

N° 76

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 2004

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2005, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIX
AVIATION CIVILE ET TRANSPORT AÉRIEN
Par M. Jean-François LE GRAND,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Émorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean Besson, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, MM. Marcel Deneux, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, François Gerbaud, Alain Gérard, Charles Ginésy, Georges Ginoux, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Paul Natali, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1800, 1863 à 1868 et T.A. 345

Sénat : 73 et 74 (annexe n° 17) (2004-2005)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE	5
I. L'OPTIMISME PRUDENT DU BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (BAAC)	6
A. LES DÉPENSES DU BUDGET ANNEXE	7
B. LES RECETTES DU BUDGET ANNEXE	8
1. <i>Les redevances de navigation aérienne</i>	8
2. <i>La taxe de l'aviation civile</i>	8
3. <i>L'autofinancement et l'emprunt</i>	9
II. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT	9
A. LE SOUTIEN À LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE	9
1. <i>La situation du secteur</i>	9
a) <i>L'évolution générale</i>	9
b) <i>L'exemple de l'Airbus A380</i>	10
2. <i>Les crédits de soutien à la construction aéronautique</i>	11
B. LES ANCIENNES MISSIONS DU FIATA	11
C. L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES (ACNUSA)	12
CHAPITRE II - LE TRANSPORT AÉRIEN À LA RECHERCHE DE SON ÉQUILIBRE	13
I. UN CONTEXTE TOUJOURS DIFFICILE	13
A. LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR À MOYEN TERME NE PARAÎSENT PAS REMISES EN CAUSE	13
1. <i>Le trafic mondial en 2003 : un rétablissement modeste</i>	13
2. <i>Les perspectives pour 2004 et 2005 : l'impact de la hausse du pétrole</i>	14
3. <i>Les projections à moyen terme</i>	14
B. UNE ÉVOLUTION PRÉOCCUPANTE DES CHARGES D'EXPLOITATION	15
1. <i>La hausse du prix du pétrole</i>	15
2. <i>Le débat national sur le niveau des taxes et redevances</i>	15
a) <i>La taxe de la taxe d'aviation civile (TAC)</i>	15
b) <i>L'évolution des redevances aéroportuaires</i>	16
II. L'ÉVOLUTION DES ALLIANCES	16
A. UN ÉLÉMENT FONDAMENTAL DU PAYSAGE AÉRIEN MONDIAL	16
B. LE RÔLE TRADITIONNEL DES ALLIANCES	17
C. VERS LA CONSOLIDATION CAPITALISTIQUE	17

III. LA DIFFÉRENCE DES SITUATIONS AMÉRICAINNE ET EUROPÉENNE	18
A. L'ÉCLATEMENT DU PAYSAGE AÉRIEN AMÉRICAIN	18
1. <i>La confirmation du dynamisme des compagnies à bas coûts</i>	18
2. <i>L'incapacité des grandes compagnies à revenir à l'équilibre financier</i>	18
3. <i>L'impact de la hausse du pétrole pour les compagnies américaines</i>	19
B. UN PANORAMA EUROPÉEN À L'ÉVOLUTION PLUS PROGRESSIVE	21
1. <i>Une émergence plus lente des compagnies à bas coûts</i>	21
C. LA NAISSANCE DU GÉANT AIR FRANCE-KLM.....	21
1. <i>La création du groupe et la privatisation d'Air France</i>	21
2. <i>Des résultats remarquables dans un contexte pourtant difficile</i>	22
CHAPITRE III - LA FORMATION DES PILOTES DE LIGNE	23
I. UNE RÉGLEMENTATION DÉFINIE AU NIVEAU INTERNATIONAL	23
A. LES PRESCRIPTIONS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)	23
1. <i>Un cadre international</i>	23
2. <i>... qui préserve une certaine marge d'action des Etats</i>	23
B. LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE	24
II. LE CONTENU DE LA FORMATION	24
A. LA CONCEPTION AMÉRICAINNE.....	24
B. L'APPROCHE EUROPÉENNE : L'EXEMPLE FRANÇAIS	25
1. <i>Une formation longue et coûteuse</i>	25
a) <i>Des établissements majoritairement privés mais soumis au contrôle de l'Etat</i>	25
b) <i>Une formation coûteuse</i>	26
2. <i>Les effectifs formés en France</i>	26
C. L'IMPORTANCE DE LA FORMATION CONTINUE	26
III. UN MARCHÉ DU TRAVAIL DÉSÉQUILIBRÉ	27
A. UNE OFFRE DE TRAVAIL SUPÉRIEURE À LA DEMANDE	28
1. <i>Les effectifs des pilotes de ligne en activité en France</i>	28
2. <i>Les effectifs des pilotes de ligne en activité en Europe et dans le monde</i>	28
3. <i>Les tensions sur le marché mondial du travail des pilotes et les perspectives d'emploi</i>	28
a) <i>Des raisons de court terme</i>	28
b) <i>... qui laissent entrevoir des évolutions structurelles</i>	29
c) <i>L'impact des qualifications des pilotes</i>	29
B. L'AUGMENTATION DU CHÔMAGE DES PILOTES	29
1. <i>La diminution des débouchés en France</i>	29
2. <i>Les mesures de reclassement et d'aide à l'emploi</i>	30
3. <i>Les débouchés à l'étranger</i>	31

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

L'évolution de la conjoncture du transport aérien a prouvé, une fois encore, la rapidité des renversements de tendances dans ce secteur aussi stratégique que fragile. En effet, après une année 2003 quelque peu décevante, qui, avec une progression du trafic total régulier de 2 %, a constitué plus une consolidation qu'une réelle reprise, l'année 2004 a amorcé enfin le redressement attendu depuis trois ans. Le premier semestre de cette année a en effet été marqué par un véritable rattrapage, puisque le trafic passager a crû de 20,4 % au premier semestre.

Toutefois, le second semestre a été affecté par le renchérissement du coût du pétrole et par un léger tassement de la reprise économique mondiale. Dans ces conditions, l'année 2004 devrait être au total plus modeste que ce que pouvaient laisser attendre les résultats du premier semestre.

Pour 2005, l'association internationale des compagnies aériennes (IATA) anticipe une croissance de l'ordre de 5 à 6 %. Votre rapporteur pour avis se félicite de l'amélioration des perspectives du secteur. Il rappelle toutefois que la fragilité du transport aérien, éprouvé par trois années de crise, doit amener à une certaine prudence dans les anticipations. Il salue donc l'optimisme prudent qui caractérise l'approche du Gouvernement qui s'exprime dans le projet de budget pour 2005.

Celui-ci se caractérise, outre sa progression mesurée, par le début de la mise en œuvre de la réforme liée à l'application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF). L'évolution la plus manifeste, de ce point de vue, consiste dans la suppression du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA).

Enfin, votre rapporteur pour avis a choisi de consacrer la dernière partie de son rapport à l'approfondissement d'un aspect thématique, à savoir la formation des pilotes de ligne.

CHAPITRE I^{ER} -

LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE

Les crédits dévolus à l'aviation civile sont répartis entre :

– le budget annexe de l'aviation civile (BAAC), qui regroupe l'ensemble des crédits des services de l'aviation civile : il est alimenté par les redevances de la navigation aérienne et une quote-part de la taxe de l'aviation civile (TAC) ;

– la section « transport » du budget général de l'Etat, pour le soutien à l'aéronautique civile, mais aussi, pour la première fois en 2005, pour les missions auparavant assurées par le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), à savoir le financement des dépenses liées à l'aménagement du territoire ainsi que celles de sécurité, incendie, sauvetage et sûreté.

Votre commission s'était émue de la dénaturation progressive de cet instrument d'aménagement du territoire. Votre rapporteur pour avis n'estime pas cependant que sa suppression constitue la solution à cette dérive. Il regrette donc cette budgétisation du FIATA, qui ne lui paraît pas appelée par les dispositions de la loi organique relative aux lois de finances. Il souhaite que le Gouvernement précise à votre Haute Assemblée les raisons l'ayant conduit à ce choix.

I. L'OPTIMISME PRUDENT DU BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (BAAC)

Le tableau ci-dessous détaille les agrégats du projet de budget annexe pour 2005, selon la présentation traditionnelle des budgets annexes, et les compare à ceux votés en loi de finances initiale pour 2004 :

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE Tableau comparatif 2004-2005

(en euros)

DEPENSES				RECETTES			
INTITULE	PLF 2004	PLF 2005	Evolution	INTITULE	PLF 2004	PLF 2005	Evolution
PREMIERE SECTION : EXPLOITATION							
Achats et services	127 281 269	131 610 269	3,4%	Redevance de route	932 850 000	955 700 000	2,4%
Impôts et taxes	5 615 172	5 942 857	5,8%	RSTCA (1)	246 100 000	237 740 000	-3,4%
Charges de personnel	810 017 056	848 259 000	4,7%	TAC	207 770 570	216 825 486	4,4%
Organismes extérieurs	215 455 095	227 519 000	5,6%	Autres produits	13 723 251	14 563 500	6,1%
Charges financières	23 000 000	20 000 000	-13,0%	Produits financiers	500 000	500 000	0,0%
Autres charges de gestion courantes	19 076 249	17 730 249	-7,1%	Reprises sur provisions	16 950 000	27 560 000	62,6%
Dotations aux provisions	15 500 000	11 900 000	-23,2%				
Charges exceptionnelles	25 948 980	10 448 980	-59,7%				
Autofinancement	176 000 000	179 478 631	2,0%				
TOTAL Exploitation	1 417 893 821	1 452 888 986	2,5%	TOTAL Recettes	1 417 893 821	1 452 888 986	2,5%
DEUXIEME SECTION : CAPITAL							
Remboursements d'emprunts	91 000 000	100 204 000	10,1%	Autofinancement	176 000 000	179 478 631	2,0%
Investissements	180 000 000	182 967 000	1,6%	Emprunts	95 000 000	103 692 369	9,1%
TOTAL Capital	271 000 000	283 171 000	4,5%	Recettes sur cessions	0	0	
				TOTAL Recettes	271 000 000	283 171 000	4,5%
TOTAL BRUT	1 688 893 821	1 736 059 986	2,8%	TOTAL BRUT	1 688 893 821	1 736 059 986	2,8%
à déduire :				à déduire :			
Autofinancement	-176 000 000	-179 478 631		Autofinancement	-176 000 000	-179 478 631	
TOTAL NET	1 512 893 821	1 556 581 355	2,9%	TOTAL NET	1 512 893 821	1 556 581 355	2,9%

(1) - Redevance pour service terminaux de la circulation aérienne

A. LES DÉPENSES DU BUDGET ANNEXE

Sans reprendre l'intégralité des lignes du tableau synthétique de présentation ci-dessus, votre rapporteur pour avis souhaite insister sur quelques aspects.

Les dépenses de personnel (848 M€) représentent le premier poste de dépenses du projet de budget annexe. Leur rythme de progression accélère à nouveau, après avoir ralenti l'an passé, puisqu'il est de **4,7 %**, contre 2,2 % l'an passé.

Cette augmentation résulte principalement :

- pour 1,24 % de l'application des mesures interministérielles applicables à l'ensemble des agents de l'état : participation aux charges de pension, extension en année pleine des mesures de revalorisation de la fonction publique ;
- pour 0,18 % des mesures d'ajustement spécifiques à la DGAC prenant en compte l'évolution des qualifications et les effets « gvt¹ » ;
- pour 3,06 % des mesures nouvelles liées à la mise en œuvre du protocole (y compris la prise en compte budgétaire des mesures applicables à compter de 2004) ;
- pour 0,25 % des mesures liées au transfert d'ADP.

Le flux net des emplois du budget annexe de l'aviation civile présente un solde positif de **215 emplois**, alors qu'il n'avait été que de 8 emplois en 2004. Cette évolution prend en compte notamment les prévisions de recrutement, les futurs départs à la retraite et les délais de formation des personnels techniques sur un horizon pluriannuel.

Il convient de souligner qu'un **nouveau protocole d'accord couvrant les années 2004, 2005 et 2006**, a été signé le 17 mars 2004 entre le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et huit organisations syndicales représentant près de 75 % des personnels de la direction générale de l'aviation civile.

Les dépenses de fonctionnement des services sont en augmentation de 3,3 % à 137 M€, après deux années de stabilisation. Cette hausse est due à la réorganisation de la DGAC et à la réintégration en son sein de certains personnels de la navigation aérienne, dans le cadre du changement de statut d'Aéroports de Paris (ADP)².

Les dépenses d'investissement augmentent de 53 M€ à 273 M€ en autorisations de programme (AP), et de 3 M€ à 183 M€ en crédits de paiement (CP). Ces évolutions représentent des progressions de 24 % des AP et de 1,6 % des CP, alors que les investissements avaient l'an passé diminué de près de 8 %.

¹ Le glissement vieillesse-technicité (GVT) est le fait de la progression de carrière naturelle des fonctionnaires.

² Cf. le rapport n° 49 (2004-2005) de votre commission sur le projet de loi relatif aux aéroports.

B. LES RECETTES DU BUDGET ANNEXE

1. Les redevances de navigation aérienne

Le Gouvernement a fait l'hypothèse d'une reprise modérée du trafic au cours de l'année à venir. Votre commission des affaires économiques partage cet optimisme mesuré, qui autorise un accroissement de l'évaluation des redevances, sans extrapoler sur le vif rattrapage de l'activité constaté au premier semestre. Le produit attendu en 2004 des **redevances de navigation aérienne** versées par les compagnies s'établit ainsi à **1.193 M€**, en **hausse de 1,2 %** par rapport au montant estimé en loi de finances initiale pour 2004, avec comme ventilation :

PRODUIT ATTENDU DES REDEVANCES (en euros)

	Évaluation de recettes 2004	Évaluation de recettes 2005	Évolution
Redevances de route	932 850 000	955 700 000	2,4 %
RSTCA ³ métropole	214 900 000	210 040 000	-2,3 %
RSTCA outre-mer	34 200 000	27 700 000	-11,2 %

Source : DGAC

Votre rapporteur pour avis note la diminution des recettes prévues pour la RSTCA outre-mer, après la très forte hausse de l'an passé (78 %).

2. La taxe de l'aviation civile

Le produit de la taxe de l'aviation civile (TAC) doit financer les dépenses non couvertes par les redevances qui ont pour objet d'assurer la sécurité du transport aérien. Le produit attendu de la TAC affectée au BAAC pour 2005 s'élève à près de 217M€, soit 65,6 % du produit total de cette taxe contre 63,4 % dans le projet de loi de finances pour 2004.

Les 34,4 % restant sont désormais affectés au budget général, alors qu'ils abondaient jusqu'à présent le FIATA. Du fait de l'absorption du FIATA par le budget général, la seconde part du produit de la TAC revient à ce dernier.

Les tarifs unitaires restent inchangés en 2005, soit 4,48 € par passager embarquant sur un vol intra-communautaire et 7,60 € par passager embarquant sur un vol extra-communautaire.

³ *Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.*

3. L'autofinancement et l'emprunt

L'autofinancement s'établit à près de 180 M€, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2004.

Le niveau d'endettement du BAAC sera lui pratiquement stable en 2005, les remboursements d'emprunt autorisés s'élevant à 100 M€ et l'emprunt autorisé à un peu moins de 104 M€.

II. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT

A. LE SOUTIEN À LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

1. La situation du secteur

a) L'évolution générale

La construction aéronautique civile est un secteur particulièrement important pour l'économie de notre pays en termes d'emploi, de développement technologique, d'aménagement du territoire et de commerce extérieur. **Le contexte, quoique légèrement plus favorable que l'an passé, reste très difficile.** Dans ces conditions, les résultats des entreprises du secteur sont inégaux.

Ainsi, EADS a vu son chiffre d'affaires progresser légèrement en 2003, et surtout son résultat net redevenir positif de 152 M€, après une perte de près de 300 M€ en 2002.

En revanche, SNECMA a vu son chiffre d'affaires reculer à nouveau, de 1,1 %, pour s'établir 6,4 milliards d'euros (Mds €). Votre rapporteur pour avis relève toutefois une progression de ses bénéfices à 182 M€, contre 106 M€ en 2002.

Dassault aviation a connu un fort recul de son activité civile (- 24 %) qui a entraîné un recul de 4 % de l'activité de l'ensemble du groupe. En revanche, le résultat reste très positif, à 295 M€ en 2003.

Enfin, Boeing a vu un nouveau recul de son chiffre d'affaires de 6,6 %, ce qui traduit notamment la mauvaise santé des compagnies aériennes américaines. Le groupe n'a ainsi livré que 281 appareils civils en 2003, contre 381 l'année précédente. Votre rapporteur pour avis remarque l'érosion de 6 % de son carnet de commandes civil, due à la concurrence des produits d'Airbus. Malgré cette évolution négative, il a fortement amélioré son résultat, à 718 millions de dollars (M\$). Votre rapporteur pour avis souhaite en outre rappeler que le constructeur européen, renonçant à vivre sur ses acquis, développe son projet de long courrier provisoirement baptisé 7E7, qui devrait être un produit beaucoup plus compétitif que ceux de sa gamme actuelle.

b) L'exemple de l'Airbus A380

En raison des enjeux économiques, industriels et stratégiques du projet d'Airbus A380, mais aussi de son aboutissement prochain, votre rapporteur pour avis souhaite rappeler le succès rencontré par cet appareil.

Le programme A380 faisait au 31 juillet 2004 l'objet de 129 commandes (+13 en un an) et 48 options, auxquelles s'ajoutent des intentions d'achat pour 10 appareils, de la part de treize clients.

Votre rapporteur pour avis rappelle que deux modèles sont aujourd'hui commercialisés par Airbus : l'A380-800 qui peut emmener 550 passagers sur 15.000 km, et l'A380/F, conçu pour le transport du fret, capable de transporter une charge utile de 150 tonnes à plus de 10.000 km de distance. A terme, la « famille » A380 doit comprendre cinq versions, qui permettront chacune de répondre à un besoin particulier du marché, tant en capacité qu'en rayon d'action.

Les tableaux ci-dessous indiquent la répartition des commandes et options par compagnie aérienne au 31 juillet 2004, pour les deux modèles.

A380-800 - COMMANDES ET OPTIONS AU 1^{ER} AOÛT 2003

Compagnie	Commandes fermes	Intentions d'achats fermes	Options sur contrats signés
Air France	10		4
Emirates Airlines	41		
Etihad Airways		4	
ILFC ⁴	5		
Korean Air	5		
Malaysia Airlines	6		
Qantas	12		12
Qatar Airways	2		2
Singapore Airlines	10		15
Thai Airways		6	
Virgin Atlantic	6		
TOTAL	97	10	33

A380/F - COMMANDES ET OPTIONS AU 1^{ER} AOÛT 2003

Compagnie	Commandes fermes	Intentions d'achats fermes	Options sur contrats signés
Emirates Airlines	2		
Fedex	10		10
ILFC	5		
Lufthansa	15		5
TOTAL	32		15

⁴ Société américaine de location-vente d'avions (leasing).

La première livraison de l'A380 est toujours prévue au second semestre 2006 à la compagnie Singapore Airlines. **Le premier exemplaire devrait voler dès février 2005**, la certification de l'appareil intervenant au premier trimestre 2006.

2. Les crédits de soutien à la construction aéronautique

Les crédits du soutien à la construction aéronautique sont en recul de 7,6 % en crédits de paiement pour 2005, ce que regrette votre rapporteur pour avis. Le tableau suivant rappelle les différents éléments de cette politique.

CRÉDITS DE LA POLITIQUE DE SOUTIEN À LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

(en M€)

	AP		Évolution AP	CP		Évolution CP
	2004	2005		2004	2005	
Soutien à la recherche	59	59	-	61,7	51	- 17,3 %
Avances remboursables	205,2	195,6	- 4,7 %	227,6	216	- 5,1 %
Subventions d'investissement et de normalisation	4	4	-	4	4	-
Total	268,2	258,6	- 3,6 %	293,3	271	- 7,6 %

Source : DGAC

B. LES ANCIENNES MISSIONS DU FIATA

Votre rapporteur pour avis rappelle qu'au 1^{er} janvier 2005, le FIATA sera supprimé et les crédits des trois principales politiques dont il assurait le financement, à savoir l'intervention en faveur des lignes d'aménagement du territoire, l'intervention en faveur des aéroports et les dépenses directes de l'Etat en matière de sûreté, de sauvetage et de lutte contre les incendies d'Aéronef (SSLIA) seront regroupés sur un chapitre unique du budget général de l'Etat. Le Gouvernement justifie cette évolution par la nécessité d'anticiper la mise en œuvre de la LOLF. Il indique que pour le projet de loi de finances pour 2006, ces crédits devraient être imputés sur le programme « transport aérien » de la mission « transports » du budget général.

En conséquence, le budget général bénéficiera de la quote-part de la TAC qui abondait jusqu'à cette année le FIATA.

Votre rapporteur pour avis regrette la perte d'un instrument clairement identifiable d'aménagement du territoire. Au-delà des considérations techniques liées à la mise en œuvre de la LOLF, sur lesquelles il souhaite obtenir des précisions lors de l'examen en séance publique des crédits de l'aviation civile et du transport aérien, il réaffirme son fort attachement au soutien financier aux dessertes aériennes régionales.

Votre commission se montrera à l'avenir très vigilante sur le maintien de ces crédits, leur intégration dans le budget général ne devant pas conduire à leur réduction progressive, voire à leur disparition.

C. L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES (ACNUSA)

Les moyens de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) figurent au chapitre 37-10 de la section budgétaire « services communs » du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

L'enveloppe budgétaire est stable, avec une progression de 1 % en euros courants, soit une légère érosion en euros constants.

Votre rapporteur pour avis se félicite de la stabilisation des crédits, après leur forte diminution l'an passé. Votre commission rappelle l'importance de la mission confiée à l'ACNUSA.

CHAPITRE II -

LE TRANSPORT AÉRIEN À LA RECHERCHE DE SON ÉQUILIBRE

I. UN CONTEXTE TOUJOURS DIFFICILE

A. LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR À MOYEN TERME NE PARAISSENT PAS REMISES EN CAUSE

L'année 2003 constitue une année de consolidation pour l'activité du transport aérien mondial et non pas réellement de reprise. En effet, à la suite des résultats catastrophiques des deux années 2001 et 2002, un rattrapage était attendu. Cet espoir a néanmoins été déçu, du fait des préoccupations constantes de sûreté, de la situation au Moyen-Orient et de la survenue du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS).

1. Le trafic mondial en 2003 : un rétablissement modeste

Pour les services réguliers assurés par l'ensemble des compagnies mondiales, l'OACI a enregistré pour l'année 2002 près de 1,6 milliard de passagers réguliers et quelque 34 millions de tonnes de fret transportées¹. Ces chiffres représentent une **augmentation par rapport à 2002 d'environ 2 %** du trafic total régulier ainsi que du trafic international régulier des compagnies aériennes mondiales, exprimés en tonnes kilomètres transportées (TKT) totales². Les trafics totaux de passagers et de fret, exprimés en passagers kilomètres transportés (PKT) et TKT, sont respectivement en augmentation d'environ 1 % et 5 %. Comme l'an passé, le fret connaît une évolution conjoncturelle plus marquée.

Votre rapporteur pour avis note que l'activité internationale ne bénéficie pas de cette légère progression, puisqu'elle demeure stationnaire.

Indice supplémentaire de la modestie de la reprise, le trafic de 2003 de passagers demeure encore inférieur d'environ 1,5 % à son niveau de 2000. Toutefois, si l'on additionne le fret et le transport de passagers, le niveau global d'activité de 2000 est enfin franchi.

¹ Communiqué OACI du 29 juin 2004.

² La tonne kilomètre transportée totale est une mesure combinée du trafic de passagers, de fret et de poste, qui tient compte de la distance parcourue.

2. Les perspectives pour 2004 et 2005 : l'impact de la hausse du pétrole

Les premiers résultats de l'année 2004 témoignent d'une reprise dans le transport aérien au premier semestre, particulièrement sensible sur l'Asie et le Moyen-Orient, faisceaux les plus durement affectés au cours des années précédentes. Ainsi, les compagnies membres de l'IATA affichent-elles ainsi une très forte reprise de leur trafic passagers (+20,4 %) et une progression importante de leur trafic fret (+13 %).

Incontestablement, la tendance au premier semestre constitue enfin le rattrapage attendu après trois années de difficultés sans précédent. Cette évolution a même surpris par sa vigueur. Toutefois, votre rapporteur pour avis estime que la hausse soutenue et durable des cours du pétrole est de nature à tempérer ce dynamisme au second semestre. Ceci s'explique notamment par le fait que beaucoup de compagnies aériennes s'assurent à court terme contre les variations de cours du pétrole. On constate donc une latence dans la répercussion de la hausse des prix du pétrole sur les compagnies, et ce n'est réellement qu'à partir du second semestre que cette évolution a commencé à peser sur la conjoncture.

Naturellement, les compagnies tendent à répercuter ces hausses sur leurs tarifs, ce qui peut être de nature à comprimer l'activité, et donc à dégrader à nouveau leurs résultats.

Au total, l'année 2004 devrait donc être moins positive que ne pouvait le laisser penser le premier semestre. L'IATA estime cependant que l'évolution restera positive à +4,9 % et qu'elle devrait être meilleure encore en 2005, à +5,7 %.

3. Les projections à moyen terme

L'IATA s'appuie sur les perspectives de reprise économique mondiale pour anticiper une conjoncture de moyen terme favorable, comme l'illustre le tableau ci-dessous :

CROISSANCE ANNUELLE DU TRAFIC MONDIAL DE PASSAGERS

	2004	2005	2006	2007	2002-2007
Monde	+4,9%	+5,7%	+4,8%	+4,2%	+3,9%
France	+3,6%	+5,9%	+4,4%	+4,1%	+4,5%

Source : IATA

B. UNE ÉVOLUTION PRÉOCCUPANTE DES CHARGES D'EXPLOITATION

1. La hausse du prix du pétrole

Sans s'attarder sur un sujet largement commenté et dont les implications ne se limitent pas au transport aérien, votre rapporteur pour avis souhaite rappeler quelques éléments significatifs. En un an, le prix du baril de pétrole a augmenté de 60 %. Deux facteurs ont venus atténuer cette hausse :

– la plupart des grandes compagnies ont mis en place des couvertures des variations de prix du pétrole, ce qui a permis de différer une partie de la hausse ;

– en Europe, la hausse a été réduite par l'appréciation de l'euro face au dollar¹, monnaie dans laquelle sont libellées les transactions pétrolières.

Malgré ces deux éléments, on peut considérer que la hausse des prix du pétrole a été de 30 % en un an, pour les compagnies aériennes. Dans la mesure où le poste carburant représente en moyenne 14 % des charges d'exploitation d'une compagnie, cette hausse entraîne donc une **augmentation de 4 % des charges d'exploitation**, de nature à compromettre l'équilibre financier des entreprises de transport aérien. **Votre rapporteur pour avis estime nécessaire d'insister sur ce point essentiel.**

2. Le débat national sur le niveau des taxes et redevances

a) La taux de la taxe d'aviation civile (TAC)

Les compagnies aériennes françaises considèrent que le taux de la TAC pourrait être réduit. En effet, alors que le Gouvernement a fait l'hypothèse d'une croissance modérée du trafic, ces compagnies considèrent que celui-ci devrait être de 4 % au minimum en 2005.

Votre rapporteur pour avis rappelle que l'histoire récente doit inciter à la prudence. Il considère en outre que si le produit de la TAC devait se trouver augmenté par un niveau d'activité plus soutenu que prévu, cela pourrait permettre un désendettement du BAAC. Il observe du reste que cet objectif de désendettement du BAAC semble partagé par les compagnies aériennes.

¹ Ceci explique, a contrario, que les compagnies américaines se trouvent à nouveau dans une situation catastrophique, car elles subissent beaucoup plus directement la hausse des prix du pétrole.

b) L'évolution des redevances aéroportuaires

Dans un contexte toujours difficile, les compagnies aériennes estiment qu'il conviendrait de stabiliser les redevances aéroportuaires à leur niveau actuel pendant trois ans. Or les négociations actuellement en cours entre ADP, les compagnies aériennes et la tutelle tournent autour d'une augmentation de 4 % pour 2005. Votre rapporteur pour avis craint qu'un gel pendant trois ans des redevances aéroportuaires, qui correspondrait à une érosion sur cette période de 7 % en euros constants, ne soit pas tenable pour ADP.

En revanche, **il rappelle que le point de vue des compagnies aériennes doit être pris en compte, de même que le caractère exceptionnel de la hausse des prix du pétrole.** De ce point de vue, **vostra commission se félicite de la création par votre Haute Assemblée, à l'occasion du projet de loi relatif aux aéroports, de la Commission de conciliation aéroportuaire.**

II. L'ÉVOLUTION DES ALLIANCES

A. UN ÉLÉMENT FONDAMENTAL DU PAYSAGE AÉRIEN MONDIAL

Quatre grandes alliances globales se sont partagé, en 2003, **61 % (-1 %) du trafic régulier mondial**¹ en s'appuyant sur les grandes plateformes de correspondance des compagnies membres :

– **Star Alliance** regroupe quinze compagnies² dont Lufthansa, SAS, United Airlines, US Airways, Air Canada et Singapore Airlines : elle représentait en 2003, **25 % (+1 %) du trafic mondial** ;

– **Oneworld**, fondée par American Airlines et British Airways, est aujourd'hui composée de huit membres³, qui ont réalisé, en 2003, **18 % du trafic mondial** ;

– **SkyTeam**, créée autour d'Air France et de Delta Airlines, regroupait en 2003 six compagnies⁴, qui représentaient **12 % (-1 %) du trafic mondial** ;

– **l'alliance KLM/ Northwest** regroupait la compagnie néerlandaise KLM et l'américaine Northwest. Ces deux compagnies ont représenté **6 % du trafic mondial en 2003 (-1 %)**. Après la fusion Air France-KLM, Northwest est venue renforcer l'alliance SkyTeam dès septembre 2004.

¹ Source : International Air Transport Association (IATA) : **World Air Transport Statistics 2004**.

² Air Canada, Air New Zealand, ANA (All Nippon Airways), Asiana, Austrian Airlines Group, British Midland, Lufthansa, LOT-Polish Airlines, SAS (Scandinavian Airline System), Singapore Airlines, Spanair, Thai Airlines, US Airways, United Airlines et Varig.

³ Les huit compagnies de l'alliance Oneworld : Air Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile et Qantas.

⁴ Les six compagnies de l'alliance Skyteam : Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines et Korean Air.

B. LE RÔLE TRADITIONNEL DES ALLIANCES

Au-delà de simples accords de coopération liant une compagnie à une autre, **les alliances** dites « **stratégiques** » se sont peu à peu imposées, ramifiées autour de grands pôles composés chacun de partenaires américains, européens et asiatiques. Leur contenu est plus ou moins étendu, mais les compagnies partenaires et leurs passagers peuvent y trouver les avantages suivants :

- programmes de fidélisation communs ;
- enregistrement unique ;
- suivi automatique des bagages ;
- 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...).

C. VERS LA CONSOLIDATION CAPITALISTIQUE

La fusion Air France-KLM marque un tournant dans l'histoire récente des compagnies aériennes. En effet, la mise en place des grandes alliances mondiales a semblé, pendant quelques années, être l'horizon durable de la consolidation du secteur. L'avènement d'Air France-KLM a montré que l'ère des alliances capitalistiques et des concentrations avait commencé, ce qui offre de nouvelles perspectives au secteur.

Naturellement, les clauses de nationalité découlant du cadre international défini par la convention de Chicago¹ continuent à s'appliquer à l'échelle mondiale. Mais elles se sont considérablement effacées à l'échelle de l'Union européenne, ce qui préfigure très vraisemblablement une évolution similaire au niveau mondial. Des négociations sur ce thème sont du reste déjà entamées au sein de l'OACI.

Le monde du transport aérien ne fait donc que commencer sa consolidation. Sans doute cette évolution sera-t-elle d'autant plus nécessaire dans le contexte actuel de renchérissement du coût du carburant évoqué plus haut.

¹ Convention du 7 décembre 1944 créant l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

III. LA DIFFÉRENCE DES SITUATIONS AMÉRICAINES ET EUROPÉENNE

A. L'ÉCLATEMENT DU PAYSAGE AÉRIEN AMÉRICAIN

Le paysage aérien américain se caractérise par le contraste entre, d'une part, les graves difficultés des grandes compagnies traditionnelles et, d'autre part, la poursuite de la montée en puissance des compagnies à bas coûts.

1. La confirmation du dynamisme des compagnies à bas coûts

L'examen des données disponibles pour le premier trimestre 2004¹ permet de mettre en valeur ce contraste. Globalement, alors que le trafic intérieur des six compagnies traditionnelles² a augmenté en moyenne de 4,5 %, celui des sept compagnies à bas coûts³ augmentait dans le même temps en moyenne de 13,6 %. Votre rapporteur pour avis note que la part de marché des **compagnies à bas coûts américaines** sur le **trafic intérieur** représente, pour le premier trimestre 2004, environ **22%**.

2. L'incapacité des grandes compagnies à revenir à l'équilibre financier

Les onze principales compagnies américaines, qui transportent surtout des passagers, ont enregistré sur l'année **2003** un **résultat d'exploitation global négatif de – 4,14 milliards de dollars** (Mds \$), soit environ 5 % des recettes d'exploitation (81 Mds \$).

La dégradation des résultats a pour origine une baisse de la demande, l'accroissement des coûts de sûreté et des coûts salariaux, la fluctuation du prix du carburant, la concurrence tarifaire accrue due au développement des ventes directes via Internet et l'impact des événements du 11 septembre 2001.

Les plus touchées sont les plus importantes en termes de trafic. Leurs résultats d'exploitation pour 2003 sont fortement négatifs :

¹ Source : Aviation Daily : statistiques trafic intérieur du premier trimestre 2004.

² American Airlines, United Airlines, Continental Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines et US Airways.

³ Compagnies américaines à bas coûts (classification DOT): AirTran, ATA, Frontier, JetBlue, Spirit, Southwest Airlines et America West (ces deux dernières compagnies étant considérées comme des « majors » par le DOT).

Les grandes compagnies américaines en difficulté en 2003

	Résultats 2003	Part des recettes d'exploitation
United Airlines	- 1 553 M\$	11,6 %
American Airlines	- 1 444 M\$	8,3 %
Delta Airlines	- 1 157 M\$	8,2 %
Northwest Airlines	- 276 M\$	3 %

Source : DGAC

Depuis le début de la crise du transport aérien, en 2001, sept transporteurs américains ont été placés sous la protection du Chapitre 11 de la loi sur les faillites.

On constate que :

– quatre compagnies y demeurent : United Airlines (entrée en décembre 2002), Hawaiian Airlines (entrée en mars 2003), Sun Country Airlines (entrée en janvier 2002), US Airways (entrée le 11 août 2002, sortie le 1^{er} avril 2003 mais qui y est retournée le 12 septembre 2004) ;

– trois compagnies ont fait faillite : Trans World Airlines (entrée en janvier 2001), Midway Airlines (entrée en août 2001) et Vanguard Airlines (entrée en juillet 2002).

Delta Airlines évoque également la possibilité de faire appel à la protection du Chapitre 11 de la loi sur les faillites avant la fin de l'année 2004. Elle tente de négocier 1 Md \$ de concessions salariales annuelles avec ses pilotes qui refusent d'aller au-delà de 705 M\$. Les coûts d'exploitation de la compagnie sont parmi les plus élevés du secteur aux Etats-Unis et elle a accumulé près de 6 Mds \$ de pertes. La compagnie est confrontée à la concurrence des compagnies traditionnelles, mais aussi et surtout à celle des compagnies à bas coûts, comme Southwest Airlines ou JetBlue. **Votre rapporteur pour avis suit avec un intérêt particulier la situation de cette compagnie qui est le principal partenaire d'Air France-KLM au sein de l'alliance SkyTeam.**

3. L'impact de la hausse du pétrole pour les compagnies américaines

Les neuf plus grandes compagnies aériennes ont perdu collectivement près de 2 Mds \$ au deuxième trimestre 2004, à comparer avec un bénéfice net de 816 M\$ pour la même période de 2003. L'essentiel des pertes du deuxième trimestre provient de Delta Airlines (1,9 Md \$)¹.

Si ces compagnies avaient réussi à redresser leurs comptes au premier trimestre de l'année 2004, leurs efforts ont été anéantis au deuxième trimestre par l'évolution des cours du pétrole. Les efforts de retour aux profits ayant été

¹ Cas de Northwest : bénéfice de 227 millions US\$ au deuxième trimestre 2003 et perte de 175 millions US\$ pour la même période en 2004. Les Echos du 2 août 2004

annulés par la hausse du carburant, les compagnies sont obligées de trouver des sources supplémentaires de baisse des coûts.

On peut néanmoins observer que, malgré les niveaux atteints par le carburant en 2004, les principales compagnies à bas coûts¹ continuent de prospérer, même si leurs résultats financiers nets pour les six premiers mois de l'année 2004 se dégradent et se contractent de 35 à 65 % selon les transporteurs.

La couverture des transporteurs américains contre les fluctuations du prix du carburant est très contrastée selon leurs disponibilités financières : Southwest Airlines a pu couvrir à 80 % ses besoins jusqu'en 2005 au taux de 24 à 25 dollars le baril, mais en revanche, Delta Airlines a vendu en début d'année 2004 son portefeuille de couverture de carburant pour 83 M\$ et estime que les hausses récentes l'obligeront à consacrer 650 M\$ supplémentaires par rapport à l'exercice précédent.

La politique récente des compagnies européennes ou asiatiques consistant à mettre à contribution les passagers en répercutant partiellement sur les tarifs la hausse du carburant est plus difficile à mettre en œuvre sur le marché américain où la concurrence est plus vive. Les compagnies américaines traditionnelles qui ont tenté d'introduire une augmentation des tarifs ont été incapables de la maintenir : les concurrents, par peur de perdre des parts de marché, ne suivent pas ou peu et les obligent au bout de quelques jours à abandonner la hausse tarifaire. Les compagnies à bas coûts américaines n'ont pas à ce jour répercuté cette hausse dans leurs tarifs.

Votre rapporteur pour avis rappelle que cette hausse du prix du carburant s'inscrit dans un contexte de difficultés structurelles du transport aérien américain, marqué par des coûts d'exploitation élevés et d'importantes surcapacités. De fait, le secteur aérien américain est déficitaire depuis trois ans. Selon l'*Air Transport Association (ATA)*², la perte nette a été de 8,3 Mds \$ en 2001, 11,3 Mds \$ en 2002 et 3,6 Mds \$ en 2003.

Si 2004 devait marquer, pour les compagnies américaines, le retour à l'équilibre, cet objectif paraît désormais hors d'atteinte. Au contraire, les pertes du transport aérien américain pourraient être similaires à celles de l'année dernière, alors même que l'économie américaine connaît une croissance très forte depuis un an et demi et que le trafic a progressé de 20 % en Amérique du Nord au cours des six premiers mois de l'année.

¹ Southwest Airlines, JetBlue et AirTran Airways.

² Association qui regroupe les 22 plus grandes compagnies aériennes américaines (Les Echos du 2 août 2004).

B. UN PANORAMA EUROPÉEN À L'ÉVOLUTION PLUS PROGRESSIVE

1. Une émergence plus lente des compagnies à bas coûts

Pour l'année 2003, les dix premières compagnies européennes étaient, en PKT¹ et en ordre décroissant, les suivantes : British Airways, Air France, Lufthansa, KLM, Iberia, Alitalia, Virgin Atlantic, Swiss, SAS et Ryanair.

Votre rapporteur pour avis souhaite souligner l'entrée dans le club des dix premières compagnies européennes de la compagnie à bas coûts Ryanair, qui, avec 23,1 millions de passagers, se distingue par une très forte croissance (+47 %) de son trafic par rapport à 2002. Cette progression est plus nette encore en PKT, avec 17,2 milliards de PKT en 2003, soit une hausse de 54,4 %².

Parmi les autres compagnies dont le trafic, exprimé en PKT, a augmenté en 2003, on relève 9 % pour Swiss, 3,8 % pour Iberia, 3,2 % pour Lufthansa, 1,3 % pour British Airways et 0,6 % pour Air France.

En revanche, Alitalia, KLM et SAS ont enregistré en 2003 des baisses de trafic (exprimé en PKT) de l'ordre de 5 %. KLM a fusionné avec Air France, tandis qu'Alitalia se trouve dans une situation critique.

C. LA NAISSANCE DU GÉANT AIR FRANCE-KLM

Votre rapporteur pour avis renvoie, pour l'analyse des enjeux de la constitution d'Air France-KLM au rapport de votre commission des affaires économiques sur le projet de loi modifiant la loi relative aux entreprises de transport aérien et à Air France³.

1. La création du groupe et la privatisation d'Air France

Le 16 octobre 2003, la société Air France et KLM ont conclu des accords prévoyant leur rapprochement en vue de créer le premier groupe de transport aérien européen, tant en termes de chiffre d'affaires que de trafic et de passagers transportés.

Conformément à ces accords, la société Air France a initié une offre publique d'échange sur les titres KLM. Cette opération, qui s'est déroulée au cours du mois de mai 2004, s'est clôturée avec succès : 96,33 % des actions ordinaires de KLM ont été apportées à Air France.

¹ PKT : passagers kilomètres transportés.

² Exercice financier de Ryanair clos le 31 mars 2004.

³ Rapport n° 384 (2003-2004) de M. Jean-François Le Grand (<http://www.senat.fr/dossierleg/pjl03-281.html>).

L'augmentation de capital réalisée par Air France pour rémunérer les titres apportés par les actionnaires de KLM a dilué mécaniquement la part détenue par l'Etat français dans son capital, qui est passée de 54,4 % à 44,07 %, entraînant la privatisation de la compagnie.

2. Des résultats remarquables dans un contexte pourtant difficile

Au cours du 1^{er} trimestre de l'exercice 2004/2005, le trafic passager (PKT) du groupe Air France-KLM a enregistré une hausse de 16,9 % pour une offre en augmentation de 12,9 %, par rapport au 1^{er} trimestre de l'exercice 2003/2004. Le coefficient de remplissage reste élevé, à 77,7 % (+2,7 points) et la recette unitaire exprimée en PKT a diminué de 3,9 % dont 2 % dus à un effet de change négatif. Il est à noter la **hausse de l'activité fret**, avec un trafic en augmentation de 11,7 % (en TKT) pour une offre qui croît de 12,8 %.

Le chiffre d'affaires consolidé d'Air France-KLM enregistre une progression de 12,3 % sur le 1^{er} trimestre de l'exercice 2004/2005 par rapport au 1^{er} trimestre de l'exercice 2003/2004 ; il s'établit à 4,46 Mds € contre 3,97 milliards un an auparavant. Le chiffre d'affaires de l'activité passage augmente de 12,2 % pour atteindre 3,55 Mds € contre 3,16 Mds € au cours du premier trimestre de l'exercice précédent. En ce qui concerne le fret, le chiffre d'affaires croît de 7,6 % sur le trimestre et s'établit à 537 M€. Enfin, le chiffre d'affaires de la maintenance augmente également, de 5,7 %, à 185 M€.

Le résultat d'exploitation est positif de 157 M€, contre 12 M€ au 30 juin 2003. Le résultat net part du groupe pour le 1^{er} trimestre de l'exercice 2003/2004 s'élève à 95 M€, contre 46 M€ au cours du premier trimestre de l'exercice 2003/2004.

Ces résultats ont été confirmés au second trimestre. Les résultats semestriels permettent en effet de mesurer l'amélioration par rapport à 2003, comme en témoigne le tableau ci-dessous¹ :

Résultats au premier semestre (en M€)

	2003	2004	Évolution
Chiffre d'affaires	8 797	9 595	+9 %
Résultat net	189	296	+56 %

Source : Air France-KLM

Votre commission se réjouit de ces très bons résultats. Elle se félicite que le Gouvernement et le Parlement aient oeuvré à ce que la fusion d'Air France et de KLM devienne possible, ce qui a permis le développement de l'entreprise et l'élargissement de ses perspectives d'avenir.

¹ Ces résultats consolidés tiennent compte, pour 2003, d'Air France et de KLM.

CHAPITRE III -

LA FORMATION DES PILOTES DE LIGNE

I. UNE RÉGLEMENTATION DÉFINIE AU NIVEAU INTERNATIONAL

A. LES PRESCRIPTIONS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

1. Un cadre international...

L'annexe 1 à la convention de Chicago¹ créant l'OACI définit :

- les licences et qualifications des personnels navigants ;
- les conditions d'obtention de ces licences et qualifications ;
- les conditions régissant l'aptitude médicale des personnels navigants.

Les exigences de l'OACI sont exprimées en termes relativement généraux et prévoient que les Etats doivent vérifier :

- l'acquisition de compétences théoriques. **Les domaines sont précisés** (aérodynamique, mécanique du vol, météorologie, performances avion,...), **mais les niveaux à atteindre en fonction de chaque type de licence ne le sont pas**, et **il n'y a pas de définition de volumes de formation théorique** ;

- l'acquisition des habiletés de pilotage et du jugement au travers d'une formation adéquate et d'heures d'expérience prescrites ;

- le respect de normes médicales.

L'annexe 1 est en cours de refonte, au sein d'un groupe de travail de l'OACI qui devrait présenter les résultats de ses travaux en 2005. **Le nouveau texte devrait être plus orienté vers la définition d'un niveau de compétences à atteindre, apporter des compléments sur les organismes de formation, et mieux prendre en compte les possibilités offertes par les moyens de simulation modernes.**

2. ... qui préserve une certaine marge d'action des Etats

Compte tenu de la nature assez générale des prescriptions de l'OACI, chaque Etat est amené à les reprendre à travers des dispositions techniques plus précises, qui détaillent les modalités d'application des prescriptions

¹ Convention du 7 décembre 1944.

générales. Lorsqu'ils ne respectent pas l'une des stipulations de l'annexe, les Etats doivent le déclarer.

B. LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

Au niveau européen existe un standard dénommé FCL¹ qui introduit un nombre significatif d'obligations complémentaires aux standards OACI, en particulier pour la formation aux licences de pilote professionnel.

De plus le standard FCL introduit de manière très détaillée le volume et le contenu des formations théoriques et pratiques pour chaque type de licences.

Le standard FCL n'étant pas encore repris par une règle communautaire, il est appliqué de façon variable et avec des différences d'interprétation dans les Etats européens, mais une évolution rapide vers une harmonisation est commencée.

II. LE CONTENU DE LA FORMATION

A. LA CONCEPTION AMÉRICAINE

Le système de formation existant aux Etats-Unis n'impose pas de formation théorique avant le passage des examens théoriques. Ces derniers sont en outre moins étendus. S'il n'impose pas de formation pratique dans des organismes approuvés, le fait de suivre une telle formation réduit en revanche le nombre d'heures de vol exigé pour obtenir la licence.

Le système de formation américain est caractérisé par une formation initiale plus légère, et repose plus sur l'expérience, par le biais d'un accès plus progressif des pilotes aux gros avions en compagnie. Cette phase d'apprentissage se fait soit dans le domaine du travail aérien² ou de l'aviation d'affaires, soit dans l'armée de l'air.

¹ Pour Flight crew licensing, licence de personnel navigant.

² Notamment comme instructeur de vol.

B. L'APPROCHE EUROPÉENNE : L'EXEMPLE FRANÇAIS

1. Une formation longue et coûteuse

a) Des établissements majoritairement privés mais soumis au contrôle de l'Etat

On compte actuellement, en France, 33 écoles de formation initiale des pilotes professionnels d'avions, dont 8 se limitent à la formation théorique. Toutes les écoles françaises sont soumises à la même réglementation technique. Elles doivent être approuvées en tant que structure de formation, et la formation qu'elles dispensent doit être conforme aux exigences réglementaires et approuvées. A l'issue de leur formation les candidats sont soumis à des examens d'Etat, théoriques et pratiques, en vue d'obtenir leurs licences. Les cursus de formation proposés sont plus ou moins développés, selon la progression suivante :

Cursus	Pré-requis	Volume formation théorique	Heures de vol	Heures de simulateur	Niveau de sortie
CPL modulaire	PPL +170h	200 h	20 h	10 h	CPL
IR	CPL	200 h	15 h	40 h	CPL/IR
CPL intégré	Pas de prérequis	300 h	140 h	10 h	CPL
CPL/IR intégré	"	500 h	140 h	40 h	CPL/IR
ATPL intégré	"	775 h	140 h	55 h	CPL/IR + ATPL théorique

Source : DGAC

PPL = Private Pilot Licence (pilote privé)

CPL = Commercial Pilot License (pilote professionnel)

ATPL = Air Transport Pilot License (pilote de ligne)

IR = Instrument Rating (qualification de vol aux instruments)

La formation est majoritairement privée. En effet, sur les 33 écoles de formation, seul le Service d'exploitation de la formation aérienne (SEFA) est sous statut public.

b) Une formation coûteuse

Selon les informations recueillies par votre rapporteur pour avis, on peut estimer le coût moyen du cursus complet (ATPL intégré) à 150.000 €. Seule la formation du SEFA, que les élèves pilotes de ligne intègrent par concours, est gratuite¹. Toutefois, une proportion non négligeable de pilotes d'avions et d'hélicoptères a bénéficié d'une formation initiale militaire.

Les montants considérables mis en jeu pour la formation privée imposent à de nombreuses familles d'élèves pilotes des engagements financiers lourds, sans assurance de débouché professionnel. Votre rapporteur pour avis reviendra sur ce point.

2. Les effectifs formés en France

En 2003, ont été délivrées en France :

– 525 licences de pilote professionnel avion et 211 licences de pilote professionnel hélicoptère. Il convient de noter **l'importance de la formation militaire** dans ce stock, puisque 28 % des pilotes d'avions et 43 % des pilotes d'hélicoptères se sont vu délivrer une licence par équivalence de titres militaires ;

– 603 qualifications de vol aux instruments avion et 88 qualifications de vol aux instruments hélicoptères

– 527 licences de pilotes de ligne avion et 8 licences de pilotes de ligne hélicoptère.

En revanche, il est très difficile d'établir des comparaisons internationales, les situations étant très variables selon les pays.

C. L'IMPORTANCE DE LA FORMATION CONTINUE

La formation continue des pilotes fait l'objet d'obligations réglementaires, contenues soit dans les règles relatives au renouvellement des licences et qualifications FCL, soit dans les règles applicables aux compagnies de transport aérien. **Celles-ci ont en effet l'obligation de maintenir les compétences de leurs pilotes.**

En pratique, pour les pilotes volant dans une compagnie aérienne, le maintien de compétences assuré par celle-ci conformément aux exigences réglementaires permet également le renouvellement des licences et

¹ Le SEFA est un service de la DGAC, qui assure la formation pratique des élèves pilotes. LA formation théorique de ces élèves est assurée par l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC).

qualifications. Ce maintien est assuré par des séances de formation spécifique, théorique et pratique, avec des instructeurs et par des contrôles périodiques (2 contrôles par an sur des séances dédiées, sur simulateur ou sur avion, et un contrôle en situation normale d'exploitation) avec des examinateurs habilités par la DGAC. **Ces formations et ces contrôles sont à la charge des compagnies.**

Comme pour les écoles de formation, toutes les compagnies françaises, régulières, à bas coûts ou charters, sont rigoureusement soumises aux mêmes exigences réglementaires. Pour les compagnies étrangères les exigences réglementaires et la vérification de leur respect sont de la responsabilité de leurs autorités nationales.

Les formations continues sont également l'occasion d'approfondir la formation aux facteurs humains intégrée dans la formation initiale. Au cours de la formation théorique le pilote acquiert les connaissances nécessaires en matière de physiologie et de psychologie pour comprendre le rôle des facteurs humains dans la sécurité des vols. Des applications en sont faites au cours de la formation pratique.

Avant de piloter en équipage le pilote suit une formation théorique et pratique au travail en équipage qui devra comprendre les aspects de gestion des ressources au sein d'un équipage (CRM¹). Ces compétences CRM seront ensuite actualisées, et renforcées au cours des formations continues du pilote en compagnie, et leur acquisition vérifiée à l'occasion des **contrôles périodiques et de contrôles inopinés.**

Elles portent sur la connaissance des comportements individuels afin de permettre d'identifier les faiblesses possibles et les conduites à risques et sur les questions de comportement en groupe et en équipage, à la fois dans le cadre de l'équipage technique (relation pilote-copilote, automatismes...) que dans celui de l'équipage complet -Personnel navigant technique (PNT) et Personnel navigant commercial (PNC)-. Les formations comportent des explications théoriques et de nombreuses études de cas et de mises en situation.

En cas de non respect de la réglementation, la DGAC prescrit les réentraînements nécessaires des pilotes, exige les actions correctrices appropriées à mettre en œuvre sous le contrôle du système de qualité interne de la compagnie, et le cas échéant peut aller jusqu'à suspendre le certificat de la compagnie.

III. UN MARCHÉ DU TRAVAIL DÉSÉQUILIBRÉ

Votre rapporteur pour avis estime que l'on ne peut réellement apprécier une formation sans examiner le cadre général du marché du travail sur lequel elle pourra être valorisée. Il a donc souhaité examiner la situation du marché du travail des pilotes de ligne en France. Celle-ci s'avère très difficile.

¹ Ou Crew Resource Management, *gestion des ressources de l'équipage.*

A. UNE OFFRE DE TRAVAIL SUPÉRIEURE À LA DEMANDE

1. Les effectifs des pilotes de ligne en activité en France

En 2003, 7.030 pilotes exerçant en transport public avion étaient inscrits et cotisaient à la caisse de retraite complémentaire obligatoire du personnel navigant (CRPN). Sur cet effectif, environ 48 % étaient titulaires d'une licence de pilote professionnel et 52 % titulaires en outre d'une licence de pilote de ligne. **Cet effectif est en régression par rapport à l'année précédente. De fait, l'effectif de pilotes a atteint un sommet en 2001 avec 7.200 personnes**, à la suite d'une croissance de 6 % environ sur la période 1993-2001.

2. Les effectifs des pilotes de ligne en activité en Europe et dans le monde

Il n'existe pas de statistiques globales européennes sur ce point. Votre rapporteur pour avis note, à titre de comparaison, que le Royaume-Uni recensait¹ au 31 mars 2000 16.499 pilotes professionnels dont 10.475 sont détenteurs d'une licence de pilote de ligne. Autre élément d'appréciation, les 16 principales compagnies européennes totalisaient² fin 2002 un effectif de 25.241 pilotes de ligne.

Au niveau mondial, on se heurte à la même difficulté pour trouver des chiffres globaux. Votre rapporteur pour avis relève que, fin 2003, le registre des Etats-Unis recensait 121.000 pilotes commerciaux.

3. Les tensions sur le marché mondial du travail des pilotes et les perspectives d'emploi

a) Des raisons de court terme...

Les difficultés du transport aérien depuis l'année 2000 ont eu des conséquences importantes sur le marché du travail du personnel navigant technique (PNT). Pour la France, les diminutions du nombre de PNT ont concerné essentiellement les compagnies régionales, en particulier avec la disparition d'AOM/Air Liberté, d'Air Littoral et d'Aéris. Naturellement, d'autres pays européens ont également été touchés par les disparitions de compagnies, comme la Belgique (Sabena), la Suisse (Swissair). En Italie, Alitalia est gravement menacée.

¹ Selon une estimation de l'Agence de l'aviation civile au Royaume-uni.

² Source : IATA.

b) ... qui laissent entrevoir des évolutions structurelles

Les tensions mondiales liées à des crises politiques ou sanitaires se sont développées dans un contexte marqué, en outre, par une **substitution modale**, en particulier au profit du réseau ferré à grande vitesse, et par **l'émergence** au sein même du transport aérien **d'un nouveau mode de production, à savoir les compagnies à bas coûts**.

En outre, il convient de noter que la création d'emploi est davantage le fait des segments de l'international, dont votre rapporteur pour avis a déjà indiqué qu'il bénéficiait moins de la reprise du secteur que le court et moyen courrier.

c) L'impact des qualifications des pilotes

Les pilotes français ont, dans ce contexte, d'autant plus de perspectives de retour à l'emploi dans leur métier qu'ils sont d'une part qualifiés sur des machines récentes (Airbus ou Boeing) et non anciennes (MD83, DC10) et, d'autre part, qu'ils possèdent un bon niveau d'anglais.

A défaut, il leur faut satisfaire à une acquisition de nouvelle qualification de type de coût élevé (40.000 euros) sans perspective assurée d'emploi, dans un marché européen de l'emploi où la concurrence est vive de la part des anciens PNT notamment de la Sabena et de Swissair puis de Swiss.

B. L'AUGMENTATION DU CHÔMAGE DES PILOTES

1. La diminution des débouchés en France

Les possibilités de reclassement des pilotes français au sein de compagnies françaises sont limitées :

– par le mode de recrutement propre à Air France (200 pilotes par an issus soit de l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), soit de la formation *ab initio*, soit des armées) ;

– par une offre d'emploi dans les autres compagnies sans mesure avec la demande.

L'effectif des demandeurs inscrits dans le répertoire de l'ANPE qui regroupe les navigants techniques a augmenté de 8 % entre avril 2003 et avril 2004 et a atteint à cette date 1.860. Cette croissance atteint 21 % pour les seuls demandeurs d'emploi de catégorie 1, qui sont estimés à 1.430 et dont **les deux tiers d'entre eux ont moins de 50 ans, ce qui prouve qu'il ne**

s'agit pas essentiellement d'un problème de qualifications anciennes inadaptées¹.

Les demandeurs d'emploi ne sont plus, comme au plus fort de la crise précédente du transport aérien, des pilotes débutants ; ce sont désormais des pilotes qualifiés, expérimentés, ayant effectué de nombreuses heures de vol et dotés de qualifications multipilotes.

Il est donc à craindre qu'un pourcentage important de ces pilotes ne retrouve pas d'emploi dans le transport aérien français, dont les besoins de recrutement annuels sont estimés à 300 pilotes (200 pour Air France et 100 pour les autres opérateurs). Naturellement, si certains demandeurs sont des pilotes expérimentés à qualifications multipilotes, les difficultés d'accès à l'emploi concernent en particulier les pilotes détenteurs d'une seule qualification sur un aéronef en voie de retrait, comme cela a été le cas pour les pilotes de MD83 et de DC10 d'Air Lib et pour les pilotes qualifiés CRJ d'Air Littoral. A ce jour, 43 % des 278 pilotes d'Air Lib (sur les 375 licenciés), qui ont bénéficié de l'accompagnement de la cellule de reclassement, sont reclassés. 10 % des 82 pilotes adhérents de la cellule de reclassement (sur les 92 licenciés) d'Air Littoral sont reclassés. **Votre rapporteur pour avis ne peut que regretter la faiblesse de ces chiffres.**

Les autres pilotes sont venus gonfler le stock de demandeurs d'emploi de PNT constitué au cours des années 1990 et que la reprise constatée entre 1998 et 2000 n'avait pas réussi à faire diminuer notablement.

2. Les mesures de reclassement et d'aide à l'emploi

Pour prévenir leur exclusion durable du marché de l'emploi, la DGAC a sollicité le concours du Fonds Social Européen, de la profession et de l'ANPE pour la mise en œuvre d'un programme d'accompagnement des restructurations qui se développe sur trois axes :

– accompagner la nécessaire reconversion des pilotes les plus en difficultés en raison d'une expérience insuffisante ou d'une trop grande ancienneté dans le chômage, en leur proposant un bilan de compétences approfondi et en prenant en charge tout ou partie de la formation prescrite à l'issue de ce bilan ;

– favoriser le maintien de la compétence des pilotes susceptibles de retrouver un emploi en les préparant à la prorogation réglementaire annuelle de leurs titres aéronautiques. En effet, les pilotes ne peuvent accéder aux sélections

¹ Il convient de noter que la restructuration du marché du travail du PNT s'est effectuée de façon différente en Amérique du Nord. Plusieurs compagnies majeures ont en effet bénéficié de la protection de la loi sur les faillites avant de négocier à la baisse les rémunérations et les droits à pension des PNT.

préalables à l'embauche, particulièrement à l'étranger, que si leurs licences sont à jour ;

– permettre à ces pilotes d'intégrer directement un emploi nécessitant de nouvelles qualifications. Compte tenu des sommes importantes nécessaires, la prise en charge de la formation à une nouvelle qualification de type ne peut être obtenue que si le pilote peut faire état d'une promesse d'embauche et d'une participation du futur employeur à hauteur de 25 % du coût de cette qualification.

A ce jour, dans le cadre de ce programme, 70 pilotes ont entrepris un bilan des compétences approfondi, 260 ont bénéficié de la prorogation de leur qualification aux instruments ; 11 qualifications de type ont été prises en charge.

3. Les débouchés à l'étranger

Les perspectives d'emploi des pilotes européens hors de l'Union européenne dépendent en partie de leur pays d'origine. A l'évidence, les pilotes britanniques bénéficient de plus grandes possibilités en raison de la prééminence de la langue anglaise dans de nombreuses régions du monde. Les compagnies aériennes des pays du Golfe recrutent à l'heure actuelle des navigants et certains pilotes français originaires d'Air Lib ont été embauchés par ces compagnies l'an passé.

En conclusion de cette étude thématique, votre rapporteur pour avis souhaite faire part de sa vive préoccupation devant la situation du marché du travail des pilotes. Il souhaite que l'information des élèves pilotes soit renforcée dès le début des cursus, afin que ceux-ci aient pleinement conscience de ces difficultés. Enfin, il considère que l'amélioration du marché du travail des pilotes passera aussi par un développement des offres d'emplois, c'est-à-dire par le dynamisme et la santé des compagnies aériennes, qu'il appartient au législateur et au Gouvernement d'encourager chaque fois que cela est possible.

*

* *

La commission des affaires économiques a examiné ce rapport le mardi 23 novembre 2004 et a émis un avis favorable, sur proposition de son rapporteur, à l'adoption des crédits du transport aérien et de l'aviation civile inscrits dans le projet de loi de finances pour 2005.