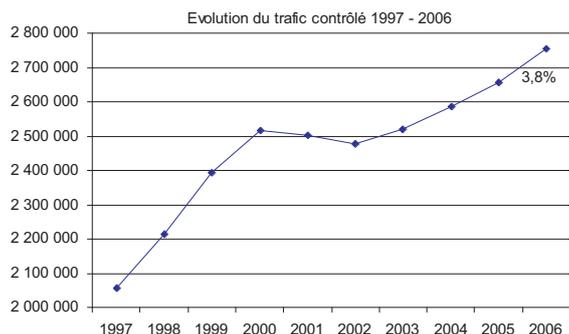
La répartition du trafic en 2006 montre une certaine stagnation de la part du trafic domestique, en pourcentage : 17,2% contre 17,8% en 2005, et en valeur absolue : 474 359 contre 472 372 en 2005. Cette légère réduction -0,6 point prolonge celle de 2005 (-0,5 point) est toutefois moins forte que celles connues en 2004 (-1,4 point) et 2003 (-1,2 point). La croissance constatée en 2006 est essentiellement due aux survols, dont la part se maintient à 44,1%, et aux vols internationaux, dont la part augmente pour atteindre 38,7% du total des vols.

II.2.1 Trafic contrôlé en France

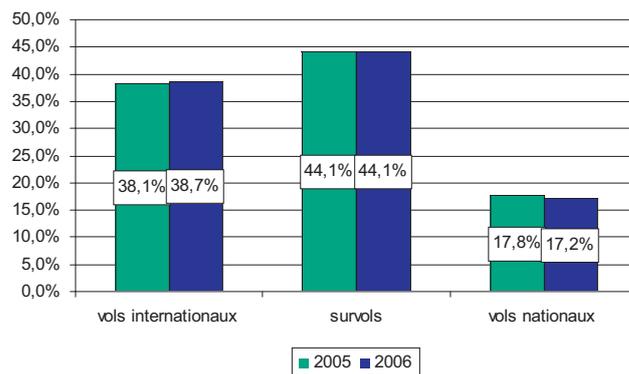
En 2006, Les services français de la navigation aérienne ont contrôlé 2,8 millions de vols, +3,8% par rapport à l'année 2005. Les survols représentent 44% du trafic contrôlé.

a/ Trafic en-route

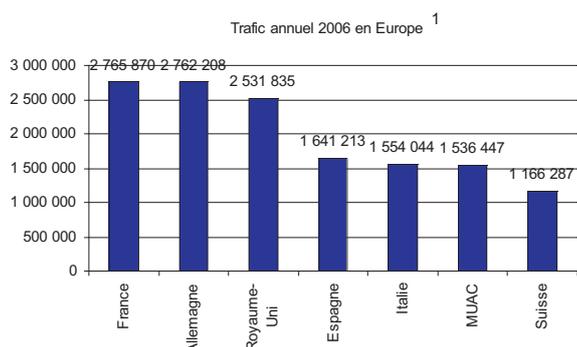
Les services français de la navigation aérienne ont contrôlé 2,8 millions de vols en 2006, valeur en augmentation de 3,8% par rapport à l'année 2005, c'est la quatrième année consécutive de hausse.



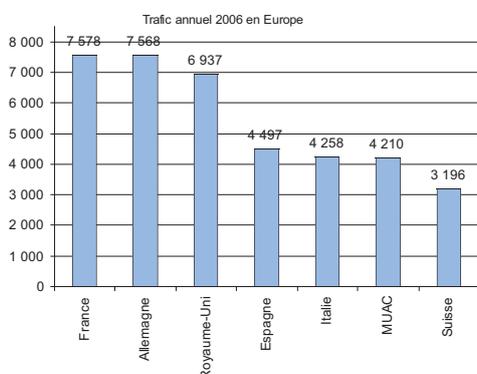
Répartition du trafic par types de vol



La France a bénéficié d'une forte croissance de son trafic et devance en 2006 l'Allemagne au classement du trafic par pays. La France, l'Allemagne et le Royaume-Uni sont les seuls pays européens dont le trafic IFR contrôlé annuel dépasse 2,5 millions de vols.



La France reste en tête du classement européen pour le nombre d'unités de service, qui permet de quantifier le service rendu en vue de la facturation. Ce nombre est proportionnel au nombre d'heures de contrôle réalisées.



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

Principaux flux de départs et arrivées internationaux Nombre moyen de vols par jour

	2006	2005
Pays-Bas/Belgique	193	185
Scandinavie	102	102
Allemagne	411	375
Russie	50	45
Suisse	147	144
Proche Orient/Asie	98	90
Grèce	34	33
Italie	277	263
Afrique	327	307
Espagne	280	270
Portugal	69	61
Canada/Amérique/Antilles	162	159
Royaume-Uni	514	497

¹ Le graphique ci-dessus reprend les données statistiques d'Eurocontrol/CFM et peuvent être pour la France légèrement différentes des données DSNA indiquées précédemment

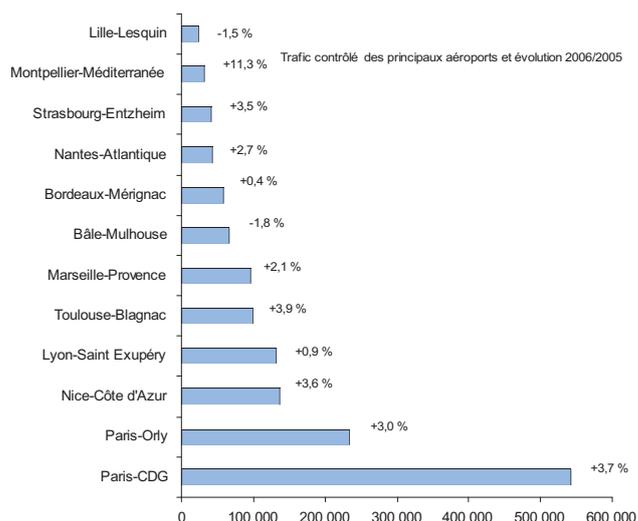
Principaux survols européens Nombre moyen de vols par jour et variation 2006/2005

	2006	2005	2006/2005
Espagne/Royaume-Uni	680	672	1,2%
Espagne/Allemagne	432	432	0,0%
Espagne/Italie	237	220	7,7%
Italie/Royaume-Uni	212	220	-3,6%
Espagne/Pays-Bas & Belgique	200	186	7,5%
Suisse/Royaume-Uni	161	150	7,3%
Espagne/Scandinavie	109	101	7,9%
Portugal/Royaume-Uni	100	93	7,5%
Espagne Suisse	82	77	6,5%

La progression du trafic se confirme en 2007 avec une croissance moyenne de 6,1% sur les 9 premiers mois de l'année. Les vols internationaux (+5,7%) et les survols (+9,2%) contribuent à cette croissance tandis que les vols domestiques connaissent une légère décroissance (-0,8%).

b/ Trafic contrôlé des aéroports

Le trafic total contrôlé des 12 principaux aéroports français en 2006 est en croissance de 2,9% par rapport à l'année 2005, à comparer avec une légère croissance (+1,1%) en 2005 par rapport à 2004. L'aéroport de Montpellier-Méditerranée (+11,3%) se distingue avec une forte croissance. Dix aéroports ont une croissance plus modérée : Toulouse-Blagnac (3,9%), Paris-CDG (+3,7%), Nice Côte d'Azur (+3,6%), Strasbourg-Entzheim (+3,5%), Paris-Orly (+3,0%), Nantes-Atlantique (+2,7%), Marseille-Provence (+2,1%), Lyon-Saint Exupéry (+0,9%) et Bordeaux-Mérignac (+0,4%). Lille-Lesquin (-1,5%) et Bâle-Mulhouse (-1,8%) connaissent une légère baisse de leur trafic.

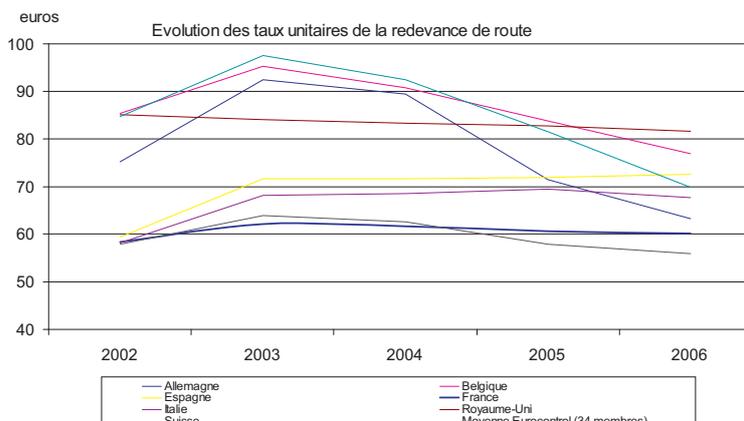


II.2.2 Redevances

Le taux unitaire de la redevance de route a baissé de 0,7% en 2006 et est inférieur à celui des principaux autres pays européens. Les recettes encaissées de cette redevance 983,1 M€ en 2006 ont progressé de 1,1%.

a/ Taux unitaire

Les taux unitaires 2006 ont été établis sur la base d'une prévision de croissance du trafic de + 4%, pour la redevance de route et de 3% pour la RSTCA (redevance pour services en zone terminale) associée à un objectif de maîtrise des coûts. Avec ces hypothèses, les taux unitaires 2006 se sont inscrits par rapport à 2005 en légère baisse : 0,7 % pour la route (60,58 €) et en légère hausse de 0,9% pour la RSTCA.



Avec ce nouveau repli du taux unitaire de la redevance de route en 2006, la France confirme la place de son taux unitaire français à un niveau nettement inférieur à celui des pays européens voisins de la France qui, à l'exception de l'Espagne, ont également diminué leur taux unitaire, mais de façon contrastée.

L'Allemagne, la Belgique et la Suisse ont consenti pour la deuxième année consécutive une forte baisse de leur taux unitaire avec respectivement 63,30€ (-11%), 76,95€ (-8%) et 69,88€ (-14%). Les baisses de -3,0% pour l'Italie (67,67 €) et de -3% pour le Royaume-Uni (81,70 €) ont été moins marquées. Le Royaume-Uni continue d'afficher le taux le plus élevé.

Le taux unitaire 2006 de la RSTCA Outre-mer a quant à lui été relevé de +15%, dans la continuité de la stratégie de relèvement progressif de ce taux, engagée en 2004 et visant à augmenter le taux de recouvrement des coûts Outre-mer.

b/ Croissance des UDS

L'évolution globale du trafic en 2006 (+3,8 %) s'est traduite par des évolutions des unités de service de +3% pour la route et +3,2% pour la RSTCA, en dessous de la prévision pour la route et légèrement au-dessus pour la RSTCA.

L'évolution 2006/2005 des UDS par type de vol a été :

- trafic domestique : stabilité pour les deux redevances
- trafic arrivées/départs internationaux : +5,3%

pour la route et + 4,6% pour la RSTCA

- trafic survol : +2,4 % pour la route.

Pour les deux redevances, la stagnation du trafic domestique s'est confirmée et la progression des vols internationaux - grâce à de nombreuses ouvertures de ligne à bas coût - a imprimé la tendance. La progression des survols a été sensiblement en deçà du niveau attendu et explique la relative faiblesse des unités de service de route.

L'année 2006 est ainsi globalement en continuité avec les trois années précédentes, qui avaient connu une forte croissance des vols internationaux et une stagnation, voire une baisse du trafic domestique.

c/ Recettes des redevances

Les recettes encaissées des redevances de route en 2006 se sont élevées à 983,1 M€, en hausse de 1,1% par rapport à 2005. Après des fortes progressions en 2003 (+12%) et 2004 (+5,1%), le fléchissement constaté en 2005 se confirme, traduisant la moindre progression du trafic d'une part et un moindre taux de recouvrement d'autre part.

Pour la RSTCA métropole, les recettes se sont élevées à 206 M€, en hausse de 4% par rapport à 2005, en ligne avec l'évolution des unités de service terminales.

Les recettes exigibles Outre-mer, à hauteur de 30,2 M€, ont augmenté de 19% du fait essentiellement de la hausse du taux unitaire (+15%) et d'un meilleur recouvrement car l'activité rémunérée est restée relativement stable.

II.3 INDUSTRIE AÉROSPATIALE

II.3.1 Situation en 2006

831 exemplaires d'avions de plus de 100 places ont été livrés en 2006 (397 Boeing et 434 Airbus) contre 668 unités en 2005 (290 Boeing et 378 Airbus).

L'année 2006 s'inscrit dans la continuité de la précédente qui portait le sceau de chiffres record pour les métiers de l'industrie aérospatiale. Très vraisemblablement, ce climat favorable aura été largement stimulé par l'activité des transporteurs aériens qui confirment avoir renoué avec un modèle de croissance soutenue. On se souviendra que le secteur avait été durement affecté par les conséquences des attentats du 11 septembre 2001, puis en 2003 par l'épidémie de SRAS en Asie et la guerre en Irak.

Sur le continent américain, les Etats-Unis continuent de dominer le marché mondial. En 2006, le montant des ventes de l'industrie aérospatiale américaine a dépassé le record de 2005 en s'établissant à 184,4 Md \$. Cette croissance est liée principalement à la forte augmentation des ventes d'avions civils et les profits pour 2006 s'élèvent à 13,3 Md \$ contre 12,6 Milliards en 2005.

Avec la France, le Royaume-Uni abrite l'une des plus grandes industries aérospatiales après les Etats-Unis. Les indicateurs 2006 confirment la tendance positive de 2005 avec une hausse de 5 % du chiffre d'affaires du secteur à 19,8 Md £.

Pour l'industrie aéronautique française, les bons résultats de 2006 confirment ceux enregistrés en 2005 et s'inscrivent dans le dynamisme du trafic aérien et des besoins des compagnies aériennes des pays à forte croissance. Tous les grands groupes ont publié des résultats traduisant la très forte croissance du secteur, bien qu'ils aient pâti de la parité de change de l'euro par rapport au dollar.

Le chiffre d'affaires non consolidé estimé pour 2006 est de l'ordre de 30,5 Md€, soit une croissance de 7,9 %. Cette évolution positive découle du secteur civil (+12%), tandis que l'activité défense recule. L'activité civile est toujours prédominante à 71 %. Les exportations se situent à leur plus haut niveau jamais atteint, soit 61,6 % du CA consolidé estimé à 24,5 Md€. Avec 46,48 Md€, les commandes sont restées à un très haut niveau. Pour la 13^{ème} année consécutive, elles ont été supérieures au CA. Le recul de 11%, lié à la baisse des commandes à l'exportation, est relatif, car 2005 était une année record. Le niveau de commandes obtenues en 2006 constitue le 2^{ème} meilleur résultat de cette industrie et marque, par rapport à 2004, une hausse de 26,4 %.

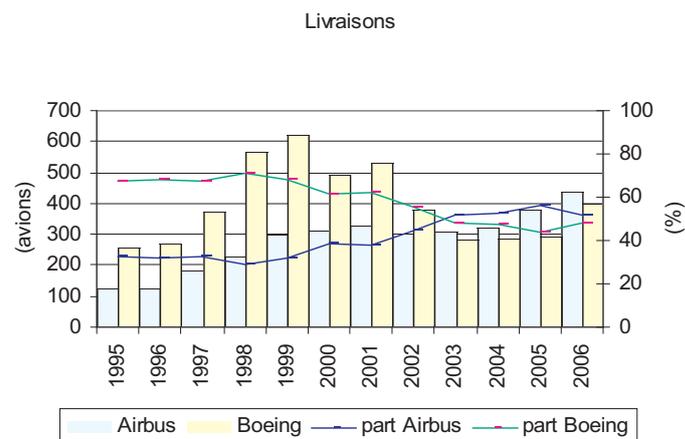
Grâce à son excellent niveau d'activité, ce secteur a de nouveau apporté en 2006 une contribution positive à l'emploi industriel national. Par ailleurs, l'effectif des sociétés du GIFAS a progressé pour la deuxième année consécutive de 1,9 % portant l'effectif global de la profession à environ 121 300 personnes.

Le bilan doit cependant être plus nuancé lorsqu'on aborde les acteurs de deuxième et troisième rang au

sein desquels on observe de fortes disparités. Bien que le rythme d'activité des sous-traitants soit reparti à la hausse depuis 2005, globalement leur marge opérationnelle continue de s'éroder sous la pression des donneurs d'ordre et d'une compétition exacerbée. On peut dès lors s'interroger sur la capacité de nombre d'entre eux à financer leur croissance d'activité et à suivre les constructeurs et les équipementiers de premier rang dans leurs nouveaux développements, en particulier à l'étranger. Cette situation délicate s'est déjà traduite par de nombreuses faillites de PME en 2004 et 2005 ou de cessions à d'autres sociétés, le plus souvent étrangères. La faiblesse du dollar par rapport à l'euro qui s'est accentuée a également contribué à renforcer une tendance aux délocalisations.

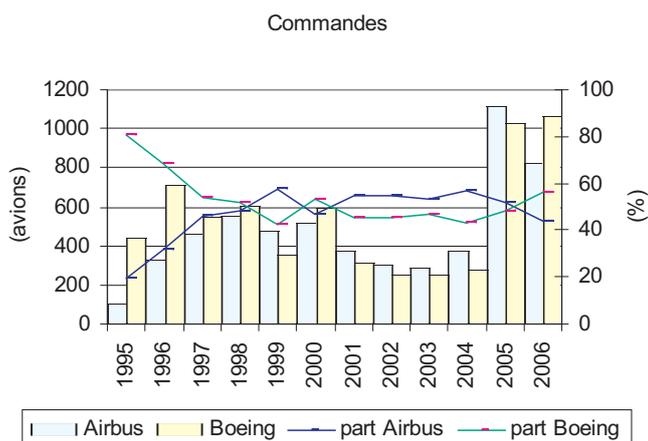
II.3.2 La construction aéronautique

Les livraisons d'avions de plus de 100 places ont connu une augmentation de 24,4% en 2006 (bien supérieure à la hausse de 10 % de 2005), s'établissant à 831 unités (397 Boeing et 434 Airbus) contre 668 unités en 2005 (290 Boeing et 378 Airbus). Pour la quatrième année consécutive, Airbus a livré plus d'appareils que son concurrent américain.



Les commandes fermes pour cette gamme d'avions ont atteint 1 882 unités, seconde année record après 2005 avec 2 142 avions commandés. Après de nombreuses années, Boeing a retrouvé la première place avec 1 058 commandes (56%) contre 824 pour Airbus (44%). Selon Airbus, les prises de commandes civiles sont évaluées à 53,4 Md\$ au prix catalogue, représentant environ 40% de la valeur totale des transactions.

Fin 2006, le carnet de commandes d'Airbus s'élevait à 2 542 appareils (2 177 en 2005), soit 50,1% de l'ensemble des avions de plus de 100 places restant à livrer, à comparer à celui de son rival américain Boeing (2 460 appareils).



Les options stratégiques des deux constructeurs reposent toutefois sur des visions divergentes de la segmentation du marché :

- Boeing met en avant le fait que les compagnies vont multiplier les fréquences point à point avec des avions de moyenne capacité afin de satisfaire la demande des passagers pour des liaisons directes. Cette analyse est cohérente avec le lancement du nouveau B787 «Dreamliner» qui s'adresse en priorité à ce créneau ;
- Airbus, de son côté, met l'accent sur la consolidation du marché et l'importance future du segment des très gros porteurs. Ces avions apportent une réponse à la saturation des plates-formes aéroportuaires et offrent une meilleure économie. L'A380 est la concrétisation de cette analyse.

Fin 2006, Airbus avait enregistré 176 commandes pour l'A380 et Boeing 451 pour le B787.

Dans les faits, l'application de ces discours reste beaucoup plus nuancée. Boeing a riposté dans le registre des très gros porteurs avec une nouvelle version du B747, le 747-8. De son côté, ne voulant pas se laisser distancer sur le créneau privilégié par le constructeur américain, Airbus a démarré le programme de développement et de commercialisation de l'A350.

Au salon de Farnborough de 2006, le constructeur a annoncé de nouvelles orientations par rapport au projet initial de 2005 et présenté un modèle entièrement repris de façon à répondre aux demandes de ses clients. Nommée A350 XWB, cette famille couvre une large plage de capacité et permettra d'assurer la présence d'Airbus sur le segment des appareils long-courriers, jusqu'à l'A380 sur le haut du marché. Elle sera ainsi déclinée en trois variantes : A350-800 (270 passagers), A350-900 (314 passagers) et A350-1 000 (350 passagers). Ces appareils auront un rayon d'action de 15 800 km et une vitesse de croisière de Mach 0.85. Une version ultra long courrier A350-900R ainsi qu'une version fret A350-900F devraient également voir le jour. Cette nouvelle famille se situe ainsi à cheval sur les segments du B787 et du B777, et pourra donc concurrencer ces deux appareils à la fois.

Le lancement industriel du programme a été officiellement annoncé en décembre 2006. L'entrée en service de l'A350-900 est programmée pour 2013,

tandis que l'A350-800 et l'A350-1000 suivront en 2014 et 2015. En outre, le montant total de l'investissement a doublé et devrait atteindre 10 milliards d'euros.

La définition de détail de ces nouveaux modèles est en voie d'achèvement. L'A350 XWB comportera un fuselage élargi d'une trentaine de centimètres par rapport à l'A330, permettant ainsi l'aménagement de rangées de 9 sièges. Le diamètre du fuselage atteindra ainsi 5,91 m, soit 17 cm de plus que sur le B787. L'avion sera équipé d'une nouvelle voilure, et bénéficiera largement des avancées du cockpit de l'A380. Les hublots seront élargis et l'atmosphère en cabine offrira un meilleur confort pour les passagers. Sa structure sera composée pour moitié de matériaux composites qui contribueront à réduire sa masse, et la fabrication de l'aile y fera largement appel. Le fuselage combinera de même des éléments composites et métalliques.

Concernant la motorisation, un accord préliminaire a été conclu avec le constructeur britannique Rolls-Royce qui prévoit l'équipement de la famille A350 avec une nouvelle génération de moteurs Trent. Le motoriste Engine Alliance propose son moteur GP7000 pour propulser les deux modèles les plus petits, c'est-à-dire l'A350-800 et -900. En raison d'un besoin de poussée plus important, l'adaptation de ce moteur à l'A350-1000 demandera cependant des études complémentaires. De son côté, General Electric est favorable à la motorisation de l'A350-800 et de l'A350-900 par une variante du GENx, déjà développé pour le Boeing B787. Le motoriste américain est cependant réticent à engager de nouvelles dépenses pour donner au GENx. la poussée demandée par l'A350-1000. Il ne voit pas en effet d'intérêt à investir dans la motorisation d'un appareil qui viendra concurrencer le B777, alors que celui-ci constitue un débouché important pour son programme de réacteur de forte poussée GE90. Les nouveaux réacteurs développés pour l'A350 contribueront à la réduction de consommation de carburant et à de moindres émissions polluantes et sonores.

A la fin du mois de juin 2007, le nombre total de commandes fermes, incluant les conversions de commandes des versions précédentes, s'élevait à 152 appareils. Le marché de cette famille d'appareils est estimé par Airbus autour de 5000 exemplaires. Sur la base d'un partage de ce marché à égalité avec Boeing, c'est donc une série de près de 2500 appareils qui est attendue par l'avionneur. Le volume de production annuel devrait ainsi atteindre 150 unités quelques années après l'entrée en production.

Le développement de l'A350 XWB reposera sur la nouvelle organisation définie par le plan Power 8. Les partenaires de rang 1, qui ne devraient pas dépasser une dizaine pour les grands éléments d'aérostructure, sont invités à investir massivement dans la technologie des matériaux composite. Le nombre des autres sous-traitants sera fortement réduit. Il leur sera demandé de prendre des lots plus importants, en partage de risque. Le calendrier défini par Airbus prévoit le choix des partenaires de rang 1 en octobre. La seule société française susceptible d'intervenir sur ces lots de très grande taille est Latécoère. D'autre part, l'industrie chinoise devrait se voir confier la réalisation de certains éléments. Parallèlement, le comité stratégique monté entre EADS et l'industrie aéronautique russe devrait aboutir au principe d'une participation de la Russie au développement et à la production.

plus d'appareils que son concurrent américain.

II.3.3 L'aviation régionale

En ce qui concerne le marché mondial des avions régionaux, l'évolution a été moins favorable en termes de livraisons qui ont chuté de 9,8 % pour s'établir à 284 unités (dont 130 Bombardier et 130 Embraer) contre 315 unités en 2005. En revanche, en termes de commandes brutes, la tendance est haussière avec 467 unités contre 368 en 2005. Avec 114 appareils, les turbopropulseurs comptent pour 24% des ventes, bénéficiant de l'impact du renchérissement du coût des carburants qui a relancé ce type d'appareil longtemps supplanté par les jets. En terme de dimensionnement des appareils, au vu de l'évolution du marché, il semble bien que les transporteurs régionaux optent pour l'achat d'avions offrant une plus grande capacité avec une préférence pour les avions de plus de 70 sièges, cette tendance expliquant l'avantage d'Embraer qui a investi sur ce créneau avant son concurrent Bombardier.

Globalement, ce marché est essentiellement partagé entre les constructeurs Bombardier et Embraer pour ce qui concerne les jets. Toutefois, sur le secteur des turbopropulseurs, il convient de souligner que menacé de disparition il y a trois ans, ATR, le constructeur franco-italien d'avions régionaux à hélices a connu une nouvelle année record en 2006 avec la livraison de 24 appareils, contre 15 l'année précédente. Bien que le groupement d'intérêt économique issu d'EADS et de Finmeccanica ait enregistré moins de commandes qu'en 2005 avec 63 appareils contre 91, il devance pour la deuxième année consécutive son concurrent canadien Bombardier avec ses 51 commandes, confortant sa place de numéro un mondial. Le carnet de commandes, avec 124 avions à livrer, lui assure quatre à cinq ans d'activités.

Le groupe canadien Bombardier, a annoncé un chiffre d'affaires sur l'exercice 2006 de 14,8Md\$ (\$ Etats-Unis d'Amérique) dégageant un bénéfice net de 268 M\$ contre 249 M\$ l'année précédente. La branche aéronautique reste le premier contributeur aux résultats du groupe avec un résultat d'exploitation de 322 M\$ contre 266 M\$ en 2005, pour un chiffre d'affaires de 8,2 Md\$ (+ 1,7 %). Elle enregistre un carnet de commande en croissance à 13,2 Md \$ et emploie 26 800 personnes sur un effectif total de 56 000 personnes.

Pour sa part, le concurrent de l'avionneur canadien, le constructeur brésilien d'avions régionaux Embraer affiche, avec 3,807 Md\$ (\$ des Etats-Unis d'Amérique), un résultat sensiblement inférieur au meilleur résultat de son histoire réalisé en 2005 (3,8Md\$). Son bénéfice net a baissé de 21 % à 390 M\$.. Devenu leader sur le marché des jets régionaux, le constructeur doit ses succès à sa nouvelle famille de jets régionaux de 70 à 110 sièges qui tire désormais la croissance. Son carnet de commandes s'élevait à 14,8 Md\$ fin 2006 (+ 42%). Le groupe employait 19 200 personnes.

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 dont elle constitue une division à part entière depuis 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 et Albacete en Espagne. Ils regroupent plus de 11 000 personnes, dont près de 60% en France, auxquelles viennent s'ajouter environ 2 000 employés répartis dans 16 filiales dans le monde entier.

Le chiffre d'affaires consolidé réalisé en 2006 par Eurocopter s'est élevé à 3,8 milliards d'euros, en progression de 18% par rapport à 2005. Réparti de manière équilibrée entre les secteurs civil/parapublic et militaire, il est réalisé à plus de 70% à l'export, hors France, Allemagne et Espagne.

En 2006, la part d'Eurocopter au niveau des livraisons dans le secteur civil/parapublic a continué de diminuer à 50% (51%) en quantité sur un total de 678 appareils et à 41% (46%) en valeur sur un montant total de ce marché évalué à 2 300 Md€. Ses principaux concurrents, dans ce secteur, sont Bell, Agusta-Westland et Sikorsky. Dans le secteur militaire, les livraisons effectuées par Eurocopter ne représentent que 7,2% d'un total de 405 appareils livrés pour une part de 8% sur un montant évalué à 5 500 Md€. Ce secteur est largement dominé par les constructeurs américains Boeing, Sikorsky et Bell et les constructeurs russes.

Le montant total des prises de commandes enregistrées par Eurocopter en 2006 s'est élevé à environ 4,9 milliards d'euros, en augmentation de près de 40% par rapport à 2005, portant le carnet de commandes à 11 milliards d'euros. Les prises de commandes concernent pour 47% le secteur civil/parapublic et pour 53% le secteur militaire. Elles se répartissent à 59% (2,9 Md€) pour 615 appareils neufs de série, 30% (1,5 Md€) pour le support clients et 11% (0,5 Md€) pour diverses activités dont le développement. Ces prises de commandes ont été réalisées pour 79% à l'export, hors France, Allemagne et Espagne.

La flotte d'hélicoptères Eurocopter actuellement en service est d'environ 9 500 appareils exploités par plus de 2 500 clients dans 140 pays.

II.3.5 L'aviation d'affaires

Selon une étude de l'association américaine de constructeurs d'avions Gama, l'aviation d'affaires a affiché en 2006 une hausse spectaculaire de son chiffre d'affaires (+24,1%). Jets et turbopropulseurs confondus, les constructeurs se sont partagé la livraison de 4 042 avions d'affaires, le plus haut niveau depuis 1982.

La société Dassault Aviation est aujourd'hui le principal constructeur français et européen d'avions d'affaires à réaction. Elle est également présente sur le marché des avions de chasse et des équipements spatiaux. A partir de 1965, date de livraison du premier Mystère 20, près de 1 750 Mystère et Falcon de tous types ont été vendus, dont l'essentiel à l'exportation, notamment aux Etats-Unis. Depuis l'arrêt de la fabrication du Falcon 100 en 1988, 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. Triréacteur, le F7X est le nouveau fer de lance de la gamme Falcon. Il a effectué son premier vol en mai 2005, et a été certifié en avril 2007. Sa voilure, conçue pour avoir un rendement amélioré de 30 %, lui permet une autonomie plus importante - son rayon d'action est porté à 11 000 kilomètres- et des atterrissages plus

courts. Son prix est d'environ 40 millions de dollars (30 M€).

Les concurrents directs de Dassault Aviation qui n'opère que sur le segments des avions d'affaires à réaction dits "moyen et large" (cabines spacieuses et rayon d'action compris entre 4 000 et 8 500 km) sont le groupe canadien Bombardier et l'américain Gulfstream.

Après une année 2003 décevante, 2004 et 2005 avaient été marquées par une reprise sensible de l'activité du constructeur français. L'année 2006 maintient cette tendance, notamment grâce à l'attrait exercé par le F7X, et à un contexte de forte augmentation du marché. Dans ce contexte florissant, Dassault a engrangé, en 2006, 158 commandes nettes (contre 122 en 2005). Le constructeur estime ainsi sa part de marché sur son segment, les jets d'affaires moyens et larges, à 41 % au niveau des commandes en 2006. La part de Bombardier s'établit à 30 % des commandes, et celle de Gulfstream à 29 %. Toujours en 2006, les livraisons de Falcon se sont montées à 61 appareils, soit une part de marché de 30 % pour le constructeur français, partagée avec Bombardier (34% des livraisons) et Gulfstream (36% des livraisons).

Le chiffre d'affaires de Dassault Aviation s'est élevé à 3,3 milliards d'euros, dont 62% pour les avions d'affaires Falcon. Le bénéfice net du groupe se monte à 281 M€ (304 M€ en 2005). Les prises de commandes 2006 sont de 5,29 Md€, dont 90% pour les avions Falcon. Au 1er juillet 2007, le carnet de commandes de Dassault Aviation comprenait 364 appareils dont 173 Falcon 7X.

Enfin, il convient de noter que la propriété partagée, en permettant à des clients d'acheter à des opérateurs des parts d'avions d'affaires, dynamise le marché et en occupe une part croissante. Dassault se positionne sur ce segment auprès de ses concurrents. Aujourd'hui, les principaux opérateurs offrant ce type de service sont NetJets (plus de 600 appareils exploités dans le monde entier), Bombardier FlexJet et CitationShares. En septembre 2006, Netjets a commandé à Dassault 24 Falcon F7X, à livrer entre 2008 et 2014. Cette commande, qui représente la plus importante commande européenne pour l'aviation d'affaires, est estimée à 1,1 milliards de dollars (800 millions d'euros).

Dans une gamme d'avions de plus petites dimensions, le constructeur Socata (groupe EADS), basé à Tarbes, commercialise depuis décembre 2005 le TBM 850, turbopropulseur monomoteur, qui est le successeur amélioré du TBM 700. Les performances du TBM 850 se rapprochent de celles des "Very Light Jets", petits avions destinés à l'aviation d'affaires (Cessna Mustang, Eclipse 500 etc.) qui sont arrivés sur le marché en 2006, tout en présentant des coûts d'exploitation significativement inférieurs. Le lancement du TBM 850 s'avère un succès commercial pour Socata, avec des carnets de commandes record. En 2006, l'entreprise a livré 42 TBM 850 (contre 31 TBM 700, l'ancien modèle, en 2005). Le carnet de commandes actuel est de 40 avions (contre 35 en 2005), un chiffre record dans l'histoire du TBM. Sur cette base, l'entreprise vise un objectif de 50 TBM 850 livrés en 2007.

II.3.6 Les moteurs

Naissance de Safran le 21 mars 2005 qui est un groupe issu de la fusion de Sagem et de Snecma. Il regroupe quatre activités. Les deux activités héritées de Snecma sont la propulsion et les équipements aéronautiques. Snecma offre maintenant via ses filiales Turbomeca, Techspace Aero, Microturbo une gamme de moteurs très large, aussi bien à destination des avions civils, militaires et commerciaux que des hélicoptères, des lanceurs spatiaux et des missiles. Dans le domaine des équipements Snecma regroupe des sociétés spécialisées dans le développement, la fabrication, la commercialisation, la maintenance et la réparation d'équipements variés. Les deux activités de Sagem sont la défense-sécurité et la communication. En matière de défense-sécurité le groupe couvre trois grands domaines : la navigation et les systèmes aéronautiques, l'optronique et les systèmes aéroterrestres, la sécurité (terminaux de paiement). Dans la communication ou plus précisément dans les télécommunications mobiles et haut débit le groupe est surtout connu du grand public pour ses téléphones cellulaires, mais il intervient aussi dans les télécopieurs, joue un rôle non négligeable dans le domaine de l'Internet avec ses modems, câbles et fibres optiques et s'intéresse au domaine de la télévision avec décodeurs et téléviseurs haute définition. Sans oublier les compteurs électriques et les circuits imprimés.

En 2006, le chiffre d'affaires du groupe Safran, provenant à plus de 80 % d'activités civiles, progressait de 7,1 % à 11,3 Md€, lui procurant un résultat net de 177 M€ (-60,1 %) et une marge opérationnelle à 465 M€ (7,2 %) en retrait de 33,5 % sur celle de l'année antérieure. La branche propulsion aéronautique participait au chiffre d'affaires à hauteur de 5 Md€ (+12,9 %) et engrangeait un carnet de commandes de 14,2 Md€. La branche équipements aéronautiques réalisait pour sa part un chiffre d'affaires de 2,6 Md€ (+5,3 %) et un carnet de commandes de 3,9 Md€. Le groupe employait 61 400 personnes à fin 2006.

Sur le marché des avions d'affaires, il n'existe pas aujourd'hui en France de fabricant de moteurs. Les moteurs des Falcon sont ainsi tous de fabrication américaine. Et pour son futur avion d'affaires de milieu de gamme, le Falcon SMS (Super Mid-Size), Dassault a retenu au second trimestre 2007, le britannique Rolls Royce.

Toutefois, le motoriste français Snecma (groupe Safran) a décidé de poursuivre le développement de sa gamme de produits, en complétant celle-ci par un moteur de la classe des 10.000 lbs de poussée, sous le nom de projet Silvercrest. Ce programme s'inscrit dans la stratégie de diversification des produits moteurs civils, visant à compléter l'offre du moteur CFM 56, développé et produit avec General Electric. Le projet Silvercrest s'adresse en premier lieu au marché des avions d'affaires de la catégorie super mid-size ou large, à long rayon d'action, ayant une masse au décollage comprise entre 45klbs et 65 klbs. En seconde application, il pourrait également se destiner au marché des avions de transport régional de 40 à 60 places, ce qui permettra à Snecma de poursuivre son développement dans le domaine de la motorisation des avions régionaux.

Les principaux avionneurs d'affaires (outre Dassault, citons Bombardier, Cessna, Embraer, Gulfstream et Hawker-Beechcraft) ont tous des projets d'avions en

préparation, plus ou moins avancés, nécessitant des moteurs dans cette gamme de poussée. On rappellera que toujours dans le même souci de diversification, Snecma avait longtemps cherché à entrer sur le marché des petits réacteurs civils destinés à des petits jets. Une occasion favorable s'est présentée lorsque l'avionneur russe Sukhoï a lancé définitivement en 2001 le projet " Russian Regional Jet ", renommé Sukhoï Superjet 100 en 2006, une famille d'avions régionaux biréacteurs pour 60 à 95 passagers. Powerjet, une joint-venture franco-russe à capital paritaire entre Snecma et le motoriste russe NPO Saturn, a alors été constituée pour produire son moteur, le Sam 146. Ce moteur se situe dans la gamme de poussée de 6 à 8 tonnes. A moyen terme, PowerJet prévoit de développer une famille de moteurs couvrant les marchés des avions régionaux autre que ceux de Sukhoï ainsi que les avions d'affaires. Le 26 septembre 2007, le premier exemplaire du Sukhoï SuperJet 100 est sorti de l'usine d'assemblage de Komsomolsk-sur-Amour et plus de 73 appareils sont déjà commandés par différentes compagnies, auxquels s'ajoutent une quarantaine de commandes optionnelles. En ce qui concerne les voilures tournantes, la société française Turbomeca (Groupe SAFRAN) développe et fabrique des moteurs destinés à la plupart des hélicoptères civils produits par les principaux constructeurs mondiaux. En France, la société possède trois établissements regroupant plus de 4.000 personnes, Bordes, siège social, avec près de 2.500 personnes autour d'activités de R&D et de production série, Tarnos, avec environ 1.300 personnes autour d'activités de production, de support, de réparation et d'instruction, Mézières sur Seine, avec environ 270 personnes autour d'activités de fabrication de régulation et d'accessoires ; la société possède également deux filiales, Microturbo regroupant 600 personnes à Toulouse, spécialisée dans les turboréacteurs de missiles et d'engins cible, ainsi que dans les groupes auxiliaires de puissance et CGTM regroupant 70 personnes à Pau, spécialisées dans les essais en vol et l'intégration moteur-cellule. Au total, la société Turbomeca, y compris toutes ses filiales, comptait 5.772 personnes fin 2006.

Turbomeca est le seul industriel européen développant en totalité et commercialisant des turbomoteurs de faible et moyenne puissance pour les hélicoptères. Avec environ 12 400 turbines en service, la société Turbomeca est présente chez environ 2 200 opérateurs répartis dans 150 pays. Ses diverses activités, au premier rang desquelles la conception, la production et le support de moteurs neufs, ont généré en 2006 un chiffre d'affaires, y compris Microturbo, de 980 M€, en augmentation de 19,7% par rapport à 2005. La production est également en progression avec 979 moteurs contre 786 en 2005, soit une hausse de 25%. Les livraisons de moteurs neufs ont porté sur 930 unités contre 755 en 2006, soit une progression de 23%. Les prises de commandes 2006 ont porté sur 1 034 moteurs contre 1 251 l'année précédente, marquées par une commande exceptionnelle de 218 moteurs pour la Chine. Au 31 décembre 2006, le carnet de commandes s'élevait à 2 060 moteurs contre 1 962 à fin 2005.

Avec une part moyenne de marché de 55% calculée sur la période 2002-2006, la société Turbomeca a maintenu sa première place dans le secteur des turbomoteurs destinés aux hélicoptères civils et parapublics. Avec la prise en compte du marché militaire, notamment américain auquel Turbomeca participe maintenant, le motoriste français se place au premier rang mondial des

turbomoteurs pour hélicoptères, devant Pratt & Whitney, avec une part moyenne évaluée à 46% sur la même période.

Aux Etats-Unis, General Electric Aviation a vu son chiffre d'affaires s'élever de 10,4 % à 13,1 Md\$. GEA a maintenu sa position de leader mondial des motoristes en 2005, notamment grâce au succès de la gamme de moteurs CFM produite et commercialisée en commun avec le motoriste français Snecma (groupe Safran). Le deuxième grand motoriste américain, Pratt & Whitney a réalisé un chiffre d'affaires de 11,1 Md\$ en 2006 (+19 % en regard de l'année précédente).

Quant au motoriste Rolls-Royce, il a réalisé un chiffre d'affaires de 7,1 Md£, soit une progression sur un an de 8 %. Le carnet de commandes s'établissait au 31 décembre 2006 à 26,1 Md£ (+ 4,6 %). La rentabilité opérationnelle a cependant connue une érosion de 21% à 692 M£ au lieu de 879 M£ en 2005 pour un résultat net de 994 M£ contre 347 M£ en 2005. L'aviation civile représente pour sa part 53% du chiffre d'affaires total. Le groupe emploie plus de 38 000 personnes.

II.3.7 Les nouveaux pôles

La diversification de la compétition dans le secteur de l'aviation régionale témoigne qu'en dehors des pays aéronautiques concurrents depuis des décennies, pointent, après le Brésil, de nouveaux acteurs tel la Russie, la Chine, l'Ukraine et vraisemblablement l'Inde à plus longue échéance.

Ainsi, l'industrie aéronautique russe est en cours de restructuration profonde avec la formation en 2006 d'un consortium aéronautique unique (OAK). Cette holding concentre des ressources industrielles, financières et intellectuelles en vue de concevoir et de fabriquer des avions civils et militaires. Elle réunit une vingtaine de grandes sociétés russes spécialisées parmi lesquelles MiG, Sukhoï, Tupolev, Iliouchine, Aviakor. Cette initiative devrait être suivie cette année par la création d'un nouveau conglomérat des motoristes russes. OAK a déjà annoncé son ambition de produire près de 1 200 appareils d'ici à 2015 dont la moitié destinés à l'exportation, l'objectif global étant de détenir 5% du marché mondial. Pour soutenir ce plan, cette entité devrait créer 8 400 nouveaux emplois et investir 900M€. Cette refonte s'accompagne de mesures destinées à drainer des capitaux étrangers. Leur part dans les entreprises de l'industrie aéronautique ne sera plus limitée à 25% comme auparavant mais fixée au cas par cas de manière à attirer des investisseurs stratégiques. De plus, l'industrie aéronautique russe se positionne comme un partenaire des grands programmes mondiaux, du Boeing 787 à l'A350. Un accord de partenariat sur le long terme entre OAK et Airbus pourrait être finalisé avec une participation au programme de la future génération de la famille A320. Quel que soit le résultat des discussions avec EADS, les russes souhaitent de toute manière lancer un nouveau programme de moyen courrier.

De son côté l'industrie chinoise se développe à un rythme soutenu. Les programmes aéronautiques chinois entrent dans une phase de maturation, avec le développement simultané de nombreux programmes, qu'il s'agisse de l'aviation régionale ou des hélicoptères. L'activité aéronautique de la Chine se concentre autour des deux conglomérats AVIC I et AVIC II. En 2006, le chiffre d'affaires de ce secteur est estimé à 4,6 Md€, les exportations aéronautiques atteignant la même année 1,03 Md€ pour 8,73 Md€ d'importations. En outre, l'attractivité de la Chine est renforcée par l'offre d'une main-d'oeuvre nombreuse et qualifiée, la faiblesse de sa monnaie et des zones économiques spéciales bénéficiant de conditions favorables pour l'installation de filiales d'entreprises étrangères. Au printemps 2007, Airbus a posé la première pierre d'une usine d'assemblage d'avions A320 en Chine, un projet dans lequel il prévoit d'investir plusieurs centaines de millions de dollars en coopération avec des agences gouvernementales chinoises. Autre exemple, le constructeur canadien Bombardier envisage des investissements croisés avec la Chine sur l'ARJ 21-900 et le CSeries.

Plus proche, l'Ukraine est un des rares pays au monde à avoir la capacité de produire des avions modernes. L'industrie aéronautique ukrainienne est compétente sur toutes les phases du cycle, de la conception à la production commerciale. Dans le contexte de la reprise générale de l'économie nationale, une hausse des activités s'amorce dans ce secteur où s'activent une quarantaine de sociétés, publiques pour la plupart, qui emploient 90 000 personnes pour produire une large gamme d'aéronefs, d'équipements, de composants et produits divers. Ainsi, en 2006 le secteur a progressé de 7,4% par rapport à 2005. ANTONOV, leader du secteur, développe actuellement de nombreux projets :

- l'Antonov 148, avion régional pouvant embarquer jusqu'à 75 passagers dont la production en série, devrait commencer cette année ;
- la modernisation de l'Antonov 124, avion d'une capacité de 150 tonnes de fret ;
- l'Antonov 70, lui aussi destiné au transport de marchandises (45 tonnes).

Dans le cadre de sa modernisation, l'industrie aéronautique ukrainienne est ouverte aux coopérations, notamment pour la conception et le développement de nouveaux types d'avions ainsi que pour la modernisation des avions existants.

En Inde, l'industrie aéronautique joue un rôle stratégique, depuis une quarantaine d'années, axé essentiellement sur les activités de défense autour du groupe public Hindustan Aeronautic Limited (HAL). Sa présence à Bangalore ainsi que celle de deux autres grandes entreprises publiques, la Bharat Electronics Limited (BEL) et l'Indian Space Research Organization (ISRO), a donné naissance à un pôle de compétences aéronautiques dans la capitale du Karnataka. Bien que le secteur aéronautique ne soit pas réellement organisé et que le secteur privé reste encore restreint et hétéroclite, une volonté d'ouverture, l'arrivée de capitaux privés et étrangers et l'essor rapide du secteur de l'aviation civile indienne ont dynamisé le marché. Les contrats de co-développement et de co-production avec de grands groupes internationaux se multiplient. Turbomecca a déjà signé plusieurs contrats relatifs à des moteurs d'hélicoptères et dans ce cadre l'essentiel de la production des moteurs Ardiden 1H, aussi appelé Shakti, sera progressivement transférée en Inde. Quant à

Airbus, la société prévoit de porter ses investissements à au moins un milliard de dollars en dix ans dans un pays qui annonce un besoin de 1 100 appareils d'ici à 2025.

Le monde de la construction aérospatiale, déjà très internationalisé par des coopérations multiples qui touchent l'ensemble des acteurs de premier et second rang des grands pays aéronautiques, ne cesse donc de se complexifier avec l'émergence de nouveaux acteurs et de nouvelles ambitions.

II.3.8 Tendances 2007

Pour l'année 2007 le constructeur européen Airbus totalisait sur les dix premiers mois, 1021 commandes et 374 livraisons d'appareils commerciaux sur les huit premiers mois de l'année.

Les commandes reçues par Airbus pour cette période portent essentiellement sur des moyen-courriers de la famille A320

a annoncé mardi l'avionneur européen, ce qui le place A pour cette même période. Au 5 septembre, l'avionneur de Chicago revendiquait 841 commandes depuis le début de l'année, selon les derniers chiffres disponibles sur son site internet.

Airbus a procédé le 16 octobre 2007 à la livraison du premier A380. Singapore Airlines sera donc la première compagnie aérienne à exploiter l'A380

L'avionneur américain Boeing enregistrait de janvier à octobre 2007 959 commandes et 371 livraisons.

II.4 Comptes du transport aérien

II.4.1 Compagnies aériennes

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Air France-KLM en augmentation de 7,6% s'élève à 23,1 milliards pour l'exercice 2006-2007.

a/ Le groupe Air France-KLM

Le compte d'exploitation

Au cours de son exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, le groupe Air France - KLM a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 23,1 milliards €, en augmentation de 7,6% par rapport à l'exercice précédent. Les secteurs d'activité passagers et fret enregistrent respectivement des progressions de 8,4% et 0,9%.

Pour cet exercice, le résultat d'exploitation du groupe s'établit à 1,2 milliards €, en hausse de 32,5% par rapport à l'exercice précédent. Ce résultat représente 5,4% du chiffre d'affaires (4,4% du chiffre d'affaires pour l'exercice précédent).

Les charges d'exploitation (charges externes, frais de personnel, impôts et taxes et dotations aux amortissements et provisions) atteignent 21,8 milliards €. Elles ont augmenté de 6,5% par rapport à l'exercice précédent.

Les charges externes de 13 100 M€ s'inscrivent en hausse de 973 M€ (8%). Les principales évolutions par rapport à l'exercice précédent sont les suivantes :

- le poste carburant est en augmentation de 18,7% à 4 258 M€ ;
- les redevances aéronautiques ont progressé de 5,9% pour atteindre 1 705 M€, variation consécutive à l'augmentation du trafic ;
- les loyers opérationnels ont baissé de 5,8% à 600 M€ ;
- les affrètements ont crû de 6,8% pour atteindre 646 M€ ;
- les coûts d'entretien aéronautique ont augmenté de 15% et s'élèvent à 894 M€ ;
- les frais non ventilés des charges externes, s'élevant à 2 145 M€ en hausse de 3,6%, correspondent essentiellement aux charges d'assurance et de location.

Le groupe a réalisé un résultat net positif de 891 M€, en baisse de 2,4% par rapport au résultat de l'exercice précédent.

en millions d'euros	2007/2006	2005/2006	Variation en %
Chiffre d'affaires	23 073	21 448	7,6
Charges externes	- 13 100	- 12 127	8,0
Frais de personnel	- 6 689	- 6 357	5,2
Impôts et taxes	- 263	- 228	15,4
Amortissements, provisions et dépréciation	- 1 790	- 1 728	3,6
Autres produits et charges	5	- 76	Ns
Résultat d'exploitation courant	1 240	936	32,5

L'endettement

Au 31 mars 2007, les capitaux propres consolidés du groupe Air France - KLM s'élevaient à 8,4 milliards € (contre 7,9 milliards € un an auparavant), la part du groupe atteignant 8,3 milliards €.

A cette même date, l'endettement total du groupe était de 18,3 milliards M€ (18 milliards M€ au 31 mars 2006). Les dettes financières atteignaient 8,5 milliards €. Les provisions s'élevaient à 1,6 milliards € et les dettes fournisseurs à 2,1 milliards €.

b/ Les autres principaux transporteurs aériens français

● Compagnies régionales

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 la Compagnie Corse Méditerranée (CCM), Airlinair et Twinjet.

Airlinair : au cours de son exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 76,8 millions € (y compris subventions), pour un résultat d'exploitation positif de 1 million € et un résultat net positif de 0,53 millions €.

Britair : le chiffre d'affaires de la compagnie a atteint 444,4 millions € sur l'exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, en hausse de 9,7% par rapport à l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation de la compagnie s'élève à 12,6 millions € pour un résultat net de 5 millions €.

Compagnie Corse Méditerranée : au cours de son exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 112,14 millions € (-2,4% par rapport à l'exercice précédent), un résultat d'exploitation de 1,85 M€ et un résultat net de 4,27 millions €.

Régional Compagnie Aérienne Européenne : au cours de l'exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 543,7 millions €, pour des résultats d'exploitation et net de respectivement 4,7 millions € et 4,2 millions €.

Twin Jet : au cours de son exercice 2006, clos le 31 décembre 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 16,8 millions €, un résultat d'exploitation de 108 k€ et un résultat net positif 56 k€.

● Compagnies touristiques

Air Méditerranée : la compagnie a réalisé, pour son exercice clos le 31 décembre 2006, un chiffre d'affaires de 198,2 millions €, en hausse de 53,6% par rapport à l'exercice précédent, pour un résultat d'exploitation de 3,2 millions € et un résultat net de 2 millions €.

Corsair : en 2006 (exercice clos le 31 décembre), la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 529,3 millions € (en baisse de 5,4% par rapport à l'exercice 2005) et des résultats d'exploitation et net positifs respectivement de -62,1 millions € et -63,9 millions €.

XL Airways France¹ : lors de son exercice clos le 31 octobre 2006, XL Airways France a réalisé un chiffre d'affaires de 172,4 millions € (en recul de 0,9% par rapport à l'exercice précédent), pour des résultats d'exploitation et net négatifs de respectivement -17,8 millions € et -19,9 millions €.

● Compagnies basées Outre-mer

Air Austral : au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006, le chiffre d'affaires de la compagnie s'est élevé à 217,6 millions € (en progression de 25,9%). Le résultat d'exploitation et le résultat net sont positifs de respectivement 6,4 millions € et de 3,6 millions €.

Air Caraïbes : la compagnie a réalisé, pour son exercice clos le 31 décembre 2006, un chiffre d'affaires de 192,3 millions € (+20%), pour des résultats d'exploitation et net positifs de respectivement 4,3 millions € et 4 millions €.

● Compagnie régulière moyen-courrier

Aigle Azur : au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006, le chiffre d'affaires de la société s'est élevé à 165,3 millions € (en progression de 18,3%) pour des résultats d'exploitation et net positifs de respectivement 2,4 M€ et 3,3 M€.

Évolution du chiffre d'affaires sur les six derniers exercices

	Date de clôture des comptes	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aigle Azur	31-mars	<u>9,6</u> [1]		34,0	80,3	139,7	165,3	
Air Austral	31-mars	52,7	57,0	56,8	129,3	172,8	217,6	
Air Caraïbes	31-déc	7,9	49,5	45,3	125,9	160,0	192,3	
<u>Air France</u> [2]	31-mars	11 638,0	11 671,0	11 731,0	11 345,0	12 102,0	13 242,0	
<u>Air France - KLM</u> [3]	31-mars					19 467,0	21 448,0	23 073,0
Air Méditerranée	31-déc	26,7	38,7	68,1	116,8	129,0	198,2	
Airlinair	31-mars	7,5	24,2	33,8	41,9	57,0	66,1	76,8
Brit Air	31-mars	310,6	352,3	362,5	378,7	405,0	444,4	
CCM	31-mars		<u>93,6</u> [4]	81,9	94,7	114,9	112,1	
Corsair	31-déc	456,5	449,6	474,4	503,0	559,4	529,3	
Régional CAE	31-mars	298,2	426,5	423,0	445,9	485,9	543,7	
<u>XL Airways France</u> [5]	31-oct	109,9	120,7	149,1	184,0	174,0	172,4	
Twin Jet	31-déc		<u>3,7</u> [6]	6,5	12,1	15,5	16,8	

Chiffre d'affaires en millions d'euros (exercice clos au cours de l'année)

¹ exercice 2001 clos au 31 décembre ; exercice 2003 de 15 mois

² comptes sociaux

³ Air France - KLM à compter de 2005 ; exercice 2005 avec consolidation de KLM sur 12 mois

⁴ exercice 2002 de 15 mois

⁵ anciennement Star Airlines

⁶ pas d'exercice clos en 2001 ; exercice 2002 de 18 mois

¹ Anciennement Star Airlines

II.4.2 Aéroports

Remarque :

Sont présentés ci-dessous, les résultats financiers 2006 d'Aéroports de Paris, des dix premiers aéroports de province, sur la base du trafic de passagers et des six aéroports d'Outre-mer d'État.

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 1994-2006.

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 à 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'État. 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.

a/ Aéroports de Paris

Les comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris, présentés selon les normes IFRS incluent à la fin de l'exercice 2006 18 sociétés.

En juin 2006, la société Aéroports de Paris a été introduite sur le marché boursier et la participation de l'État est passée de 100% à 68,4%. L'augmentation de capital réalisée à cette occasion a rapporté 600M€ à l'entreprise.

M€	2005	2006	2006/2005
Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires)	1 920,8	2 076,8	8,1%
Valeur ajoutée	1 339,1	1 473,8	10,1%
EBITDA	598,6	664,7	11,0%
Résultat opérationnel courant	337,5	390,9	15,8%
Résultat opérationnel	360,9	333,9	-7,5%
Résultat financier	-88,8	-84,5	-4,8%
Résultat net part du groupe	179,9	152,1	-15,4%

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe a progressé de l'ordre de 8,1% en 2006 et les charges courantes de 4,8%.

Les produits du segment aéroportuaire d'un montant de 1726,4M€ présentent l'activité prépondérante du groupe (83%) Son chiffre d'affaires progresse de 7,9% par rapport à 2005, du fait notamment de la croissance du trafic (+ 4,8%) et de la hausse des tarifs des redevances aéronautiques (+5% au 15 mai 2006) Il se répartit entre Paris-Charles de Gaulle pour 1 242,4 millions Paris-Orly pour 456,5 millions pour 27,4 millions les autres plates-formes. L'EBITDA de cette activité croît de 9,8% et le résultat opérationnel courant du segment de +12,9%.

Le montant des principales redevances pour services rendus perçu par Aéroports de Paris en 2006 s'élève à 753,7M€, en hausse de 7,3% par rapport à 2005. Les quatre principales redevances aéronautiques : atterrissage, passagers, stationnement carburant et utilisation du balisage lumineux représentent avec 667 millions d'euros, plus du tiers du chiffre d'affaires du segment aéroportuaire.

Les redevances spécialisées, 103,7 millions d'euros, regroupent les redevances accessoires (tris bagages, banques d'enregistrement, dégivrage) et autres prestations (accueils officiels, locations de réseaux) progressent de 8,7%.

Les produits commerciaux du segment sont en hausse de 7,1% à 210,8 millions d'euros.

La hausse des recettes des parcs de stationnement automobiles sont en hausse de 6,7% à 143,8 millions d'euros.

L'évolution des prestations industrielles (fourniture d'énergie, de fluides, etc) 68,8 millions d'euros résultent pour l'essentiel de la forte augmentation des prix d'achat de l'énergie, répercutée sur les prix de vente.

Le produit de la taxe d'aéroport, qui permet le financement des activités relatives à la sûreté, progresse de 15,4%, à 356,3 millions d'euros sous l'effet conjugué de la hausse du trafic et du relèvement du taux unitaire au 1er janvier 2006 la hausse tarifaire.

Les recettes locatives, 70,4 millions d'euros, correspondent à la location de locaux d'usage en aérogares avec l'ouverture de nouvelles connaissances aussi une augmentation significatives +14,1%.

Millions d'euros

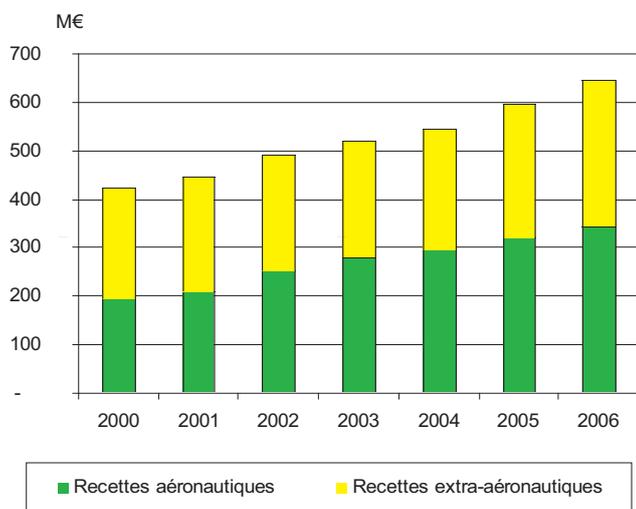
	2005	2006	06/05
Services aéroportuares			
Redevances aéronautiques	621,5	667,1	7,3%
Redevances spécialisées	95,4	103,7	8,7%
Recettes commerciales	196,9	210,8	7,1%
Parcs et accès	134,8	143,8	6,7%
Prestations industrielles	60,6	68,8	13,5%
Taxe d'aéroport	308,8	356,3	15,4%
Recettes locatives	61,7	70,4	14,1%
Autres recettes	121,0	105,5	-12,8%
Total	1600,7	1726,4	7,9%

Les charges d'exploitation d'Aéroports de Paris s'élève à 1471 millions d'euros +4,8% par rapport à 2005. Les dépenses de personnel d'un montant de 648 millions représentent le poste de charges le plus important. Son évolution +6% par rapport à 2005 est essentiellement due à la progression des effectifs des filiales. La progression du poste achats consommés est principalement liée à hausse des prix de l'énergie, celle du poste impôts et taxe est impacté par la taxe professionnelle suite à des mises en service d'installation effectuées en 2004. Les autres charges d'exploitation restent stables.

Le montant des investissements réalisés par le groupe ADP en 2006 s'élève à 712,5M€ dont 693,0M€ au titre de la société Aéroports de Paris. Sur Paris-CDG, les principales opérations ont concerné la poursuite des chantiers du S3, de Paris-CDG VAL et du TBE, les lancements du 2ème quart de la réhabilitation de Paris-CDG 1 pour une réouverture au premier semestre 2007, du terminal régional T2G et de la reconstruction de la jetée du T2E, et, sur Orly, les rénovations du hall 2 d'Orly Ouest (fin en avril 2006) et de la piste 4 (fin en juin 2006), la poursuite de la rénovation du parc PO et le lancement de la reconfiguration des circuits internationaux d'Orly Sud. La filiale Hub Télécom a réalisé 14,8M€ d'investissements dans les nouvelles technologies et leurs supports.

b/ Dix premiers aéroports régionaux

Le chiffre d'affaires 2006 des dix premiers aéroports (644 M€) est en augmentation de 10%. Cette hausse du chiffre d'affaires découle, en plus de la progression du trafic, de la revalorisation des redevances aéronautiques et du poids croissant des liaisons internationales plus rémunératrices. La progression du chiffre d'affaires est supérieure, ou égale, à celle du trafic de passagers sur toutes les plates-formes sauf à Bâle-Mulhouse, Bordeaux et Strasbourg suite à la mise en place, sur ces trois plates-formes, de mesures incitatives à l'ouverture de lignes nouvelles et au développement de l'offre sur les liaisons existantes et, sur l'aéroport franco-suisse, à l'ouverture d'une aérogare à bas tarifs. La recette unitaire moyenne (chiffre d'affaires rapporté au nombre de passagers totaux) passe de 14,54€ en 2005 à 14,90€ en 2006.



Le produit de la taxe d'aéroport (166 M€) est en augmentation de 11,4% par rapport à 2005, à un rythme supérieur à celui du chiffre d'affaires. Il représente 22% du chiffre d'affaires et 48% des seules recettes aéronautiques de ces aéroports. Le montant moyen de la taxe d'aéroport par passager départ s'établit à 7,70€ contre 7,27€ en 2005.

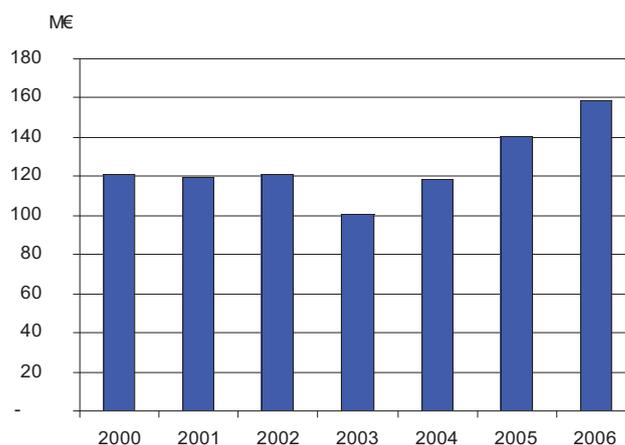
La hausse des recettes extra-aéronautiques (7,7%) n'est que très légèrement supérieure à celle des recettes aéronautiques (7,6%) malgré la bonne tenue des recettes commerciales. Les recettes extra-aéronautiques représentent, comme en 2005, 46% du chiffre d'affaires pour l'ensemble des dix premiers aéroports.

Les charges d'exploitation hors charges calculées (dotations aux amortissements et aux provisions de l'exercice) des principaux aéroports régionaux, en s'établissant à 501,8M€, progressent de 6%, un rythme un peu supérieur à celui du trafic (5,2%) Le montant des charges unitaires (charges d'exploitation hors charges calculées par passager) passe de 11,17€ en 2005 à 11,65€ en 2006.

Cette augmentation relativement limitée des charges d'exploitation, nonobstant une hausse plus élevée des postes " charges externes ", " impôts et taxes " et " autres charges " tient à la progression contenue des charges de personnel (+3%) et des charges financières (+4%) suite au désendettement de ces aéroports entamé en 2005, et à la diminution des charges exceptionnelles (-15%) et de l'impôt sur les sociétés (-21%).

Par suite d'une progression des charges moindre que celle du chiffre d'affaires et du total des produits, les soldes intermédiaires de gestion s'améliorent très sensiblement au niveau du groupe : la valeur ajoutée augmente de 8%, l'excédent brut d'exploitation de 10 % et le résultat net de l'exercice s'établissant à 16,9 M€ contre -4,1M€ en 2005.

Capacité d'autofinancement



L'activité des aéroports régionaux dégage globalement en 2006 une capacité d'autofinancement de 159M€, en progression de 13% par rapport à 2005.

Les investissements réalisés par l'ensemble des dix aéroports qui s'élève à 137M€ sont en augmentation de 19% par rapport à 2005. Le montant des investissements par passager est passé de 3,7€ en 2004 à 2,8€ en 2005 et 3,2€ en 2006.

Le ratio investissement / chiffre d'affaires s'établit à 21% contre 19% l'année précédente.

L'année 2006 a vu le début de la phase A du hall D de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ainsi que la fin du chantier de l'aérogare à bas tarif MP2 de Marseille-Provence. Les plates-formes de Nice, Marseille et Toulouse ont réalisé à elles trois les deux tiers du total des investissements des aéroports considérés.

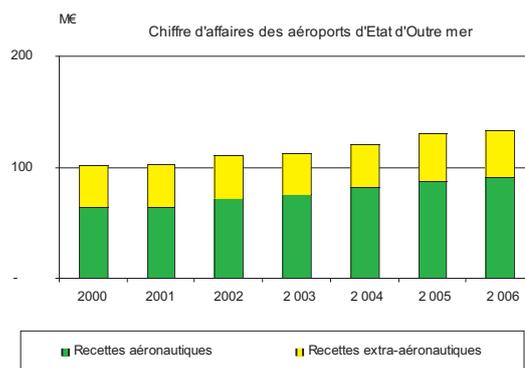
La capacité d'autofinancement représente 119,1% des investissements de l'année 2006 contre 124,1% en 2005. La marge nette d'autofinancement (c'est-à-dire la capacité d'autofinancement diminuée des remboursements d'emprunts de l'exercice) couvre 54% des investissements de l'année contre 62% l'année précédente.

Le taux de subventionnement des investissements recule légèrement passant de 12,9% en 2005 à 10,7% en 2006, les investissements n'étant subventionnés de manière significative qu'à Marseille-Provence avec la réalisation de l'aérogare à bas tarifs MP2. Le financement des investissements de ces plates-formes était accompagné en 2005 d'une forte augmentation (26M€) de leurs fonds de roulement alors qu'une partie des investissements 2006 est financée par prélèvement sur le fonds de roulement. Dans ces conditions, le financement des investissements a nécessité en 2006 un moindre recours à l'emprunt qu'en 2005. La part de l'emprunt par rapport au total des investissements de l'exercice s'établit à 31,1% en 2006 contre 45,2% l'année précédente.

L'endettement de ces aéroports auprès des établissements financiers diminue globalement de 44,3M€, sept aéroports s'étant désendettés.

L'endettement net à fin 2006 correspond à 3,9 années d'autofinancement, contre 4,8 à la fin de l'année 2005.

La part des produits aéronautiques dans le chiffre d'affaires est de 68,6%, soit une hausse d'un point par rapport à 2005 (67,6%).



À **Tahiti**, le chiffre d'affaires est stable, malgré une hausse du trafic, en raison d'une baisse de 5% des recettes extra-aéronautiques (avec équivalent en charges, ceci est lié au transfert aux compagnies aériennes de la sous-traitance de sûreté des parkings avions).

À **Nouméa**, le chiffre d'affaires augmente de 7,3% en raison d'une augmentation des produits servant au financement des missions de sécurité et de sûreté à la charge de l'exploitant d'aéroport.

Pour **Pointe-à-Pitre**, la hausse du chiffre d'affaires de 1,1% s'explique par l'évolution du trafic.

Pour **Fort-de-France**, le chiffre d'affaires augmente plus vite (+5,5%) que le trafic, du fait d'une forte hausse du produit de la taxe d'aéroport.

À la **Réunion**, la chute du chiffre d'affaires de 6,6% résulte de la baisse du trafic.

Les charges d'exploitation baissent de 10,6%. Deux aéroports participent fortement à cette évolution des charges, alors que les trois autres connaissent une stabilité, voire une hausse de leurs charges. Néanmoins, ces fortes variations s'expliquent souvent par des événements exceptionnels, non directement liés à l'exploitation courante de la plate-forme.

Ainsi, la baisse des charges pour Tahiti s'explique par la disparition en 2006 d'importantes régularisations comptables qui avaient été écrites en 2005 du fait de la préparation de la clôture comptable de l'autorisation d'occupation temporaire actuelle dans la perspective d'une nouvelle concession. Les charges d'exploitation courantes ont baissé, en raison du transfert aux compagnies aériennes de la sous-traitance de sûreté sur les parkings avions.

Les charges d'exploitation de l'aéroport de Pointe-à-Pitre diminuent de 6,1%, en raison d'une baisse du poste gros entretien et par l'absence sur cet exercice comptable d'apurement de créances anciennes prises en compte en 2005.

L'aéroport de Nouméa enregistre une hausse de 11,7%, du fait notamment d'une augmentation des charges de personnel (augmentation salariale, recrutements).

	Recettes aéronautiques	Recettes extra-aéronautiques	Chiffre d'affaires	Subventions d'exploitation	Total des produits	Total des charges	résultat net	Capacité d'autofinancement	Investissements
2005	320	278	598	1	673	668	- 5	141	115
05/04 en %	8%	8%	8%	18%	17%	15%	ns%	13%	19%
2006	345	299	644	2	784	767	17	159	137
06/05 en %	8%	8%	8%	18%	17%	15%	ns	13%	19%
t.c.a.m. 2006/2001	10%	5%	8%	9%	10%	9%	ns%	6%	-10%

c/ Aéroports d'Outre-mer d'Etat

Remarques

Les aéroports d'Outre-mer considérés dans la présentation ci-dessous sont ceux de Tahiti, Pointe-à-Pitre - Le Raizet, Fort-de-France - Aimé Césaire, Saint-Denis - Gillot, Cayenne et Nouméa - La Tontouta

Le total des produits d'exploitation pour les seuls aéroports d'Outre-mer en 2006 s'élève à 157,4 M€, Le chiffre d'affaires, qui s'établit à 132,14 M€, est en progression de 1,0% par rapport à 2005.

L'aéroport de Fort-de-France limite la hausse de ses charges à 3,1%, du fait notamment d'une hausse des dépenses de sûreté et de sécurité.

Enfin, l'aéroport de Saint-Denis connaît une hausse de ses charges de 3,4%, en raison notamment d'une hausse des charges exceptionnelles (perte sur un litige). La capacité d'autofinancement dégagée pour l'ensemble des aéroports considéré s'élève à 26,3 soit en recul de 3% par rapport à 2005. Les aéroports antillais de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre voient leurs capacités d'autofinancement augmenter.

Les investissements réalisés au cours de l'exercice 2006 représentent 18,3 M€ sur l'ensemble de ces aéroports, soit une hausse par rapport à 2005 de 41,5%. Néanmoins, ce niveau d'investissements correspond, pour plusieurs aéroports, à une réalisation partielle du programme d'investissements initialement prévu.

La Réunion a limité ses investissements d'un montant de 2 M€, aux opérations de sécurité ou de mise en conformité indispensables aux installations aéroportuaires.

Les investissements de Pointe à Pitre 3,2 M€, ont concerné des investissements de maintien du potentiel et des opérations liées à la sécurité et à la sûreté.

A Fort-de-France, le montant des investissements s'élève à 1,4 M€, dont 0,4 M€ pour l'aménagement des aérogares et 0,6 M€ pour les matériels d'exploitation.

Les investissements de Tahiti 4,2 M€ correspondent principalement aux opérations d'aménagement des aérogares.

A Nouméa, les investissements de 3,5 M€, ont porté pour 1,7M€ sur les installations terminales passagers.

Résultats des aéroports d'Outre-Mer

millions d'euros

	Recettes aéronautiques	Recettes extra-aéronautiques	Chiffre d'affaires	Subventions d'exploitation	Total des produits	Total des charges	résultat net	Capacité d'autofinancement	Investissements
2005	87	43	131	5	171	172	0	27	13
05/04 en %	17%	14%	16%	-52%	19%	25%	ns	-43%	69%
2006	91	41	132	5	157	153	- 4	26	18
06/05 en %	4%	-5%	1%	0%	-8%	-11%	ns	-3%	41%
t.c.a.m. 2006/2001	7%	2%	5%	8%	5%	3%	ns	16%	-15%

II.4.3 Comptes de l'Aviation civile - DGAC

2006 : première année d'exécution du budget selon la loi organique relative aux lois de finances (LOLF)

Suite à la réorganisation de la DGAC dans la perspective de l'évolution du contexte européen, une nouvelle architecture budgétaire en deux parties a été mise en place :

- la mission " Contrôle et exploitation aériens ", constituée en budget annexe, est la plus importante en termes de ressources. Elle est subdivisée en trois programmes de politique opérationnelle (services de navigation aérienne, surveillance et certification, formation aéronautique) et un programme horizontal de soutien aux prestations de l'aviation civile.
- relèvent du budget général de l'Etat les deux sous-ensembles suivants :
 - le programme " Transports aériens ", un des huit programmes de la mission " Transports ", concerne principalement la réglementation, la stratégie et la régulation des opérateurs du transport aérien (compagnies aériennes et aéroports) ;
 - l'action " Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile " qui appartient au programme " Recherche dans le domaine des transports " de la mission " Recherche et enseignement supérieur ".

Les supports budgétaires des finances de la DGAC

Le budget annexe de l'Aviation civile est alimenté par la rémunération des prestations et services rendus aux compagnies aériennes (redevances de route et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne) et par les passagers (taxe de l'Aviation civile). Trois taxes transitent par le budget annexe : la taxe d'aéroport, la taxe sur les nuisances sonores aériennes et la taxe de solidarité sont recouvrées par l'agent comptable du budget annexe pour le compte d'organismes tiers. Elles ne figurent donc pas dans les recettes du budget annexe (cf.infra).

Le budget général de l'État retrace les crédits destinés aux activités à la charge de l'Etat qui ne donnent pas lieu à redevance (régulation économique, construction aéronautique, enquêtes de sécurité aérienne...).

Les budgets, votés pour 2006, se répartissaient ainsi :

	Moyens de paiement 2 085,2 M€	Moyens d'engagement 2 111,5 M€
Budget annexe	1 919,4 M€ (92%)	1 965,5 M€ (93,1%)
Budget général de l'État	165,8 M€ (8%)	146 M€ (6,9%)

a/ Le budget annexe :

● Les recettes d'exploitation

Les redevances (1 213,9 M€)

- Les redevances de la navigation aérienne -1194,7 M€- principal poste des recettes d'exploitation avec 86,2 % de l'ensemble, ont augmenté de 1,6 % par rapport à 2005.

La redevance de route : 975,3 M€

L'augmentation de 1,4% du produit de cette redevance par rapport à 2005, inférieur à la prévision (1 008,4 M€), est essentiellement imputable à la croissance du trafic.

La redevance pour services terminaux de circulation aérienne (RSTCA) : 219,4 M€

Le produit annuel a également été inférieur à celui prévu en loi de finances initiale (241M€). Cette baisse s'explique, notamment, par la stagnation récurrente du trafic domestique.

- Les redevances de surveillance et certification : 19,2 M€

Les actions de contrôle et de surveillance exercées par l'Etat ou en son nom nécessaires à la délivrance des autorisations indispensables à la bonne pratique de l'activité aéronautique ont un coût.

Avant 2006, la surveillance de l'entretien des aéronefs et de leur production industrielle était financée par une redevance payée par les usagers, et versée au Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) à qui l'Etat a confié ces missions de surveillance.

Toutes les autres activités de contrôle technique étaient financées par une taxe sur les billets d'avions payée par les passagers.

L'article 120 de la loi de finances de 2005 a posé le principe du financement des actions de contrôle par les usagers qui en bénéficient directement. Les textes d'application ont été publiés fin 2005. L'année 2006, première année de recouvrement de ces redevances, a logiquement vu des recettes inférieures aux prévisions.

La taxe de l'aviation civile (149,13 M€)

Cette taxe contribue au financement des missions de la DGAC non couvertes par les redevances. Son montant correspond au produit affecté au budget annexe (43,59% du produit total) ; le restant étant affecté au budget général de l'Etat. Il est supérieur aux prévisions budgétaires initiales (143,5M€). L'accroissement des recettes de la taxe de l'Aviation civile résulte de la poursuite de la reprise du trafic en 2006.

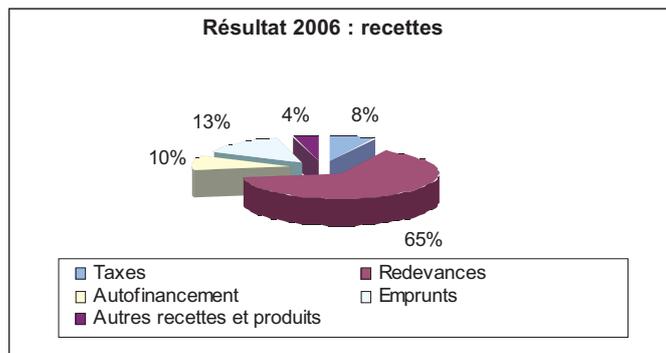
Autres recettes d'exploitation (23,9 M€)

Les autres recettes du budget annexe proviennent de produits divers d'exploitation (droits d'examen, prestations de la formation aéronautique, cessions, loyers, produits des aéroports en régie, reprises sur provisions) pour un montant de 23,9 M€.

● Les recettes en capital

Elles comprennent principalement l'autofinancement (191,6 M€) et l'emprunt (252,9 M€) et diverses autres recettes pour 3,3 M€, soit un total de 447,78 M€.

L'année 2006 connaît un accroissement de l'endettement par rapport à 2005. Cette hausse s'explique notamment par un emprunt exceptionnel de 149 M€ destiné à la reprise des investissements autrefois réalisés par Aéroport de Paris (AdP). L'encours au 31 décembre 2006 est de 878,4 M€, soit, hors emprunt AdP, une baisse de 1,5% par rapport à 2005.



● Les dépenses

Pour l'exercice 2006, les dépenses d'exploitation se sont stabilisées (1 447,1 M€ en 2005, 1 448,7 M€ pour 2006). Les dépenses en capital ont augmenté de 43,6 % du fait de l'emprunt exceptionnel pour AdP (cf. supra). Au total, l'augmentation des dépenses atteint 7,8 % pour un montant de 1 696,3 M€ contre 1 573,2 M€ en 2005.

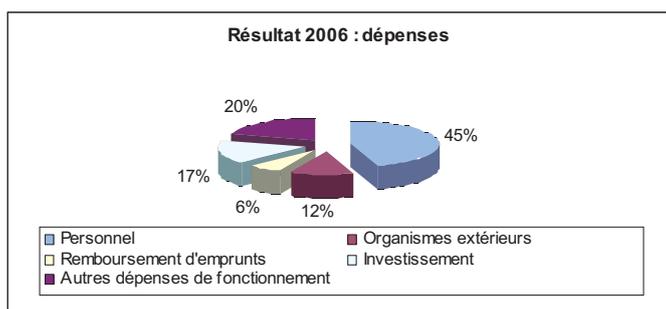
Les dépenses d'exploitation

Les postes les plus significatifs ont concerné les charges de personnel pour un montant de 850 M€ (stables à 58,7 % des charges de fonctionnement) et les organismes extérieurs pour 220 M€ (15,2 % des charges précitées). En revanche, le poste achats et autres charges externes a diminué de 7%. Enfin, les charges financières ont augmenté de plus de 26% eu égard à la hausse des taux d'intérêt.

Les dépenses en capital

Plus de 95 % des investissements réalisés concernent la navigation aérienne.

Le remboursement en capital des emprunts (114,3 M€) correspond exactement au niveau de la prévision budgétaire pour 2006.



b/ Le budget général de l'État

Le budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " ne retrace que les missions de prestation de services pouvant donner lieu à paiement de redevances, tandis que les missions régaliennes exercées par la DGAC sont retracées dans le programme " Transports aériens " du budget général de l'Etat.

L'utilisation des crédits du programme 225 " Transports aériens " a permis de satisfaire les objectifs fixés lors de la préparation budgétaire :

- financement des subventions destinées à assurer l'équilibre des dessertes aériennes dans l'intérêt de l'aménagement du territoire ;
- financement des missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux contrôles environnementaux ;
- en outre, elle a contribué, par des subventions versées aux gestionnaires d'aérodromes, aux dépenses ci-dessus dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffisait pas à couvrir les besoins.

Les crédits de fonctionnement ont été répartis comme suit : aménagement du territoire (11,3 %), sûreté et sécurité (73,5%), continuité territoriale (15,2 %).

c/ la taxe d'aéroport, la taxe sur les nuisances sonores aériennes et la taxe de solidarité

Ces trois taxes sont recouvrées par l'agence comptable du BACEA pour le compte de tiers :

- la taxe d'aéroport : créée par la loi de finances pour 1999 ; elle est due par toute entreprise de transport aérien public et assise sur le nombre de passagers, la masse de fret et de courrier embarquée par l'entreprise sur l'aérodrome. Elle est perçue au profit des exploitants d'aérodromes. En 2006, les encaissements enregistrés s'élevaient à 580 M€ ;

- la taxe sur les nuisances sonores aériennes : créée par la loi de finances rectificative pour 2003 ; elle est perçue sur les mouvements d'aéronefs au titre du décollage, à partir de certains aéroports (notamment Paris Orly, Charles de Gaulle, Toulouse...). Le produit est intégralement reversé aux exploitants des aéroports concernés qui consacrent les fonds à des aides apportées aux riverains. Le produit a atteint 41M€ en 2006, seconde année de perception, contre 17,5M€ en 2005 ;

- la taxe de solidarité : créée par la loi de finances rectificative pour 2005, elle est destinée à alimenter les fonds de solidarité pour le développement ayant pour objet de contribuer au financement des pays en développement, notamment dans le domaine de la santé. Il s'agit d'une majoration à la taxe de l'aviation civile entrée en vigueur le 1er juillet 2006. Les montants recouvrés s'élevaient à 43 M€ sur 2006.

d/ Les prévisions budgétaires pour 2007

En 2007, les crédits pour l'aviation et l'aéronautique, soit 1 998,8 M€ de moyens de paiement, sont inscrits au budget annexe (1 828,8 M€) et au budget général (170 M€). Les crédits de recherche et développement pour l'aéronautique civile figurent au budget général du ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables sur le programme 190 " Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat " pour 258,4 M€.

II.4.4 La taxe de solidarité

L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2005 (n° 2005-1720 du 30 décembre 2005) a instauré, à compter du 1er juillet 2006, une majoration à la taxe de l'aviation civile perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement géré par l'Agence Française de Développement, dont l'objet est de contribuer au financement des pays en développement et de tendre à réaliser les " objectifs du millénaire pour le développement " notamment dans le domaine de la santé. Cette majoration est aussi appelée " taxe de solidarité sur les billets d'avion ".

Cette taxe de solidarité est due pour chaque vol commercial, régulier ou non régulier, par les entreprises de transport aérien public, quels que soient leur nationalité ou leur statut juridique, sur laquelle embarque un passager sur le territoire français, France métropolitaine ou départements d'Outre-mer. La taxe est perçue selon la destination finale et en fonction des conditions de transport du passager. Elle n'est pas due lorsque le passager est en correspondance.

Le tarif de la taxe de solidarité est majoré lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement ". L'application de ce tarif majoré s'apprécie par rapport au confort de la cabine ou des sièges. Sont concernés par ce tarif majoré, les vols effectués en classe " première " ou " affaires " ou de dénomination équivalente, telles que " first " ou " business " ou toute autre reconnue par la profession.

En cas de correspondances, que les vols successifs soient effectués à bord de la même compagnie ou non, le tarif applicable de la taxe est le tarif majoré dès lors que l'un au moins des tronçons compris entre le premier point d'embarquement où le passager n'est pas en correspondance et la destination finale est effectué dans des conditions telles que sur ce tronçon, " le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement ".

Destination finale du passager	Conditions de transport du passager	Tarif applicable	
France métropolitaine, DOM/TOM, autre Etat membre de la Communauté Européenne, Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ou Confédération suisse	Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	10 €
	autres classes	normal	1 €
Autres destinations	Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	40 €
	autres classes	normal	4 €

La DGAC a prévu que soit transféré à l'agence française de développement, à la mi-janvier 2008, au titre de l'exercice 2007, un produit de 160 millions d'euros. Les recettes reversées, arrêtées au 2 août 2007, s'élèvent à 88,26 millions d'euros : ces recettes, correspondent aux déclarations souscrites au titre des vols de décembre 2006 à juin 2007 pour un montant de 82,15 M€, ainsi qu'aux déclarations souscrites tardivement au titre des vols de juillet à novembre 2006 pour un montant de 6,11 M€.

L'intégralité des sommes recouvrées par l'agence comptable du budget annexe " contrôle et exploitation aériens " est reversée mensuellement à l'agence française de développement (AFD) au profit du fonds de solidarité pour le développement (FSD).

Les ressources du FSD, gérées par l'AFD, sont exclusivement destinées à contribuer au financement de projets dans les pays en développement et à réaliser les "objectifs du millénaire pour le développement", notamment dans le domaine de la santé. A cet effet :

- au moins 90% des recettes fiscales transférées au FSD doivent être utilisées pour financer la contribution française à la facilité internationale d'achat de médicaments dénommée "UnitAid" ;
- 10% au maximum doivent être utilisées pour financer la participation française au remboursement de la première tranche d'émission de la facilité de financement internationale pour la vaccination " IFFim ".

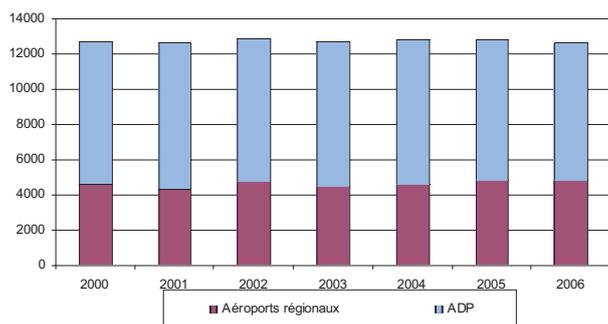
II.4.5 L'emploi dans le transport aérien

Certaines sociétés ne publiant les rapports sociaux qu'au second semestre n+2, certaines données disponibles ne sont que pour l'année 2005.

a/ Aéroports

Au 31 décembre 2006, à la clôture de l'exercice, les gestionnaires d'aéroports regroupent un effectif d'environ 12 800 personnes.

Effectifs des gestionnaires d'aéroports



Le groupe Aéroports de Paris employait fin 2006, 10 816 salariés (total des effectifs des sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe), pour un périmètre similaire les effectifs étaient de 10 294 agents en 2005 dont 7 875 pour la seule activité aéroportuaire.

b/ Compagnies aériennes

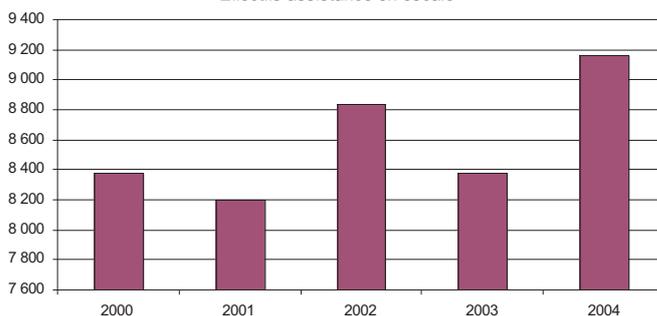
Les effectifs des compagnies aériennes françaises s'élevaient pour l'année 2005, à 73 484.

La compagnie Air France compte 56 488 salariés, soit 77% des effectifs des compagnies aériennes françaises. Les personnels navigants d'Air France représentent 32% des personnels de la compagnie, et 68% du total des personnels navigants des compagnies françaises. Les autres principales compagnies françaises employaient respectivement : Corsair (1 847 salariés), Régional CAE (1 811 salariés) et Brit Air (1 194).

c/ Assistance en escale

En 2005, les entreprises d'assistance en escale répertoriées dans l'activité d'assistance aéroportuaire (code NAF 632 E) comptaient un effectif de 10 588 salariés.

Effectifs assistance en escale



d/ DGAC

En 2006, les effectifs en fonction à la DGAC étaient de 12 123 agents, dont 37% étaient ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

e/ Industrie aéronautique française

Pour l'année 2006, les sociétés du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) regroupaient environ 132 000 personnes dont 120 500 pour le secteur aéronautique et spatial et 11 500 pour l'électronique de défense et de sécurité.

II.5 Transports aériens et économie

II.5.1 Transport aérien et économie nationale

Le transport aérien, y compris la construction aéronautique, contribue de manière significative à l'économie nationale : il emploie directement près de 130 000 personnes et près de 400 000 au total.

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 répondant aux besoins de mobilité des entreprises et des ménages, 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.

Le secteur aéronautique est ainsi un déterminant de la compétitivité française, et notamment un facteur essentiel de la balance extérieure des services de transports ; c'est une composante essentielle du tourisme. Enfin, il joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et l'intégration européenne.

La contribution du transport aérien et de la construction aéronautique est ainsi estimée à près de 0,8% du Produit Intérieur Brut (PIB), pour un effectif employé de près de 110 000 personnes. En tenant compte des contributions indirecte et induite, on estime la contribution totale du secteur de l'aviation civile à près de 2% du PIB et un emploi de 400 000 personnes (www.aviation-civile.gouv.fr Publications de la DAST/Etudes et colloques).

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 États-Unis (39%).

Des emplois qualifiés et productifs. Le secteur aéronautique emploie directement près de 130 000 personnes, dont près de 74 000 au sein des compagnies aériennes, plus de 13 000 au sein des gestionnaires d'aéroports, plus de 9 000 dans les entreprises d'assistance en escale et plus de 12 000 à la DGAC (y compris les services de navigation aérienne).

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 principaux aéroports régionaux financent leurs infrastructures à hauteur de 31% par emprunt, 11% par des subventions, et le solde par autofinancement et fonds de roulement.

Par ailleurs, Aéroports de Paris finance, sans subventions, des investissements qui s'élèvent à 693 millions d'€ en 2006.

En outre, les compagnies aériennes ne reçoivent en principe pas de subvention d'exploitation, sauf lorsqu'elles assurent des liaisons reconnues d'utilité collective pour l'aménagement du territoire.

Les aides au démarrage de lignes aériennes sont strictement encadrées par la réglementation européenne.

II.5.2 Tourisme et transport

Avec 846 millions de touristes internationaux en 2006 et une croissance de 5,4 %, le tourisme mondial atteint des niveaux records. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, les touristes internationaux dans le monde ont dépensé 700 milliards de dollars, +2,5% par rapport à 2006. En ajoutant les dépenses de transport aérien de ces touristes (130 milliards \$), on obtient une dépense totale proche de 800 milliards \$.

Les régions Afrique (+9,2%), Asie-Pacifique (+7,7% pour les arrivées) et Moyen-Orient (+8,9%) sont en forte progression. La France reste encore le pays le plus visité avec 79 millions d'arrivées.

L'Organisation Mondiale du Tourisme a enregistré une hausse de 5,4% du nombre de touristes internationaux en 2006 dans le monde, supérieure au taux de croissance à long terme (4,1% l'an jusqu'en 2020). 846 millions de touristes ont été comptabilisés en 2006, soit une augmentation de 34 millions par rapport à 2005 (équivalent au tourisme international en Italie). La croissance atteint plus de 20% par rapport au volume enregistré en 2003 (695 millions de touristes).

Sur la période 2000-2006, le taux de croissance annuel moyen atteint +3,4% (soit + 155 millions de touristes).

La plus forte croissance en pourcentage en 2006 par rapport à 2005 revient à l'Afrique (+9,2%) grâce à l'Afrique du Nord et à l'Égypte. On note ensuite, les bons résultats du Moyen-Orient (+8,9%), suivi par l'Asie-Pacifique (+7,7%), l'Europe (+5%), l'Amérique (+2,0%).

L'Europe a enregistré 460 millions de touristes internationaux, en croissance de 5% par rapport à 2005. L'Europe accueille 54% des touristes internationaux (soit un point de moins qu'en 2005, 4 points de moins qu'en 2000 et 16 points de moins qu'en 1990). Les croissances par zone géographique sont :

- l'Europe du Nord : +7,6%,
- l'Europe occidentale : +5%
- l'Europe du Sud et méditerranéenne : +4,8%,
- l'Europe centrale et orientale : +9,9%.

	Arrivées de touristes internationaux en 2006 (millions)	Variation 2006-2005
Europe	460,8	5,0%
Asie et Pacifique	167,2	7,7%
Amériques	135,9	2%
Afrique	40,7	9,2%
Moyen-Orient	41,8	8,9%
MONDE	846	5,4%

Source : Organisation Mondiale du Tourisme.

Les recettes touristiques internationales ont progressées de 2,5%. Par contre, le nombre de nuitées des touristes étrangers reste stable (autour de 491 millions). Les séjours durent en moyenne 6,5 jours, soit un jour de moins qu'en 2005.

Tendances au premier semestre 2007

L'année 2007 a commencé à une meilleure cadence que prévu pour le tourisme mondial. De janvier à fin avril, les arrivées de touristes internationaux ont augmenté, dans le monde entier, de plus de 6%, atteignant 252 millions, ce qui représente 15 millions d'arrivées de plus qu'à la même période en 2006. C'est ce qu'annonce le dernier numéro du Baromètre OMT du tourisme mondial.

L'Asie-Pacifique (9%) enregistre la plus forte croissance, suivie de l'Afrique (8%), du Moyen-Orient (8%) et de l'Europe (6%). Bien que, pendant les quatre premiers mois de 2007, les arrivées dans les Amériques connaissent la croissance la plus lente (4%) des régions du monde, ce résultat est très positif puisqu'il est le double des 2% prévus.

Certes, les résultats en question sont limités aux premiers mois de l'année et, en général, la croissance tend à se ralentir lors de la haute saison classique de l'hémisphère nord mais l'OMT est sûre que, pour l'ensemble du monde, il sera atteint en 2007 une croissance dépassant la prévision de 4 %, à moins d'événements négatifs imprévus pendant le restant de l'année.

Le maintien de la prospérité mondiale a été, sans conteste, l'un des principaux facteurs. Les marchés émergents ainsi qu'en général, les économies en développement et, en particulier, celles d'Asie ont encore connu une robustesse extraordinaire. Dans le même temps, en Europe continentale et surtout en Allemagne, la croissance économique repartait de façon encourageante. Avec l'augmentation du revenu disponible et des facteurs comme le développement continu des compagnies aériennes à bas prix, qui permettent de voyager à une part plus importante de la population, le tourisme international paraît sur la bonne voie pour enregistrer une nouvelle année de croissance supérieure à la moyenne.

Cette hausse est très inégalement répartie : le taux serait de 9% en Asie-Pacifique et de 3% en Europe.

Selon l'OMT, la croissance devrait continuer à ralentir en 2007 au niveau mondial pour atteindre 4% en 2007. A long terme (2020), le taux de croissance est estimé à 4,1% l'an, pour atteindre 1,5 milliards de touristes en 2020.

Certaines incertitudes demeurent à court terme (baisse du dollar, augmentation des taux d'intérêts dans certaines régions). Mais, au global, la croissance devrait être plus robuste que précédemment (prise en compte du terrorisme par les touristes, prix de l'énergie moins volatile qu'il y a un an...)

Les perspectives du tourisme à l'horizon 1995-2020 sont inchangées. Selon l'OMT, le tourisme international pour l'Europe devrait croître à un rythme de 2,9% par an réparti ainsi :

- l'Europe du nord : +3,8%,
- l'Europe occidentale : +1,9%,
- l'Europe du sud : +2,6%,
- l'Europe méditerranéenne orientale : +4,6%,
- et l'Europe centrale et orientale : +4,2%.

À l'horizon 2020, sur une référence 1995, la Chine deviendrait la première destination mondiale avec 130 millions d'arrivées, devant la France 106,1 M ; les États-Unis 102,4 M ; l'Espagne 102,4 ; Hong-Kong 56,6 ; l'Italie 52,5 et le Royaume-Uni 53,8.

Parallèlement, la Chine est déjà devenue le premier pays émetteur en Asie en 2005 avec 31 millions de touristes (principalement en Asie). En 2020, 100 millions de Chinois devraient faire du tourisme international. L'impact sur la fréquentation touristique en France devrait être significatif. On estime généralement que, à partir de 2015, il y aura plus de touristes chinois que de touristes américains en France.

La région de l'**Asie et du Pacifique** (167 millions de touristes) a connu une bonne progression avec un rattrapage des destinations vers la Thaïlande et les Maldives qui étaient affectée en 2005 suite au tsunami de décembre 2004.

En **Amérique du Nord**, le nombre de touristes (90 millions), qui ne cessait de baisser entre 2001 et 2003, a poursuivi sa reprise avec +2%, mais n'a pas encore atteint le niveau de 2000 (91 millions).

En **Amérique centrale et en Amérique du Sud**, toutes les grandes destinations continuent d'annoncer de bonnes progressions avec respectivement, +6,1% et 7,2% Afrique (40,3 millions, +8,1%) (particulièrement en Afrique sub-saharienne) la croissance a continué de se ralentir. Cette zone, qui semble avoir atteint une certaine maturité, a par ailleurs été victime de cyclones.

L'**Europe** est la région qui connaît le plus faible taux de progression en 2005, mais contrairement aux Amériques et à la région Asie Pacifique, elle avait enregistré des résultats positifs en 2002 et 2003. Elle demeure de loin le principal pôle touristique du monde avec 55% de part de marché.

Parmi les grands pays récepteurs où la progression a été la plus significative, on note l'Espagne (+6,1%), les États-Unis (+7,2%), la Chine (+12,0%), et le Royaume-Uni (+7,9%).

Au demeurant, la France, malgré sa faible progression, occupe toujours la première place avec 79 millions de touristes, suivie de l'Espagne (58,6 millions).

Classement des principaux pays selon le nombre de visiteurs étrangers

Rang 1995	Rang 2006	Pays visité	Arrivées 2005 (en millions)
1	1	France	79,1
3	2	Espagne	58,6
2	3	États-Unis	51,1
7	4	Chine	49,6
4	5	Italie	41,1
5	6	Royaume-Uni	30,7
12	7	Allemagne	23,6
6	8	Mexique	21,9

En termes de recettes, les États-Unis conservent la première place mondiale (81,7 Mrds de \$), loin devant l'Espagne (47,2) et la France (42,3), l'Italie arrivant en quatrième position (35,4), le Royaume-Uni en cinquième (30,4) et la Chine en sixième (29,3).

● Le tourisme des étrangers en France¹

Avec 79 millions d'arrivées et 35 milliards d'euros de recettes, la fréquentation des touristes étrangers en France en 2006 est en hausse par rapport à l'année précédente (+2,7%).

La clientèle européenne reste largement majoritaire. Elle est marquée par la poursuite d'une augmentation sensible du nombre des visiteurs espagnols, néerlandais, suisses et des ressortissants de l'est de l'Europe. Les Britanniques et Irlandais conservent la première place devant les Allemands. Parmi les clientèles lointaines, l'Amérique du Nord (+3%) progresse du fait du Canada. La clientèle chinoise, apparue en 2004, continue à augmenter fortement et représente déjà 600 000 visiteurs.

La répartition des touristes étrangers en France par nationalité est la suivante en 2006 :

Pays d'origine	% arrivées	% recettes
Royaume-Uni et Irlande	17,3%	16,1%
Allemagne	16,5%	15,9%
Pays Bas	11,4%	8,6%
Belgique et Luxembourg	11,3%	13,8%
Italie	9,6%	8,2%
Espagne	6,3%	5,8%
Suisse	6,1%	6,9%
États-Unis	4%	5,2%
Japon	0,9%	1%

¹ Un touriste est un visiteur qui passe au moins une nuit dans le pays visité. Les statistiques indiquent le nombre d'arrivées de touristes et non pas le nombre de personnes physiques, un même individu pouvant effectuer plusieurs séjours dans une année

● Le tourisme des Français

Les Français de plus de 15 ans ont effectué 184,8 millions de séjours pour motif personnel en 2006, dont 89,2% en France métropolitaine. Cela a représenté 986 millions de nuitées. 55% des séjours étaient de courte durée (inférieurs à 4 nuits) et 45% de longue durée. La durée moyenne des séjours était de 5,3 jours.

Les voyages des Français à l'étranger représentent 10,8% des séjours personnels des individus de 15 ans et plus, ratio stable par rapport à 2004 et 2005. L'Europe représente 66% des séjours des Français à l'étranger : Espagne (15,9%), Italie (11,2%) viennent largement en tête suivies par la Belgique (5,4%), l'Allemagne (4,8%), la Grande Bretagne (4,4%), le Portugal (2,8%) et la Grèce (2,4%). Les Etats-Unis n'ont représenté que 1,8% des séjours. Parmi les autres destinations importantes, on note la Tunisie (5,3%) et le Maroc (4,8%). L'Asie-Pacifique a représenté 5,1% des séjours, et l'Outre-mer 3,7%

Le tourisme et le transport aérien

En 2006, près de 7% des déplacements touristiques des Français se font par avion contre 75% en voiture particulière et 12,6% en train. Le solde est constitué par les déplacements en autocars et en bateaux.

Plus la destination est éloignée, plus grande est l'importance du transport aérien comme mode de transport (1,4% pour les déplacements intérieurs, 35% pour les déplacements vers l'Europe et 88% pour les autres destinations).

Poids du tourisme dans l'économie française

En 2006, les visiteurs étrangers ont dépensé 36,9 milliards € en France (+40,3%), tandis que les Français n'ont dépensé que 24,8 milliards € à l'étranger (+1,8%). Le solde est positif de 12,1 milliards € (11,4%).

La consommation touristique totale en France (en incluant celle des touristes français en France) a été de 112,2 milliards €, soit 6,3% du PIB .

Le tourisme représente plus de 203 000 entreprises et près de 9 800 000 salariés, pour un chiffre d'affaires de 67,8 milliards € et une valeur ajoutée de 28,37 milliards €.

III. 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 rehausser 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 le domaine 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 internationales communes (Convention de Chicago et Annexes de l'OACI), est sans aucun doute le meilleur qui soit : 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 œuvre, suivi de la formation continue des personnels - notamment les personnels navigants, vérification de l'efficacité des systèmes de contrôles (système qualité) 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 surveillance 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 n'auraient pas les moyens de mettre effectivement en œuvre 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 Établissement 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 qui ne satisfont pas aux exigences internationales de sécurité et qui, de ce fait, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans toute la communauté. Cette liste se substitue aux listes nationales de compagnies interdites.

Le règlement communautaire n°2111/2005 du 14 décembre 2005 a précisé les modalités d'établissement de cette liste, sa mise à jour et les mesures transitoires ou exceptionnelles qui peuvent être prises par les états membres pour les compagnies dont la poursuite de l'activité conduiraient à des risques graves pour la sécurité. Les états membres assistent la Commission dans l'élaboration et la mise à jour de cette liste à

travers un comité d'expert, appelé Air Safety Committee.

La première liste communautaire a été publiée le 22 mars 2006 et comportait 92 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale en Europe. Depuis cette date, la liste a déjà été mise à jour à cinq reprises. La dernière mise à jour a été rendue publique par le règlement européen (CE) 1043/2007 du 11 septembre 2007 et comporte 154 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale et 4 compagnies faisant l'objet de restriction d'exploitation. En particulier, sont interdites d'exploitation sur le territoire européen toutes les compagnies certifiées par les autorités de la République Démocratique du Congo, du Libéria, du Swaziland, de la Sierra Leone, du Kirghizstan, d'Indonésie et de la Guinée Equatoriale. Il est à noter que tout transporteur figurant sur la liste d'interdiction peut être autorisé à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Certification européenne des aéronefs

Après une forte montée en puissance au cours des années 2005-2006, les effectifs de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne se sont stabilisés à une valeur suffisante (400) pour lui permettre maintenant de gérer de manière autonome l'essentiel des grands programmes de certification, à l'exception de domaines d'expertise particuliers comme les essais en vol, ou les systèmes de navigation, ou encore l'aviation légère, dans lesquels elle continue de faire appel à de la sous-traitance. Cette augmentation des effectifs de l'AESA s'est traduite par la réduction correspondante des effectifs de certification des autorités nationales.

Le programme de certification phare de ces deux années reste celui de l'A380, certifié le 12 décembre 2006 par une équipe dans laquelle la DGAC française était fortement représentée. Cet avion devrait être mis en service au quatrième trimestre 2007, après avoir connu quelques retards dans son industrialisation.

Avec la stabilisation des effectifs et des procédures, il apparaît que la DGAC, au-delà de ses responsabilités nationales de certification d'appareils légers tels que les ULM, aéronefs de construction amateur, aéronefs historique, aéronefs de recherche scientifique devra continuer à instruire certains travaux de certification pour le compte de l'AESA en sous-traitance. Cette sous-traitance contractuelle est rémunérée par l'Agence.

Néanmoins la DGAC- DCS reste l'autorité nationale pour la délivrance des documents de navigabilité individuels et leur maintien en état de validité. En conséquence, elle doit contrôler la gestion de la navigabilité, les ateliers d'entretien et de formation des personnels, sur la base des textes communautaires en matière dont l'application reste de la responsabilité des Etats. La DGAC fait appel au GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile) pour exercer cette surveillance. L'EASA vérifie et harmonise l'application de ces textes au moyen d'audits de autorités nationales. La France a été audité par l'EASA en Novembre 2006 sur les formations des mécaniciens et en mai 2007 sur les organismes d'entretien.

Le niveau de sécurité de l'aviation civile peut être mesuré de multiples façons, notamment à travers la prise en compte des accidents (mortels et non mortels) ou des incidents. Une distinction doit par ailleurs être faite entre le transport public et l'aviation générale en raison des différences marquées en matière de réglementation applicable à chacune de ces activités.

Les chiffres significatifs ainsi obtenus sont traditionnellement analysés selon leur évolution sur des périodes longues, le nombre annuel d'événements de sécurité étant trop faible, notamment en transport public, pour qu'une évolution à court terme soit statistiquement significative.

a) Au plan mondial

Au plan mondial, le niveau de sécurité peut être appréhendé au moyen des chiffres publiés par l'OACI. Ceux-ci portent essentiellement sur le transport aérien public (l'organisation internationale n'interrogeant pas les Etats sur la sécurité de l'aviation générale) et les accidents ayant entraîné la mort de passagers.

Pour 2006, l'OACI a ainsi fait part de 12 accidents mortels d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2,25 tonnes en transport régulier de passagers, accidents qui ont entraîné la mort de 751 passagers. Un an plus tôt, 17 accidents avaient été recensés, qui avaient entraîné la mort de 712 passagers.

Quant aux services non réguliers de passagers assurés en 2006, ils ont donné lieu à 16 accidents mortels d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2,25 tonnes, causant la mort de 86 passagers. Un an plus tôt, l'OACI avait dénombré 18 accidents mortels pour ce type de services et 249 décès de passagers.

Sur l'ensemble de ces accidents, cinq ont été particulièrement meurtriers puisqu'ils se sont soldés par la mort d'une centaine de passagers ou plus dans chaque cas. Il s'agit de :

- l'impact en Mer noire, le 3 mai 2006, d'un A320 de la compagnie arménienne Armavia, alors que l'appareil effectuait son approche vers l'aéroport d'Adler, près de Sotchi (Russie), au terme d'un vol parti d'Erevan ;

- la sortie de piste suivie de l'embrassement d'un A310 de la compagnie russe Siberia Airlines, survenue le 9 juillet 2006 sur l'aéroport d'Irkoutsk ;

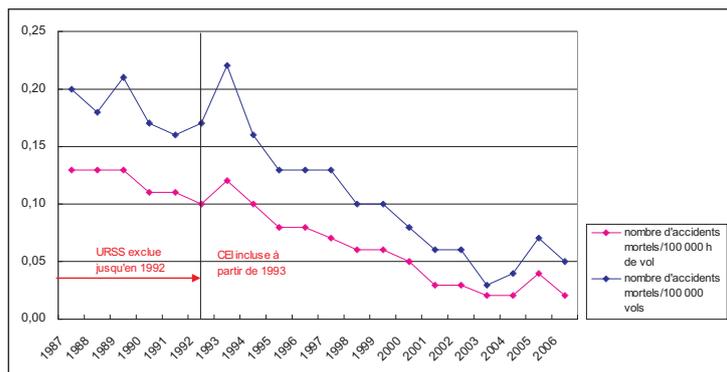
- l'impact au sol, le 22 août 2006, d'un Tu-154M de la compagnie russe Pulkovo Airlines, alors que l'appareil, alors en croisière, effectuait une liaison entre les villes d'Anapa et de St-Petersbourg ;

- la collision en vol, le 29 septembre 2006 au-dessus de l'Amazonie, entre un B737-800 de la compagnie brésilienne GOL, qui assurait la liaison Manaus-Brasilia, et un avion d'affaires Legacy-600 ;

- l'impact au sol, survenu le 29 octobre 2006 peu après son décollage de l'aéroport nigérian d'Abuja, d'un B737-200 de la compagnie nigériane ADC Airlines, qui assurait un vol intérieur Abuja-Sokoto.

En services réguliers, si le nombre de passagers tués s'est accru (de 5,5%) par rapport à 2005, l'accroissement concomitant du trafic (exprimé en PKT) s'est traduit par une certaine stabilité du ratio «nombre de passagers tués pour 100 millions de PKT», à 0,0191. Le recul (de 30% en un an) du nombre d'accidents mortels s'est, quant à lui, soldé par un retour à la baisse des ratios «accidents mortels/activité», tendance qui avait été rompue en 2004 (voir graphique ci-après).

Evolution du taux d'accidents mortels sur les services réguliers mondiaux de passagers en aéronefs de 2,25 tonnes et plus (source : OACI)



b) En France

Accidents en transport public

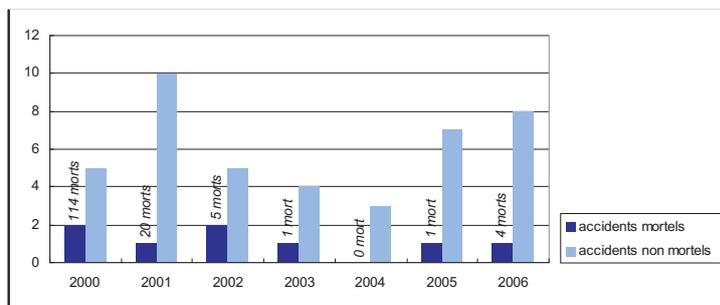
Dans cette partie, on s'intéressera aux aéronefs immatriculés en France et exploités par des opérateurs français. Un certain nombre d'appareils, immatriculés en France par leurs propriétaires, sont exploités par des compagnies aériennes étrangères : ils ne seront pas pris en compte.

Durant l'année 2006 est survenu un seul accident mortel d'aéronef d'immatriculation et d'exploitation françaises : il a concerné un petit avion biturbopropulsé qui, dans le cadre d'un service médical d'urgence, s'est écrasé au sol après avoir percuté des arbres au moment de son décollage, provoquant la mort de ses quatre occupants.

A cet accident s'en ajoutent 8 autres, qui ont été sans conséquences mortelles.

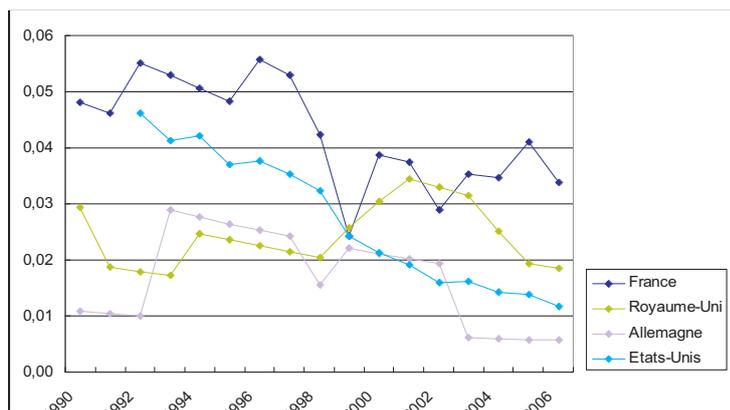
Depuis 2000, l'évolution du nombre d'accidents mortels et non mortels en transport public ayant impliqué des aéronefs d'immatriculation et d'exploitation françaises ne montre pas une réelle tendance à l'amélioration. On assiste même à une recrudescence du nombre d'accidents non mortels depuis l'année 2005, ce qui constitue une source de préoccupations (voir graphique ci-dessous).

Evolution du nombre d'accidents en transport public (aéronefs d'immatriculation et d'exploitation françaises - données BEA)



En rapportant les chiffres ci-dessus à l'activité des exploitants (exprimée en heures de vol), il est possible de faire des comparaisons avec d'autres pays. Les accidents (notamment mortels) étant rares en transport public, il faut procéder par moyennation sur une longue période (10 ans). En limitant le champ de l'étude aux avions de 20 sièges ou plus (qui doivent satisfaire à une réglementation spécifique), on obtient les courbes suivantes :

Nombre d'accidents mortels pour 100 000 h de vol en transport public en avions de 20 sièges ou plus * (moyennes mobiles sur 10 ans - données** Airclaims et BEA)



* sauf pour les Etats-Unis : avions de 10 sièges ou plus
** sauf pour les Etats-Unis : données NTSB

On notera que les courbes ci-dessus ne sont pas directement comparables avec celles établies à partir des données de l'OACI, ces dernières portant sur les seuls services aériens réguliers et ne prenant pas en compte les accidents sans décès de passagers.

Accidents en aviation générale

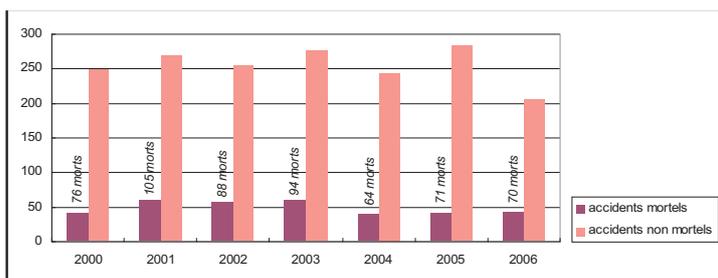
Pour cette partie, le travail aérien sera assimilé à l'aviation générale.

En 2006, ce secteur d'activités a connu 250 accidents ayant impliqué des aéronefs immatriculés en France, dont 43 ont été mortels et entraîné la mort de 70 personnes.

Depuis 2000, le nombre annuel d'accidents de ce secteur ne semble suivre aucune tendance particulière, stagnant autour d'une valeur de l'ordre de 50 pour les

accidents mortels et d'environ 250 pour les accidents non mortels (voir graphique ci-dessous).

Evolution du nombre d'accidents en aviation générale, travail aérien inclus (aéronefs d'immatriculation française - données BEA)



Les données d'activité de l'aviation générale française ne sont pas connues avec suffisamment de précision pour permettre l'établissement de ratios d'accidents par heure de vol. Des comparaisons entre la France et d'autres pays ne sont donc pas possibles.

Incidents

Outre les accidents (mortels et non mortels), le niveau de sécurité de l'aviation civile peut être jugé à l'aide de certains types d'événements, tels :

- les incidents de circulation aérienne de la catégorie des «pertes de séparation» ;
- les incidents de circulation au sol de la catégorie des " incursions sur piste ".

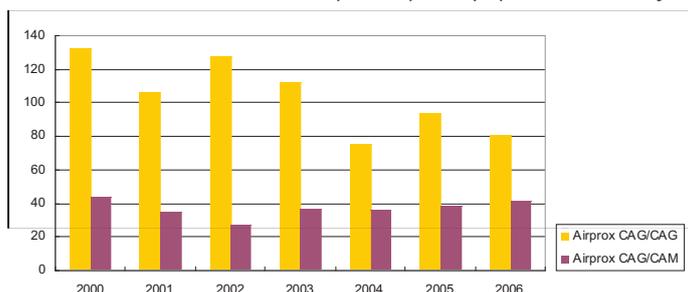
Les pertes de séparation

Les pertes de séparation peuvent être quantifiées au moyen des «airprox», des événements «TCAS» et des «alertes du filet de sauvegarde».

Les airprox

Une procédure «airprox» est déclenchée par un commandant de bord lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été, ou aurait pu être, compromise par un risque d'abordage entre aéronefs. En 2006, la DSNA a dénombré 81 airprox entre aéronefs civils («airprox CAG/CAG»), un chiffre qui s'inscrit dans la tendance à la baisse enregistrée depuis 2000, année où il avait été de 132 ; en revanche, le nombre d'airprox entre aéronefs opérant l'un selon les règles civiles, l'autre selon les règles militaires («airprox CAG/CAM») est en croissance depuis 2003 et, avec 41 cas dénombrés en 2006, a presque retrouvé son niveau de 2000, où il avait été de 44 (voir graphique ci-dessous).

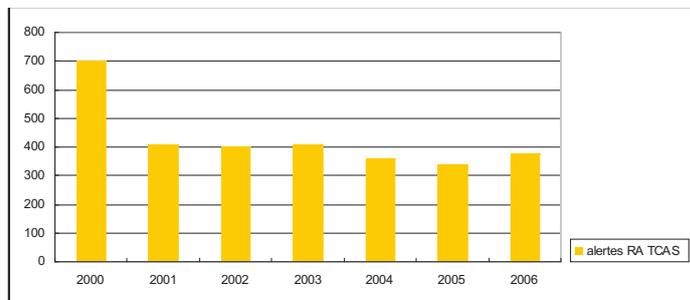
Evolution du nombre annuel d'airprox déposés (espace aérien français)



Les événements RA-TCAS

L'emport du TCAS est obligatoire depuis le 1er janvier 2000 sur la plupart des avions commerciaux. Les commandants de bord doivent notifier à la DSNA les «avis de résolution TCAS» (ou «RA-TCAS»). Depuis 2000, le nombre de ces notifications a baissé de façon presque continue ; toutefois, l'année 2006 a été marquée par un accroissement de 10,3%, à 374, des notifications de cette catégorie (voir graphique ci-après).

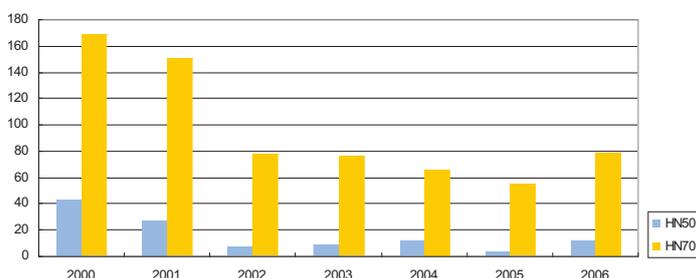
Evolution du nombre annuel de RA-TCAS déposés (espace aérien français)



Les alertes du filet de sauvegarde

L'analyse du filet de sauvegarde permet à la DSNA de détecter les rapprochements pour lesquels les aéronefs se sont retrouvés à moins de 70% et de 50% des minima prescrits, événements appelés respectivement «HN70» et «HN50». En 2006, cette analyse a mis en évidence 79 événements HN70, un chiffre en hausse de 43,6% par rapport à 2005, interrompant la baisse continue qui avait été enregistrée depuis 2000. Le nombre d'événements HN50 à 12 : il est très inférieur aux 43 qui avaient été détectés en 2000 mais s'inscrit en forte hausse comparé aux 4 qui avaient été dénombrés en 2005 (voir graphique ci-après). De ce fait, le nombre de croisements hors norme de type HN50 rapporté à l'activité, exprimée en nombre de vols contrôlés, a légèrement dépassé la valeur cible de 4 par million de vols contrôlés que s'était fixé la DSNA pour 2006.

Evolution du nombre annuel de pertes de séparation en route de type HN50 et HN70 (espace aérien français)



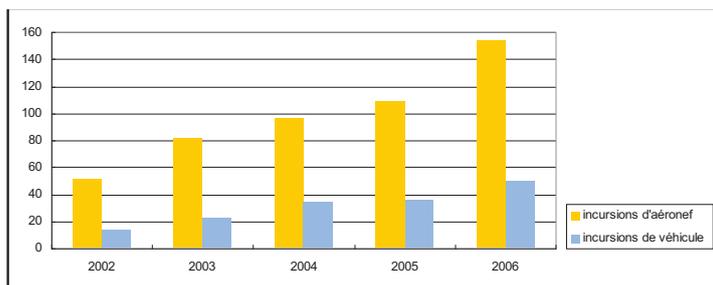
On notera que les «airprox» et «RA-TCAS» sont connus de la DSNA par notification des pilotes concernés. De ce fait, tous les événements de ce type ne sont pas nécessairement portés à sa connaissance et le bilan qui en est donné reste partiel. Quant à l'analyse du filet de sauvegarde, si elle détecte tous les rapprochements hors norme, elle est pour l'instant limitée aux volumes d'espace aérien dévolus aux CRNA, ce qui exclut les

zones d'approche, où la probabilité de rapprochements hors norme est plus grande du fait de la plus forte densité de trafic.

Les incursions sur piste

Un éclairage sur la sécurité au sol peut être apporté par les incursions sur piste. Celles-ci sont rapportées à la DSNA, qui a ainsi été informée de 154 incursions d'aéronefs et de 50 incursions de véhicules durant l'année 2006. Ces chiffres sont en hausse depuis le début des années 2000, période à partir de laquelle la DSNA a procédé à leur recensement, ce qui ne traduit pas nécessairement une dégradation du niveau de sécurité au sol mais une meilleure sensibilisation des contrôleurs aériens au problème des incursions sur piste.

Evolution du nombre annuel d'incursions sur piste notifiées (aérodromes français)



Pour plus de détails sur les accidents et incidents d'aviation civile recensés en 2006, on pourra consulter le rapport «La sécurité de l'aviation civile en France - Année 2006» publié par la DGAC au titre de l'article L. 722-4 du Code de l'Aviation Civile.

III.1.6 Le retour d'expérience - Le Programme de Sécurité de l'État

Les dernières décennies ont permis de réaliser d'énormes progrès dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, comme le montrent par exemple les données publiées par l'OACI sur les taux d'accidents mortels en transport aérien régulier. La mise en œuvre d'un dispositif réglementaire de plus en plus serré, fondé notamment sur les enseignements tirés des accidents, est à l'origine de cette amélioration. S'il a fait ses preuves, ce dispositif «réactif» semble avoir atteint ses limites et, pour améliorer encore la sécurité d'un secteur d'activité amené à poursuivre son développement, la communauté aéronautique fonde désormais d'importants espoirs dans une nouvelle approche de la sécurité, qualifiée de «proactive».

Cette nouvelle approche s'appuie sur le recueil des incidents, leur analyse et la mise en œuvre de mesures correctrices visant à empêcher qu'ils ne dégénèrent en accidents. Ainsi, la plupart des opérateurs d'aviation civile (compagnies aériennes, constructeurs aéronautiques, ateliers d'entretien, exploitants d'aérodromes, prestataires de services de navigation aérienne notamment) doivent disposer d'un système de gestion des incidents relatifs à leurs activités respectives. Transposées dans le droit français, les dispositions de la directive 2003/42 permettent à la DGAC d'avoir une vue d'ensemble des incidents survenus à ces opérateurs, la directive leur faisant obligation de les porter à la connaissance de l'autorité de surveillance, laquelle est chargée de stocker ces informations dans une base de données. Après analyse, ces informations aideront la DGAC à pointer les éventuelles failles du système et d'y porter remède avant qu'elles ne conduisent à un accident.

Ainsi, depuis 2002, les incidents rapportés par les compagnies aériennes françaises sont saisis dans la base de données ECCAIRS. Développée sous l'égide de la Commission européenne pour abriter les événements de sécurité rapportés par les opérateurs concernés par les dispositions de la directive 2003/42, cette base s'est enrichie de 7048 événements notifiés par les transporteurs aériens du pays en 2006. Son extension aux autres opérateurs a été engagée la même année, avec la publication du décret n°2006-1544 du 7 décembre 2006, qui définit notamment les opérateurs soumis à l'obligation de notifier leurs incidents.

Fin 2006, la DGAC a par ailleurs engagé ses premières réflexions en matière de Programme de Sécurité de l'Etat. Requis par l'OACI, le PSE est le processus par lequel les Etats sont appelés à optimiser les actions relevant de leur compétence en vue d'atteindre un niveau de sécurité qu'ils jugent acceptable.

Le PSE français prévoit en particulier la mise en place, à tous les niveaux, de boucles d'Amélioration Continue de la Sécurité, articulées autour de l'identification des risques et dangers, la définition d'indicateurs, la recherche de mesures correctives ou proactives, le suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité, en assurant une formalisation visant à optimiser l'efficacité du processus.

S'il comprend un certain nombre d'activités de la prérogative du ministre, la PSE s'appuie en grande partie sur l'efficacité des processus mis en œuvre par tous les acteurs impliqués dans les activités aériennes et notamment leurs systèmes de gestion de la sécurité.

IV. SÛRETÉ

IV.1 La mise en oeuvre des mesures de sûreté

Le code de l'aviation (article L213.3) confie la mise en oeuvre des mesures de sûreté, chacun pour leur partie aux exploitants d'aérodrome, aux compagnies aériennes et aux occupants de la zone réservée. Les services de l'Etat (Aviation civile, Gendarmerie, Police et Douane) contrôlent cette mise en oeuvre et effectuent les inspections et audits.

IV.1.1 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.

Les mesures suivantes sont notamment en vigueur :

- la palpation de sécurité par deux agents de sexe différent ;
- l'ouverture de 50% des bagages de cabine en moyenne ;
- la vérification pour chaque passager au moment de l'enregistrement d'abord, puis de l'embarquement ensuite, de la concordance entre son document d'identité et le nom porté sur le billet d'avion,
- la stricte séparation des flux de passagers à l'arrivée et de ceux au départ.

Certaines mesures, telles les palpations de sécurité ou l'ouverture des bagages de cabine, sont réalisées avec des taux différents selon l'évaluation de la menace et fonction du niveau du plan VIGIPIRATE.

IV.1.2 Contrôle des bagages de soute

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des dispositions pour accélérer le déploiement des appareils de détection des explosifs sur les aéroports de plus de 70 000 passagers.

La totalité des aéroports dont le trafic annuel moyen dépasse 70 000 passagers (soit 48 aéroports), ainsi que quatorze autres aéroports importants par leur emplacement ou leur caractéristiques sont équipés de dispositifs de détection d'explosifs dans les bagages de soute permettant de traiter la totalité des bagages embarqués à bord.

Les dispositifs déployés sur les autres aéroports sont plus simples et, dans toute la mesure du possible, l'ensemble des contrôles de sûreté concernant le passager (personne, bagages à main, bagages de soute) y est regroupé en un point unique en amont de la phase d'enregistrement.

Aujourd'hui, plus de 300 appareils de détection d'explosifs sont installés dans les aéroports français, dont 190 dans les aéroports parisiens.

Par ailleurs, certaines procédures ont été renforcées. Il s'agit notamment de :

- la vérification par les services de l'Etat que les compagnies aériennes appliquent avec rigueur la procédure fondamentale de «rapprochement» des bagages embarqués dans les soutes et des passagers effectivement montés à bord,
- la surveillance renforcée des bagages de soute jusqu'à l'embarquement.

Tous les appareils nécessaires au contrôle systématique de bagages de soute ont été mis en service dans le courant du 2ème semestre de 2002. Leur installation en configuration définitive, c'est-à-dire intégrée aux chaînes automatiques de traitement des bagages, est largement engagée. Pour les aéroports de régionaux, c'est de l'ordre de 110 équipements de détection automatique qui sont déployés. En ce qui concerne les aéroports parisiens, le nombre d'appareils s'élève à près de 180 si on y inclut les équipements radioscopiques pour le contrôle des bagages hors format. De surcroît, la société Aéroports de Paris a déployé des équipes cynotechniques spécialisées dans la détection des explosifs dans les bagages. Grâce à ce déploiement de moyens, l'objectif à 100% d'inspection-filtrage des bagages de soute est atteint.

Depuis l'achèvement du programme national d'inspection filtrage des bagages de soute en 2003 et conformément aux arrêtés interministériels et ministériels les exploitants d'aérodrome sont tenus de procéder à la mise en place des équipements de détection d'explosifs et d'en assurer l'exploitation.

IV.1.3 Contrôle d'accès aux zones réservées

Pour contrôler et limiter les flux de personnes dans les zones sensibles des aéroports, les principaux aéroports ont été équipés en systèmes automatiques de contrôle des accès.

Ce contrôle automatique des accès repose sur un système de badges. Ce système a été développé en partenariat avec les autres administrations présentes sur les aéroports (police, gendarmerie et douanes). Les badges sont délivrés par le Préfet après enquête d'antécédents réalisée par la police ou la gendarmerie nationale et sont gérés par une base de données centrale et des serveurs locaux permettant des contrôles en temps réel.

Le contrôle de l'accès aux zones réservées repose également sur :

- une formation des détenteurs de badges à leurs responsabilités en matière de sûreté (vigilance...) ;
- l'inspection filtrage des personnels, comparable à celle effectuée pour les passagers, en complément des dispositifs automatiques de contrôle d'accès.

Des mesures additionnelles telles que la vérification de l'identité des porteurs de badges à l'aide de techniques 'biométriques' comme la reconnaissance des empreintes digitales ou de l'iris, sont expérimentées. Certaines sont d'ores et déjà déployées sur les deux principaux aéroports parisiens, basées sur la reconnaissance des empreintes digitales.

Conformément au règlement (CE) n° 1138/2004 du 21 juin 2004, les mesures de contrôle d'accès et d'inspection filtrage seront encore renforcées avec la mise en place sur les aéroports principaux de "parties critiques" des zones de sûreté à accès réglementé où 100% des personnels et les objets qu'ils transportent doivent être inspectés filtrés avant d'être autorisés à y pénétrer.

IV.1.4 Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes

Les compagnies mettent en œuvre les mesures, qui les concernent y compris des mesures spécifiques pour certaines destinations. Il peut s'agir par exemple :

- o le questionnement des passagers et l'inspection renforcée de certains passagers et de leurs bagages en fonction du résultat du questionnement réalisé ;
- o l'inspection filtrage aléatoire et continue des passagers et des bagages de cabine à la porte ou dans les passerelles d'embarquement.

Enfin, pour les vols à destination des Etats-Unis et du Canada seulement, les compagnies sont chargées d'envoyer une liste aux douanes étrangères contenant les noms, prénoms, dates de naissance, sexes, nationalités et numéros de passeport ainsi que les éléments d'itinéraire contenus dans le dossier de réservation des passagers de ces vols.

Les autres mesures de sûreté qui relèvent des compagnies aériennes sont notamment :

- l'inspection filtrage des équipages et de leurs bagages ;
- la vérification du titre d'accès de tous les personnels présents autour de l'aéronef pendant son exploitation et la justification de leur présence ;
- la surveillance de l'avion pendant ses périodes de stationnement prolongé ou le contrôle de son intégrité lors de la remise en exploitation ;
- la vérification de sûreté de l'aéronef avant chaque embarquement de passagers ou de fret.

IV.1.5 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 du code de l'aviation civile. Ces dispositions ont été renforcées par la loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme.

Le contrôle physique des expéditions a ainsi été généralisé à l'ensemble des marchandises et les colis postaux embarqués sur des avions transportant des passagers.

Les obligations que doivent respecter les différents acteurs de la sûreté du fret aérien sont désormais plus clairement définies par le nouveau corpus juridique. Les mesures de sûreté que doivent notamment mettre en œuvre les «agents habilités», les «chargeurs connus» et les «établissements connus» ont été précisées, en mars 2004, par décisions du ministre en charge de l'aviation civile, prises en application, notamment, des nouveaux arrêtés ministériel et interministériel de fin 2003 et des dispositions communautaires en la matière.

D'autre part, depuis la loi n° 2006-64 relative à la lutte contre le terrorisme, les personnels ayant accès aux expéditions destinées à être embarquées sur des aéronefs sont soumis à une habilitation du même type que celle demandée aux personnes pénétrant en zone réservée. Ces dispositions entreront en vigueur en fin d'année 2007.

Un arrêté de juillet 2005 est venu préciser les mesures de sécurisation applicables au fret postal.

IV.2 Audits et dépenses de sûreté

IV.2.1 Audits de sûreté

Depuis l'année 2000, l'État 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 et à divers organismes compétents dans le domaine de la sûreté. Les équipes d'audit qui sont constituées de 2 à 4 experts, de 2 à 4 auditeurs chacune, interviennent annuellement sur une trentaine 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 des décisions françaises, a conduit la DGAC à réviser le référentiel utilisé pour ces audits généraux. Ce travail a été finalisé en 2005 et 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 conduit la Direction du contrôle et de la sécurité, 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 Directions de l'aviation civile.

En 2007 une quinzaine d'aéroports ont été audités par la DCS. S'ajoutent une inspection de la commission et deux inspections de la CEAC.

En 2007 l'instruction des programmes de sûreté des vingt principaux aéroports français a été engagée, ainsi que celui des 10 principaux transporteurs aériens qui desservent les aéroports français, avec la publication d'un arrêté qui impose leur approbation d'ici mars 2008 pour les aéroports et septembre 2008 pour les transporteurs aériens.

IV.2.2 Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports

Les dépenses de la DGAC en termes de sûreté restent relativement stables depuis plusieurs années.

Les dépenses de fonctionnement représentent environ 8 M€ principalement au profit de la gendarmerie du transport aérien (GTA).

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE SURETE En M€	2004	2005	2006
<i>Pour les administrations (gendarmerie, police, douanes)</i>	6,65	6,3	6,0
<i>Actions de formation</i>	0,5	0,8	0,4
<i>Dépenses diverses : audits de sûreté, expertises techniques ...</i>	1,5	1,5	1,5
TOTAL	8,65	8,3	7,9

En matière d'investissement, les autorisations de programme engagées par la DGAC pour la sûreté sont passées de 25 M€ en 2001, 5,5 M€ en 2005 et n'ont été que de 4,2 M€ en 2006,.

INVESTISSEMENTS DE SURETE	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<i>Matériels pour l'inspection filtrage</i>	2,5	2	0	0	0	0
<i>Matériels et adaptation des installations aéroportuaires pour le contrôle des bagages de soute</i>	19,5	22,5	2,7	0	0	0
<i>Matériels et informatique de gestion pour le contrôle des accès à la zone réservée</i>	1	1,3	1,6	2	0,3	0,3
<i>Dépenses diverses (études, R et D, équipes cynotechniques, GTA...)</i>	2	0,2	1,7	3	5,2	3,9
TOTAL	25	26	6	5	5,5	4,2

Les dépenses de sûreté et de sécurité des exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport et des subventions issues du budget général de l'État.

La taxe est perçue au profit des aérodromes dont le dernier trafic connu excède un seuil minimum.

Elle est due par les transporteurs aériens publics pour chaque passager ou tonne de fret embarqué. Le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des missions de sûreté.

Les tarifs de la taxe d'aéroport, fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome, sont fixés par arrêté, dans les fourchettes prévues par la loi. A cet égard, les aéroports sont répartis en trois classes selon leur trafic. Pour l'année 2007, les taux appliqués ont été fixés par deux arrêtés conjoints des ministres chargés respectivement de l'aviation civile et du budget du 30 décembre 2006.

Les trois classes, ainsi que les taux plancher et plafond, sont les suivants :

Classe	1	2	3
Nombre d'UDT de l'aérodrome ou du système aéroportuaire	Système aéroportuaire de Paris	de 4 à 10 millions (Nice, Lyon, Marseille et Toulouse)	de 5000 à 4 millions
Tarif par passager	de 4,30€ à 9,50 €	de 3,50€ à 9,00 €	de 2,60€ à 11,00 €
Tarif par tonne de fret ou de courrier	1,00 €	1,00€	1,00 €

L'ordonnance du 26 avril 2006 portant adaptation en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie de l'article 1609 quater du code général des impôts et l'arrêté du 28 avril 2006 ont étendu, à compter du 1er juin 2006, la taxe d'aéroport sur les aéroports de Nouméa-la-Tontouta et de Tahiti-Faa'a, avec des adaptations pour prendre en compte les spécificités du transport aérien de ces collectivités, notamment en ce qui concerne les transports inter-îles en Polynésie française.

Pour l'aéroport polynésien de Faa'a, le tarif par passager est de 11€ pour les destinations autres que la Polynésie, de 0,50€ pour Mooréa et de 1,50€ pour les autres îles du territoire et de 1,00€ par tonne de fret.

Pour l'aéroport de Nouméa la Tontouta, le tarif par passager est de 11€ et de 1,00€ par tonne de fret.

Les subventions de l'État viennent d'une part compléter les recettes de la taxe d'aéroport sur les aéroports de taille moyenne lorsque cette taxe est insuffisante et d'autre part pourvoient aux financements des dépenses de sûreté sur les très petites plates-formes.

Depuis le 1er janvier 2006, date de mise en place de la LOLF, elles sont financées à partir de crédits ouverts sur le programme " Transports aériens " de la mission " Transports ".

En 2006, le coût total des missions assurées au titre de cet exercice est estimé à 640,7 M€ pour les exploitants d'aéroport.

Le produit de la taxe d'aéroport a été de 586,5M€.

Les autres entreprises (compagnies aériennes, occupants de la zone réservée, agent de fret) ne bénéficient pas de recettes spécifiques pour leurs dépenses de sûreté.

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
2005	528,9
2006	587,5

Pour l'année 2007, les coûts de sécurité et de sûreté à la charge des exploitants d'aéroports sont encore en cours d'analyse. Ils devraient s'élever à 702,2 M€. Le produit de la taxe d'aéroport serait de 647,9 M€ et les subventions du budget général seront de l'ordre de 37 M€.

Évolution de la réglementation en 2007

La sûreté aéroportuaire s'inscrit dans un cadre législatif et réglementaire et évolue très rapidement. En particulier, la DGAC peut imposer à tout moment un renforcement des mesures pour tenir compte d'une menace plus ciblée

Le premier semestre de l'année 2007 a vu la publication d'un décret n° 2007-775 du 9 mai 2007 relatif à la sûreté de l'aviation civile et modifiant le code de l'aviation civile. D'autre part, les décrets n° 2007-234 du 22 février 2007 et n° 2007-433 du 25 mars 2007 ont récemment modifié la coordination interministérielle et la coordination avec les acteurs privés de la sûreté du transport aérien.

V. QUALITÉ DE SERVICE

V.1 DÉMARCHE DE CERTIFICATION AU SEIN DE L'AVIATION CIVILE

V.1.1 Direction du contrôle de la sécurité

La DCS a pour 2007 l'objectif d'être certifiée ISO 9001V2000.

Suite à la réorganisation de la DGAC, la Direction du contrôle de la sécurité est chargée du contrôle de l'application des réglementations de sécurité et de sûreté établies par la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC. Elle est responsable du contrôle des constructeurs, des compagnies, de la formation des personnels, des aéroports et elle est aussi l'autorité nationale de surveillance des prestataires de navigation aérienne. Dans ce cadre, la DCS a lancé une vaste réflexion sur ses méthodes de surveillance en matière de sécurité dans tous les domaines qui la concernent. Cette nouvelle réflexion résulte de la conjonction de plusieurs éléments : la réorganisation de la DGAC, la démarche qualité, le pilotage de la performance et l'instauration de nouvelles redevances. Avec un rôle central d'investigations techniques, de délivrance d'agrément, de certificats, de licences, et de surveillance continue, la DCS s'appuie sur des services déconcentrés tels que les DACs, le STAC, l'OCV et le GSAC. Pour la DCS, l'objectif est pour 2007, l'obtention d'une certification ISO 9001 V2000.

Les enjeux de la certification ISO 9001V2000 sont multiples pour la DCS.

La DCS a pris l'engagement de se rendre conforme aux exigences de la norme sans perdre de vue l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport aérien. Il s'agit des objectifs fondamentaux qu'elle poursuit et met en œuvre au travers du respect des réglementations par tous les acteurs, mais aussi par une recherche active de toutes les méthodes et actions favorisant les meilleures pratiques et l'utilisation de l'expérience acquise. En ce sens, le management par la qualité, par sa rigueur dans l'évaluation des résultats et par son orientation très concrète vers l'écoute des partenaires et clients, ne peut être qu'un facteur positif vers l'atteinte des objectifs fixés. Au-delà, par l'implication demandée aux personnels, par le système d'amélioration continue mis en place et évalué de manière objective, ce type de management construit un environnement propice pour un réel partage des préoccupations et solutions innovantes en matière de sécurité et de sûreté.

Il s'agit ensuite d'utiliser un vocabulaire international et donc partagé par les autres organisations de l'Aviation Civile européennes et internationales. Les audits dont fait l'objet la DCS de la part de l'EASA et de l'OACI par exemple sont fondés sur les principes de la qualité, même si les référentiels utilisés intègrent des exigences complémentaires. Il est donc important, pour bien s'y conformer de posséder une organisation lisible et des méthodes de pilotage parallèles ou convergentes.

Enfin, la DCS qui a la charge d'établir des méthodes pour la certification (ou de certifier elle-même) des opérateurs et acteurs du transport aérien, se devait de répondre elle aussi à un système contrôlé de management.

La norme ISO 9001 V2000 est un référentiel de base sur lequel la DCS compte appuyer ses modes de fonctionnement et d'évaluation de son efficacité. Elle y intégrera ses modes d'intervention en matière de retour d'expérience et de prise en charge du Programme de Sécurité de l'Etat.

La démarche qualité à la DCS est en phase opérationnelle depuis mars 2007. 20 processus ont été caractérisés et recouvrent toutes les activités de certification et de surveillance des acteurs suivants :

- exploitants d'aéroports ;
- personnels navigants ;
- constructeurs et acteurs de la navigation aérienne ;
- exploitants d'aéronefs ;
- acteurs de la navigabilité ;
- acteurs de la sûreté.

Les engagements de la DCS sont les suivants :

- contribuer à l'amélioration et à la sûreté du transport aérien ;
- être pleinement reconnue comme autorité de surveillance par l'amélioration constante de l'efficacité des méthodes de contrôle et de surveillance ;
- participer à la modernisation de la DGAC ;
- assurer un meilleur service au meilleur coût ;
- améliorer les compétences utiles et assurer un dialogue constructif avec les usagers.

Fin 2007, la certification sera effective et tout sera mis en œuvre pour avancer encore plus vers le renforcement de la sécurité et l'amélioration des prestations qui y concourent. La DCS a adopté une logique volontariste conjuguant l'intérêt pour un transport aérien plus sûr et un service public performant.

V.1.2 Direction des services de la navigation aérienne

La DSNA a reçu de l'autorité de surveillance française les trois certificats de prestataire de services de navigation aérienne : services de la circulation aérienne, services de communication, navigation et surveillance, et services d'information aéronautique.

En décembre 2006, la DSNA a reçu de l'autorité nationale de surveillance, le certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

Ce certificat atteste que la DSNA a satisfait aux exigences requises par le règlement européen 2096/2005 en matière notamment de compétence, d'organisation, de gestion de la sécurité, de la qualité et de la sûreté, de ressources humaines, de solidité financière, de responsabilité et couverture de risques, dans l'ensemble de l'espace aérien où elle rend les services ATS, CNS et AIS.

Afin d'obtenir ce certificat, la DSNA a travaillé sur l'ensemble de l'année 2006 pour produire un ensemble documentaire comprenant des preuves de conformité et un référentiel global décrivant le fonctionnement du système de management (manuel DSNA, 13 procédures, plan à 5 ans...), en s'appuyant sur les démarches déjà initiées dans les organismes.

Le processus de certification ISO 9001 : 2000 s'est poursuivi au niveau des entités opérationnelles avec l'obtention de la certification par les CRNA Nord et Ouest, et le démarrage d'une démarche de certification pour les SNA (services de la navigation aérienne) en charge des aéroports, avec un objectif de certification pour l'année 2007. La certification globale ISO 9001 : 2000 de la DSNA est un objectif pour la fin de l'année 2008.

V.2 La démarche qualité de service en aéroports

L'ensemble des acteurs s'accorde à développer une démarche de qualité de service envers les passagers. Dans ce cadre, différentes mesures ont été mises en place.

Les aéroports régionaux

La démarche nationale de certification de services, initiée par l'Union des Aéroports Français dès 2005, permet de répondre aux attentes des clients des aéroports en évoluant d'un engagement de moyens à un engagement de résultats avec un impact plus direct sur la qualité de service vécue par le passager.

L'élaboration commune d'un référentiel a vu son aboutissement lors de sa publication au Journal Officiel de la République Française, le 23 Août 2007.

Les caractéristiques certifiées faisant l'objet d'un contrôle sont :

- une information par téléphone, internet et aux points information claire et pertinente ;
- un aéroport facile et agréable grâce à des installations et des équipements propres et adaptés ;
- l'assistance d'un personnel courtois, attentif et professionnel ;
- des services adaptés à vos besoins personnels et professionnels ;
- des moyens et une organisation adaptée en cas de situation perturbée;
- une écoute attentive pour améliorer votre satisfaction.

Un gestionnaire d'aéroport peut s'il souhaite se faire désormais certifier au regard de ces engagements.

Les engagements actuels sont adaptables au vu des retours d'expériences constatés.

Ce référentiel devrait évoluer, en intégrant les partenaires aéroportuaires dans la démarche.

Aéroports de Paris

Devenue société anonyme depuis le 22 juillet 2005 en application de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, Aéroports de Paris est désormais soumise à un cahier des charges prévoyant des obligations de qualité de service. Ces dispositions sont complétées par un contrat de régulation économique conclu entre l'Etat et la société le 6 février 2006 qui assigne, en particulier, des objectifs précis en la matière sur lesquels la société s'est engagée.

La réalisation des objectifs de qualité de service fait l'objet d'un suivi régulier l'évolution des indicateurs de satisfaction des passagers et des compagnies aériennes tend à répondre aux objectifs prévus.

V.3 Retards - Un indicateur de performance de trafic

V.3.1 Retard ATFM

En 2006, le contrôle du trafic aérien français a généré 2 839 652 minutes de retard pour un trafic de 2 765 870 vols, soit 1,03 minute de retard par vol.

Le retard moyen ATFM par vol généré par le système ATC français en 2006 est de 1,03 minute, contre 0,99 minute en 2005. La performance 2006 est conforme à l'objectif européen fixé par Eurocontrol.

Le retard moyen de ces cinq dernières années, proche de la minute, confirme l'amélioration structurelle du fonctionnement du système ATC français par rapport aux années précédentes où il était supérieur à 2 minutes (2,02 minutes en 2001, 2,49 minutes en 2000 et 4,07 minutes en 1999).

Le retard moyen européen sur la zone CEAC est de 1,83 minute, en légère amélioration par rapport à 2005 (1,91 minute). La part de la France dans le retard européen (zone CEAC) n'est que de 15,3 % alors que le contrôle aérien français écoule près de 29 % du trafic européen.

V.3.2 Retards toutes causes confondues

La notion de retard «toutes causes confondues» n'intervient qu'à partir d'un décalage de 15 minutes par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

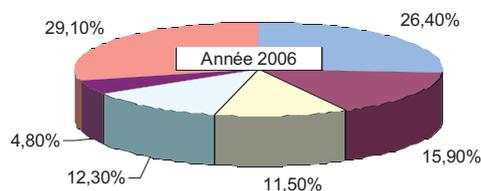
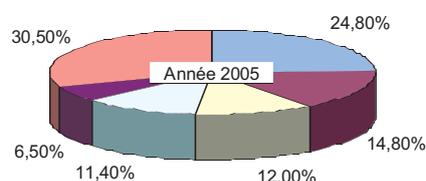
Selon «l'Observatoire des retards du transport aérien», réalisé par la Direction Générale de l'Aviation civile en coopération avec les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, qui produit des données statistiques à partir des 15 aéroports métropolitains traitant plus de 1 million de passagers ou plus de 30 000 mouvements commerciaux, la part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a atteint 29% en 2006, contre 26% en 2005.

Le retard moyen par vol retardé de 15 minutes ou plus a atteint 42 minutes pour les vols au départ, et 43 minutes pour les vols à l'arrivée.

Le tableau suivant indique l'évolution des différentes causes de retard : la navigation aérienne ne représente que 11,5%; les retards dus aux compagnies aériennes s'élèvent à 26,4%; et ceux dus à l'enchaînement des rotations s'élèvent à 29,1%. Les aéroports et le contrôle de sûreté sont la cause de 15,9% de ces retards.

Répartition générale des causes de retards supérieurs ou égaux à 15 minutes au départ des vols

	2003	2004	2005	2006
aéroports et sûreté	17,00%	16,10%	14,8%	15,9%
passagers	8,80%	9,10%	11,4%	12,3%
compagnies	27,50%	27,10%	24,8%	26,4%
navigation aérienne	13,60%	12,50%	12,0%	11,5%
météo	5,00%	4,60%	6,5%	4,8%
enchaînement des rotations	28,10%	30,40%	30,5%	29,1%



Pour le 1er semestre 2007, la part des vols retardés de 15 minutes et plus est en légère diminution 25,6% contre 27,3% au 1er semestre 2006.

Le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus au départ s'élève à 19 minutes et le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus au départ se maintient comme au premier semestre 2006 à 40 minutes.

VI. ENVIRONNEMENT

En matière d'environnement, les actions menées par la DGAC ont été marquées par :

- la recherche et la mise en oeuvre de procédures de navigation aérienne respectueuses de l'environnement ;
- la mise en place de nouveaux outils se pour mieux informer et répondre aux attentes des populations survolées ;
- le soutien accru aux programmes de recherche des constructeurs d'avions et de moteurs visant à réduire les émissions polluantes et le bruit ;
- la réparation des dommages et l'approbation de plans d'exposition au bruit : limitation des constructions au voisinage des aéroports et aide à l'insonorisation des logements.

Par ailleurs des discussions sont en cours au niveau européen et à l'OACI pour inclure le transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émissions

Dans la nouvelle organisation de la DGAC, les sujets environnementaux sont traités par deux directions :

- à la DAST, le bureau de l'environnement assure la transparence en matière d'informations données au public, coordonne les relations de la DGAC avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, coordonne l'élaboration de la réglementation environnementale, tant en matière de bruit que de pollution de l'air et assure le secrétariat de la Commission nationale de prévention des nuisances ; le bureau développement aéroportuaire est chargé du développement et de la création des aéroports, supervise la révision des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore et contrôle les déclarations de la taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- à la DSNA, la mission environnement renseigne les élus, associations et particuliers sur leurs conditions de survol, réalise les études d'impact sonore préalables à toute modification de procédures (la mission environnement a d'ailleurs produit et diffusé dans les services, début 2006, un guide pour les études d'impact de la circulation aérienne), promeut de nouvelles procédures opérationnelles moins nuisantes, enfin coordonne les actions au niveau local, dans les services de contrôle aérien, et renforce le poids de l'environnement dans les métiers de la DGAC.

En 2007, la DGAC a ouvert trois sites internet sur l'environnement et le transport aérien :

- le calculateur de CO₂ de l'aviation ;
- mesurer et comprendre le bruit au voisinage des aéroports ;
- le trafic aérien en trois dimensions à proximité des grands aéroports.

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 aux activités de déconstruction des aéronefs, dans une perspective de développement durable du transport aérien.

Les résultats obtenus sont d'ores et déjà significatifs puisque les émissions unitaires par les avions de dioxyde de carbone (CO₂) et d'oxydes d'azote (NO_x) 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 de 50% du bruit perçu, de 80% des émissions de NO_x et de 50% des émissions de CO₂.

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 dernières années (2003-2006). 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 États 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 oeuvre d'une stratégie cohérente de recherche et développement sur le long terme.

VI.1 Bruit

VI.1.1 Mesures réglementaires

● 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 du 26 avril 2002 a défini de nouvelles règles pour l'élaboration et la révision des PEB. Depuis, 20 PEB ont été révisés et approuvés, dont ceux de Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Lyon-Saint Exupéry, Bâle-Mulhouse et Marseille-Provence.

Les PEB de Paris-CDG et Toulouse-Blagnac ont été soumis à enquête publique durant les mois de novembre et décembre 2006, après consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunales concernés de la commission consultative de l'environnement et de l'ACNUSA. Le EPB de Paris-CDG a été approuvé par arrêté le 3 avril 2007 et celui de Toulouse le 21 Août 2007.

● Plan de gêne sonore - Aide à l'insonorisation

Le plan de gêne sonore (PGS) est un document délimitant, aux abords d'un aéroport, 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.

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 définies par le décret du 26 avril 2002. 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 2005, des aides ont été accordées pour insonoriser 23 400 locaux riverains des dix principaux aéroports français dont 16 940 locaux riverains des deux aéroports franciliens.

Cette mesure est financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA qui s'est substituée au 1er janvier 2005 au volet "aérien" de la taxe générale sur les activités polluantes TGAP.

La réforme du dispositif a notamment consisté à transférer la gestion de l'aide, de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) aux exploitants des aéroports concernés.

La TNSA est prélevée par les services de la direction générale de l'aviation civile depuis le 1er janvier 2005. Elle est perçue auprès des compagnies aériennes qui opèrent sur les 10 principaux aéroports français. Elle est assise sur la masse maximale au décollage de l'appareil lors de chaque décollage et prend en compte la période de la journée et les caractéristiques acoustiques de l'aéronef.

Le montant global des recettes de la TNSA au titre de 2005 a été de 22,9 M€. Le Gouvernement a décidé de revaloriser la TNSA au 1er janvier 2006. Cette revalorisation a permis d'obtenir 44,9 M€ de recettes de TNSA au titre des tarifs applicables en 2006.

Une nouvelle revalorisation de la TNSA a été décidée, courant 2006, par le Gouvernement. Elle concerne Paris-Orly et Toulouse-Blagnac, deux plateformes très insérées dans le milieu urbain. Il devrait en résulter une augmentation du produit de la taxe qui devrait s'établir entre 50 M€ et 53 M€ au titre des tarifs applicables en 2007. Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2007, il est possible de rembourser sur le produit de la TNSA des avances consenties par des collectivités locales pour financer des travaux d'insonorisation.

● Indicateur d'énergie sonore mesurée pondérée de Paris-Charles-de-Gaulle

Le 25 juillet 2002, le ministre des transports a pris l'engagement de plafonner l'énergie sonore réellement mesurée à Paris - Charles-de-Gaulle à son niveau moyen des années 1999 à 2001 pour limiter la gêne sonore subie par les riverains.

L'indicateur créé à cet effet par l'arrêté du 28 janvier 2003 est le rapport entre l'énergie sonore totale mesurée à Paris - Charles-de-Gaulle au cours d'une année et son niveau moyen sur la période allant de 1999 à 2001.

On observe que l'indicateur augmente à un rythme intermédiaire entre celui du nombre de mouvements et celui de l'emport moyen, passant de 91,9 en 2004 à 93,7 en 2005. La modernisation des flottes étant continue et le trafic nocturne étant en diminution, ce résultat s'explique notamment par une augmentation de l'emport moyen des avions en période de nuit et par une augmentation du nombre de mouvements en journée et en soirée. Il convient de souligner que l'année 2005 est celle de l'entrée en vigueur de l'ensemble des mesures visant à contenir l'énergie sonore globale de la plateforme.

● Modernisation des flottes d'aéronefs

Les instruments réglementaires, comme les restrictions d'exploitation, et fiscaux, comme la taxe sur les nuisances sonores aériennes, mis en place sur les principales plateformes françaises afin de préserver la qualité de vie des riverains, conduisent au remplacement accéléré des avions les plus anciens, dits "les plus bruyants du chapitre 3" par des avions plus récents donc moins bruyants.

Ainsi, sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, les avions les plus bruyants du chapitre 3 sont totalement interdits la nuit depuis le 1er janvier 2005 et le seront sur l'ensemble de la journée le 1er octobre 2008. C'est pourquoi en 2006, seuls 3 607 mouvements sur plus de 541 000 y ont été réalisés avec des avions de ce type, contre 4 672 en 2005 et plus de 21 000 en 2000.

Autre témoin de la poursuite du rajeunissement des flottes : la part des vols opérés avec des avions de nouvelle génération est passée à Paris - Charles-de-Gaulle de 86,6% en 2005 à 87,3% en 2006, sous l'influence notamment des mesures réglementaires et incitatives prises pour accélérer le renouvellement des flottes.

● Limitation des nuisances nocturnes

A Paris-Charles-de-Gaulle, deux arrêtés du 6 novembre 2003, l'un plafonnant le nombre de créneaux horaires attribués entre 0h et 5h, l'autre portant interdiction entre 0h et 5h des décollages non programmés dans cette plage horaire ont permis d'inverser la tendance à la croissance du trafic nocturne : de 26 000 mouvements en 2001, on est passé à 20 810 pour l'année écoulée entre le 1er octobre 2005 et le 30 septembre 2006. Cette décroissance se poursuit puisque seuls 19 996 créneaux ont été attribués pour les saisons aéronautiques d'hiver 2006/2007 et d'été 2007.

L'effet dissuasif que représente la TNSA vis-à-vis des vols nocturnes continue à porter ses fruits, conduisant à stabiliser le nombre de mouvements sur la période 22h-6h sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Sur l'aéroport de Nantes - Atlantique, un arrêté portant diverses restrictions d'exploitation a été signé le 24 avril 2006. L'une des principales mesures est l'interdiction des avions bruyants et les plus bruyants du chapitre 3 la nuit.

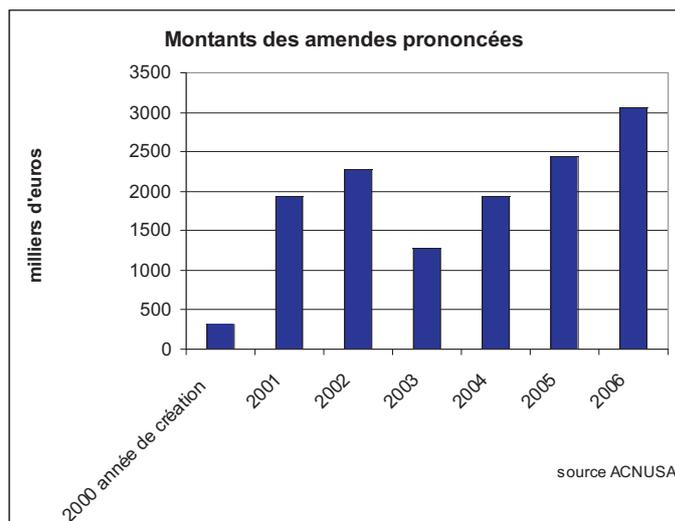
A Lyon - Saint Exupéry, l'arrêté du 30 juin 2006 élargit les plages horaires d'interdiction des avions les plus bruyants du chapitre 3 la nuit.

Enfin, un arrêté fixant la liste des pays en voie de développement achève la transposition de la directive 2002/30 relative à l'approche équilibrée.

● Nombre et montant des sanctions au titre de la réglementation environnementale

Les services de l'aviation civile (services de la navigation aérienne et directions de l'aviation civile notamment) s'assurent du respect des restrictions d'exploitation en vigueur sur les 10 plus importantes plates-formes françaises en relevant les infractions à la réglementation environnementale.

La Commission nationale de prévention des nuisances instruit les dossiers d'infraction et propose des sanctions à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Cette dernière a prononcé en 2006, 582 sanctions à l'encontre des compagnies en infraction, pour un montant total de 3 068 000 €.



● État des lieux en 2006/2007

2006 a été l'année de la réforme de la taxe sur les nuisances sonores aériennes afin d'augmenter les ressources pour l'aide à l'insonorisation des logements riverains des 10 principales plates-formes françaises.

En effet, au 1er janvier 2006, les coefficients de modulation de la taxe ont été revalorisés et les groupes acoustiques modifiés, ce qui a conduit, sur les premiers mois de 2006, à une augmentation de 80% des sommes perçues par rapport à la moyenne mensuelle de 2005. 2006 a également été marquée par la transposition de la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, reprise en droit français par un décret et deux arrêtés. Elle impose notamment l'établissement de cartes de bruit sur 9 aéroports par l'Etat et sur l'ensemble des aéroports situés dans les grandes agglomérations, par les communes concernées. Par ailleurs, la DGAC s'appuie désormais sur un conseil d'élus de la région Ile de France afin d'être mieux à l'écoute des problèmes rencontrés sur le terrain, d'être en mesure de proposer des réponses plus adaptées, et d'identifier les éventuels besoins de pédagogie sur les sujets complexes. Une rencontre entre la DGAC et ce conseil d'élus a lieu tous les 6 mois.

VI.1.2 Mesures opérationnelles

La réorganisation de la DGAC au printemps 2005 a vu la création d'une mission Environnement au sein de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), en charge de l'aspect opérationnel des questions environnementales autour des aéroports.

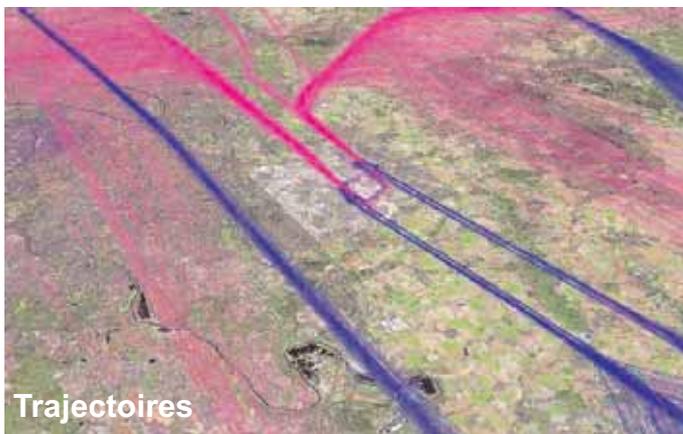
Ses responsabilités : informer les populations riveraines sur leurs conditions de survol, conduire les études d'impact lors des modifications de procédure, promouvoir de nouvelles procédures de circulation aérienne, moins bruyantes et moins polluantes, animer la réflexion interne avec les SNA et former et sensibiliser les personnels

● De nouveaux outils se mettent en place pour mieux répondre aux attentes des riverains

La visualisation en **trois dimensions** est entrée dans la panoplie des moyens d'information des riverains des aéroports. C'est autour de ce concept que la DSNA a décidé de réaliser un CD-ROM multimédia pour chacun des 10 plus grands aéroports français.

Ces CD présentent les trajectoires de journées caractéristiques en trois dimensions, et intègrent également un module pédagogique sur l'organisation de la circulation aérienne autour des aéroports.

Six premiers CD-ROM sont déjà à la disposition du grand-public (Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-St Exupéry, Paris-CDG et Paris Orly). Les autres suivront d'ici la fin de l'année 2007.



Le système de visualisation des trajectoires aériennes, **VITRAIL**, développé par ADP, peut désormais être déporté dans les mairies d'Île-de-France qui en font la demande à la mission environnement.

Ce système permet aux visiteurs d'avoir accès, avec un décalage de 30 minutes à des informations détaillées sur leurs conditions de survols.

A ce jour, huit communes sont équipées.

Des **espaces " navigation aérienne "** ont par ailleurs été ouverts en octobre 2006 au sein des 2 Maisons de l'Environnement d'Orly et de Roissy. Ces espaces sont animés, les lundi et mercredi, de 10h à 16h, par des contrôleurs aériens retraités d'Orly et de Roissy, mis à disposition par la DSNA pour répondre aux visiteurs sur les questions de circulation aérienne.

● Modifications de procédures : études d'impact et concertation

Toute modification de la circulation aérienne aux abords des aéroports fait systématiquement l'objet d'une étude d'impact, d'une présentation en CCE, puis d'une saisine de l'ACNUSA. Les études sont conduites conformément à un guide méthodologique qui a été approuvé par l'ACNUSA.

En 2006, les dossiers de modification de procédure ont concerné les aéroports de Bordeaux, Montpellier, et Toulouse.

Les modifications " significatives " sont soumises à une enquête publique préalable. Le décret du 15 juin 2004 fixe les critères de recours à l'enquête publique : modifications sous le FL 65 (soit 1981 mètres), flux journalier concerné d'au moins 30 vols de turboréacteurs, enfin la superficie des zones nouvellement survolées dépasse d'au moins 10% celle avant la modification envisagée.

Aucun cas de modification n'a encore donné lieu à la conduite d'une telle enquête :

- soit parce que la modification n'était pas " significative " ;
- soit, dans le cas du projet **ILS34 à Bâle-Mulhouse**, parce que la modification avait un impact sur les communes suisses et non françaises. Ce projet a toutefois donné lieu à une importante consultation publique en 2005 dans les cantons suisses concernés.

● Mieux représenter l'impact des survols

Les Etudes d'impact de la circulation aérienne visent à fournir toutes les informations pertinentes permettant de comprendre et de mesurer l'impact environnemental induit par une modification de procédure.

Afin d'enrichir ces informations, des travaux ont été menés en 2006, en collaboration avec l'ACNUSA, pour rechercher de nouveaux indicateurs permettant de mieux représenter l'occurrence des événements à la fois au niveau des trajectoires et du bruit perçu au sol.

Elles ont permis de valider la faisabilité technique et la pertinence de deux nouveaux indicateurs :

- **la densité de survols**, qui traduit le nombre moyen de survols par jour en dessous d'une altitude donnée ;
- **le NA** (" nombre d'évènements supérieurs à... "), qui associe, pour une zone survolée, le nombre d'évènements sonores supérieurs à un niveau de bruit directement représentatif d'une gêne (correspondant par exemple à un niveau sonore couvrant une conversation).

● Mise en œuvre d'un retour d'expérience

Pour mieux comprendre les incidents environnementaux autour des aéroports, des commissions locales environnement ont été créées sur les principaux aéroports. Ces structures ont pour mission d'analyser et de comprendre les incidents environnementaux, et d'en tirer les enseignements.

Des outils sont par ailleurs développés pour assister les SNA dans la détection de survols inhabituels.

● Formation/Sensibilisation

Conformément aux recommandations de l'ACNUSA, un module environnement a été mis en place dans la formation initiale des contrôleurs aériens à l'ENAC. Dans ce cadre, la mission environnement anime des formations pratiques, basées sur l'utilisation de différents outils de trajectographie et de modélisation du bruit.

Les actions de formation continue à l'ENAC ou dans les centres ont par ailleurs été poursuivies.

● **Mesurer et comprendre le bruit au voisinage des aéroports**

Les principaux aéroports français sont maintenant équipés de systèmes de mesures de bruit. La DSNA dispose par ailleurs de résultats issus de ses propres campagnes de mesures de bruit. Plusieurs millions d'événements sonores ont ainsi été enregistrés, associant un niveau de bruit, à un type avion pour une configuration de vol, atterrissage ou décollage.

L'analyse de ces informations a permis de caractériser statistiquement les niveaux de bruit en exploitation des avions les plus représentatifs du trafic commercial français. Les résultats de cette étude ont été mis à la disposition du grand-public dans un document qui présente, par type avion et configuration de vol, les niveaux de bruit les plus fréquemment entendus pour différents points de mesures situés sous la trace des avions.

Ces informations sont également disponibles sur le site Internet de la DGAC.

La mission environnement a par ailleurs mené différentes campagnes de mesures de bruit autour des aéroports de Marseille (expérimentation descente continue), Paris-CDG, Paris-Orly et Pau.

● **Amélioration des profils de descente**

La recherche permanente de solutions pour limiter les nuisances sonores aux abords des grandes plateformes aéroportuaires a conduit la DSNA à étudier les bénéfices apportés par les approches en descente continue. Ce type d'opérations suscite aujourd'hui un intérêt plus grand encore puisqu'il réduit également la consommation de carburant et les émissions.

Les approches en descente continue consistent à pratiquer une arrivée en descente constante, l'avion évoluant sans effectuer de palier au régime moteur ralenti, depuis un niveau de vol élevé, supérieur au niveau 100 en général, jusqu'à la préparation de l'avion pour l'atterrissage en configuration d'approche finale.

Une première expérimentation a été menée sur l'aéroport de Marseille-Provence. Les gains environnementaux sont avérés mais la procédure est complexe et difficile à mettre en œuvre dans les situations de fort trafic. De nouvelles expérimentations vont être lancées en région parisienne sur le trafic de nuit moins dense que le trafic de jour mais très sensibles au niveau environnemental.

VI.2 Émissions polluantes du transport aérien

IV.2.1. Émissions de CO₂ du le transport aérien

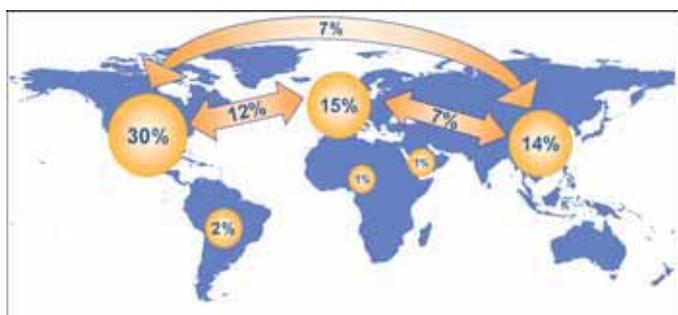
● Aujourd'hui, une contribution modeste aux émissions de gaz à effet de serre

Au niveau mondial, le transport aérien contribue à hauteur de 1,6%¹ des émissions de gaz à effet de serre, ce qui équivaut à 2,0% des émissions mondiales de CO₂.

En 2000, le transport aérien a émis 664 millions de tonnes de CO₂, soit 11,5% des émissions du secteur des transports.

Amérique du Nord, Europe et Asie -Pacifique :
85% des émissions mondiales du transport aérien

Émissions du transport aérien en 2002



Source : Aero2K Global Aviation Emissions for 2002

Pour l'Europe, le secteur des transports (hors transport international) représente 21% des émissions de gaz à effet de serre en 2004.

Les émissions de CO₂ du transport aérien s'élèvent à 130 millions de tonnes, dont 52 millions liées au trafic intérieur à l'Union européenne³. Ces émissions représentent 2,7% des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne et 11,3% du secteur des transports.

En France, les transports (hors transport international) ont émis 26,6% des gaz à effet de serre en 2005. Le transport aérien intérieur (y compris la desserte de l'Outre-mer) représente 0,9% des émissions totales et 3,3% du secteur des transports.

En incluant le trafic international, la part du transport aérien de la France s'élève à 3,7% des émissions de gaz à effet de serre (20,9 millions de tonnes) et 12,3% des transports (contre 2,3% et 9,5% en 1990).

Cette part est plus importante que dans les autres pays de l'Union européenne compte tenu de l'utilisation importante de l'énergie nucléaire pour la production d'électricité en France.⁴

¹ données d'émissions de tous les gaz à effet de serre sont disponibles pour tous les pays.

² En 2000, les émissions de CO₂ représentaient 77% des émissions totales de gaz à effet de serre.

³ Estimation Eurocontrol.

⁴ En France, 78% de l'électricité est d'origine nucléaire contre 30% pour l'Union européenne. La production d'électricité représente ainsi 12,7% des émissions de gaz à effet de serre en France et 30% pour l'Union européenne.

● Le trafic international, principale source de l'augmentation des émissions

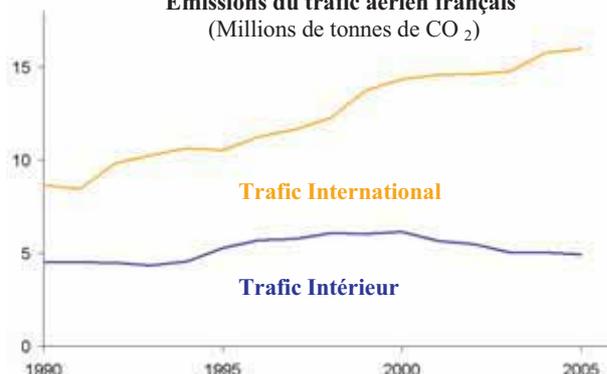
Le développement du transport aérien et des émissions de CO₂ depuis 1990 est principalement lié aux déplacements internationaux à longue distance, pour lesquels aucun mode de transport n'est substituable à l'avion.

Au niveau mondial, le trafic aérien international est à l'origine de 56% des émissions totales du transport aérien.

En France, la situation est comparable. Depuis 2000, les émissions de CO₂ liées au trafic intérieur sont en nette diminution : 6,2 millions de tonnes de CO₂ émises en 2000 et 4,9 millions de tonnes en 2005. Cette situation s'explique principalement par la baisse du trafic intervenue dans l'intervalle et l'abandon des avions les plus anciens.

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 en Extrême Orient. Depuis 2004, le rattrapage dont a bénéficié le trafic international s'est traduit par une augmentation des émissions (16 millions de tonnes de CO₂ en 2005).

Émissions du trafic aérien français
(Millions de tonnes de CO₂)



Source : CITEPA

Millions de tonnes	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aérien intérieur	4,5	6,2	5,7	5,5	5,0	5,0	4,9
Aérien international	8,6	14,3	14,6	14,6	14,7	15,8	16,0
Total aérien	13,2	20,5	20,3	20,1	19,8	20,8	20,9

Source : CITEPA

● Une efficacité énergétique en nette progression

Le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de l'efficacité énergétique des modules exploités. **Au niveau mondial**, les émissions du transport aérien ont augmenté de 30% entre 1990 et 2004, alors que le trafic progressait de 94%. L'efficacité énergétique du transport aérien s'est ainsi améliorée de 33% en 14 ans.

Émissions de CO₂ et croissance du transport aérien mondial

Millions de tonnes	Émissions de CO ₂			Trafic aérien (TKT) 1990/2004
	1990	2004	1990/2004	
International	294	400	+ 36%	+128%
Domestique	252	306	+ 22%	+ 47%
Trafic Total	546	706	+ 30%	+ 94%

Source : Agence Internationale de l'Énergie et OACI

Au niveau français, entre 1990 et 2005, le trafic aérien intérieur a augmenté de 54% et les émissions de 9%. Le trafic aérien international est sur une tendance de croissance encore plus forte : il a progressé de 153% et les émissions de CO₂ liées de 86%. En 15 ans, l'efficacité énergétique du transport aérien a progressé de 27%.

Croissance des émissions et du trafic aérien commercial de la France entre 1990 et 2005

Croissance 1990-2005	Émissions de CO ₂	Trafic aérien
Transport aérien intérieur	+ 8,9%	+54%
Transport aérien international	+ 85,5%	+153%
Total aérien	+ 59,0%	+116%

Transport aérien international	+ 82,6%	+135%
Total aérien	+ 58,0%	+105%

Source : CITEPA, DGAC

Ainsi, le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de l'efficacité énergétique: depuis 1990, la progression des émissions (+59%) a été deux fois plus faible que celle du trafic (+116%).

En 2005, un passager a émis, en moyenne, 97g de CO₂ au kilomètre pour un vol international et 161g pour un vol intérieur à la métropole.

● Les travaux en cours pour maîtriser l'impact de l'aviation civile sur le changement climatique

Au niveau mondial, des réflexions sous l'égide de l'OACI

Dans le cadre du protocole de Kyoto, il est demandé aux pays industrialisés de chercher, au sein de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à limiter ou à réduire leurs émissions internationales. Le groupe CAEP (Comité de la Protection de l'Environnement en Aviation) a ainsi été chargé d'étudier divers instruments économiques ou opérationnels adaptés à la maîtrise des émissions.

Sur la base de ces travaux, l'Assemblée de l'OACI a reconnu en 2004 que les systèmes régionaux d'échanges de quotas d'émission constituaient un moyen efficace de réduire les émissions de CO₂.

Les discussions se poursuivent pour déterminer s'il est possible pour un État ou une région d'imposer à des compagnies étrangères de participer à son système d'échange de quotas. En février 2007, le CAEP a convenu de propositions d'orientations permettant aux états, sans trancher sur cette question, d'inclure l'aviation dans des systèmes d'échange de quotas d'émission.

Sur la base de ces propositions, l'Assemblée de l'OACI débattera de nouveau du sujet en septembre 2007.

Au niveau européen, vers une inclusion de l'aviation au système d'échange de quotas d'émission

Depuis 1999, La Commission européenne se penche sur l'impact de l'aviation sur le changement climatique.

Dans un premier temps, elle a envisagé l'introduction d'une taxation du kérosène. La mise en œuvre généralisée de cette mesure est apparue comme très difficile. Elle nécessiterait en effet la renégociation de tous les accords bilatéraux et entraînerait de probables distorsions de concurrence défavorables aux transporteurs européens.

Par la suite, en septembre 2005, la Commission européenne s'est prononcée, en faveur de la mise en place d'un système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour l'aviation. En décembre 2005, le Conseil européen des ministres de l'environnement a conclu que ce projet constituait la meilleure solution du point de vue économique et environnemental pour limiter l'impact de l'aviation sur le changement climatique.

La Commission a rendu public, le 20 décembre 2006, un projet de directive pour l'intégration de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Les impacts de l'aviation hors CO₂ seront traités par ailleurs via d'autres outils. La Commission devrait faire une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azotes de l'aviation.

Ces propositions sont proches des positions françaises, reprises dans un mémorandum adressé à la Commission européenne dès juin 2005, sur la base des travaux du rapport Giblin⁵.

La proposition de la Commission pour inclure l'aviation au système européen d'échange de quotas d'émission

Le système européen d'échange de quotas d'émission concerne actuellement des sources fixes en nombre limité, avec une relative stabilité des acteurs. Pour sa part, le secteur aérien se distingue par des sources mobiles et son fort dynamisme.

Pour tenir compte de ces particularités, la Commission a donc proposé des adaptations pour permettre l'inclusion du transport aérien :

- les quotas d'émission seront attribués aux compagnies aériennes pour l'ensemble de leur flotte (et non aux avions individuellement) ;
- compte tenu de la dynamique de croissance du secteur, le plafonnement correspond à la moyenne annuelle des émissions de CO₂ des années 2004-2006 (contre un objectif de -8% par rapport à 1990 pour l'ensemble des activités) ;
- contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation est harmonisée au niveau européen pour éviter les problèmes de distorsion de concurrence entre acteurs d'États différents ;
- l'allocation est basée sur l'activité passée des exploitants et non sur leurs émissions. Ainsi, deux compagnies ayant le même niveau d'activité recevront une quantité de quotas identique. La compagnie émettant le plus de CO₂ devra alors acheter davantage de quotas sur le marché. Cette méthode d'allocation permet de valoriser les efforts des compagnies les plus efficaces énergétiquement ;
- le système d'échange de quotas sera semi-ouvert : les exploitants aériens pourront acheter des quotas aux exploitants des autres secteurs industriels, mais ces derniers ne pourront pas utiliser des quotas " aviation " pour s'acquitter de leurs obligations annuelles.

Le système devrait couvrir tous les vols intracommunautaires à partir du 1er janvier 2011 et être étendu à l'ensemble des vols au départ ou à l'arrivée des aéroports européens à partir du 1er janvier 2012.

⁵ " Maîtrise des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile ". Rapport élaboré dans le cadre d'un groupe de travail interministériel présidé par Jean-Pierre Giblin. Conseil Général des Ponts et Chaussées. Mars 2005.

IV.2.2. Biocarburants : application dans l'aéronautique

Les biocarburants d'aujourd'hui ou biocarburants de première génération connaissent d'ores et déjà un certain usage dans l'aéronautique. Issus essentiellement de l'agriculture vivrière, ils sont formés à partir d'alcools et d'huiles végétales obtenus par fermentation ou pressage de produits agricoles tels que la betterave, la canne à sucre ou les céréales.

Ces agrocarburants qui peuvent potentiellement permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre font notamment l'objet des deux opérations suivantes :

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

L'éthanol ne présente pas en effet la stabilité en température requise dans l'aviation où les moteurs doivent fonctionner aussi bien au départ des plates-formes aéroportuaires équatoriales que dans les couches froides de l'atmosphère où la température est proche de -55°C.

Ce biocarburant est également confronté à un problème de manque d'homogénéité, appelé démixtion, consistant en une séparation en présence d'eau de ses différents éléments constitutifs.

En outre, il présente l'inconvénient d'offrir une performance énergétique faible au regard de celle du kérosène.

- **en France**, SNECMA, filiale du groupe SAFRAN, conduit une étude expérimentale à partir de l'ester méthylique d'huile végétale (EMHV).

Le carburant fait notamment l'objet d'essais sur banc depuis le premier semestre 2007 sur des réacteurs CFM 56⁶. À partir d'un combustible composé à 30% de cet ester et 70% de kérosène d'origine fossile, le motoriste français devrait réduire de 20%, les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre.

Plus généralement, les réflexions en cours dans l'aéronautique s'orientent vers l'élaboration de biocarburants de seconde et de troisième génération.

Ces carburants permettraient à la fois de réduire la facture pétrolière de la France et les émissions de gaz à effet de serre. Mettant à profit les déchets végétaux, ils favoriseraient également la sylviculture. A la différence des biocarburants de première génération, les biocarburants de nouvelles générations offrent également l'avantage d'exploiter une ressource abondante - la biomasse - et de ne pas entrer en concurrence avec la production destinée à l'alimentation.

C'est la raison pour laquelle des réflexions sont activement menées en France, en Europe et dans le monde sur les combustibles formés à partir de la biomasse. Ce sujet constitue ainsi l'une des thématiques retenues par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) qui rassemble toutes les parties prenantes, à savoir, les industriels, les transporteurs et les pouvoirs publics. Le rapport d'analyse prospective réalisé par cette instance exprime le caractère prioritaire des recherches technologiques consacrées à ces combustibles dans la vision volontariste de l'ACARE qui s'étend jusqu'à l'horizon des années 2020. Cette question fait en outre l'objet aujourd'hui d'une réflexion spécifique au sein de ce conseil.

Aux États-Unis, les autorités fédérales ont lancé un véritable plan en matière de carburants alternatifs destinés à l'aviation civile. Intitulé « initiative carburant pour l'aviation civile » (Civil Aviation Fuel initiative), il comporte une feuille de route qui intègre les différentes options envisageables en matière de biocarburants ainsi que les échéances associées.

Le constructeur américain Boeing étudie la possibilité de produire du kérosène de synthèse à partir d'algues. Il examine notamment les variétés spécifiques susceptibles d'offrir une efficacité énergétique et environnementale élevée (variétés à fort taux de croissance et procédés de transformation associés). En outre, leur application ultérieure à l'aviation fait l'objet d'études approfondies.

Dans l'ensemble, les biocarburants actuels, ceux de la première génération, trouvent une application limitée dans l'aviation. Les biocarburants de deuxième et troisième générations, envisageables à moyen et à long terme, pourraient constituer une piste alternative pour l'aéronautique. L'élaboration du kérosène de synthèse à partir de la biomasse retient en particulier l'attention. Les efforts de recherche en matière de biocarburants novateurs applicables à l'aéronautique devraient permettre à terme de concrétiser ces pistes.

Il en résulte que les biocarburants de nouvelles générations pourraient constituer à terme un apport significatif à la fois en matière de ressources énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

⁶ Produits par le groupe franco-américain CFM International, ces réacteurs équipent de nombreux types d'appareils Airbus et Boeing.

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 d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
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
UCSAI	Démarche D'utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire
EBITDA	Earning before interest tax depreciation and amortization
ENAC	Ecole Nationale de l'Aviation Civile
FIATA	Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien
GIFAS	Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales
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
IFRS	International Financial Reporting Standards
ITA	Institut du Transport Aérien
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
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 aigüe sévère
TBE	Tri Bagage Est
T.c.a.m.	Taux de croissance annuel moyen
TCAS	Traffic alert and Collision Avoidance System
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 * 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
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.

Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document

BIPE
CNT : Conseil national du tourisme
Direction du tourisme
INSEE, Comptes de la Nation
OCDE
OMT : Organisation mondiale du tourisme
Documentation française,
Revue de presse
Aéroports de Paris
Air France
Airbus
ATW
BEA
Boeing
Bombardier
CITEPA
Embraer
EUROSTAT
FNAM
IATA
ITA
Magazine des aéroports francophones
OACI
UAF
STIF
GIFAS

Sources internes DGAC: DAST, DCS, DPAC, DRE, DSNA, SG

Liste des contributeurs

ROBERT Yannick	DCS/
COSTE Charles	DPAC
GADET Jean	DRE/A1
SCHMIT Pierre-Huges	DRE/E2
HADJI Samy	DRE/E2
BAZILE Eddy	DER/E
LE BORGNE Yves	DRE/O
GERMON Serge	DRE/O1
PICHOT Guy	DRE/O1
REYNAUD Jean-Pierre	DRE/O2
RUCAY Gérard	DRE/S
PAQUEMENT Brigitte	DRE/S1
DRAPPIER Jean-Luc	DSNA
HUERRE Pierre-Yves	DSNA
PIDUCH Jean-Marie	DSNA
TRANCHANT Hugues	SG
HERAUD Eric	SG
FILIPPI Céline	SG
FARZINPOUR Mehrad	ENAC
LHUISSIER Servane	DAST/SEI1
de SAINT RAPT	DAST/MLG
MOUDIC Annie	DAST/SEA
AYOUN Philippe	DAST/PDE
BARDOCHAN Marie-Josée	DAST/PDE2
JOSSET Sokhetra	DAST/PDE2
MOINIER Julien	DAST/PDE2
LECLERC Pierre	DAST/PDE3
BARTOLI Gilles	DAST/SRD
MAINGUY Stéphane	DAST/SRD
BARCET Stéphane	DAST/PDE1
BOUFFARD-SAVARY Elisabeth	DAST/PDE1
CABANES Reynold	DAST/PDE1
GRELET Antoine	DAST/PDE1
LAUNEZ Didier	DAST/PDE1
PETIT Jean-Luc	DAST/PDE1
VILLARS-PELLACOEUR Frédérique	DAST/PDE1
BOUDIN-DANGREMONT Christophe	DG/COM

Coordination:

BOUFFARD SAVARY Elisabeth
LAUNEZ Didier
PETIT Jean-Luc



50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

