

N° 94

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 2000

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2001, 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 : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuyneck, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Philippe Labeyrie, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Placade, Ladislav Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570

Sénat : 91 et 92 (annexe n° 24) (2000-2001)

Lois de finances.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	6
CHAPITRE 1^{ER} – LES MOYENS FINANCIERS DE L’AVIATION CIVILE	8
I. LE BUDGET ANNEXE DE L’AVIATION CIVILE	8
A. LES DÉPENSES DU BUDGET ANNEXE	9
B. LES RECETTES DU BUDGET ANNEXE.....	11
1. <i>Les redevances de navigation aérienne</i>	11
2. <i>La taxe de l’aviation civile et la subvention du budget général</i>	11
II. LE FIATA	12
III. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL DE L’ETAT	14
CHAPITRE II - LE TRANSPORT AÉRIEN	16
I. CROISSANCE ET ALLIANCES	16
A. UNE CROISSANCE TRES VIVE DU TRAFIC AÉRIEN	16
1. <i>Une forte croissance qui ne faiblit pas</i>	16
2. <i>De nouvelles problématiques : la question des passagers indisciplinés et les conditions d’accueil des personnes handicapées</i>	17
a) Les passagers indisciplinés.....	17
b) Les conditions d’accueil des personnes handicapées.....	19
B. LES ALLIANCES : UNE STRATÉGIE DURABLE ?.....	19
1. <i>Un phénomène structurant du secteur du transport aérien</i>	19
2. <i>Des accords aux périmètres fluctuants</i>	21
3. <i>Vers une nouvelle étape dans la concentration du secteur ?</i>	22
C. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES.....	22
II. LES AILES FRANÇAISES	24
A. LE GROUPE AIR FRANCE : UNE MUTATION INACHEVÉE	24
1. <i>La poursuite du redressement d’Air France</i>	24
2. <i>Le projet de loi élargissant le conseil d’administration d’Air France : un texte essentiellement technique</i>	25
3. <i>La nécessaire ouverture du capital de la compagnie</i>	27
4. <i>La suspension des vols du Concorde après le tragique accident du 25 juillet</i>	29
B. L’ÉMERGENCE DE DEUX PÔLES AÉRIENS FRANÇAIS UNIFIÉS ?.....	32
1. <i>Le rapprochement d’AOM, Air Liberté et Air Littoral</i>	33

a) Trois compagnies aux actionnaires désormais communs.....	33
b) Vers un pôle aérien unifié ?	33
2. <i>La consolidation du pôle régional d'Air France</i>	35
a) Un réseau traditionnellement organisé en franchises.....	35
b) De récentes prises de participation en capital.....	35
CHAPITRE III - LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES	37
I. LA SITUATION DES AÉROPORTS	37
A. LE TRAFIC SUR LA PLACE AÉROPORTUAIRE DE PARIS	37
1. <i>Une place importante en Europe</i>	37
2. <i>Une activité en forte augmentation</i>	38
3. <i>Les résultats financiers d'ADP</i>	39
B. LES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE PROVINCE	40
II. LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE	40
A. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE PARISIEN	40
1. <i>La mise en place des fonds de compensation des nuisances aéroportuares d'Orly et de Roissy pour une meilleure péréquation fiscale</i>	40
2. <i>L'accroissement des capacités aéroportuares du bassin parisien : vers une décision pour le troisième aéroport ?</i>	42
B. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES.....	44
1. <i>La mise en place de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuares</i>	44
a) De larges missions.....	44
b) Les premiers travaux de l'ACNUSA.....	45
2. <i>Bilan des sanctions infligées en matière de bruit aérien</i>	45
3. <i>L'insonorisation des logements riverains</i>	47
C. LES RETARDS LIÉS À L'ENCOMBREMENT AÉRIEN	48
1. <i>Un problème général, multiforme mais croissant</i>	48
2. <i>L'encombrement de l'espace aérien français</i>	49
a) Un ciel très actif	49
b) L'augmentation des capacités de traitement du trafic aérien	52
3. <i>L'initiative de la Commission européenne</i>	53
CHAPITRE IV - LES MUTATIONS DE L'AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE	55
I. LA CONSTITUTION D'UN PÔLE EUROPÉEN DE L'AÉRONAUTIQUE	55
A. L'APPEL DU 9 DÉCEMBRE 1997	55
B. L'AVÈNEMENT DE LA SOCIÉTÉ EUROPÉENNE EADS	56
II. LA TRANSFORMATION D'AIRBUS	56
A. DU GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE À LA SOCIÉTÉ INTÉGRÉE.....	56
B. UNE ACTIVITÉ TOUJOURS EN CROISSANCE	57

C. LE LANCEMENT DU PROGRAMME DE GROS PORTEUR A3XX 58

Mesdames, Messieurs,

Le tragique accident du Concorde, survenu à Gonesse en juillet dernier, a montré la pertinence d'une recommandation constante de votre commission en matière de politique aéroportuaire depuis de longues années : celle de la **maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports**, recommandation et propositions¹ pourtant faiblement relayées par ceux là mêmes qui ont le plus manifesté leur émotion lors du tragique accident du Concorde.

Votre rapporteur pour avis, qui avait eu l'honneur d'appartenir, en 1996, à la mission conduite par Jacques Douffiagues sur la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, rappelle d'abord que **l'optimisation des infrastructures actuelles**, qu'il s'agisse de Roissy ou des aéroports de province, doit être recherchée en priorité et, ensuite, que les considérations économiques, environnementales et d'aménagement du territoire doivent primer, pour le choix de l'implantation d'un troisième aéroport, sur les considérations de personnes ou les arbitrages strictement politiques. Votre commission estime d'ailleurs que le Gouvernement ne s'honore pas en laissant s'approcher la date de saturation des infrastructures aéroportuaires existantes, sans annoncer autre chose qu'une -tardive- « décision sur la décision » de création de ce troisième aéroport. Décider sans choisir, est-ce vraiment décider ?

En matière de transport aérien, la croissance forte du trafic ne se dément pas et génère des problématiques nouvelles, comme celle, désormais lancinante, des retards, ou encore celle des incidents de plus en plus fréquents liés à des passagers indisciplinés, pour lesquels le Conseil supérieur de l'aviation marchande a fait de récentes propositions. Les ailes françaises évoluent, qu'il s'agisse du rapprochement entre AOM, Air Liberté et Air Littoral, de la consolidation du pôle régional d'Air France ou encore de la conclusion par cette compagnie d'une alliance stratégique internationale -préconisée par votre Commission des Affaires économiques depuis plusieurs années, mais qui ne semblait pas être une priorité de l'Etat actionnaire- avec, notamment, Delta Airlines.

La desserte aérienne régionale du territoire préoccupe tout particulièrement votre commission, qui voit dans la déformation progressive du FIATA au détriment de ses

¹ Voir la proposition de loi n° 198 de votre rapporteur, Sénat, 1999 et les débats relatifs au projet de loi portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (rapports n°s 204 et 430, Sénat, 1999 de votre rapporteur, notamment).

missions d'aménagement du territoire, ou encore dans les décisions récentes de suppression de certaines dessertes régionales autant de menaces pour l'aménagement du territoire.

Après avoir présenté les crédits relatifs à l'aviation civile et au transport aérien, -en insistant notamment sur les missions d'aménagement du territoire du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien-, votre rapporteur abordera successivement les sujets d'actualité du transport aérien, de la politique aéroportuaire et de la construction aéronautique civile.

CHAPITRE 1^{ER}

LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE

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

- le budget annexe à l'aviation civile, qui regroupe l'ensemble des crédits des services de l'aviation civile ;
- la section « transport » du budget général de l'Etat, pour le soutien à l'aéronautique civile notamment ;
- un compte d'affectation spéciale, le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), chargé de financer les dépenses liées à l'aménagement du territoire, ainsi que les dépenses de sécurité, incendie, sauvetage et sûreté.

I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Le tableau ci-dessous détaille les agrégats du projet de budget annexe pour 2001, selon la présentation traditionnelle des budgets annexes, et les compare à ceux votés en loi de finances initiale pour 2000 :

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE
Tableau comparatif 2000 - 2001

DEPENSES				RECETTES			
INTITULÉ	Loi de finances 2000	Projet de loi de finances 2001	Evolution	INTITULÉ	Loi de finances 2000	Projet de loi de finances 2001	Evolution
PREMIÈRE SECTION : EXPLOITATION				PREMIÈRE SECTION : EXPLOITATION			
Dépenses d'exploitation	805 804 525	823 804 525	2,2 %	Redevance de route	4 908 000 000	5 054 000 000	3,0 %
Impôts et taxes	29 623 000	31 217 168	5,4 %	RSTCA ⁽¹⁾	1 166 000 000	1 262 000 000	8,2 %
Frais judiciaires	40 000 000	20 000 000	- 50,0 %	Taxe aviation civile	1 258 394 802	1 418 341 492	12,7 %
Charges de personnel	4 361 072 830	4 559 995 804	4,6 %	Autres produits	106 757 553	92 365 023	- 13,5 %
Organismes extérieurs	1 148 897 000	1 206 297 000	5,0 %	Produits financiers	7 000 000	7 000 000	0,0 %
Charges financières	190 000 000	170 000 000	- 10,5 %	Reprises sur provisions	221 930 000	393 840 000	77,5 %
Autres charges de gestion courante	21 930 000	35 840 000	63,4 %	Subvention	210 000 000	120 000 000	- 42,9 %
Dotations aux provisions	35 840 000	18 490 000	- 48,4 %	TOTAL Recettes	7 878 082 355	8 347 546 515	6,0 %
Autofinancement	1 244 915 000	1 481 902 018	19,0 %				
TOTAL Exploitation	7 878 082 355	8 347 546 515	6,0 %				
DEUXIÈME SECTION : CAPITAL				DEUXIÈME SECTION : CAPITAL			
Remboursements d'emprunts	541 915 000	591 915 000	9,2 %	Autofinancement	1 244 915 000	1 481 902 018	19,0 %
Investissements	1 542 650 000	1 500 000 000	- 2,8 %	Autres recettes	0	0	
TOTAL Capital	2 084 565 000	2 091 915 000	0,4 %	Emprunt	830 000 000	610 012 982	- 26,5 %
				Recettes sur cessions	9 650 000	0	- 100,0 %
				TOTAL Recettes	2 084 565 000	2 091 915 000	0,4 %
TOTAL BRUT	9 962 647 355	10 439 461 515	4,8 %	TOTAL BRUT	9 962 647 355	10 439 461 515	4,8 %
à déduire :							
Autofinancement	- 1 244 915 000	- 1 481 902 018			- 1 244 915 000	- 1 481 902 018	
TOTAL NET	8 717 732 355	8 957 559 497	2,8 %	TOTAL NET	8 717 732 355	8 957 559 497	2,8 %

A. LES DÉPENSES DU BUDGET ANNEXE

Au total, les crédits demandés augmentent de 2,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2000. A noter que **les charges de personnel** représentent le principal poste de dépenses et augmentent de 4,6 % à la suite de la création de 429 emplois, dont 385 personnels techniques, mais également de la revalorisation des traitements liée aux mesures générales d'augmentation des fonctionnaires ainsi que de mesures spécifiques (évolution des qualifications, effet « glissement - vieillesse - technicité »).

En ce qui concerne **les investissements**, les enveloppes demandées (1,4 milliard de francs en autorisations de programmes et 1,5 milliard de francs en crédits de paiement) sont en diminution par rapport à 2000 (respectivement - 5,4 % et - 4,8 %).

Pour **la navigation aérienne**, l'enveloppe demandée baisse de 70 millions de francs en autorisations de programmes (AP) et est stable en crédits de paiement (CP), soit des montants respectifs de 1,1 et 1,3 milliard de francs. Ces dotations doivent permettre de poursuivre les programmes engagés tels que l'extension et la modernisation des bâtiments et équipements des Centres Régionaux de la Navigation Aérienne (CRNA), la construction, l'extension ou la réhabilitation de blocs techniques et tours de contrôle, la poursuite de la modernisation des systèmes informatiques de la navigation aérienne et le déploiement des nouveaux postes de contrôle (ODS). Ces crédits serviront également à la programmation d'opérations nouvelles telles que l'informatisation croissante, l'amélioration en sécurité et capacité grâce à de nouveaux investissements en génie civil et équipements de navigation aérienne, ainsi que le plan de remplacement des CRNA français en cas de panne majeure dans l'un d'entre eux.

En matière de **formation aéronautique**, les dotations de crédits d'investissements proposés sont de 11 millions de francs en AP, au même niveau qu'en 2000, et sont réduites à 1 million de francs en CP. Le programme d'investissement repose essentiellement sur la modernisation de la flotte du service d'étude et de formation aéronautique, l'adaptation des matériels de simulation, ainsi que des dépenses d'infrastructure consistant en l'entretien et la remise aux normes des centres de formation.

En matière de formation aéronautique, votre rapporteur pour avis appuie d'ailleurs la demande d'allégement de la fiscalité sur le carburant d'avion (AVGAS) formulée par les professionnels de ce secteur (300 PME qui représentent 2 000 emplois). Le coût des taxes sur l'essence représenterait en effet 10 % du coût d'une heure de vol.

Enfin, pour **les bases aériennes**, le niveau des dotations en investissement demandées (140 millions de francs en AP et 155 millions de francs en CP) est en baisse de respectivement 7,1 % et 2,3 %. Cette enveloppe prévoit divers travaux d'infrastructures et acquisitions foncières sur les aérodromes concédés (piste de Strasbourg, acquisition foncière à Toulouse, Bordeaux, Lyon, Biarritz, Bâle-Mulhouse, Saint-Denis,...) et sur les aérodromes en régie (dont le renforcement et l'élargissement de la piste de Mayotte), ainsi que l'entretien du patrimoine de la DGAC¹, la poursuite des études relatives à un troisième aéroport pour désengorger Orly et Roissy et la poursuite jusqu'à leur terme des opérations de sûreté engagées avant la création du FIATA.

¹ Direction générale de l'aviation civile.

B. LES RECETTES DU BUDGET ANNEXE

1. Les redevances de navigation aérienne

L'accroissement du trafic aérien, qui a conduit, compte tenu de l'assiette et des taux, à des excédents de recettes, permet cette année encore une **baisse des tarifs des redevances aériennes pour 2001**.

Par rapport aux taux appliqués au 1^{er} janvier 2000, il est prévu une baisse en francs courants des taux unitaires des redevances de navigation aérienne en métropole (de l'ordre de 5,9 % pour la redevance de route et de 2,6 % pour la RSTCA¹). Cette diminution des tarifs intervient après celle opérée par la loi de finances pour 2000 (une baisse de respectivement 5,13 % et 0,9 %), amplifiée (à - 8,8 % et - 1,7 %) par un arrêté pris dès le 28 décembre 1999.

Le projet de budget pour 2001 prend en compte les excédents dégagés durant l'exercice 1999 (358 millions de francs, soit 342 millions de francs pour la redevance de route et 16 millions de francs pour la redevance pour services terminaux), montants inclus dans la rubrique « reprise des provisions ».

Le produit attendu des redevances de navigation aérienne au titre du projet de budget 2001 s'établit à **6,3 milliards de francs**, en hausse de près de 4 % par rapport au montant estimé en loi de finances initiale pour 2000.

2. La taxe de l'aviation civile et la subvention du budget général

Concurremment avec **la subvention** reçue du budget général de l'Etat (120 millions de francs), une partie du 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 et de participer, en particulier, au développement des infrastructures aéroportuaires.

L'article 19 du projet de loi de finances propose que 83,6 % du produit de la TAC soit versée en 2001 au budget annexe, contre 77,7 % en 2000 et 90 % en 1999.

Les taux unitaires de la TAC seraient maintenus à leurs niveaux de 1999. Sur ces bases, soit 22,90 francs par passager embarqué à destination d'un Etat membre de l'Union

¹ Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

Européenne, 38,90 F par passager embarqué vers d'autres destinations et 6 francs par tonne de fret ou de courrier, le produit attendu de la TAC qui serait affectée au budget annexe pour 2001 s'élève à **1,4 milliard de francs**.

Votre commission pour avis relève que la subvention du budget général passerait de 210 à 120 millions de francs, soit une baisse de 43 %, qui déforme encore la structure du financement du budget annexe au détriment des compagnies. Cette évolution est préoccupante. Sur ce sujet, votre rapporteur renvoie un rapport de notre collègue Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances.

II. LE FIATA

Le Fonds de péréquation des transports aériens (FPTA) crée par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, à la création duquel votre commission avait pris une participation active, visait à subventionner les lignes aériennes déficitaires afin d'assurer une desserte équilibrée du territoire. Son financement était assuré par une taxe assise sur les passagers.

Or, l'article 75 de la loi de finances pour 1999, qui constituait le second volet de la réforme du financement de l'aviation civile, à la suite de l'adoption d'une loi de validation de redevances aéroportuaires¹, a transformé le FPTA en « Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien », compte d'affectation spécial reprenant le dispositif FPTA, mais dont le périmètre était étendu à la prise en charge de dépenses de sécurité, d'incendie, de sauvetage, de lutte contre le péril aviaire et d'environnement.

Depuis le 1^{er} janvier 1999, une partie du produit de la taxe de l'aviation civile (TAC) instituée par l'article 51 de la loi de finances pour 1999, est affectée au compte d'affectation spéciale FIATA, qui finance deux types de dépenses : la section « aéroports » du fonds concerne ses nouvelles missions (sécurité, sûreté...) et **la section « transport aérien » reprend l'ancien dispositif du FPTA** (subvention aux lignes aériennes d'aménagement du territoire).

Le Gouvernement indique que, compte-tenu des reports de crédits constatés à la fin de la gestion 1999 et des reports attendus à la fin de la gestion 2000, le chapitre **des**

¹ Loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services au transport aérien, voir le rapport de votre rapporteur pour avis au nom de la Commission des Affaires économiques (1998-1999).

subventions d'aménagement du territoire aux entreprises du transport aérien n'est pas doté en 2001.

Au 1^{er} janvier 2000, **vingt et une liaisons** étaient exploitées avec une intervention du FIATA, y compris les dessertes de Saint-Pierre et Miquelon. Huit de ces liaisons ont fait l'objet d'un nouvel appel d'offres. Sous réserve, le cas échéant, des renouvellements en cours, toutes ces liaisons sont susceptibles de pouvoir bénéficier de la participation du fonds en 2001.

L'intérêt de ce dispositif d'aménagement du territoire, dont la création avait été défendue par votre commission, est donc confirmé.

Une demande d'intervention nouvelle du Fonds est parvenue courant 2000 ; il s'agit de la liaison Béziers-Paris (Orly), pour laquelle les procédures conduisant à la sélection d'un transporteur ont été lancées. Sans préjuger de l'avis du Comité de gestion du fonds et de la décision du ministre chargé de l'aviation civile, il en est tenu compte dans le budget prévisionnel pour l'an 2001.

Par ailleurs, il n'est pas exclu que d'autres demandes, relatives à des liaisons exploitées actuellement sans compensation financière ou non encore exploitées, soient aussi présentées avant la fin de l'année. Il en a été tenu compte dans l'estimation des dépenses, en dépit de l'absence de données chiffrées précises. L'ensemble de ces nouvelles recrues pourrait se traduire par un impact financier pour le fonds en 2001 de l'ordre de 19,6 millions de francs.

DÉPENSES PRÉVISIONNELLES POUR 2001 EN CE QUI CONCERNE LES DESSERTES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dépenses prévues pour les conventions en vigueur en 2000	74,6 MF
Dépenses estimées pour d'autres conventions (hypothèses)	19,6 MF
Dépenses estimées pour l'année 2001	94,2 MF

Source : DGAC

Les liaisons subventionnées (pour un montant total de 188 millions de francs depuis la mise en place du fonds), sont mises en œuvre par treize compagnies. Elles concernent notamment les liaisons radiales entre Paris et Aurillac, Epinal, Bergerac, Agen, Roanne, Périgueux, Saint-Brieuc, Castres, Montluçon, Cherbourg, Le Puy, ou encore des transversales comme Montpellier-Strasbourg, Pau-Nantes, Brest-Lyon...

Bien que les **missions du FPTA continuent d'être assurées**, -votre rapporteur pour avis y avait personnellement veillé lors de la discussion des textes en causes-, on ne peut que **regretter que l'inclusion des missions d'aménagement du territoire au sein de l'ensemble plus vaste du FIATA ait conduit au « détournement croissant de la vocation du FIATA »**, « le législateur ayant voté une mesure d'aménagement du territoire qui se transforme en disposition de sécurité des aéroports », selon les propres termes de M. Didier Migaud¹, rapporteur général de l'Assemblée nationale !

Votre commission, préoccupée de cette évolution, s'apprête à constituer un groupe de travail sur le sujet.

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

Des crédits relatifs à la construction aéronautique civile figurent au budget général de l'Etat, dans le fascicule « transports ».

Particulièrement stratégique dans la concurrence mondiale, il s'agit d'une aide à la construction aéronautique civile, qui, dans le respect des obligations découlant des accords internationaux de la France (et notamment de l'accord signé avec les Etats-Unis en 1992), prend la forme de soutiens à la recherche ou d'avances remboursables pour le développement de nouveaux produits.

Le total de ces crédits atteint **2,1 milliards de francs** d'autorisations de programme et **1,6 milliards de francs** de crédit de paiements dans le projet de loi de finances pour 2001, répartis comme suit :

¹ Rapport général sur le projet de loi de finances pour 2001, n° 2624, Tome II, volume I, page 513.

**CRÉDITS DEMANDÉS POUR LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE CIVILE
(en millions de francs)**

	Autorisations de programme		Crédits de paiement	
	2000	2001	2000	2001
1. Soutien à la recherche	750	500	480	370
2. Avances remboursables :				
Airbus A340-500/600	363	265	457	290
A3XX	240	900	180	642
Moteurs SNECMA	103	153	75	23
Equipements de bord	250	200	145	145
3. Autres	40	113	55	93
4. Divers	24	24	24	24
5. Etudes de sécurité	6	6	4	3
TOTAL	1 776	2 161	1 420	1 590

La part la plus importante des dotations demandées est destinée au lancement du nouvel avion très gros porteur A3XX (voir chapitre IV du présent rapport) et au développement de nouveaux moteurs par la SNECMA.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AÉRIEN

I. CROISSANCE ET ALLIANCES

A. *UNE CROISSANCE TRES VIVE DU TRAFIC AÉRIEN*

1. Une forte croissance qui ne faiblit pas

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a enregistré pour l'année 1999 **1,56 milliards de passagers transportés par avion et quelque 28 millions de tonnes de fret.**

La progression du trafic de passagers (exprimé en PKT)¹ a été un peu plus forte pour le trafic international (6,7 %) que pour le trafic intérieur aux Etats (5,3 %). Au total, le trafic de passagers (international et intérieur) progresse de plus de 6 %. L'activité fret, exprimée en TKT², qui avait baissé de 1 % en 1998, augmente de plus de 6 % en 1999.

Les compagnies membres de l'Association des transporteurs aériens européens ont enregistré une croissance du trafic total (passagers et fret, exprimé en TKT) de 5,5 %. L'augmentation du trafic passagers (en PKT) est de 6 % par rapport à 1998, similaire à celle observée au niveau mondial. L'ensemble des compagnies membres de l'AEA a transporté 277 millions de passagers en 1999, dont 127 millions sur les lignes intra-européennes³ (+4,5 % par rapport à 1998) et 25 millions sur les liaisons transatlantiques (+9,6 % par rapport à 1998).

Le trafic total de fret se retrouve en nette croissance par rapport aux années précédentes, avec une augmentation de 3,8 % (en TKT) ; ce bon résultat est dû à la croissance du trafic vers l'Asie et la zone Pacifique (+6,5 %) qui reprend fortement après

¹ Passagers kilomètres transportés.

² Tonnes kilomètres transportées.

³ Hors trafic interne à chaque Etat.

la crise économique subie dans cette région en 1997. La part du fret transporté dans les soutes des avions passagers est stable à 57,5 %.

Les premiers résultats de l'année 2000 montrent la poursuite de la croissance avec des augmentations de capacité et de trafic sur l'ensemble des régions. Les compagnies membres de l'AEA enregistrent, pour le trafic international, sur le premier semestre de l'année 2000, **une croissance de 8,9 % pour le trafic de passagers** (en PKT) et **de 8,4 % pour le trafic de fret** (en TKT) ; la capacité offerte (en sièges kilomètres offerts) augmente de 5,5 % et le coefficient de remplissage croît de 2,2 % par rapport au premier semestre de 1999 (à 71,8 % en moyenne). Les compagnies américaines membres de l'Air Transport Association (ATA), quant à elles, enregistrent sur les six premiers mois de l'année 2000 une croissance du trafic de passagers de 6,5 % (en PKT) sur l'ensemble de leur trafic et de 9,0 % sur les liaisons internationales.

Selon les prévisions de l'OACI, le trafic régulier de passagers devrait augmenter d'environ **6 % en 2000, 5,5 % en 2001 et de plus de 5 % en 2002**, pour atteindre respectivement 2.956 milliards de PKT en 2000, 3.118 milliards de PKT en 2001 et 3.284 milliards de PKT en 2002.

Cette évolution globale résulterait d'évolutions spécifiques aux différentes zones géographiques. La région Asie/Pacifique devrait de nouveau être la région la plus dynamique en termes de croissance de trafic. En Europe, en Afrique et en Amérique Latine, la croissance du trafic devrait être supérieure à la moyenne mondiale. Au Moyen-Orient et en Amérique du Nord, la croissance du trafic devrait être plus modérée.

2. De nouvelles problématiques : la question des passagers indisciplinés et les conditions d'accueil des personnes handicapées

a) Les passagers indisciplinés

Cette massification du transport aérien a entraîné l'apparition de problèmes jusqu'alors inconnus de la profession.

Ainsi en est-il de la question des passagers indisciplinés : devant l'augmentation du nombre et de la fréquence des incidents, le Conseil supérieur de l'aviation marchande (CSAM), que votre rapporteur pour avis a l'honneur de présider, a proposé au ministre la mise en place d'un **groupe de travail** sur cette question, qui a remis ses conclusions au mois de mars 2000.

Ce groupe de travail, composé de représentants des compagnies aériennes, des aéroports, des passagers, des syndicats de navigants, de membres du CSAM, ainsi que des

divers services des administrations concernées, s'est réuni à cinq reprises. Il a constitué quatre sous-groupes pour approfondir les thèmes suivants : aspects juridiques, mesures préventives, information des passagers et formation des personnels des compagnies. Ces sous-groupes ont formulé plusieurs recommandations, parmi lesquelles :

– **En ce qui concerne la prévention des comportements indisciplinés**, il est suggéré, d'une part, pour les aéroports de créer un environnement propice à la détente et à la satisfaction des passagers (espaces fumeurs aménagés, modération des ventes de boissons alcoolisées), d'autre part, pour les compagnies aériennes de mettre en œuvre des actions de nature commerciale susceptibles de réduire les facteurs favorisant l'indiscipline (information sur les retards...).

Il est également préconisé de renforcer les effectifs de police, et, pour les aéroports et les compagnies aériennes, d'élaborer un compte-rendu d'incident systématique.

Il serait également souhaitable de désigner dans les entreprises concernées un responsable des questions de « passagers indisciplinés », et de créer un observatoire chargé de recueillir des informations sur les incidents constatés.

– **S'agissant de l'information des passagers**, il est recommandé d'intensifier la sensibilisation des passagers tout au long de la chaîne du transport sur les actes répréhensibles et sur les sanctions encourues.

– **La formation des personnels des compagnies aériennes** est un domaine particulièrement sensible.

Il est recommandé que les compagnies aériennes, voire leurs assistants aéroportuaires, définissent un programme de formation permettant à leurs personnels de mettre en œuvre les actions de prévention, de gestion et de suivi d'un incident : des manuels de procédures seraient utiles, comportant l'ensemble des consignes susceptibles d'être mises en œuvre pour la prévention et la gestion des incidents.

– **Sur le plan juridique**, les mesures proposées visent principalement à renforcer le dispositif répressif. Un projet de décret permettant de sanctionner, par des contraventions de la cinquième classe, les comportements des passagers présentant un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord des aéronefs a été élaboré et transmis au ministère de la justice.

Par ailleurs, il est préconisé de prévoir des peines aggravées pour les auteurs d'agressions perpétrées à bord des aéronefs, par la création d'une circonstance aggravante spécifique à ce type d'agissements.

Votre rapporteur pour avis souligne que les retards, l'alcoolisme ou encore l'interdiction du tabagisme, sont des causes non négligeables de comportements répréhensibles de la part des passagers.

b) Les conditions d'accueil des personnes handicapées

Votre commission se réjouit de l'élaboration récente d'un code de bonnes pratiques relatif à l'accessibilité des services aériens aux personnes handicapées.

Ce code de bonne conduite a été signé par plusieurs compagnies aériennes. Il devrait conduire à un aménagement progressif des différents types d'appareils et d'équipements, afin d'assurer l'accessibilité des aéronefs, d'améliorer l'accueil et le traitement des personnes handicapées, et d'accroître les services qui leur sont proposés à bord. En outre, une formation des personnels à l'aide aux personnes handicapées est prévue.

B. LES ALLIANCES : UNE STRATÉGIE DURABLE ?

1. Un phénomène structurant du secteur du transport aérien

La constitution d'alliances stratégiques mondiales est indéniablement le fait marquant du transport aérien ces dernières années.

Depuis le début des années 1990, et contrairement à de nombreux autres secteurs (télécommunications, finance, énergie...), le transport aérien était caractérisé par la constitution **d'un grand nombre d'alliances commerciales et l'existence, en proportion, d'un plus faible nombre de concentrations par fusions-acquisitions.** Ce diagnostic reste vrai, même s'il pourrait être tempéré par une récente relance des concentrations (fusion éventuelle de KLM et British Airways, restructuration du marché américain).

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, chacun dominé par une compagnie « majeure » américaine. Leur contenu est plus ou moins étendu, mais les compagnies partenaires et leurs passagers peuvent y trouver les avantages suivants :

- enregistrement unique ;

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

Les alliances, censées à la fois accroître les taux de remplissage -et donc les recettes- et diminuer les coûts, ont peu à peu structuré le trafic aérien mondial.

Ainsi, on estime qu'en 1999, cinq grandes alliances se sont partagé 67 % du trafic aérien mondial, en s'appuyant sur les grandes plates-formes de correspondance européennes, américaines et asiatiques des pays membres.

Au mois d'août 2000, la composition des alliances est la suivante :

- **Star Alliance**¹, regroupe quinze compagnies dont Lufthansa, SAS et United Airlines : elle représente **24 % du trafic mondial** ;
- **Oneworld** regroupe huit compagnies, dont British Airways, Ibéria et American Airways : les compagnies membres totalisent **18 % du trafic mondial** ;
- **Wings** regroupe KLM, Northwest et Continental qui représentent, à elles trois, **10 % du trafic mondial**. Il est à noter que le périmètre de cette alliance, ainsi que celui de Oneworld, pourrait évoluer dans un proche avenir compte tenu des discussions en cours entre KLM et British Airways pour fusionner au sein d'une entreprise commune ;
- **Qualiflyer Group** regroupe, autour de Swissair, onze compagnies européennes et représente **3% du trafic mondial** ;
- **SkyTeam**, créée en juin 2000, et mettant fin à l'isolement d'Air France qu'avait dénoncé votre commission, regroupe Korean et Aéromexico autour d'Air France et de Delta Airlines ; ces quatre compagnies réunies réalisent **12 % du trafic mondial**.

L'encadré suivant résume les poids relatifs de ces cinq alliances :

¹ Source : IATA, trafic exprimé en passagers /kilomètres transportés.

POIDS DES ALLIANCES STRATÉGIQUES

	Trafic total (millions de - passagers-kilomètres transportés)	Part du trafic mondial
STAR ALLIANCE Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midlands, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Thai Airlines, Tyrolean, United Airlines, Varig	620	24 %
ONEWORLD Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacifics, Finnair, Ibérica, LAN-Chile, Quantas	456	18 %
SKYTEAM Aeromexico, Air France, Delta Airlines, Korean	301	12 %
WINGS Continental, KLM, Northwest	267	10 %
QUALIFLYER Air Europe, Air Littoral, AOM, Grossair, LOT, Portugalia, Sabena, Swissair, TAP, Turkish Airlines, Volare Airlines	89	3 %
TOTAL	1 733	67 %

2. Des accords aux périmètres fluctuants

L'expérience récente montre que ces alliances, qui sont rarement prolongées par des alliances capitalistiques (à l'exception notable de celle menée par Swissair), mais qui restent plutôt de simples accords commerciaux, sont **peu stables** dans leur composition. Les derniers développements de l'actualité ont, en effet, mis en lumière de **véritables changements de stratégie** de la part de plusieurs compagnies.

Ainsi, KLM a-t-elle rompu, le 28 avril dernier, l'accord la liant à Alitalia depuis juillet 1999 et prévoyant une fusion de ces deux sociétés d'ici à 2002. Cet accord avait déjà pourtant commencé à être mis en œuvre au niveau commercial : regroupement des équipes commerciales des compagnies, tarification identique, mise en commun du programme de fidélisation...

Cette rupture serait due au retard pris par le gouvernement italien pour la privatisation d'Alitalia, ainsi qu'aux difficultés de mise en œuvre de la plate-forme de correspondance de cette dernière à Milan-Malpensa. Elle a été suivie par l'annonce, deux mois après, de la fusion de KLM et de British Airways, cette dernière fusion ayant elle-même vu son calendrier retardé : la période de discussion se prolonge en ce qui concerne la participation de KLM au capital de cette nouvelle société (qui pourrait n'être que de 25 % au lieu des 35 % initialement envisagés). En outre, British Airways pourrait être amenée à choisir entre son partenaire américain (American Airlines) et celui de KLM (Northwest), ce qui remettrait en cause la composition de l'alliance Oneworld.

En Europe, Swissair semblerait vouloir se rapprocher d'American Airlines, pourtant déjà partenaire de British Airways au sein de Oneworld.

L'alliance Qualiflyer a, quant à elle, perdu trois de ses membres depuis l'année dernière : Austrian Airlines et ses filiales Tyrolean et Lauda Air, ayant choisi Lufthansa comme allié européen, ont rejoint la Star Alliance. A l'inverse, l'alliance européenne a été renforcée par les compagnies dans lesquelles Swissair a pris des participations en capital : la compagnie polonaise LOT, Portugalia, et les deux compagnies italiennes Air Europe et Volare.

La composition définitive de ces alliances dépendra aussi **des restructurations en cours sur le marché américain**. L'achat évoqué d'US Airways par United, s'il se réalise, préfigurerait sans aucun doute de nouvelles modifications des relations entre les transporteurs américains, avec les conséquences correspondantes sur les alliances mondiales, dont la composition est donc encore loin d'être figée !

Faut-il y voir une remise en cause du modèle des alliances ?

3. Vers une nouvelle étape dans la concentration du secteur ?

Les projets de fusions dans le transport aérien semblent se multiplier, en Europe comme aux Etats-Unis. Si ceux-ci devaient aboutir, le nombre de compagnies pourrait se réduire assez fortement, même si le processus de fusion, long et complexe, est en outre susceptible d'être ralenti -voire bloqué- par le contrôle des concentrations, effectué par les autorités concurrentielles tant européennes qu'américaines.

Les fusions envisagées touchent tant le continent européen (KLM - British Airways) que les Etats-Unis (American Airlines - Northwest ; Delta Airlines - Continental Airlines et United Airlines - US Airways).

S'il est encore trop tôt pour imaginer les conséquences de ces éventuelles recompositions, nombre d'analystes inclinent à penser qu'une concentration accrue ne remettrait pas en cause le système des alliances stratégiques, même si certaines en sortiraient très affaiblies, tandis que d'autres seraient au contraire renforcées. Il semble en tous cas peu douteux que leur périmètre doive être redéfini dans un futur assez proche.

C. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES

Parmi les principales compagnies européennes, Air France et Lufthansa se sont distinguées, en 1999, par une forte croissance (supérieure à 12 %, si on compare les données en passagers kilomètres transportés) de leur trafic de passagers. La croissance a été moins soutenue pour d'autres compagnies (comprise entre 1,5 % pour KLM et 6,5 % pour Iberia).

Pourtant, les résultats financiers ne croissent pas en proportion puisque la hausse du prix du carburant en 1999 et la dépréciation de l'euro par rapport au dollar ont pesé sur la rentabilité des transporteurs aériens européens.

L'impact de la hausse du prix du carburant a ainsi été chiffré par l'Association des compagnies européennes¹ à **1,1 milliard de dollars pour 1999**, malgré les techniques de couverture du risque mises en œuvre (couverture du risque de change et du risque d'appréciation du prix du carburant). **Cette incidence risque d'être plus importante encore en 2000.**

Au total, pour le dernier exercice comptable, le tableau suivant fournit les principaux indicateurs d'activité et financiers pour les plus grandes compagnies européennes :

**ACTIVITÉ ET RÉSULTATS
DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES**

	Activité 1999 ⁽¹⁾ (en millions)		Résultats du dernier exercice (en millions de dollars)		
	Passagers (croissance)	Fret TKT ⁽²⁾ (croissance)	Recettes d'exploitation	Résultats d'exploitation	Résultat net
Air France	37,0 (10,6 %)	4,7 (3,0 %)	9 922	345	340
Alitalia	24,1 (0 %)	1,6 (9,4%)	4 972	- 140	11
British Airways	36,6 (0 %)	4,2 % (5,0 %)	14 304	134	- 34
Iberia	22,2 (- 0,3 %)	0,8 (4,0 %)	4 044	36	104
KLM	15,4 (3,1 %)	3,9 (5,4 %)	6 051	91	324
Lufthansa	42,1 (9,4 %)	6,6 (6,1 %)	15 185	1 082	674

Source : IATA - World Air Transport Statistics - Juin 2000

⁽¹⁾ Source : world Air transport Statistics, IATA, juin 2000.

⁽²⁾ TKT : tonnes kilomètres transportées.

¹ AEA Yearbook 2000.

II. LES AILES FRANÇAISES

A. LE GROUPE AIR FRANCE : UNE MUTATION INACHEVÉE

1. La poursuite du redressement d'Air France

Au cours de l'exercice 1999-2000 (clos le 31 mars 2000), la compagnie a transporté 39,8 millions de passagers (+7,6 %). Le coefficient d'occupation, en hausse pour la cinquième année consécutive, s'est établi à 76,1 %. Au total, **le trafic passagers a augmenté de 12,1 %** en termes de passagers-kilomètres transportés. L'activité fret est, elle aussi, en croissance, de **7,9 % en tonnes-kilomètres transportées**. Le coefficient de remplissage du fret (66 %) est, lui aussi, en augmentation (de 3,9 points). Au total, Air France a amélioré sa part de marché au sein de l'association des compagnies européennes, qui est passée de 14,2 % à 14,9 %.

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe s'est élevé pour l'exercice à **67,7 milliards de francs, en hausse de 13,5 %** par rapport à 1998/1999. Il se décompose de la façon suivante :

– passagers réguliers.....	49,4 milliards de Francs	(+15,0 %)
– fret.....	7,3 milliards de Francs	(+9,3 %)
– autres activités aériennes ⁽¹⁾	3,0 milliards de Francs	(+33,0 %)
– maintenance.....	3,3 milliards de Francs	(+0,8 %)
– catering ⁽²⁾	0,9 milliard de Francs	(+5,3 %)
– autres ⁽³⁾	3,8 milliards de Francs	(+3,8 %)

(1) Partage de code avec Delta, Aéropostale, etc...

(2) Restauration à bord

(3) Prestations de services

Le résultat d'exploitation s'établit à 4,35 milliards de francs pour l'exercice, en hausse de 600 millions de francs. Il représente 3,5 % du chiffre d'affaires.

Parmi les charges d'exploitation, **le carburant** a représenté 6,67 milliards de francs, poste en augmentation de 36,2 % malgré une hausse en volume de seulement 6 % : l'alourdissement est en effet lié à la hausse des prix (pour les deux tiers) et à

l'appréciation du dollar (pour un tiers). La compagnie estime que sans les opérations de couverture -du risque de change et du risque de hausse du prix du pétrole- mises en œuvre, les dépenses de carburant auraient progressé de plus de 60 %.

Les frais de personnel s'élèvent à 20,3 milliards de francs (+4,5 %), soit 30 % du chiffre d'affaires, pour un effectif moyen en hausse de 7,2 % (59.190 salariés), en raison d'embauches liées au développement de la plate-forme de correspondance de Roissy et à la hausse de l'activité.

Le résultat net consolidé, positif pour le troisième exercice consécutif, s'établit à **2,3 milliards de francs**, contre 1,6 milliard en 1998/1999.

La structure financière du groupe s'est assainie grâce au résultat dégagé et à l'augmentation de capital (exercice des bons de souscription d'actions et échéance d'obligations remboursables en actions). Le ratio endettement net sur fonds propres est ainsi passé de 0,81 à 0,56 entre l'exercice 1998/1999 et l'exercice 1999/2000.

Pour le premier trimestre 2000, le chiffre d'affaires passagers apparaît en **croissance de 19,0 %** par rapport à la même période du précédent exercice, **celui du fret de 19,9 %**. **Le résultat net** consolidé du groupe s'établit à **1,7 milliard de francs**, contre 0,9 milliard pour la même période de 1999/2000. En effet, le renforcement du réseau régional (voir ci-dessous), comme le développement de l'alliance « Skyteam » et celui des opportunités de correspondance, ainsi que l'accroissement des capacités, sont des moteurs d'activité. En outre, un « plan de performance 2003 » est en préparation pour prendre le relais du plan de réduction des coûts de 3 milliards de francs mis en œuvre jusqu'à l'exercice 2000-2001.

2. Le projet de loi élargissant le conseil d'administration d'Air France : un texte essentiellement technique

Sans revenir sur des débats récents et encore inachevés, votre rapporteur pour avis tient cependant à rappeler la position de votre Haute assemblée s'agissant du projet de loi élargissant la composition du conseil d'administration d'Air France.

Ce projet de loi tend à élargir le Conseil d'administration de la Société Air France et à modifier les relations de cette société et l'Etat.

Les deux premiers articles visent à simplifier certaines procédures entre l'Etat et l'entreprise.

L'article 1^{er} prévoit ainsi de supprimer des dispositions caduques :

– les dispositions de l'article L.341-1 du code de l'aviation civile relatives aux conditions générales d'exploitation du transport aérien par Air France, ainsi qu'à l'allocation de subvention pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien, dans la mesure où celles-ci relèvent désormais de règlements communautaires applicables à tous les transporteurs aériens communautaires ;

– l'autorisation préalable des deux ministres de tutelle en matière de prises de participation d'Air France dans des entreprises présentant un caractère annexe à son activité principale.

L'article 2 prévoit d'abroger les dispositions relatives à la contrainte d'équilibre financier figurant à l'article L.342-2. Il prévoit également de prendre en compte, parmi les obligations devant faire l'objet de contrats préalables qui sont imposées dans l'intérêt général, le cas spécifique des obligations de service public définies par le règlement communautaire du 23 juillet 1992 concernant l'accès par des transporteurs aux liaisons aériennes intra-communautaires.

L'article 3 modifie, quant à lui, l'article L.342-3 du même code. Il substitue aux dispositions offrant à la compagnie la possibilité d'émettre des emprunts avec la garantie de l'Etat, de nouvelles dispositions relatives à **l'élargissement du conseil d'administration, afin de tenir compte de l'entrée de nouveaux actionnaires privés et du renforcement de l'actionnariat des salariés.**

En première lecture, le Sénat avait adopté, à cet article, deux amendements tendant, d'une part, à porter de vingt et un à vingt-trois le nombre d'administrateurs d'Air France et, d'autre part, à préciser que la composition du conseil d'administration doit respecter la répartition du capital. L'objectif poursuivi par ces deux amendements était d'assurer une représentation plus équilibrée des investisseurs privés autres que les salariés.

En deuxième lecture, l'Assemblée nationale n'a pas souhaité retenir ces apports du Sénat. Le rapporteur de la Commission de la production et des échanges a notamment estimé que l'augmentation du nombre d'administrateurs de 21 à 23 serait préjudiciable à l'appréciation portée par la communauté financière sur la compagnie et nuirait à l'efficacité des travaux du conseil d'administration. L'Assemblée nationale a, en conséquence, rétabli le texte qu'elle avait adopté en première lecture.

Le Sénat **n'a pas été convaincu par cette argumentation**, estimant que son dispositif permettait une participation de l'Etat, des salariés et des investisseurs privés au sein du conseil d'Administration d'Air France plus représentative de leur engagement respectif dans le capital de cette compagnie et relevant, en outre, que le nombre proposé d'administrateurs se situait dans la norme imposée pour les sociétés anonymes par la loi de 1966 sur les sociétés commerciales, et ne risquait donc pas de porter préjudice à Air France.

La commission mixte paritaire a échoué à élaborer un texte commun aux deux assemblées.

3. La nécessaire ouverture du capital de la compagnie

Votre rapporteur pour avis rappelle que l'ouverture du capital d'Air France, opération réussie, reste, aux yeux de votre commission, un processus inachevé.

Elément de la stratégie de redressement de la compagnie, l'ouverture partielle du capital d'Air France a été un succès.

Pour les salariés, l'opération d'échange « salaire contre actions » issu de l'accord du 29 octobre 1998, prévoyait que cet échange serait mis en œuvre sur une base volontaire et qu'il serait conditionné par la cotation du titre Air France sur le premier marché. Après avoir été consultés par l'entreprise, les pilotes d'Air France ont choisi, pour 78,8 % d'entre eux, de réduire leurs salaires sur sept ans afin de recevoir des actions de leur entreprise pour un montant d'environ 1,4 milliard de francs. Leur participation s'élève donc à environ 6,8 % du capital dilué de l'entreprise. Deux accords ont également été signés, l'un avec le personnel au sol et l'autre avec le personnel navigant commercial, qui détiennent désormais plus de 4,5 % du capital social de la société. **Au total, plus de 72 % des salariés d'Air France et plus du quart des anciens salariés de la société ont acheté des actions dans le cadre de l'ouverture de son capital. Air France est ainsi devenue l'entreprise française cotée dont l'actionnariat salarié est le plus important.**

Par ailleurs, l'ouverture minoritaire du capital de la société à des actionnaires autres que l'Etat et les salariés peut, elle aussi, être considérée comme un succès : lors de sa première cotation sur le marché à règlement mensuel, la société comptait 2,4 millions d'actionnaires particuliers. Le succès de cette ouverture s'est confirmé auprès des investisseurs institutionnels, pour lesquels la demande de titres a été quarante fois supérieure à l'offre.

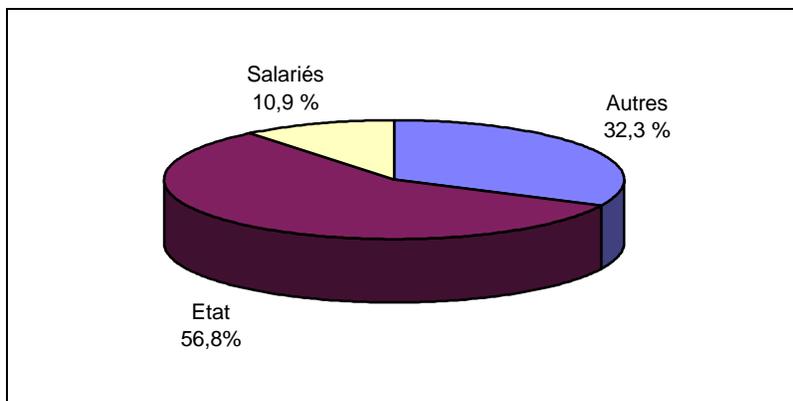
L'Etat est resté actionnaire majoritaire de la société. Sa part devrait cependant se réduire dans les années à venir, sans pour autant descendre en-dessous du seuil de 53 % du capital d'Air France.

En effet, une dilution supplémentaire doit mécaniquement intervenir lors du dénouement de deux opérations : des obligations remboursables en actions et des bons de souscription d'actions ont en effet été émis.

Enfin, il est prévu que des actions gratuites soient distribuées au plus tard jusqu'en 2003 aux employés et notamment aux pilotes d'Air France ; à l'issue de cette distribution, **la part de l'Etat serait alors réduite à 53 % du capital de la société.**

**ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DU CAPITAL
D'AIR FRANCE AU 31 MARS 2000**

● Etat :	56,8 %
● Salariés :	10,9 %
● Société Air France (autocontrôle) :	0,6 %
● Autres actionnaires :	31,7 %



4. La suspension des vols du Concorde après le tragique accident du 25 juillet

Les enquêtes technique et judiciaire suivant leur cours, votre commission ne s'exprimera pas sur les circonstances ni les conséquences du tragique accident du vol AF 4590 survenu le 25 juillet 2000, qui a malheureusement conduit au décès de 113 personnes et a entraîné le retrait du certificat de navigabilité du Concorde.

Ce terrible accident appelle toutefois de la part de votre rapporteur pour avis deux observations et un rapide rappel.

La première observation porte sur l'application, pour la première fois depuis son adoption, de la **loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile**. Les circonstances ont -hélas- démontré l'opportunité de l'intervention de ce texte, dont votre commission avait instruit l'examen.

Le système mis en place par la loi, qui intervient, par nature, dans le contexte dramatique d'un accident ou d'un incident aérien, semble avoir, jusqu'à présent, fonctionné correctement, tant en matière d'information du public et des familles endeuillées qu'en termes d'articulation entre enquêteurs techniques et judiciaires. **Votre rapporteur tient à rendre hommage au bureau enquête-accidents (BEA), qui remplit sa mission avec sérieux et responsabilité.**

Un premier rapport préliminaire¹ du BEA a été publié le 1^{er} septembre dernier, qui retrace les premiers éléments obtenus sur les circonstances de l'accident. Mais la plupart des analyses restent à faire pour établir formellement la ou les causes de l'accident et notamment le rôle exact de la lamelle métallique de 43 centimètres retrouvée à 1.050 mètres du seuil d'entrée de la piste 26.

La deuxième observation porte sur la pertinence des **politiques de maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports**. Votre rapporteur en est depuis longtemps convaincu. Il avait d'ailleurs déposé une proposition de loi tendant à frapper de nullité les actes de vente ou de location de biens immobiliers situés dans les zones concernées par les nuisances aériennes dont l'acquéreur n'avait pas été préalablement averti de la situation du bien dans ces zones. Ces dispositions, modifiées, avaient été introduites par amendements présentés par votre rapporteur au projet de loi portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. A l'initiative du Sénat, une nouvelle zone des plans d'exposition au bruit avait été créée à cette occasion. Votre commission estime plus nécessaire que jamais de ne pas relâcher la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports. Certaines tentations qui se font jour, ici ou là, pour relancer les programmes de construction doivent être fermement repoussées.

Un bref rappel s'impose, en outre, sur l'histoire du Concorde et sur les enjeux de l'exploitation de cet appareil par Air France, exploitation suspendue jusqu'à nouvel ordre.

CONCORDE : UNE ÉPOPEE TECHNOLOGIQUE

Concorde est né de la collaboration entre les industries aéronautiques française (Aérospatiale) et britannique (British aircraft corporation) pour le plus vaste programme de développement jamais réalisé par un avion commercial.

Révolutionnaire à l'époque de son lancement, Concorde, mi-avion mi-fusée, avion d'avant-garde, demeure le plus rapide des avions commerciaux. Cet appareil est capable d'effectuer, dans la stratosphère, à une altitude de plus de 15 000 mètres, la distance séparant Paris de New-York en 3 heures 45 à l'aller -contre 7 heures 45 pour un vol subsonique- et 3 heures 35 au retour (cette différence est liée à la direction des vents). Le lancement commercial de cet avion supersonique a eu lieu le 21 janvier 1976, avec l'ouverture par Air-France d'une ligne Paris-Dakar-Rio de Janeiro et par British Airways d'une ligne Londres-Bahrein. La desserte de New-York fut enfin ouverte en novembre 1977.

Le 12 octobre 1992, Concorde a battu en 33 heures et 1 minute le record du tour du monde effectué par un appareil commercial dans le sens Est-Ouest.

Le 16 août 1995, Concorde a battu en 31 heures et 27 minutes le record du tour du monde effectué par un appareil commercial dans le sens Ouest-Est.

Concorde est un avion supersonique à aile en delta à la gothique et dérive centrale. De ligne générale effilée et élégante, il est propulsé par quatre réacteurs Rolls Royce installés dans deux paires de nacelles accouplées sous les ailes. Son fuselage presque aussi long (62,10 m) que celui des gros porteurs (70,51 m pour le boeing 747) est beaucoup moins large (2,87 m contre 5,80 m).

Disposant d'un rayon d'action de 6.500 km, Concorde vole à une vitesse de croisière de 2.200 km/heure environ (Mach 2,02), à une altitude d'environ 15.000 à 18.000 mètres.

Rappelons en préambule que le Concorde pèse, commercialement et financièrement, plus lourd pour **British Airways** que pour Air France. En effet, la compagnie anglaise a exploité, durant l'exercice 1999-2000, sept appareils de type Concorde reliant Londres (Heathrow) à New York (JFK) matin et soir, auxquels s'ajoutent les affrètements de Concorde à la demande, contre six appareils (aujourd'hui cinq seulement) et un seul aller-retour quotidien entre Paris (Charles de Gaulle) et New York (JFK) pour Air France, auxquels s'ajoutent également les vols à la demande.

Cette utilisation plus intensive des Concorde britanniques s'explique par la différence de potentiel des marchés français et britannique en direction des Etats-Unis : d'un côté, 3,6 millions de passagers annuels, de l'autre 18,2 millions (en 1999).

Pour Air France, les vols supersoniques Paris-New York ont connu une progression quasi constante depuis 1992, sauf sur les deux derniers exercices, où le trafic a néanmoins globalement crû, compte tenu des vols spéciaux affrétés.

¹ Disponible sur le site www.bea-fr.org

Malgré une récente décroissance du nombre de passagers, le chiffre d'affaires des vols réguliers du Concorde a augmenté de 23 % entre la saison 1998/1999 et la saison 1999/2000, en raison d'une élévation de la recette unitaire liée à la hausse du cours du dollar.

Le tableau suivant synthétise les principales données relatives à l'exploitation du Concorde par Air France :

EXPLOITATION DU CONCORDE PAR AIR France

	Trafic (1)		Taux de remplissage		Chiffre d'affaires hors taxe (2)	
	1998/1999	1999/2000	1998/1999	1999/2000	1998/1999	1999/2000
Vos réguliers	222,3	218,8	53,0 %	52,6 %	547	673
Vols spéciaux	29,3	40,5	72,1 %	81,8 %	nc	nc
TOTAL	251,6	259,3	54,7 %	55,6 %	nc	nc

Source : DGAC

⁽¹⁾ Millions de passagers-kilomètres-transportés

⁽²⁾ En millions de francs.

Si les enjeux techniques –pour un fleuron de notre technologie– et commerciaux sont importants, ils doivent, bien entendu, rester subordonnés à la garantie de la sécurité des personnes transportées. Aussi votre commission ne peut elle que souhaiter un aboutissement le plus rapide possible des investigations en cours.

Pendant ce temps, **l'option de la remise en service éventuelle du Concorde, après modification de l'appareil, doit, en tout état de cause, être préservée.** La constitution d'un groupe franco-britannique d'experts prend en compte cet objectif.

**DERNIER COMMUNIQUÉ
DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA NAVIGABILITE DU CONCORDE**

Le groupe de travail franco-britannique a tenu le 12 octobre 2000 sa deuxième réunion à Londres et a confirmé l'objectif de trouver une solution pour la reprise des vols du Concorde.

Le groupe de travail, qui se compose des représentants des autorités aéronautiques britannique et française, a été mis en place le 17 août en vue de coordonner les actions entreprises pour rétablir la navigabilité du Concorde.

Le groupe de travail a rencontré les représentants d'Air France et de British Airways.

Il a noté que les compagnies suivaient de près les travaux de l'enquête technique et des constructeurs et qu'elles examineraient toute modification ou mesure opérationnelle nécessaire à la reprise des vols du Concorde.

Le groupe de travail a exprimé son souci de voir écarté tout retard ou difficulté dans le déroulement de l'enquête technique.

Il a insisté sur l'urgence à procéder aux expertises techniques et à commencer la reconstruction d'une partie de l'avion, autant d'étapes importantes pour définir les modifications potentielles permettant de restaurer la navigabilité du Concorde.

Le groupe de travail a rencontré les représentants des constructeurs du Concorde. Il a noté les progrès en cours dans chacun des axes d'action identifiés lors de sa première réunion : destruction des pneus, possibles explications quant à la rupture du réservoir, origine de l'incendie.

La prochaine réunion se tiendra à Paris le 13 novembre prochain. Entre-temps, les investigations techniques se poursuivront dans le cadre d'un dialogue approfondi entre toutes les parties concernées.

B. L'ÉMERGENCE DE DEUX PÔLES AÉRIENS FRANÇAIS UNIFIÉS ?

L'année en cours a vu s'opérer un certain nombre de changements en ce qui concerne les acteurs opérant sur le marché domestique. En particulier, le rapprochement d'acteurs tels qu'AOM, Air Liberté et Air Littoral pourrait donner naissance à un pôle aérien unifié, contrepoids du pôle régional d'Air France, par ailleurs renforcé au cours de ces derniers mois.

1. Le rapprochement d'AOM, Air Liberté et Air Littoral

a) *Trois compagnies aux actionnaires désormais communs*

Alors qu'AOM avait, l'an dernier, été cédée par le consortium de réalisation du Crédit Lyonnais, dans des conditions détaillées par votre rapporteur pour avis lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2000, c'est Air Liberté qui a, en mai 2000, changé d'actionnaire, créant ainsi les conditions de son rapprochement avec AOM.

En effet, British Airways, qui en était l'actionnaire principal, a cédé le groupe Participations Aéronautiques, auquel appartient Air Liberté, à Taitbout Antibes BV, lui-même contrôlé par le groupe Marine Wendel. Cette situation devrait évoluer rapidement, de sorte que Swissair (via SAirlines) devienne à son tour actionnaire d'Air Liberté, dans les mêmes conditions que celles selon lesquelles il participe déjà au capital d'AOM et Air Littoral.

En définitive, **les compagnies AOM, Air Liberté et Air Littoral devraient donc avoir les mêmes actionnaires**, à savoir Taitbout Antibes BV (groupe Marine Wendel) et SAirlines (groupe Swissair). Dans ce cadre, la fusion d'AOM et d'Air Liberté a été annoncée, ainsi qu'un rapprochement avec Air Littoral, les trois compagnies devant à terme être exploitées sous le même pavillon.

Ce groupe, concurrent d'Air France, devrait représenter 10 milliards de francs de chiffres d'affaires, transporter 9 millions de passagers par an et employer 6 500 personnes.

b) *Vers un pôle aérien unifié ?*

Le rapprochement de ces compagnies ne manquera pas de s'accompagner d'une **harmonisation de leurs réseaux et d'un redéploiement de leurs moyens.**

Prises individuellement, ces compagnies perdaient en effet de l'argent depuis plusieurs années et peinaient à se faire une place sur les marchés français et européen. L'objectif poursuivi par les nouveaux actionnaires est donc de retrouver une rentabilité d'exploitation en constituant un groupe d'une taille qui permette de s'affirmer par rapport à la concurrence et d'avoir des parts de marché significatives sur les principales liaisons intérieures et à destination des départements d'outre mer -notamment en augmentant les fréquences sur certaines liaisons concurrentiellement stratégiques-.

AOM et Air Liberté exploitent actuellement toutes deux des vols reliant Paris à Toulon, Perpignan, Nice et aux départements d'outre mer. Leur rapprochement va, d'une

part, mettre fin à leur concurrence sur certaines de ces liaisons. Les autorités concurrentielles sont d'ailleurs susceptibles de les obliger à rétrocéder certains créneaux aéroportuaires propres à faciliter l'arrivée d'un nouvel exploitant sur les liaisons où elles étaient les deux seules compagnies présentes (Paris-Toulon et Paris-Perpignan).

D'autre part, hormis ces liaisons où les deux compagnies étaient en concurrence, leur rapprochement va significativement accroître leurs réseaux respectifs puisque ces derniers sont largement complémentaires : AOM exploite la liaison Paris-Marseille, ainsi que des longs courriers internationaux (vers Sydney, Los Angeles, Cuba, les Bahamas, la république Dominicaine, les DOM et les TOM) alors qu'Air Liberté exploite les liaisons Paris-Bordeaux, Paris-Montpellier et Paris-Toulouse, ainsi que des lignes aériennes radiales (province à province) de moindre trafic.

Les relations d'AOM et d'Air Liberté avec Air Littoral pourraient prendre la forme de deux sociétés distinctes, Air Littoral, très présente à Nice et à Marseille, pouvant jouer un rôle d'apport de trafic pour les liaisons internationales desservies via Paris par Air Liberté et AOM.

En tout état de cause, le nouveau groupe s'attachera sans doute à faire valoir deux atouts :

- l'appartenance à l'alliance « Qualiflyer » soudée par des accords commerciaux et des échanges de participation en capital, qui peut générer des économies d'échelle et développer l'activité,

- la présence sur l'aéroport d'Orly Sud, dont le nouveau groupe détient actuellement environ 30 % des créneaux horaires.

Le contexte de ce rapprochement n'est pas facile : le « schéma d'organisation » présenté par la direction le 28 septembre prévoit la suppression de près de 350 emplois, alors que les prévisions des résultats des compagnies concernées pour 2000 sont assez pessimistes.

Si l'on considère l'ensemble des lignes intérieures et intra-européennes, le nombre de passagers transportés par ces trois compagnies, reste près de **quatre fois inférieur à celui des passagers transportés par le pôle régional d'Air France**. A noter que ce pôle, jusqu'alors organisé notamment autour de franchises et d'accords commerciaux avec des compagnies régionales, est lui aussi en cours de consolidation, Air France ayant récemment pris des participation en capital dans certaines de ces compagnies.

2. La consolidation du pôle régional d'Air France

a) *Un réseau traditionnellement organisé en franchises*

Pour le trafic domestique, outre les liaisons exploitées en propre, Air France s'appuyait traditionnellement sur des transporteurs régionaux, à qui la compagnie sous-traitait l'exploitation de certaines liaisons. Ont ainsi été multipliés, au cours de ces dernières années, **les accords de franchise**, avec des compagnies telles que Brit'Air (33 liaisons, soit la totalité du réseau de cette dernière), Proteus Airlines Flandres Air (27 lignes soit la totalité de son réseau); British European (3 lignes); Gill Airways (2 lignes); City Jet (1 ligne) et la Compagnie Corse Méditerranée (5 lignes).

La franchise est un système qui permet de commercialiser, sous la marque Air France, une ou plusieurs lignes en réalité exploitées par la compagnie « franchisée ». A ce titre, Air France apporte à cette compagnie son image de marque, son savoir-faire commercial, son réseau de distribution et perçoit, en contrepartie, une commission sur le chiffre d'affaires réalisé. La compagnie « franchisée » est, quant à elle, entièrement responsable de la gestion technique des lignes qu'elle met en œuvre pour le compte d'Air France et conserve le risque économique lié à leur exploitation.

b) *De récentes prises de participation en capital*

A l'instar des autres compagnies européennes, qui disposent de filiales spécialisées dans le transport régional (Lufthansa-Cityline pour Lufthansa ou Crossair pour Swissair), Air France a, fin 1999 et courant 2000, pris des participations au capital de certains transporteurs régionaux.

Au mois d'octobre 1999, Air France a ainsi contribué à financer le rachat de **Flandre Air** par **Proteus Airlines**, ce qui devrait lui conférer 42 % du capital de Proteus Airlines. En janvier 1999, Air France a acheté 70 % de **Regional Airlines**, participation portée à 99,4 % dans le courant de l'été, après rachat de leur part aux actionnaires minoritaires. Air France détient en outre 11 % de la **Compagnie Corse Méditerranée**. Le groupe Air France a enfin pris, en juin 2000, une participation dans le capital de **Brit Air** qui l'amène à détenir un « bloc de contrôle » d'un peu plus de 50 %.

Le groupe a récemment fait part de son souhait d'un rapprochement entre les compagnies régionales (et notamment entre Flandre Air, Proteus et Régional Airlines).

Dans une déclaration du 26 septembre 2000, le président d'Air France indiquait, en effet, qu'il souhaitait que ces compagnies puissent « *mettre à l'étude leur rapprochement, pour que soient réunies leurs richesses de moyens, de savoir-faire,*

d'expérience ». Il serait notamment envisagé que les services du siège soient regroupés sur un site unique.

D'autre part, Air France a déposé un projet d'offre publique d'achat simplifiée visant les 49,8 % restant du capital de la compagnie Brit'Air.

Lors de l'examen du présent rapport en commission, de nombreuses inquiétudes se sont exprimées quant aux conséquences que ces rapprochements pourraient avoir en matière de desserte régionale, plusieurs commissaires faisant observer que des liaisons avaient récemment été supprimées par l'une ou l'autre de ces compagnies.

Cette situation inquiète tout particulièrement votre commission.

CHAPITRE III

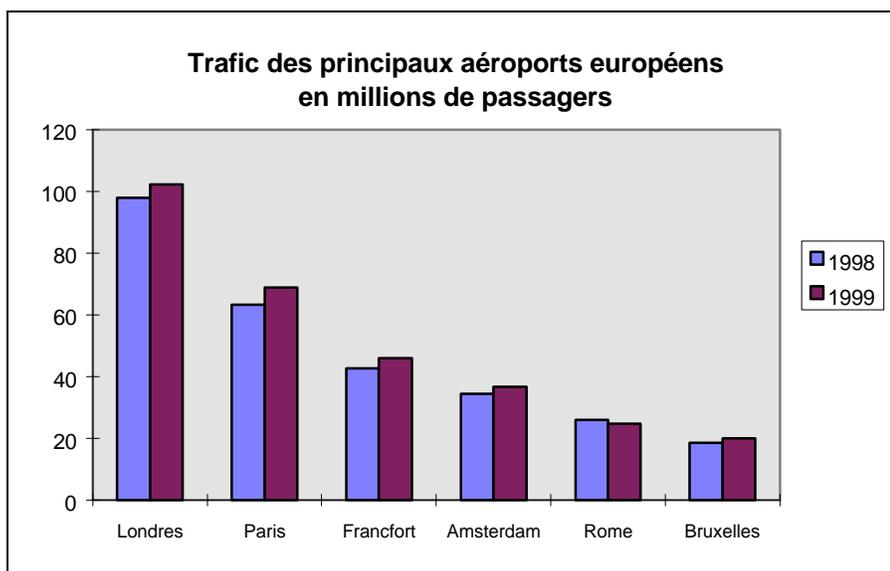
LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

I. LA SITUATION DES AÉROPORTS

A. LE TRAFIC SUR LA PLACE AÉROPORTUAIRE DE PARIS

1. Une place importante en Europe

En termes de trafic de **passagers**, Paris, qui a vu ses activités croître d'un quart depuis 1995, et de 7,2 % en 1999, occupe la **deuxième place européenne**, comme le montre le graphique suivant :



Pour le **fret**, Paris n'est que troisième en Europe, même si cette activité connaît un fort taux de croissance :

FRET SUR LES PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS
(en milliers de tonnes)

	1999	premier semestre 2000	Variation 1^{er} semestre 99/1^{er} semestre 2000
Londres	1368	878	7,2 %
Francfort	1297	741	11,8 %
Paris	1100	647	10,6 %
Amsterdam	978	595	2,8 %
Bruxelles	427	306	0,5 %
Rome	264	89	19,2 %

Source : DGAC

2. Une activité en forte augmentation

● Pour le trafic passagers

Avec **68,9 millions de passagers commerciaux accueillis en 1999**, la place aéroportuaire de Paris a enregistré une hausse d'activité de 8,4 % par rapport à l'exercice précédent. La croissance moyenne sur les cinq dernières années a été de 4,5 %.

La progression constatée en 1999 résulte d'une forte croissance du trafic international, qui représente plus des deux tiers des passagers accueillis à Paris. Le trafic national, avec 21 millions de passagers locaux, est en hausse de 6,3 %. Le trafic international, avec 47,7 millions de passagers a augmenté de 9,8 %. Le trafic de transit direct est de 0,2 million de passagers.

La répartition du trafic entre les deux aéroports parisiens s'est effectuée, comme en 1998 et 1997, au bénéfice de Roissy, qui, en raison notamment du « hub » d'Air France et de la bonne tenue du trafic long courrier, a progressé de 12,9 % pour atteindre **43,6 millions de passagers**. Dans le même temps, l'activité d'Orly a connu une légère hausse, de 1,6 %, et s'est établie à **25,3 millions de passagers**.

● **Pour le fret**, la place de Paris bénéficie d'un fort taux de progression de cette activité (+ 7,5 % en 1999 ; + 10,6 % sur le premier semestre 2000).

Mais les résultats d'Orly et de Roissy sont très contrastés. Orly a en effet vu ses activités fret diminuer, avec les transferts des cargos d'Air France et d'American Airlines, alors que la croissance du fret à Roissy était vive (+ 17,5 % en 1999). Cette croissance devrait se poursuivre à un rythme rapide, l'intégrateur Fédéral Express ayant implanté son « hub » à Roissy. De même, DHL y possède de nouvelles installations agrandies et plus performantes et continue de se développer. Air France Cargo dispose également, sur cette plate-forme, de bonnes conditions de développement.

Notons que, pour répondre aux exigences de qualité accrues de la part des chargeurs, le comité interprofessionnel du fret (CIF) des aéroports parisiens s'est engagé dans un processus d'amélioration et de contrôle du niveau des prestations fournies à la clientèle. Aussi, des études sont actuellement en cours sur la restructuration des zones de fret d'Orly et de Roissy, afin d'adapter les équipements et d'optimiser en particulier **les temps de traitement du fret au sol.**

3. Les résultats financiers d'ADP

Le chiffre d'affaires d'ADP en 1999 est en croissance de **9,2 %** par rapport à 1998. Il se décompose ainsi qu'il suit :

	EN MILLIONS DE FRANCS	VARIATIONS 1999/1998 EN %
Redevances aériennes	2 775	4,8 % ¹
Taxe d'aéroport	288	NS
Redevances domaniales	817	-
Usage d'installations, de matériel et d'outillages (parcs autos, transport des passagers sur les aires...)	1 317	16,5 %
Prestations industrielles (confort climatique, électricité, téléphone...)	469	9,8 %
Assistance aéroportuaire	1 094	2,4 %
Recettes commerciales (boutiques sous douane...)	1 412	4,0 %
Autres produits	491	0,8 %
TOTAL	8 663	9,2 %

NS : Non significatif

¹ La relativement faible progression du produit des redevances aériennes est due à la création de la taxe d'aéroport au 1er juillet 1999 qui a entraîné, en compensation, la suppression de la redevance de contrôle des bagages de soute et une baisse des tarifs de la redevance d'atterrissage et de la redevance passagers.

L'impact de la suppression des **ventes hors taxes** pour les passagers des vols intra-communautaires, intervenue en juillet 1999, et les conséquences de la libéralisation de **l'assistance aéroportuaire**, dont votre commission craignait la répercussion sur les résultats d'ADP, ont été atténuées par la **forte hausse du trafic** qui a permis de compenser en partie la perte occasionnée.

Par ailleurs, les nouveaux opérateurs qui sont entrés dans le secteur désormais concurrentiel de l'assistance en escale ont été encore peu actifs en 1999.

Le résultat net d'ADP s'est élevé à 686 millions de francs en 1999 (+30,7 %). Pour 2000, le budget primitif voté en décembre 1999 tablait sur un résultat de 776 millions de francs, chiffre qui sera sans doute dépassé compte tenu de la croissance plus vive que prévue du trafic aérien.

B. LES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE PROVINCE

Le trafic de passagers enregistré en 1999 sur les dix principaux aéroports de province représente, au total, une grosse moitié seulement de celui des aéroports parisiens.

Par ordre décroissant de trafic, on trouve l'aéroport de Nice (8,7 millions de passagers), Marseille (6 millions), Lyon (5,5 millions), Toulouse (5,1 millions), Bâle-Mulhouse (3,6 millions), Bordeaux (2,9 millions), Strasbourg (2,3 millions), Nantes (1,8 millions), Montpellier (1,6 millions) et Ajaccio (1 million de passagers).

II. LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

A. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE PARISIEN

1. La mise en place des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires d'Orly et de Roissy pour une meilleure péréquation fiscale

Les communes situées aux abords des aéroports subissent des nuisances particulières, liées au bruit, mais également au trafic routier et aux servitudes d'urbanisme. Toutes ces nuisances ont un coût pour les collectivités locales, diversement compensé par les ressources fiscales tirées de l'activité aéroportuaire.

Aussi l'idée d'une **péréquation** spécifique en faveur de ces communes a-t-elle peu à peu fait son chemin. Dès 1996, le rapport remis au ministère des transports M. Bernard Pons par la mission d'études de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, dite mission « Douffiagues »- dont votre rapporteur avait l'honneur d'être membre- proposait « *une meilleure péréquation des ressources liées aux grands équipements (notamment aéroportuaires) selon un périmètre adapté.* »

L'année suivante, la mission d'étude économique et fiscale sur Roissy confiée à notre collègue Jean-Philippe Lachenaud préconisait la mise en place d'**un vaste mécanisme de péréquation**, alimenté par des contributions volontaires, un prélèvement sur les recettes du fonds de péréquation de la taxe professionnelle, une taxe sur les activités aéroportuaires, un écrêtement des bases de taxe professionnelle des collectivités locales et un prélèvement sur les redevances perçues par l'établissement public Aéroports de Paris.

Ces crédits devaient être redistribués, par un comité de gestion, aux communes victimes des nuisances sonores et à des projets de développement économique.

Ces propositions ont finalement conduit à l'adoption de **l'article 37 de la loi de finances rectificative pour 1999**, dont le deuxième paragraphe crée deux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA), l'un pour les communes riveraines de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, l'autre pour les communes riveraines de l'aéroport d'Orly.

Ces fonds sont alimentés, d'une part, par une **contribution annuelle** votée par le conseil d'administration de l'établissement public Aéroports de Paris et, d'autre part, par **un prélèvement** de 40 % sur les ressources des fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle destinées aux communes concernées et issues de l'écrêtement des établissements exceptionnels situés dans une commune comprise dans les limites territoriales de chaque aéroport. Parallèlement, le prélèvement prioritaire appliqué sur les écrêtements de ces établissements est limité à 25 % pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à taxe professionnelle unique et à 30 % pour les EPCI à fiscalité additionnelle et à taxe professionnelle de zone.

Pour le fonds de Roissy-Charles de Gaulle, ces ressources sont attribuées aux communes dont le **territoire** se situe, au 1^{er} janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie, dans le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport.

Pour celui d'Orly, elles sont attribuées aux communes dont la **population** se situe, au 1^{er} janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie dans le PGS de l'aéroport. Dans les deux cas, sont exclues de la répartition les communes dont le potentiel fiscal par habitant est supérieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant de chaque commune.

Pour l'année 2000, la contribution globale d'Aéroports de Paris devrait s'élever à **30 millions de francs**, répartis sur chacun des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires au prorata de la population touchée par le PGS, celle de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle étant toutefois affectée d'un coefficient de 1,75 afin de tenir compte des nuisances sonores nocturnes. Ainsi, au titre de la seule contribution d'Aéroports de Paris, 12,8 millions de francs seraient répartis au profit du fonds de Roissy et 17,1 millions au profit du fonds d'Orly.

Le décret d'application de ces dispositions a été publié au Journal Officiel du 20 septembre 2000 (décret n° 2000-903 du 18 septembre 2000 relatif aux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires).

2. L'accroissement des capacités aéroportuaires du bassin parisien : vers une décision pour le troisième aéroport ?

Alors que le nombre de passagers (68,9 millions) accueillis en 1999 sur la place aéroportuaire parisienne a augmenté de 8,4 % par rapport à l'exercice précédent, les prévisions pour 2000 du nombre de passagers laissent présager d'une croissance encore supérieure.

Ainsi, pour le seul premier semestre 2000, on constate :

– **une croissance modérée** du trafic national entraînant une augmentation d'environ 1,5 % par rapport au 1^{er} semestre 1999 ;

– **une croissance très forte** du trafic international avec +8,9 % de hausse grâce notamment aux bons résultats obtenus sur l'Atlantique Nord (+16,5 %), l'Afrique du Nord (+14,4 %), le Moyen-Orient (+12,4 %) et l'Europe (+8,5 %).

Ces tendances pourraient conduire d'ici à la fin de l'année 2000 aux évolutions suivantes par rapport à 1999 :

- pour le trafic national : +2,1 %
- pour le trafic international : +9,8 %
- pour le trafic local : +7,4 %

Cet accroissement prévisible du trafic rapproche encore l'échéance de la saturation des infrastructures aéroportuaires existantes.

Votre commission estime de longue date que l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes (et notamment de l'aéroport de Roissy-Charles de

Gaulle, mais aussi des plate-formes régionales) est un préalable à la construction d'un troisième aéroport.

En 1996, la mission Douffrigues n'avait pas établi d'autres conclusion, et ce n'est qu'une fois ce principe posé qu'elle avait, à l'issue de travaux très approfondis, élaboré une grille multicritères conduisant à préconiser le site de Beauvilliers, en Eure et Loir, pour la construction éventuelle de cette nouvelle infrastructure..

Alors que la limite, artificiellement fixée par lui, en 1997, de 55 millions de passagers annuels à Roissy sera atteinte d'ici deux à trois ans, le Gouvernement n'en finit pourtant pas de tergiverser.

Après plusieurs mois de « *discussion* » interministérielle, il a fini par annoncer, lors d'une conférence de presse le 26 octobre dernier, le principe d'une décision de construction, repoussant à « *l'été 2001* » le choix de son implantation, à débattre par la Commission nationale du débat public. Non sans que soit -en contrepartie ?- abandonné le projet de prolongement de l'autoroute A 51 entre Gap et Sisteron.

Bien sûr, cette annonce marque un progrès par rapport au blocage du dossier depuis 1997. Mais on ne peut que s'étonner de la méthode retenue : **décider sans choisir, est-ce vraiment décider ?**

Alors que des expertises très poussées ont été réalisées, que des réserves foncières ont déjà été constituées sur un site retenu depuis plusieurs années, le choix est fait de reprendre tout le dossier dès ses origines. Il faut pourtant au mieux dix ans pour qu'une décision de construction d'une infrastructure aéroportuaire nouvelle soit mise en œuvre. Si l'on peut se réjouir des mesures complémentaires annoncées (renforcement des capacités des aéroports de province, étude quant à l'aéroport de Notre-Dame des Landes près de Nantes), le « contenu » même des « décisions » annoncées laisse sceptique.

Votre commission souhaite que les considérations d'aménagement du territoire, ainsi que la logique technique, économique et commerciale, prévalent sur des considérations internes à la majorité plurielle pour l'implantation de cette infrastructure.

Votre rapporteur pour avis souhaite également rappeler sa position en matière de mesure et de maîtrise des nuisances sonores. Il lui apparaît ainsi que, plutôt que le nombre de passagers ou le nombre de mouvements d'avions, c'est le niveau global du bruit qui doit désormais servir de régulateur à l'activité des aéroports. Les limitations fixées en 1994 à Orly et en 1997 à Roissy devraient à son sens être redéfinies en fonction de cet indicateur. La création de l'ACNUSA, Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, ne peut que faciliter la mise en œuvre d'un tel projet.

B. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

1. La mise en place de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

a) De larges missions

La concertation menée à l'occasion de l'extension de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a montré **que le développement des infrastructures, nécessaire à la croissance du transport aérien**, ne pouvait être mis en oeuvre que dans le cadre d'une politique de transparence et de concertation avec les riverains en ce qui concerne les **nuisances sonores**. A cet effet, le Ministre de l'équipement, des transports et du logement s'était engagé -lors de l'annonce de la construction de pistes supplémentaires à Roissy, reprenant en cela une proposition de la mission « Douffiagues »- à ce qu'**une autorité indépendante** soit mise en place pour intervenir dans la mesure et le contrôle de ces nuisances. De cet engagement a résulté l'adoption de la loi portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) du 12 juillet 1999.

Le dispositif finalement adopté vise à satisfaire trois objectifs :

– Le premier est de mettre en place une **véritable haute autorité en matière de nuisances sonores aéroportuaires**, dont l'indépendance et l'impartialité soient incontestables.

Outre sa qualification législative d'autorité administrative indépendante, la nouvelle Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est composée d'un président nommé par décret pris en conseil des ministres, de deux membres respectivement désignés par le président du Sénat et par le président de l'Assemblée nationale et de 5 experts en matière d'acoustique, de gêne sonore, de santé humaine, d'aéronautique et de navigation aérienne, nommés par décret pris en conseil des ministres. **L'indépendance** des membres de cette institution est garantie par une durée de mandat relativement longue, de 6 ans, et par la mise à disposition d'un budget propre. Elle est renforcée par des clauses de non-renouvellement, d'absence de possibilité de révocation et d'incompatibilité du mandat avec la détention de certaines fonctions et intérêts.

– Le deuxième objectif est de donner à cette autorité un champ d'action étendu, en la dotant d'une **compétence élargie** pour la mesure et le contrôle du bruit en ce qui concerne l'ensemble des aérodromes visés par l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Nice, Marseille, Toulouse, Lyon-Satolas, Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg.

– Le troisième objectif est de doter cette autorité d'un **devoir d'information des riverains** et parallèlement, d'un pouvoir **d'élaboration de prescriptions techniques** concernant en particulier les dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires implantés aux abords des aérodromes.

La loi précitée du 12 juillet 1999 prévoit en outre que l'Autorité pourra, sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, **prononcer des amendes administratives** à l'encontre des contrevenants aux règles instituées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour la protection de l'environnement des aérodromes (cf supra).

b) Les premiers travaux de l'ACNUSA

Alors que la loi prévoyait une mise en place de l'autorité au plus tard le 12 janvier 2000, le président et les cinq membres experts du collège de l'ACNUSA ont été nommés lors du Conseil des ministres du 9 février. Cette autorité dispose de services placés sous l'autorité de son président et peut employer des fonctionnaires en détachement ou recruter des agents contractuels.

Depuis mars 2000, huit réunions plénières ont été consacrées à l'examen pratique de l'impact des activités aéroportuaires sur les riverains. Les membres du collège ont visité les neuf grands aéroports nationaux pour lesquels l'autorité exerce une compétence particulière en matière de définition d'indicateurs de bruit, de mesure des nuisances sonores et de suivi des trajectoires. Ils ont pu y rencontrer séparément les gestionnaires d'aéroports, les représentants des communes concernées et les responsables des associations de riverains.

Les crédits demandés dans le projet de loi de finances pour 2001 pour l'ACNUSA s'élèvent à 5 millions de francs.

2. Bilan des sanctions infligées en matière de bruit aérien

Afin d'assurer la protection de l'environnement des aérodromes, **des restrictions** portant sur l'usage des avions les plus bruyants ou sur l'exécution de certaines activités occasionnant des nuisances sonores **ont été imposées sur plusieurs aérodromes**. Aux mesures antérieures relatives aux conditions d'utilisation de Cannes-Mandelieu, Issy-les-Moulineaux et Toussus-le-Noble sont venues s'ajouter les restrictions d'usage prises le 17 décembre 1997 par deux arrêtés du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement concernant les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et de

Paris-Le-Bourget, ainsi que le 18 juin 1998 par un arrêté qui limite l'utilisation des avions les plus bruyants (dits du « chapitre 2 ») sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Des mesures de même nature ont été prises le 25 octobre 1998 pour l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, le 8 mars 1999 pour Nice-Côte-d'Azur, le 30 juin 1999 pour Lyon-Satolas, et le 29 septembre 1999 pour Paris-Orly.

Cette lutte contre les nuisances sonores d'origine aérienne a été renforcée par la mise en place d'un dispositif de **sanction administrative** des comportements prohibés car trop bruyants.

Les infractions constatées à la réglementation en matière de nuisances sonores peuvent donner lieu, depuis un décret de 1997 dont le principe a été repris par la loi précitée du 12 juillet 1999, à des sanctions pécuniaires, désormais prononcées par l'ACNUSA sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, et pouvant atteindre 80.000 francs pour une personne morale. Cette Commission regroupe des représentants de l'Etat et des transporteurs aériens mais aussi des représentants des associations de riverains.

Le montant global et le nombre des sanctions infligées vont croissant, comme le montre le tableau suivant, qui permet de constater une très nette augmentation entre 1998 et le premier semestre 2000 :

**AMENDES INFLIGÉES SUR PROPOSITION
DE LA COMMISSION DE PRÉVENTION DES NUISANCES**

	Nombre d'amendes	Relaxes	Montant des amendes en millions de francs
1998	148	36	4,5
1999	269	61	7,3
1 ^{er} semestre 2000	914	6	13,0
TOTAL	1 331	103	24,8

Source : DGAC

Sur les 24,8 millions de francs d'amendes infligés depuis 1998, une somme de plus de 20,7 millions de francs a été recouvrée, même si l'administration indique rencontrer certaines difficultés liées notamment à la mise en liquidation judiciaire d'une compagnie plusieurs fois sanctionnée en 1998 et 1999.

3. L'insonorisation des logements riverains

Neuf aérodromes sont désormais concernés par le dispositif d'aide publique à l'insonorisation des logements riverains mis en place par la loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992.

Rappelons que cette aide est financée par un prélèvement (désormais inclus dans la taxe générale sur les activités polluantes), à chaque décollage, sur un aéroport comportant plus de 200 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes, d'un avion de 2 tonnes ou plus. Son montant est calculé, en fonction de la masse de l'aéronef au décollage, à partir d'un taux fixé par catégorie d'aérodrome et d'un coefficient de modulation prenant en compte l'heure du décollage (nocturne ou diurne) et les caractéristiques acoustiques de l'avion.

Pour l'année 2000, le produit de ce prélèvement (provenant à 90 % des aéroports parisiens) devrait avoisiner **90 millions de francs**

A la demande de votre rapporteur, l'administration a fourni le bilan chiffré suivant de la mise en œuvre de ces dispositions :

BILAN DE L'AIDE À L'INSONORISATION DES LOGEMENTS

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre de logements insonorisés (1)	2150	1428	1196	719	4192	3320 (2)
Coût moyen de l'insonorisation	28,2 KF	32,4 KF	35,5 KF	47,9 KF	48 KF	48 KF
Dotation budgétaire totale	42 MF	43 MF	45 MF	60 MF	99,5 MF (3)	159,5 MF (2)

(1) Correspondant aux décisions d'affectation des dépenses

(2) Prévision

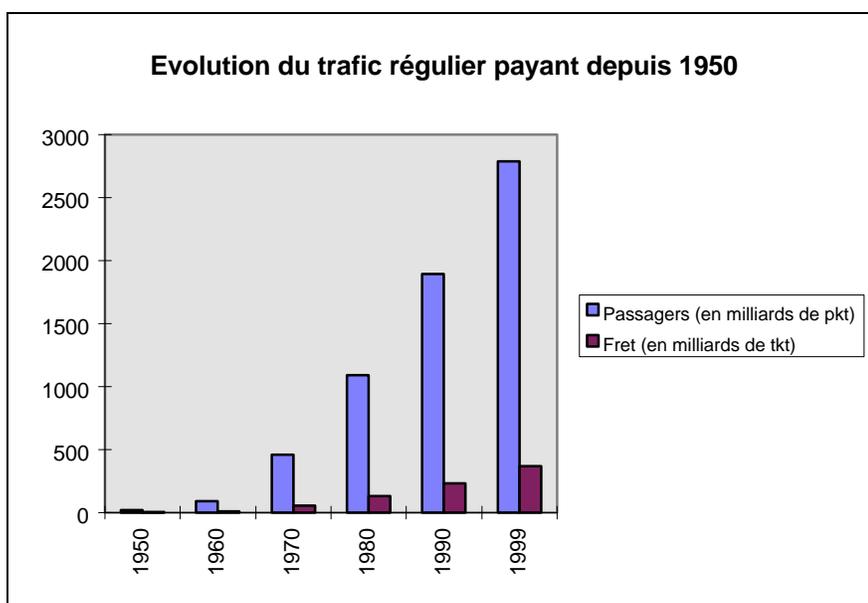
(3) Dont 60 millions de francs de TGAP (ex taxe bruit)

Source : ADEME

C. LES RETARDS LIÉS À L'ENCOMBREMENT AÉRIEN

1. Un problème général, multiforme mais croissant

Au cours des dernières années, la croissance du trafic aérien a été spectaculaire. Alors que 748 millions de passagers étaient, en 1980, transportés par les airs, ce chiffre s'élève, pour 1999, à plus de 1,5 milliard, soit plus de deux fois plus. En termes de passagers-kilomètres transportés, la croissance est encore plus vive : **le trafic a été multiplié par 2,5 en 20 ans**. Le graphique suivant illustre l'évolution du trafic depuis 1950 :



nb : Pkt : passagers-kilomètres transportés
Tkt : Tonnes kilomètre transportées

En Europe, pour ne parler que des dernières années, la croissance du trafic aérien a été de 5 à 7 % par an, rythme d'évolution qui devrait se maintenir et qui conduit à **un doublement du nombre d'avions tous les 12 ans environ !**

On imagine sans peine la pression à laquelle est soumise la gestion du trafic aérien pour s'adapter à une telle croissance de l'activité.

De fait, chacun peut le constater, **les retards s'accroissent**. L'organisme Eurocontrol, qui établit des statistiques très précises au niveau européen, constatait ainsi que le retard moyen par vol¹ était de 3,5 minutes en Europe en août 2000, retard moyen

¹ Relevé au départ.

qui allait de 9 minutes en Grèce à une demi-minute en Norvège. La proportion de vols retardés s'établissait à 17 % du total. Le délai moyen de retard des vols retardés était d'environ 20 minutes, même si 83 % des vols étaient retardés de moins de moins de 5 minutes et si 3 % des vols seulement souffraient d'un retard au décollage de plus d'une demi-heure.

Eurocontrol établit même des statistiques par routes aériennes : ainsi, il apparaît qu'en août 2000, par exemple, 55 % des vols reliant la péninsule ibérique à la Suisse étaient retardés (pour un retard moyen par vol de 13,6 minutes), ou 39 % des vols entre Paris et le Royaume-Uni, pour un retard moyen de 12,5 minutes. En termes d'aéroports, Athènes était, en août 2000, en tête en matière de retards au départ (44 % des vols contre 30 % à Nice ou 31 % à Lyon Satolas).

Les causes de ces retards sont multiples. Eurocontrol estime que, sur la période étudiée (août 2000), la part des retards dus aux régulations mises en œuvre pour cause de manque de capacité des aéroports, problèmes de stationnement, etc... est de 21 %. Bien sûr, d'autres causes interviennent, pour un poids significatif, comme les conditions atmosphériques, les problèmes techniques, ou le manque ponctuel de personnel. Une nomenclature de plus de 100 causes diverses est d'ailleurs établie par l'association internationale du transport aérien.

2. L'encombrement de l'espace aérien français

a) *Un ciel très actif*

Dans notre pays, le nombre de mouvements contrôlés (qu'il s'agisse d'atterrissages, de décollages ou de survols) a augmenté chaque année de plus de 5 %, pour passer la barre des **2 millions de vols contrôlés** en 1997. En 1998, ce nombre s'est élevé à 2 206 735, avec une hausse de 7,3 % par rapport à 1997.

En 1999, le nombre total des mouvements d'avions contrôlés en France a atteint **2,4 millions**, soit une augmentation de 8 % par rapport à 1998. **Entre 1997 et 2000, le trafic contrôlé a augmenté de presque 25 %**. Pour le premier semestre 2000, l'augmentation est de 5 % par rapport à la même période de l'année 1999.

La position centrale de la France en Europe, au croisement des principaux flux de circulation, fait de notre pays le premier état d'Europe en termes de nombre de vols contrôlés ou de vols-kilomètres contrôlés. Le contrôle aérien y est donc soumis à une pression particulièrement forte.

Le ciel français est, en effet, parmi les plus « actifs » d'Europe : **1 vol sur quatre en Europe est contrôlé par la France**. Sur 100 mouvements contrôlés sur le territoire, 37 sont des vols internationaux, 27 des vols domestiques, et 36 des survols.

Si cette activité croît, elle se **concentre** parallèlement. En effet, la stratégie des « hubs » (plates-formes de correspondances), définie par les compagnies aériennes, a pour conséquence en termes de circulation aérienne de concentrer les vols sur **des plages horaires courtes**, les avions arrivant et décollant par vagues, ce qui entraîne un effet de « chaînage » des retards. En France, 6 aéroports sont le lieu de « hubs » : Roissy, Nice, Bâle-Mulhouse, Lyon-Satolas, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne. A Orly, l'aéroport sature aux heures de pointe, avec 34 arrivées par heure pour une demande de 45. En raison de contraintes environnementales, une piste Nord-Sud n'est pas utilisée, et l'aéroport est limité à 250 000 créneaux par an. A Roissy, l'aéroport est saturé aux heures de pointe, avec 84 mouvements à l'heure (95 à compter du 28 mars 1999). Ces différentes contraintes amènent l'organisme européen CFMU à imposer des régulations aux principaux centres de contrôle européens : plutôt que d'encombrer le ciel faute de pouvoir atterrir, les avions sont alors retenus au sol à leur point de départ pour des raisons de sécurité, ainsi que d'économie de carburant. D'où un important facteur de retard.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que l'augmentation du trafic ait entraîné une dégradation de la ponctualité.

Interrogée par votre rapporteur, l'administration indique que le retard moyen par vol imputable au contrôle aérien français a été de **2,51 minutes au premier semestre 2000**, contre 4,5 minutes pour le premier semestre 1998 et 2,84 minutes pour le premier semestre 1997.

A noter que l'année 1999 a été, à cet égard, exceptionnelle pour les pays européens : les opérations militaires au Kosovo ont conduit non seulement à l'acheminement par le contrôle aérien civil d'avions militaires supplémentaires mais aussi à la réorientation d'un certain nombre de vols internationaux au dessus du territoire français compte-tenu de l'occupation du ciel par les militaires au-dessus de la zone concernée. Dès la zone d'exclusion au dessus des Balkans réouverte, les retards moyens par vol sont d'ailleurs redescendus au même niveau qu'en 1998.

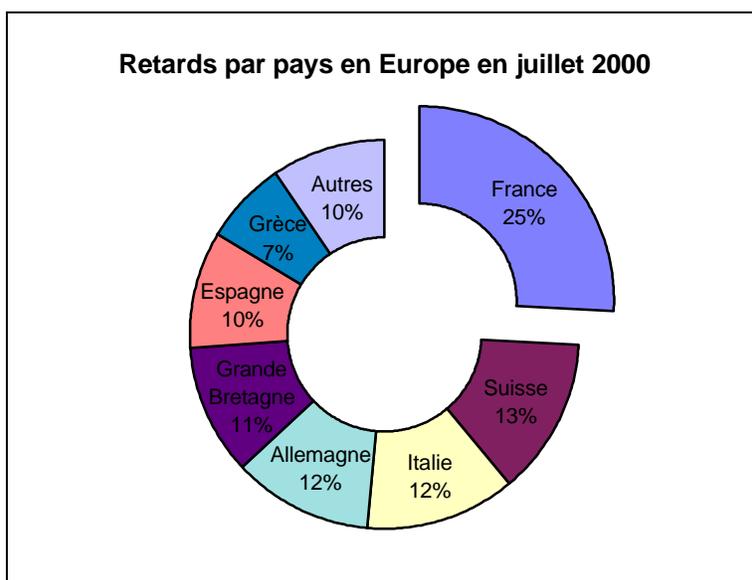
En ce qui concerne le mois de **juillet 2000**, les services français de la navigation aérienne ont contrôlé 236.246 vols, ce qui représente une augmentation de 5,47 % par rapport à juillet 1999 et de 14,01 % par rapport à juillet 1998. Le trafic moyen quotidien a été de 7.621 vols -contre 7 226 vols en juillet 1999. Ce mois a connu 4 journées à plus de 8.000 vols, la journée la plus chargée ayant été le jeudi 6, avec 8.115 vols contrôlés. Quant au trafic hebdomadaire moyen, il s'est élevé à 53 579 vols -contre 50 350 en juillet 1999.

Le retard dû aux services du contrôle de la navigation aérienne (dit « retard ATC » dans la nomenclature) en juillet 2000 a été de **4,24 minutes par vol réalisé** -contre 5,46 minutes en juillet 1999. Pour mémoire, juillet 1998 avait enregistré 4,37 minutes de retard par vol réalisé.

Les mauvaises conditions météorologiques ont également contribué à dégrader la ponctualité, de même que, à Roissy-Charles de Gaulle, la catastrophe du Concorde, qui a entraîné un retard de l'ordre d'une heure dans la soirée du 25.

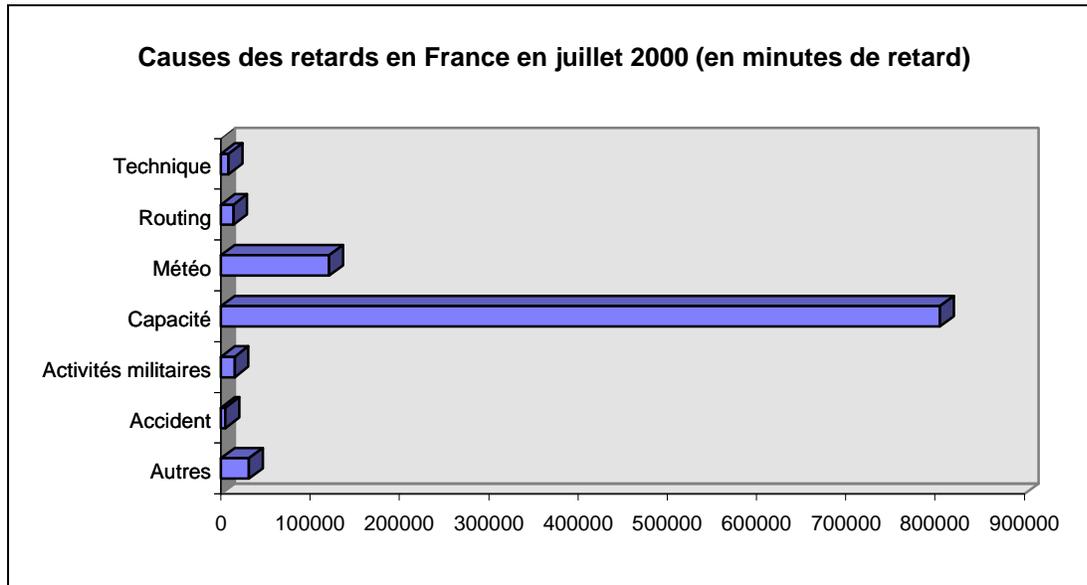
Le volume des minutes de retard (1.002.241 minutes) de juillet 2000 est en augmentation de 10,76 % par rapport à juillet 1998 (1999 n'étant pas significatif) pour une croissance du trafic de 14,51 %.

D'après Eurocontrol, le France (qui concentre le quart du trafic contrôlé) tient **la première place européenne pour les retards**, comme le montre le graphique suivant, relatif au mois de juillet 2000 :



Source : Eurocontrol

Une analyse plus fine permet d'isoler les différentes causes des retards constatés en France en juillet 2000. Elles sont détaillées ci-dessous :



Source :

Eurocontrol

b) L'augmentation des capacités de traitement du trafic aérien

Consciente de l'enjeu, la direction générale de l'aviation civile a programmé de nouveaux investissements pour le traitement du trafic aérien (soit une enveloppe d'environ 1 milliard de francs en 2000 et en 2001). **Un plan d'augmentation des capacités à cinq ans a été mis en place.**

Pour augmenter la capacité du système français de gestion du trafic, un nouveau centre de contrôle a notamment été construit à Aix en Provence (d'une capacité de 26 positions de contrôle contre 22 actuellement) ; le centre de Bordeaux doit être agrandi ; de nouvelles stations de travail des contrôleurs sont installées (programme « ODS » France) ; les stations radars secondaires seront renouvelées.

Dans les zones les plus chargées, de nouveaux secteurs de contrôle ont été ouverts, afin d'obtenir une division plus fine de l'espace. Une réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne est à l'étude, en liaison avec le ministère de la Défense.

Le protocole pluriannuel signé avec les personnels prévoyait le recrutement, pour les années 1998-2000, de 270 contrôleurs de la navigation aérienne, ainsi que de 90 électroniciens de la sécurité aérienne et de 210 techniciens des études et de l'exploitation de l'aviation civile. Pour faire face à l'augmentation du trafic, un recrutement supplémentaire de 90 contrôleurs aériens a été décidé pour l'année 2000.

Enfin, un dialogue soutenu avec les autorités militaires devrait permettre un meilleur partage de l'espace aérien entre civils et militaires. La coordination doit en effet être renforcée à trois niveaux : une redéfinition des zones d'entraînement militaire a été effectuée en 1999 et des études sont en cours pour les adapter à la croissance du trafic civil (au profit de Roissy-Charles De Gaulle, Montpellier et Marseille) ; une cellule de coordination a été créée pour ajuster ces zones d'entraînement en fonction des pointes du trafic civil ; une coordination en temps réel des contrôleurs militaires et civils est, enfin, mise en place pour rendre les zones d'entraînement plus perméables au trafic civil.

3. L'initiative de la Commission européenne

Considérant que les retards ont pris, en Europe, des « proportions inacceptables »¹, la Commission européenne a fait de la réforme de la gestion du trafic aérien une priorité.

A la suite d'une communication présentée au Conseil européen des ministres des transports les 9 et 10 décembre 1999, relative à « la *création du ciel unique européen* », la Commission européenne a installé un groupe de réflexion à haut niveau rassemblant les directeurs des services civils et militaires de la navigation aérienne. La Commission a réuni parallèlement un groupe dit « *industriel et social* », composé de représentants des transporteurs, fournisseurs de services, industriels, et organisations syndicales de pilotes et de personnels de la navigation aérienne. Les cinq sous-groupes à thèmes (utilisation de l'espace aérien, coordination civile-militaire, séparation entre opérateurs et régulateurs, cadre réglementaire, aspects sociaux) ont rendu leurs rapports au début du mois de mai dernier. La Commission a élaboré un rapport intermédiaire et poursuit les réunions du groupe dans la perspective de présenter des **propositions d'action législative au Conseil et au Parlement européen au 1^{er} semestre 2001**.

La Commission considère que l'organisation de la gestion du trafic aérien doit être réformée pour faire face à l'augmentation du trafic. Les discussions dans le cadre du groupe à haut niveau font apparaître les principales orientations que la Commission souhaite mettre en oeuvre :

– création d'une autorité réglementaire **communautaire** forte (la convention révisée d'Eurocontrol prévoit que l'organisation édicte des réglementations de sécurité de la navigation aérienne) ;

¹ « Vers la création d'un ciel unique européen », Note d'information de Mme Anne de Palacio, rapport intermédiaire SEC (2000) 1018, 6 juin 2000.

– mise en place d'une **réglementation de l'espace aérien**, et d'un mécanisme d'organisation et de gestion de l'espace aérien et du réseau de route au niveau européen, autant que possible au niveau **communautaire** ;

– instauration d'une notion de **séparation fonctionnelle entre les autorités réglementaires et les opérateurs de services de contrôle aérien nationaux**.

La Commission souhaite par ailleurs confier la réglementation de la sécurité de la navigation aérienne à la future **autorité européenne de sécurité aérienne**, initialement prévue essentiellement pour les aspects de navigabilité, d'exploitation et d'entretien des aéronefs, dont la création est actuellement en discussion. Le projet de règlement de la Commission visant à établir une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a été adopté le 27 septembre dernier. **La future agence n'aurait pour l'instant pour tâche que de définir les principes de certification et maintenance des produits aéronautiques, même si la Commission souhaite d'ores et déjà étendre ses compétences à la sécurité des opérations aériennes, l'octroi de licence pour les équipages de conduite, l'exploitation des aéroports et la gestion du trafic aérien.**

Cette proposition a suscité de vives réactions en France.

Le Ministre français des transports a notamment réaffirmé son souhait de voir levées ce qu'il estime être des « *ambiguïtés* » dans la position de la Commission concernant le contrôle aérien. Il a demandé que soient écartés les thèmes de la mise en concurrence entre services de contrôle et de la séparation entre opérateurs et régulateurs. Il a déclaré que les solutions permettant de faire face à la croissance du trafic sont de nature technique et que les Etats doivent s'engager à améliorer la sécurité et la capacité du contrôle aérien.

Votre commission suivra attentivement l'évolution des négociations.

CHAPITRE IV

LES MUTATIONS DE L'AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE

I. LA CONSTITUTION D'UN PÔLE EUROPÉEN DE L'AÉRONAUTIQUE

A. L'APPEL DU 9 DÉCEMBRE 1997

L'appel à l'unification de l'industrie aéronautique européenne, lancé le 9 décembre 1997 par les chefs d'Etat et de gouvernement de la France, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne, invitait les industriels à créer un grand pôle d'aéronautique et de défense, de statut comparable à celui des grands groupes américains. Cette déclaration conjointe estimait notamment que *« la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni partagent un intérêt politique et économique essentiel à ce que l'Europe dispose d'une industrie aérospatiale et d'électronique de défense efficace et compétitive. (...) Nous sommes convenus de la nécessité urgente d'une réorganisation des industries aérospatiales et d'électronique de défense. Ce processus devrait inclure, dans le secteur aérospatial, les activités tant civiles que militaires, et aboutir à une intégration européenne fondée sur un partenariat équilibré. »*

Cette initiative politique forte fut suivie, après quelques hésitations et flottements -parmi lesquels l'hypothèse d'un rapprochement bilatéral entre BAe et DASA- de l'annonce, le 15 octobre 1999, en présence du Chancelier allemand et du Premier ministre français, de la constitution **d'une société intégrée EADS** (European Aeronautics Defence and Space Company) à partir de la fusion d'Aérospatiale-Matra et de Daimler Chrysler Aerospace, auxquels s'est ensuite joint, en décembre 1999, l'espagnol CASA.

B. L'AVÈNEMENT DE LA SOCIÉTÉ EUROPÉENNE EADS

EADS est appelée à devenir la première entreprise européenne en matière aérospatiale et la troisième mondiale. Cette société anonyme intégrée, de droit néerlandais, est **cotée depuis le 10 juillet 2000** sur les places boursières de Paris, Francfort et Madrid.

En outre, le groupe italien **Finmeccanica** a annoncé, le 14 avril 2000, à l'issue de son conseil d'administration, faire le choix d'EADS comme allié stratégique. EADS et Finmeccanica devraient en conséquence créer une filiale commune spécialisée dans l'aéronautique militaire, qui prendra le nom de EMAC. Détentrice des deux tiers du programme Eurofighter, EMAC se situera au cinquième rang mondial pour la production d'avions militaires. En matière d'aéronautique civile, Finmeccanica pourrait devenir **partenaire du programme A3XX et actionnaire de la future société Airbus.**

II. LA TRANSFORMATION D'AIRBUS

A. DU GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE À LA SOCIÉTÉ INTÉGRÉE

Airbus est, depuis l'origine, un simple groupement d'intérêt économique, ce qui n'a pas été sans poser des problèmes pour la bonne marche de cette entreprise.

Aussi les quatre industriels membres du groupement, Aérospatiale (37,9 % des parts), DASA (37,9 % des parts), BAe (20 %) et CASA (4,2 %) avaient-ils signé, en janvier 1997, un accord les engageant à faire évoluer la structure juridique du consortium et à lui donner pour l'avenir la forme d'une **société anonyme.**

Par ailleurs, à la demande de la France, la déclaration précitée des chefs d'Etat et de gouvernement du 9 décembre 1997 sur l'intégration de l'aéronautique européenne liait **l'évolution d'Airbus** à la réforme d'ensemble de l'industrie aéronautique européenne civile et militaire.

La constitution d'EADS a ainsi débloqué le processus de transformation du GIE en société de plein exercice.

Le 23 juin 2000, les partenaires d'Airbus (EADS et l'anglais BAe), ont annoncé la conclusion d'un accord de principe pour transformer le GIE **en société par actions simplifiée de droit français**, siégeant à Toulouse et dénommée Airbus Integrated Company (AIC). La transformation devrait intervenir au 1^{er} janvier 2001. EADS possédera 80 % du capital d'AIC et BAe Systems les 20 % restants. AIC aura une double

structure de direction : un comité des actionnaires, composé de sept membres (5 issus d'EADS, 2 de BAe Systems) et un comité exécutif de dix membres.

B. UNE ACTIVITÉ TOUJOURS EN CROISSANCE

Le groupement Airbus a livré 294 appareils en 1999, établissant ainsi un nouveau record, après celui de 1998 (229 livraisons), soit une croissance de 28 % du nombre d'appareils livrés.

Cette évolution confirme **le succès commercial de la gamme Airbus**, et ne devrait pas être démentie en 2000, année où le chiffre d'affaires devrait encore croître de façon significative. Il s'est élevé à 15,8 milliards de dollars en 1999, contre 13,3 milliards en 1998, soit une hausse de 19 %, faisant suite à une progression de 12 % l'année précédente.

Ainsi les pertes comptables du gouvernement sont-elles en baisse pour 1999 : 194 millions de dollars, contre 369 l'année précédente. Ces résultats négatifs résultent de l'augmentation de la part des avions de la famille A320 dans les livraisons du consortium, pour lesquels la concurrence tarifaire avec Boeing est vive, ainsi que d'importantes provisions constituées par le GIE.

Le solde au niveau du GIE ne donne cependant qu'une indication partielle de la performance économique d'ensemble du programme Airbus. Pour être complète, celle-ci doit être rapprochée du résultat industriel réalisé par chaque partenaire pour son activité Airbus, résultat qui s'apprécie comme la différence entre les prix de vente au GIE en dollars et les coûts de revient, facturés pour l'essentiel en monnaie nationale, des prestations industrielles dont chaque partenaire a la charge. Le taux du dollar (réel ou garanti par les couvertures de change) joue ainsi un rôle décisif dans le niveau du résultat final. En 1999, l'activité Airbus a par exemple contribué de manière positive (1,2 milliard de francs) au résultat d'exploitation du groupe Aérospatiale.

Le consortium Airbus n'a pas publié de résultats financiers concernant le 1^{er} semestre 2000. Cependant, sur cette période, l'activité d'Airbus a connu une nouvelle progression, avec la livraison de 145 appareils (contre 120 pour la même période en 1999).

C. LE LANCEMENT DU PROGRAMME DE GROS PORTEUR A3XX

La procédure de lancement du programme A3XX a significativement avancé ces douze derniers mois.

– **Au plan technique**, Airbus a confirmé fin 1999 que les objectifs de performance et d'économie d'exploitation visés par le projet seraient atteints, grâce aux dernières améliorations introduites dans la conception. Il est prévu que l'A3XX offrira des coûts par siège inférieurs de 15 à 20 % à ceux du concurrent Boeing B747-400, ce qui constitue pour les compagnies aériennes un avantage appréciable. Airbus avait préféré reporter d'un an le calendrier de lancement de l'A3XX de façon à poursuivre les travaux d'études et de recherche et améliorer le niveau technologique de son projet, qui incorpore de nombreuses innovations et marque un saut technologique significatif par rapport aux appareils en exploitation.

– **Au plan commercial**, après les résultats prometteurs des premiers contacts engagés avec plusieurs grandes compagnies aériennes, Airbus a été autorisé le 23 juin dernier par son conseil de surveillance à commercialiser l'avion et à prendre des engagements d'achats fermes sur la base d'une offre technique et financière contractuelle. Ces commandes restent cependant subordonnées au lancement industriel du programme.

Celui-ci sera décidé à la fin de cette année après une analyse faisant intervenir plusieurs critères :

– l'existence d'une base commerciale de lancement suffisante en nombre d'avions et en qualité des acquéreurs ;

– la confirmation de la bonne rentabilité prévisionnelle de l'opération.

Lors du salon aéronautique de Farnborough, le programme a obtenu ses premières commandes fermes. Le tableau ci-dessous fait le bilan des ordres d'achat à la date du 31 juillet 2000 :

ORDRES D'ACHAT AU 31 JUILLET 2000

Compagnie	Version passagers	Version fret	Options
Emirates Airlines	5	2	5
Air France	10		4
ILFC ¹	5		
TOTAL	20	2	9

Outre ces compagnies, **six autres exploitants** auraient exploité des marques d'intérêt en faveur de l'appareil et sont susceptibles de devenir au même titre qu'Air France, Emirates ou ILFC, compagnies de lancement.

La compagnie australienne Quantas pourrait notamment figurer sur cette liste pour une commande ferme de dix appareils et une option pour des avions supplémentaires.

Airbus estime à cinq ans la durée du développement de l'appareil. Si le calendrier envisagé est respecté, la mise en service de l'A3XX interviendrait ainsi **fin 2005 début 2006.**

Par ailleurs, un accord a été trouvé entre les partenaires du système Airbus sur les **conditions de fabrication de l'avion.** Le schéma retenu maintient la répartition des tâches qui s'applique actuellement à la construction des plus gros Airbus. C'est ainsi que **l'assemblage** de l'A3XX s'effectuera sur le site industriel de Toulouse. Les **éléments de fuselage ainsi que l'aménagement de la cabine et les finitions** seront réalisés en Allemagne à Hambourg. **La voilure** sera produite en Grande-Bretagne.

¹ *Compagnie de location américaine.*

*

*

*

Suivant la proposition de son rapporteur pour avis, la Commission des affaires économiques s'en est remise à la sagesse du Sénat sur l'adoption des crédits consacrés au transport aérien et à l'aviation civile inscrits dans le projet de loi de finances pour 2001.