

N° 75

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 2003

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2004, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIX

AVIATION CIVILE ET TRANSPORT AÉRIEN

Par M. Jean-François LE GRAND,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Bernard Piras, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Jean-Marc Pastor, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beauvils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cléach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Détraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Jacques Moulinier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislas Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Henri de Richemont, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1093, 1110 à 1115 et T.A. 195

Sénat : 72 et 73 (annexe n° 18) (2003-2004)

Lois de finances.

Mesdames, Messieurs,

Après le choc de l'an passé, le secteur du transport aérien montre enfin des signes de redressement. Il convient néanmoins de préciser d'emblée que la situation reste très difficile, comme l'ont montré les défaillances de nombreuses compagnies, au niveau international ou au niveau national, en particulier celles d'Air Lib et d'Air Littoral.

C'est dans ce contexte fragile que sont intervenues la guerre en Irak et l'épidémie de Syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). Ces événements ont abouti à une stagnation du trafic sur le premier semestre 2003. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic devrait progresser de façon plus sensible en 2004, avec une croissance de 4 à 5 %. Il faut souligner, à ce titre, que la situation de l'Europe correspond en 2003 à la situation mondiale, avec une progression symbolique de 0,1 % du trafic, et une nette reprise attendue en 2004 (4,1 %).

Le secteur a donc fait la preuve, ces deux dernières années, de sa capacité d'adaptation et de réaction à des épreuves terribles sur le plan économique et, surtout, humain. Le paysage de sortie de crise qui commence à se dessiner aura donc vu l'approfondissement de la restructuration du secteur, à l'image du rapprochement entre Air-France et KLM et de la poursuite de l'expansion des compagnies à bas coûts (*low cost*).

CHAPITRE I

LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE

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

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

– un compte d'affectation spéciale, le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)¹, chargé de financer les dépenses liées à l'aménagement du territoire ainsi que celles de sécurité, incendie, sauvetage et sûreté : ses recettes sont exclusivement constituées d'une quote-part de la TAC ;

– la section « transport » du budget général de l'Etat, pour le soutien à l'aéronautique civile notamment.

¹ Le FIATA consiste en le compte d'affectation spéciale n° 902-25.

I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (BAAC) EST RECONDUIT

Le tableau ci-dessous détaille les agrégats du projet de budget annexe pour 2004, selon la présentation traditionnelle des budgets annexes, et les compare à ceux votés en loi de finances initiale pour 2003 :

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE Tableau comparatif 2003 - 2004

(en euros)

DEPENSES				RECETTES			
INTITULÉ	Loi de finances 2003	Projet de loi de finances 2004	Evolution	INTITULÉ	Loi de finances 2003	Projet de loi de finances 2004	Evolution
PREMIÈRE SECTION : EXPLOITATION							
Achats et services	112 431 724	127 281 269	0,0 %	Redevance de route	911 460 000	932 850 000	2,3 %
Services extérieurs	14 849 545			RSTCA ⁽¹⁾	217 430 000	249 100 000	14,6 %
Impôts et taxes	5 515 172	5 615 172	1,8 %	TAC	223 983 801	204 770 570	-8,6 %
Charges de personnel	792 309 234	810 017 056	2,2 %	Autres produits	15 673 753	13 723 251	-12,4 %
Organismes extérieurs	201 755 095	215 455 095	6,8 %	Produits financiers	1 067 143	500 000	-53,1 %
Charges financières	23 000 000	23 000 000	0,0 %	Reprises sur provisions	6 726 050	16 950 000	152,0 %
Autres charges de gestion courante	8 852 299	19 076 249	115,5 %				
Dotations aux provisions	16 950 000	15 500 000	-8,6 %				
Charges exceptionnelles	40 848 980	25 948 980	-36,5 %				
Autofinancement	159 828 698	176 000 000	10,1 %				
TOTAL Exploitation	1 376 340 747	1 417 893 821	3,0 %	TOTAL Recettes	1 376 340 747	1 417 893 821	3,0 %
DEUXIÈME SECTION : CAPITAL							
Remboursements d'emprunts	91 000 000	91 000 000	0,0 %	Autofinancement	159 828 698	176 000 000	10,1 %
Investissements	195 000 000	180 000 000	-7,7 %	Emprunts	126 171 302	95 000 000	-25 %
TOTAL Capital	286 000 000	271 000 000	-5,2 %	Recettes sur cessions	0	0	
				TOTAL Recettes	286 000 000	271 000 000	-5,2 %
TOTAL BRUT	1 662 340 747	1 688 893 821	1,6 %	TOTAL BRUT	1 662 340 747	1 688 893 821	1,6 %
à déduire : Autofinancement	- 159 828 698	-176 000 000		à déduire : Autofinancement	-159 828 698	-176 000 000	
TOTAL NET	1 502 512 049	1 512 893 821	0,7 %	TOTAL NET	1 502 512 049	1 512 893 821	0,7 %

(1) Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne

A. LES DÉPENSES DU BUDGET ANNEXE

Les dépenses de personnel (810 M€) représentent le premier poste de dépenses du projet de budget annexe. Leur rythme de progression se ralentit, puisqu'il est de 2,2 %, contre 5,1 % l'an passé et 8,4 % il y a deux ans.

Pour 2004, le flux net des emplois du BAAC présente un **solde négatif de huit emplois**, ce qui reflète la volonté du Gouvernement de tenir compte du contexte actuellement défavorable à la croissance du trafic. Les 2,2 % d'augmentation des dépenses de personnels résultent :

– pour 0,78 %, de l'application des mesures interministérielles couvrant l'ensemble des agents de l'Etat : participation aux charges de pensions et extension en année pleine des mesures de revalorisation de la fonction publique ;

– pour 1,41 %, des mesures d'ajustement spécifiques à la DGAC prenant en compte l'évolution des qualifications et les effets du glissement vieillesse-technicité (GVT) ;

– pour 0,04 %, de la création de vingt emplois budgétaires de techniciens supérieurs de l'aviation civile (TSEEAC), compensée en partie par la suppression de six postes de personnels administratifs et de douze postes de personnels ouvriers.

Les **dépenses de fonctionnement des services** sont reconduites à 129,4 M€. Les **dépenses d'investissement** diminuent en revanche de 7,7 %, à 180 M€, ce qui se justifie par l'existence l'an passé de crédits non employés, pour 15 M€.

Les **organismes extérieurs**² reçoivent des contributions en forte progression à 215,5 M€. La croissance de 6,8 % de ces contributions résulte essentiellement de la hausse, cette année encore, de la participation financière demandée par Eurocontrol (+ 17,5 M€), mais également des coûts des services rendus par Aéroports de Paris (ADP) (+ 2,8 M€) et par Météo-France (+ 2 M€) et des dispositions contractuelles liant la DGAC aux autorités suisses en application d'un programme triennal pour 2002-2004 (+ 1,5 M€), de la contribution à l'aéroport de Bâle-Mulhouse (+ 0,1 M€) et de celle de la zone déléguée de Jersey (+ 0,2 M€). En outre, 1 M€ est consacré au groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC).

Votre rapporteur pour avis rappelle l'importance du rôle de l'agence Eurocontrol, dont la France est le premier contributeur en raison de sa situation géographique stratégique pour le transport aérien de toute l'Europe. En effet, les contributions sont fonction du volume de trafic enregistré par chaque pays.

² Eurocontrol ; autres organismes liés à la DGAC par des conventions de financement, à savoir Swisscontrol, Aéroports de Paris (ADP), Bâle-Mulhouse, Jersey Airport et Météo-France ; administration de l'équipement et ministère de la défense.

Au vu de l'évolution du trafic aérien, l'enveloppe demandée pour **la navigation aérienne**, à savoir 175 M€ en autorisations de programme (AP) et 140 M€ en crédits de paiement (CP), est en diminution pour les crédits de paiement (- 18 M€), mais en augmentation pour les autorisations de programme (+ 10 M€).

On constate une évolution similaire des dotations pour les **bases aériennes**, après une forte hausse en 2003. En effet, si les AP sont stables à près de 25 M€, les CP diminuent quant à eux de 18,5 M€ (- 7,5 %).

B. LES RECETTES DU BUDGET ANNEXE

1. Les redevances de navigation aérienne

Le Gouvernement a fait, comme l'an passé, l'hypothèse d'une reprise modérée du trafic au cours de l'année à venir. Votre commission des Affaires économiques partage cet optimisme, qui autorise un accroissement de l'évaluation des redevances. Le produit attendu en 2004 des **redevances de navigation aérienne** versées par les compagnies s'établit ainsi à **1.181 M€**, en **hausse de 4,7 %** par rapport au montant estimé en loi de finances initiale pour 2003, avec comme ventilation :

PRODUIT ATTENDU DES REDEVANCES (en euros)

	Evaluation de recettes 2003	Evaluation de recettes 2004	Evolution
Redevances de route	911 460 000	932 850 000	2,3 %
RSTCA ³ métropole	198 230 000	214 900 000	14,6 %
RSTCA outre-mer	19 200 000	34 200 000	78,1 %

Source : Projet de loi de finances pour 2004

2. La taxe de l'aviation civile

La **taxe de l'aviation civile** (TAC), applicable depuis le 1^{er} janvier 1999⁴, couvre l'essentiel des dépenses du budget annexe ne donnant pas lieu à perception de redevances pour services rendus, ainsi que les

³ Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

⁴ Article 51 de la loi de finances pour 1999.

dépenses du FIATA. Pour 2004, les montants sont en forte augmentation de 13,07 %, soit :

– **4,43 € par passager** embarqué à destination d'un Etat membre de l'Union européenne, au lieu de 3,92 € en 2003 ;

– **7,53 € par passager** embarqué vers **d'autres destinations**, au lieu de 6,66 € en 2003 ;

– **1,15 € par tonne de fret** ou de courrier, au lieu de 1,02 € en 2003.

Le produit attendu de la **TAC en 2004** est ainsi estimé à plus de **322 M€**, que le projet de loi de finances propose de répartir à hauteur de **63,44 % au profit du budget annexe** de l'aviation civile et **36,56 % au profit du FIATA** (contre respectivement 76,04 % et 23,96 % en 2003). La **contribution de la TAC au financement du BAAC** sera donc de **204,77 M€** en 2004.

Votre rapporteur pour avis souligne que cette déformation de la répartition de la taxe d'aviation civile au profit du FIATA s'explique seulement par la création de la nouvelle mission relative à la continuité territoriale avec l'outre-mer dans le FIATA.

II. LE FONDS D'INTERVENTION POUR LES AÉROPORTS ET LE TRANSPORT AÉRIEN (FIATA) : UNE HAUSSE APPARENTE QUI ACCENTUE LES AMBIGUITÉS DE CE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

A. L'AFFAIBLISSEMENT DE L'ESPRIT ORIGINEL DU DISPOSITIF

Votre commission avait déjà exprimé l'an passé sa préoccupation devant l'évolution du FIATA, qui s'éloigne de plus en plus de sa mission originelle. Il convient pourtant de rappeler que ce compte d'affectation spéciale a été créé dans un but précis de soutien aux dessertes régionales et d'aménagement du territoire.

La part du FIATA qui correspond au **soutien aux dessertes aériennes régionales** est **en hausse de 75 %**, à 28 millions d'euros. Votre rapporteur pour avis s'en félicite vivement.

DEPENSES ET RECETTES DU FIATA (2002-2004)
(en millions d'euros)

	2002	2003	2004	Evolution (2004/2003)
Dépenses				
Subventions aux entreprises de transport aérien	13	16	28	+ 75,0 %
Sûreté et sécurité	33	21	15	- 28,6 %
Subventions aux gestionnaires d'aérodrome	31	34	45	+ 32,3 %
Dotations versées aux collectivités locales au titre de la continuité territoriale	-	-	30	-
Total Dépenses	76,9	70,6	118	+ 67,1 %
Recettes				
Taxe de péréquation des transports aériens	-	0,1	-	-
Taxe de l'aviation civile	90	71	118	+ 66,2 %
Recettes diverses ou accidentelles	0,2	-	-	
Total Recettes	90,2	71,1	118	+ 66,0 %

Toutefois, **il ne peut qu'exprimer sa préoccupation devant l'évolution générale du FIATA**. En effet, l'apparition d'une nouvelle mission de subventions aux collectivités locales d'outre-mer, au titre de la continuité territoriale et à la suite de la loi de programme pour l'outre-mer⁵, constitue **une construction peu satisfaisante**. Votre rapporteur pour avis partage naturellement le souci d'assurer la continuité territoriale avec les DOM-TOM. Mais la solution proposée soulève plusieurs observations :

– du point de vue des collectivités d'outre-mer, on peut remarquer que l'article 60 de la loi de programme prévoyait l'indexation du soutien à la continuité territoriale sur l'évolution de la dotation globale de fonctionnement (DGF). Tel n'est pas le cas ici, puisque ce soutien devient fonction de l'activité économique du transport aérien ;

– cette nouvelle mission s'inscrit dans une évolution qui tend à éloigner le FIATA de sa mission originelle de subventions économiques aux dessertes aériennes régionales. Ainsi, celle-ci ne représente que 23,7 % de l'ensemble des dépenses prévues pour le FIATA en 2004. L'augmentation très forte, de 67 % du FIATA, ne correspond donc pas à une relance du soutien aux dessertes aériennes régionales, ce que regrette votre rapporteur pour avis.

⁵ Loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer, article 60.

En effet, si la continuité territoriale de la République est assurément une mission tout à fait importante de l'Etat, rien ne semble justifier que les clients de l'aviation civile supportent seuls, par l'intermédiaire de la TAC, cette charge qui bénéficie à l'ensemble de la collectivité nationale. Telle est la réflexion qu'a exprimée votre commission lors de l'examen du présent rapport.

B. UN MODÈLE À REPRODUIRE ?

Votre rapporteur pour avis estime en revanche qu'un mécanisme comparable au FIATA pourrait avoir tout son rôle pour financer, par exemple, l'équipement intermodal dans une perspective de bon aménagement du territoire. Il s'agirait alors de prélever une taxe sur l'ensemble des activités de transports, et non sur le seul transport aérien, au profit des investissements permettant de développer l'intermodalité.

Votre commission souhaite approfondir sa réflexion sur ce point, qui pourrait être porteur d'une redynamisation et d'un rééquilibrage de l'ensemble des transports en France.

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

A. L'AÉRONAUTIQUE

La construction aéronautique civile est un secteur particulièrement important pour l'économie de notre pays en termes d'emploi, de développement technologique, d'aménagement du territoire et de commerce extérieur. **Dans un contexte difficile, l'industrie aéronautique française a naturellement vu son activité se ralentir.** Toutefois, les baisses du chiffre d'affaires constatées (- 3 % pour EADS et - 5,6 % pour la SNECMA) apparaissent moins sévères que celles de leurs principaux concurrents, en particulier américains. Votre rapporteur pour avis rappelle, à ce titre, qu'au cours de l'année écoulée l'industrie aéronautique civile américaine a vu son chiffre d'affaires baisser de 15,5 % et son nombre d'employés diminuer de 11 %.

Les crédits de paiement de la politique de soutien à la construction aéronautique diminuent apparemment de près de 2 %, à 293 M€. Toutefois, le soutien à la recherche n'étant plus assujéti à la TVA, il en résulte concrètement, à crédits constants, une augmentation de 20 % de

cette politique. Si l'on tient compte de cet effet, la politique de soutien à la construction aéronautique progresse donc en réalité de près de 2 %, ce dont votre rapporteur pour avis se félicite.

En raison des enjeux économiques, industriels, mais aussi stratégiques du projet d'Airbus A380, votre rapporteur pour avis souhaite faire le point sur ce dossier.

Le programme A380 faisait au 1^{er} août 2003 l'objet de 116 commandes (+ 21 en un an) et 46 options, auxquelles s'ajoutent des intentions d'achat pour 13 appareils fermes et 5 options, de la part de onze clients. Rappelons que deux modèles sont aujourd'hui commercialisés par Airbus : l'A380-800 qui peut emmener 550 passagers sur 15.000 km, et l'A380/F, conçu pour le transport du fret, capable de transporter une charge utile de 150 tonnes à plus de 10.000 km de distance. A terme, la « famille » A380 doit comprendre cinq versions, qui permettront chacune de répondre à un besoin particulier du marché, tant en capacité qu'en rayon d'action.

Les tableaux ci-dessous indiquent la répartition des commandes et options par compagnie aérienne au 1^{er} août 2003, pour les deux modèles.

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

Compagnie	Commandes fermes	Intentions d'achats fermes	Options sur contrats signés	Intentions d'options
Air France	10		4	
Emirates Airlines	41			
ILFC ⁶	5			
Korean Air		5		3
Malaysia Airlines		6		
Qantas	12		12	
Qatar Airways		2		2
Singapore Airlines	10		15	
Virgin Atlantic	6			
TOTAL	84	13	31	5

⁶ Société américaine de location-vente d'avions (leasing).

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

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

La première livraison de l'A380 est prévue en mars 2006 à la compagnie Singapore Airlines. **L'évolution très favorable du carnet de commandes permet d'envisager les perspectives de l'A380 avec une sérénité croissante. Votre rapporteur pour avis se réjouit en outre que la version cargo, l'A380/F, atteigne désormais un niveau de commandes** qui donne de bonnes assurances que cette version puisse également être développée. Il souligne enfin la performance industrielle et technique que constitue le respect des délais initialement prévus pour un programme de cette envergure.

Comme votre rapporteur pour avis l'imaginait l'an passé, la stratégie alternative de long-courrier supersonique développée par le principal concurrent d'Airbus, l'américain Boeing, a dû être abandonnée, car elle ne correspondait en réalité absolument pas aux évolutions prévisibles du secteur. **Il estime que cette lourde erreur du constructeur américain souligne l'importance décisive des choix stratégiques de long terme dans le secteur du transport aérien.**

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

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

Ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, l'enveloppe budgétaire est en **forte baisse de - 6,6 %**.

CRÉDITS BUDGÉTAIRES DE L'ACNUSA (EN €)

	Projet de loi de finances initiale	Projet de loi de finances 2004	Evolution
Rémunération des personnels	266 042	289 008	+ 8,6 %
Vacations indemnités des membres et experts	105 514	105 514	0 %
Dépenses de fonctionnement	723 266	628 444	- 13,2 %
TOTAL	1 094 822	1 022 966	- 6,6 %

Votre rapporteur pour avis exprime sa préoccupation devant cette diminution de crédits, à un moment où il importe plus que jamais d'avoir une connaissance fidèle et transparente des nuisances sonores aéroportuaires. Si l'on peut considérer que cette autorité administrative indépendante a désormais atteint son rythme de croisière, la réduction de crédits proposée dépasse le seul cadre d'un budget contraint.

CHAPITRE II

LA RECOMPOSITION DU PAYSAGE AÉRIEN

I. UN CONTEXTE TOUJOURS DIFFICILE

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

L'année 2002 a été marquée par une reprise sensible de la croissance du trafic mondial, après l'année charnière de 2001 pendant laquelle les résultats de trafic et les résultats financiers des transporteurs aériens avaient chuté sous l'effet conjugué du ralentissement économique outre-Atlantique et des attentats terroristes du 11 septembre 2001.

1. Le trafic mondial en 2002

Pour les services réguliers assurés par l'ensemble des compagnies mondiales, l'OACI a enregistré pour l'année 2002 près de 1,6 milliard de passagers réguliers et quelque 30 millions de tonnes de fret transportées⁷. Ces chiffres représentent une **augmentation par rapport à 2001 d'environ 2 %** du trafic total régulier ainsi que du trafic international régulier des compagnies aériennes mondiales, exprimés en tonnes kilomètres transportées (TKT) totales⁸. Les trafics totaux de passagers et de fret, exprimés en passagers kilomètres transportés (PKT) et TKT, sont respectivement en augmentation d'environ 0,4 % et 4 %.

⁷ Communiqués OACI du 20 décembre 2002 et du 11 août 2003.

⁸ La tonne kilomètre transportée totale est une mesure combinée du trafic de passagers, de fret et de poste, qui tient compte de la distance parcourue.

Le trafic de 2002 de passagers demeure cependant inférieur d'environ 2 à 3 % à son niveau de 2000, alors que la croissance moyenne sur la décennie 1990 des PKT avait été de 4,7 %. **Pour l'Europe, le trafic TKT recule de 1,1 % en 2002.**

2. Les perspectives pour 2003 et 2004

Les premiers résultats de l'année 2003 ne font pas état d'une reprise dans le transport aérien, quelle que soit l'échelle géographique examinée, notamment **en raison du conflit en Irak et de l'épidémie de pneumopathie** intervenus au cours de ce premier semestre 2003.

Au niveau mondial, l'OACI⁹ prévoit ainsi une **stagnation du trafic de passagers en 2003**, puis une **reprise avec une croissance de 4,4 % en 2004**, et de 6,3 % en 2005. Pour le trafic des seules compagnies européennes, la prévision est également favorable : + 0,1 % en 2003 avec une nette reprise en 2004 (+ 4,1 %) et en 2005 (+ 6,2 %).

3. Les projections à long terme

A plus long terme, pour la période 2000-2020, l'OACI envisage, à l'heure actuelle, une croissance mondiale moyenne du trafic (en PKT) de + 4,3 % par an, dont + 4,9 % pour l'international et + 3,5 % pour le trafic intérieur.

CROISSANCE MOYENNE DU TRAFIC PRÉVUE PAR POUR 2000-2020

	2000-2005	2006-2010	2011-2015	2016-2020	Moyenne 2000-2020
International	2,6 %	6,3 %	5,6 %	5,1 %	4,9 %
Intérieur	1,7 %	4,1 %	4,0 %	4,0 %	3,5 %
Total monde	2,2 %	5,4 %	5,0 %	4,7 %	4,3 %

Source : OACI

⁹ Communiqué du secrétariat de l'OACI du 11 août 2003.

Au bout du compte, le **trafic mondial de passagers ferait plus que doubler de 2000 à 2020, passant de 4,8 milliards à 11,6 milliards de PKT dont 7 milliards (soit 60%) pour le trafic international**. Cette perspective de doublement du trafic, qui conditionne toutes les réflexions sur les besoins nationaux en équipements aéroportuaires, n'est donc pas remise en cause.

Il est à noter que les prévisions établies en 2003 sont légèrement inférieures à celles de l'an passé où, sur la période 2000-2020, l'OACI avait retenu les prévisions suivantes : + 4,5 % pour le trafic mondial, + 5 % pour le trafic international et + 3,7 % pour le trafic intérieur.

B. LA CONSOLIDATION DES ALLIANCES

Depuis la disparition, en 2002, de l'alliance Qualiflyer, qui regroupait autour de Swissair et Sabena onze compagnies aériennes européennes, on ne compte plus que **quatre grandes alliances** globales. Elles se sont partagé, en 2002, **62 % du trafic régulier mondial**¹⁰ en s'appuyant sur les grandes plateformes de correspondance des compagnies membres :

– **Star Alliance** regroupe quatorze compagnies¹¹ dont Lufthansa, SAS, United Airlines, Air Canada et Singapore Airlines : elle représentait en 2002, **24 %** du trafic mondial ;

– **Oneworld** fondée en septembre 1998 par American Airlines et British Airways, est aujourd'hui composée de huit membres¹², qui ont réalisé, en 2002, **18 %** du trafic mondial ;

– **Skyteam**, créée en juin 1999 autour d'Air France et de Delta Airlines, regroupe aujourd'hui six compagnies¹³. L'alliance Skyteam a représenté, en 2002, **13 %** du trafic mondial ;

– **l'alliance KLM/ Northwest** regroupe la compagnie néerlandaise KLM et l'américaine Northwest. Ces deux compagnies ont représenté **7 %** du trafic mondial en 2002.

¹⁰Source : International Air Transport Association (IATA) : **World Air Transport Statistics 2003**.

¹¹ Air Canada, Air New Zealand, ANA (All Nippon Airways), Asiana (depuis le 1^{er} mars 2003), Austrian Airlines Group, British Midland, Lufthansa, LOT-Polish Airlines (depuis octobre 2003), Mexicana Airlines, SAS (Scandinavian Airline System), Singapore Airlines, Spanair (1^{er} avril 2003), Thai Airlines, United Airlines et Varig.

¹² Les huit compagnies de l'alliance Oneworld : Air Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile et Qantas.

¹³ Les six compagnies de l'alliance Skyteam : Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines et Korean Air.

L'expérience récente montre que ces alliances n'ont guère d'objectifs capitalistiques. En effet, le secteur est soumis aux **règles de détention nationale du capital des compagnies aériennes**, qui établissent un lien entre la nationalité des entreprises et les droits de trafic dont elles bénéficient auprès des pays étrangers. Cette **clause de nationalité**, propre au transport aérien, a façonné le paysage aérien mondial, et explique largement le recours aux stratégies d'alliance, plutôt qu'aux fusions capitalistiques courantes dans les autres secteurs économiques. Les compagnies cherchent donc avant tout, à développer un réseau mondial tout en rationalisant leurs moyens. Au-delà de simples accords de coopération liant une compagnie à une autre, **les alliances** dites « **stratégiques** » se sont peu à peu imposées, ramifiées autour de grands pôles composés chacun de partenaires américains, européens et asiatiques. Leur contenu est plus ou moins étendu, mais les compagnies partenaires et leurs passagers peuvent y trouver les avantages suivants :

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

C. LE RENCHÉRISSEMENT DES ASSURANCES

Outre le fléchissement de la demande, les compagnies ont eu à subir, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, le **renchérissement du coût des primes d'assurance** et celui des **mesures de sûreté**, pour des montants respectivement estimés à 180 et 145 M€ par la Commission européenne. Les assureurs ont rapidement résiliés leurs garanties « responsabilité civile » applicables aux risques de guerre, avant de proposer une nouvelle couverture partielle, avec des primes nettement accrues.

L'augmentation considérable des primes d'assurance pour la couverture des actes de terrorisme et de guerre avait incité les Etats membres de l'Union européenne à octroyer des aides à leurs compagnies. Les Etats ont ainsi pris en charge la **couverture de ces risques ou l'augmentation des primes d'assurance**. Dans ce cadre, le ministère de l'Economie et des Finances français avait mis en place une prise en charge, via la Caisse centrale de réassurance, des conséquences qu'un attentat ou un acte de guerre auraient sur des tiers, pour des sinistres supérieurs à 50 millions de dollars. Ces mécanismes ont pris fin le 31 octobre 2002 pour la plupart des Etats membres de l'Union Européenne, la France prolongeant son dispositif d'un mois, jusqu'au 30 novembre 2002.

Dès le Conseil économique et financier (Ecofin) du 22 septembre 2001, des « *lignes directrices* » avaient été établies pour encadrer ces aides. Mais **cette possibilité n'a pas été reconduite au-delà du 31 octobre 2002, ce que déplore votre rapporteur pour avis**. La Commission européenne entend désormais examiner au cas par cas chaque aide en ce domaine.

Votre rapporteur pour avis souhaite insister sur la gravité de cette situation, le renchérissement des primes rendant plus difficile encore le retour des compagnies aériennes à la rentabilité. Les assureurs ont pu paraître vouloir se défaire de ce risque, ce qui a encouragé le développement de projets de fonds mutualisés de réassurance, au niveau régional (*Eurotime*) ou mondial (*Globaltime*). Mais dans l'attente de la mise en place de ces fonds, les compagnies sont confrontées au très fort relèvement des primes d'assurance.

Pour le groupe Air France, le coût des assurances a ainsi atteint environ 91 M€ sur l'exercice 2002/2003, clos le 31 mars 2003, contre un montant de 85 M€ sur l'exercice 2001/2002 et de 40 M€ sur l'exercice 2000/2001. Votre rapporteur pour avis note que, selon la DGAC, les primes devraient désormais se stabiliser.

D. LE COÛT DES MESURES DE SÛRETÉ

1. Le soutien volontariste des Etats-Unis au transport aérien

Le Congrès américain a adopté, en novembre 2001, un premier plan d'aide massif au secteur du transport aérien de près de 15 milliards de dollars. L'un des volets de ce plan concernait les dépenses de sûreté. Il comprenait l'engagement de prendre en charge les coûts supplémentaires, notamment le

renforcement des portes de cockpit¹⁴. Cet engagement n'ayant été que partiellement rempli en 2002, le Congrès a adopté le 12 avril 2003 un train de mesures complémentaires visant à faire prendre en charge par le budget fédéral les dépenses de sûreté engagées par les compagnies aériennes et à compenser les pertes d'exploitation causées par le conflit irakien.

Ce deuxième train de mesures d'aide aux compagnies aériennes américaines comprend deux volets :

– une subvention de 2,4 milliards de dollars, accordée uniquement aux compagnies aériennes américaines et correspondant aux montants des taxes de sûreté dont elles s'étaient déjà acquittées ;

– un moratoire sur les taxes de sûreté pour une période de quatre mois (de juin à septembre 2003), bénéficiant à toutes les compagnies aériennes, qu'elles soient américaines ou étrangères.

Les compagnies aériennes ont contribué à hauteur de 30 % à l'effort d'investissements de sûreté.

2. Une timidité européenne regrettable

En Europe, le Conseil européen du 21 septembre 2001 et les Conseils « transports » des 14 septembre et 16 octobre 2001 ont **renforcé les mesures de sûreté aérienne**. En France, ces mesures de sûreté complémentaire ont représenté l'essentiel des 300 M€ de mesures de soutien mises en oeuvre par le gouvernement (75 M€ pour le filtrage des personnes, près de 120 M€ pour le contrôle des bagages de soute).

La Commission européenne a validé le 19 mars 2003 ces aides financières. La dotation budgétaire maximale prévue par la France est de 45,73 M€. Selon la DGAC, la France est le seul Etat membre à avoir sollicité l'autorisation de la Commission européenne pour mettre en place des mesures financières compensatoires au bénéfice des compagnies aériennes européennes.

Les mesures de sûreté susceptibles de donner lieu à une compensation sont celles établies après le 11 septembre 2001 par les autorités compétentes, dans le cadre du plan Vigipirate renforcé, sur les aéroports du territoire français. **Il convient de noter que cette compensation financière apportée**

¹⁴ Cette mesure est devenue obligation mondiale à compter du 1^{er} novembre 2003, et dès le 9 avril 2003 pour les compagnies aériennes du Royaume-Uni et des Etats-Unis. Elle vise tous les avions de plus de 60 sièges ou dont la masse maximale au décollage dépasse 45,5 tonnes.

par l'Etat est exceptionnelle et limitée dans la durée, alors que certaines mesures de sûreté mises en œuvre présentent un caractère pérenne.

Observant que le soutien aux compagnies aériennes a été beaucoup plus net aux Etats-Unis, votre rapporteur pour avis considère que la nature exceptionnelle des difficultés rencontrées par le secteur aurait pu justifier un engagement plus résolu des Etats européens.

II. LE PANORAMA AMÉRICAIN : LA MONTÉE EN PUISSANCE DES LOW COST

A. DES SITUATIONS CONTRASTÉES

1. Le secteur aérien américain

Le secteur aérien américain, dominé depuis plusieurs décennies par les compagnies « majeures »¹⁵ ayant à faire face à d'importantes difficultés financières depuis 2001, se caractérise par **une place grandissante des compagnies à bas coûts sur le marché intérieur des Etats-Unis.**

Ainsi, la baisse du trafic intérieur des compagnies « traditionnelles » de juin 2002 à juin 2003 a été compensée, presque exactement, par la hausse du trafic des compagnies à bas coûts¹⁶. En juin 2003, les baisses du trafic intérieur d'American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines et US Airways étaient sur un an respectivement de **4,1 %**, **2,6 %**, **5,3 %**, **4,3 %** et **11,7 %**. Parallèlement, JetBlue et AirTran, deux compagnies à bas coûts, ont enregistré des hausses de leurs trafics de **63 %** et de **20 %**. Globalement, **la part de marché des compagnies à bas coûts américaines sur le trafic intérieur a progressé de trois points en un an, passant de 24,6 % en juin 2002 à 27,6 % en juin 2003.** Ces évolutions sont à resituer dans le contexte américain général : le trafic passagers total¹⁷ des transporteurs américains membres de l'ATA¹⁸ s'élève à 1,03 milliard de PKT, ayant baissé de 1,9 % de 2001 à 2002. En revanche, le trafic fret, à 33,8 millions de TKT, a augmenté de 15,1 % sur la même période.

¹⁵ Il s'agit là d'une classification du Département des transports américain (DOT).

¹⁶ Wall Street Journal, 16 juillet 2003.

¹⁷ Trafic intérieur et international.

¹⁸ Source : ATA - Air Transport Association (regroupe 22 compagnies aériennes américaines membres) – juillet 2003.

2. La situation des principales compagnies américaines reflète le dynamisme des *low cost*

Il existe officiellement aux Etats-Unis quatorze compagnies qualifiées de « majeures », dont onze de transport de passagers et trois de transport de fret¹⁹. Parmi les transporteurs de passagers, il existe six compagnies majeures américaines offrant des services intercontinentaux -American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Northwest, Continental et US Airways²⁰ – et cinq compagnies dont le réseau se limite au continent américain – Southwest Airlines, America West, Alaska Airlines, American Trans Air (ATA)²¹ et American Eagle Airlines²².

¹⁹ Les trois compagnies « majeures » de transport de fret sont : Federal Express, UPS et DHL Airways.

²⁰ Compagnies classées par trafic PKT (passagers kilomètres transportés) 2002 décroissant.

²¹ ATA a rejoint récemment le groupe des compagnies « majeures ».

²² Les trois compagnies Southwest, America West et American Trans Air (ATA) sont des compagnies à bas coûts.

**TRAFIC ET RESULTATS FINANCIERS EN 2002
DES PRINCIPALES COMPAGNIES AMERICAINES**

Compagnies « majeures » américaines en 2002	Rang (1)	Trafic		Recettes d'exploitat. M\$	Résultat d'exploitat. M\$	Résultat net M\$	Taux de rempliss. moyen (%)
		PKT milliards	TKT milliards				
11 Cies « majeures » (pass.) :		945,47	100,23	77 695,6	-9 578,6	-11 527,2	72,0 %
American Airlines	1	195,81	20,72	15 870,6	-3 312,9	-3 495,7	70,7 %
United Airlines	2	176,05	19,30	13 915,6	-3 021,8	-3 325,8	73,6 %
Delta Air Lines	3	150,46	15,80	12 410,4	-1 035,4	-1 295,0	71,1 %
Northwest Airlines	4	115,87	13,78	9 151,6	-783,5	-766,4	77,1 %
Continental Airlines	5	95,60	10,04	7 708,1	-448,1	-430,7	74,1 %
Southwest Airlines	6	73,06	6,83	5 521,8	417,6	241,0	65,9 %
US Airways	7	64,41	6,44	6 914,9	-919,3	-1 658,8	71,0 %
America West	8	31,95	3,01	2 021,0	-203,4	-432,9	73,6 %
Alaska Airlines	9	21,21	2,01	1 832,4	-80,8	-75,0	68,1 %
American Trans Air	10	15,16	1,75	1 150,0	-140,8	-169,4	73,0 %
American Eagle AL	11	5,91	0,54	1 199,2	-50,2	-118,5	63,1 %
3 Cies « majeures » (fret) :		-	20,21	19 047,0	956,6	458,0	-
Federal Express Corp.	1	-	13,27	15 941,2	736,2	402,2	-
UPS	2	-	6,61	2 851,9	204,3	46,6	-
DHL Airways	3	-	0,32	253,9	16,1	9,2	-
14 Cies « majeures » (E-Unis) :		945,47	120,43	96 742,6	-8 622,0	-11 069,2	72,0 %
Evolution 2002/2001		-34,70	-1,50	-8 191,5	1 005,3	-3 930,2	+ 1,7 point

Source : DOT : *Majors – Airline Quarterly Financial Review 4Q02* – année 2002

(1) classement par trafic 2002 décroissant.

Le trafic des onze principales compagnies de transport de passagers, exprimé en PKT, a baissé de 3,5 % en 2002. En revanche, le trafic des trois transporteurs principaux de fret, exprimé en TKT, a augmenté de 12 % en 2002, notamment grâce à Federal Express. La compagnie à bas coûts Southwest Airlines, au sixième rang des compagnies américaines de transport de passagers, a réalisé davantage de trafic que US Airways, et uniquement sur le marché intérieur américain. De surcroît, **Southwest est la seule compagnie aérienne américaine de transport de passagers à avoir enregistré un résultat d'exploitation positif pour l'exercice 2002.**

Depuis le 11 septembre 2001, les compagnies aériennes américaines ont perdu 30 milliards d'euros, la plupart restant encore très fragilisées malgré les restructurations intervenues en 2002 et 2003.

Votre rapporteur pour avis rappelle que sept compagnies américaines ont été placées sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites depuis le début de l'année 2001, parmi lesquelles TWA, US Airways et United Airlines. Il convient d'ajouter à cette liste Air Canada. Enfin, American Airlines traverse, elle aussi, de très grosses difficultés, même si elle est parvenue à éviter le dépôt de bilan.

B. LA RESTRUCTURATION DU SECTEUR

Après être sortie du régime des faillites le 30 mars 2003 grâce à un important plan de restructuration - qui lui a permis des économies annuelles de près de 1,9 milliard de dollars -, US Airways, a signé le 25 juillet 2002 avec United Airlines un accord de partage de codes, et a rejoint Star Alliance début juin 2003.

Par ailleurs, le ministère des transports américain a accepté, le 17 janvier 2003, l'accord commercial de partage de codes, demandé en août 2002, entre Delta Air Lines, Northwest et Continental, respectivement troisième, quatrième et cinquième transporteurs américains. Cet accord commercial de partage de codes, initialement prévu pour une durée de dix années, a été approuvé sous conditions :

– les trois transporteurs ne doivent pas se coordonner ou s'entendre sur des sujets tels que les tarifs, les créations ou suppressions de liaisons, ou sur les capacités ;

– sur leurs *hubs* ainsi qu'à Boston, ils doivent rendre, à la demande des autorités aéroportuaires, les portes d'embarquement utilisées à moins de six rotations par jour.

Selon l'ATA²³, les conséquences estimées *ex ante* du conflit irakien sur les compagnies aériennes américaines se traduiraient par la suppression de 2.200 vols quotidiens, générant des pertes de 10,7 milliards de dollars et la disparition de près de 70.000 emplois.

S'agissant des **perspectives de redressement**, à l'heure actuelle, des principaux transporteurs aériens américains, on peut établir les trois catégories suivantes :

– les compagnies qui restent encore dans une **situation précaire** : American Airlines, qui **affiche une perte catastrophique** de 1,04 milliard de dollars²⁴ au premier trimestre 2003, et United Airlines, menacée par la faillite²⁵ en raison d'une forte concurrence des compagnies à bas coûts sur ses lignes ;

²³ Le Figaro Economie, 22 mars 2003.

²⁴ Les efforts d'American Airlines pour obtenir des concessions salariales ont finalement abouti, sous la menace de la faillite, et après la démission de son président Don Carty, le 25 avril 2003. La nouvelle direction a annoncé qu'elle pouvait, pour le moment, éviter la mise en redressement.

²⁵ United Airlines est déjà placée, depuis décembre 2002, sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites. Les résultats d'exploitation de United au 1^{er} et 2^{ème} trimestre 2003 ont été de -813 et -431 M\$.

– celles qui sont sur la **voie du redressement**, mais qui devront encore se restructurer et mettre en œuvre des plans d'économies : Northwest, Continental, US Airways (désormais sortie du régime des faillites), Delta Air Lines et America West (qui souhaite s'affirmer comme l'une des rares compagnies à bas coûts exploitant un réseau) ;

– les compagnies à bas coûts qui affichent un développement et une **progression** de leur activité : Southwest Airlines, JetBlue, Air Tran, Frontier Airlines et ATA.

Concernant le **deuxième trimestre 2003**, les grandes compagnies (à l'exception des deux plus grandes - American et United) renouent avec le profit et présentent des résultats nets positifs. Cependant, les comptes sont faussés par le versement d'une subvention fédérale d'un montant égal au produit des taxes de sûreté payées depuis leur mise en place en février 2002, pour un total de 2,3 milliards de dollars²⁶. **Hors subventions, les compagnies aériennes américaines restent, pour la plupart, déficitaires. On notera que, hors subvention, même le résultat de Southwest est négatif.** Le tableau suivant indique l'effet de l'aide fédérale sur le résultat de dix grandes compagnies pour le deuxième trimestre 2003 :

**RÉSULTAT DES PRINCIPALES COMPAGNIES AMÉRICAINES
AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2003**

Compagnie	Résultat net, M\$ (A)	Subvention reçue, M\$ (B)	Résultat (M\$) avant subvention (A) – (B)
American	- 75	358	- 433
United	- 623	300	- 923
Delta	184	251	- 67
Northwest	227	209	18
US Airways	13	214	- 201
Continental	79	111	- 32
Southwest	246	271	- 25
America West	80	81	- 1,6
Alaska	45	71	- 26
ATA	43	37	6
Total	219	1 904	- 1 685

²⁶ Cf. supra.

Pour la première fois depuis 30 mois (quatrième trimestre 2000), le résultat global de ces compagnies est redevenu positif après subvention de l'Etat. Hors subvention, il est cependant encore proche de la moyenne trimestrielle des pertes enregistrées en 2001 et 2002. **Votre rapporteur pour avis souhaite exprimer sa préoccupation devant l'éventuelle distorsion de concurrence que ce soutien pourrait créer entre les compagnies aériennes et leurs homologues européennes.**

III. LA SITUATION EUROPÉENNE, UN BILAN CONTRASTÉ

A. LA POLARISATION CROISSANTE DU MARCHÉ EUROPÉEN

1. La confirmation de la prédominance de trois grands acteurs, adossés aux trois grandes alliances

a) Trois grandes compagnies de taille comparable jusqu'ici

Le marché européen est dominé par trois grandes compagnies, anciennes championnes nationales des trois premières économies du continent, qui représentent **chacune près de 17 % du marché**. A l'heure actuelle, Air France occupe la première place, avec 17,2 %, devant British Airways (17 %) et Lufthansa (16 %). Ces écarts faibles fluctuent, l'essentiel étant le poids comparable de ces grandes compagnies.

Cette situation d'équilibre se reflète naturellement au niveau plus large des grandes alliances mondiales, puisqu'Air France est membre de Skyteam, British Airways de Oneworld et Lufthansa de Star Alliance.

b) Le rapprochement Air France-KLM

La prise de contrôle de KLM par Air France remet en cause cet équilibre entre les trois grandes compagnies. On peut se demander si cette augmentation du poids d'Air France ne conduira pas à une **nouvelle vague de concentration à l'échelle européenne**, de façon à rétablir l'équilibre entre trois pôles de taille comparable. Une telle évolution rencontre toutefois **l'obstacle de la clause de nationalité**²⁷.

²⁷ Cf. supra.

c) Vers la fin de l'exception capitalistique du transport aérien ?

Au cours des dernières années, de nombreux Etats européens se sont désengagés, partiellement ou totalement, du capital des principales compagnies aériennes. Ainsi, British Airways, KLM et Iberia ont été privatisées ; le capital d'Air France comme celui d'Alitalia ont été ouverts, et les conditions de la privatisation d'Air France ont été définies²⁸. C'est dans ce cadre que s'inscrit l'accord conclu entre Air France et KLM, la compagnie française devant prendre le contrôle de son homologue néerlandaise par échange d'actions.

Ces évolutions amènent à poser de façon pressante la question du frein à la concentration que constitue la clause de nationalité. **Votre rapporteur pour avis estime que celle-ci devrait s'effacer à terme, au fur et à mesure que le transport aérien regagne le droit commun commercial. Toutefois, dans la mesure où une telle évolution suppose de très nombreuses négociations internationales, elle prendra vraisemblablement de longues années.**

2. Un secteur convalescent

Après une année 2001 marquée par un retournement brutal de la croissance, les résultats financiers des grandes compagnies européennes en 2002 indiquent un redressement sensible. Pour le dernier exercice, six des principales compagnies aériennes européennes annoncent des résultats nets positifs : il s'agit de Lufthansa, d'Iberia, d'Air France, de British Airways, d'Alitalia et de Turkish Airlines, avec des résultats nets compris entre 56 et 717 M€. En revanche, trois autres grandes compagnies européennes, Swiss, KLM et SAS, affichent des résultats nets largement négatifs pour leur dernier exercice, compris entre -112 et -639 M€.

Pour 2002, SAS, Turkish Airlines, Air France et Lufthansa se distinguent par une croissance du **trafic de passagers**²⁹, par rapport à l'exercice 2001, respectivement de 5,3 %, 4,6 %, 2,8 %, et 2,5 %. En revanche, Swiss, Alitalia, Virgin Atlantic et British Airways enregistrent de fortes baisses de trafic, respectivement de -33,6 %, -18,0 %, -4,4 % et -4,1 %. **Air France et KLM sont les deux seules compagnies, parmi les dix**

²⁸ Loi n° 2003-322 du 9 Avril 2003 relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France. Rapport n° 165 (2002-2003) de M. Jean-François Le Grand, fait au nom de la commission des affaires économiques.

²⁹ Exprimé en PKT.

plus importantes en Europe, à avoir enregistré en 2002 une progression de leur nombre de passagers réguliers transportés par rapport à 2001. Votre rapporteur pour avis souhaite souligner ce point, à l'heure du rapprochement de ces deux entreprises.

L'activité fret, après avoir connu pour ces dix compagnies une baisse sensible en 2001, se stabilise en 2002 en termes de TKT. Pour cet exercice, cinq transporteurs³⁰ sont parvenus à enregistrer une croissance sensible de leur trafic fret, à des taux compris entre 4 % et 13 %. Cette situation est toutefois moins favorable que celle du fret sur le marché américain.

3. L'enracinement des low cost

Au cours des dernières années, de nombreuses compagnies à bas coûts ont vu le jour en Europe, dont certaines ont connu un essor rapide, à l'image d'easyJet et de Ryanair. En réponse à cette situation, plusieurs grandes compagnies classiques européennes ont créé leur propre filiale à bas coûts, à l'image de certaines grandes compagnies américaines : c'est le cas de KLM³¹, British Airways³², British Midland³³, ou encore SAS³⁴.

Dans cet environnement très dynamique, certains transporteurs à bas coûts se sont développés, d'autres ont disparu ou ont été rachetés par les plus robustes. Votre rapporteur pour avis tient à souligner la vitalité de ce secteur. Ainsi, depuis début 2002, les changements suivants sont intervenus :

– parmi les créations, on remarque notamment SkyEurope (février 2002), bmibaby (mars 2002), Goodjet (avril 2002), evolavia (mi-2002), Germanwings et MyTravelLite (octobre 2002), Hapag-Lloyd Express (décembre 2002), Jet2 (février 2003), Volareweb et Snowflake (mars 2003) ;

– les fusions et regroupements ont permis l'affirmation des deux principales compagnies à bas coûts européennes : **easyJet a acheté Go** le 1^{er} août 2002, pour une exploitation commune à partir de mars 2003, et **Ryanair a acheté Buzz** le 31 janvier 2003, pour une exploitation commune à partir d'avril 2003. easyJet et Ryanair se distinguent nettement des autres, tant par le volume de leur trafic, leurs résultats financiers en 2002, que par l'étendue de leurs réseaux ;

³⁰ SAS, Turkish, Air France, British Airways et KLM.

³¹ La compagnie à bas coûts BasicAir est exploitée par Transavia, filiale à 80 % de KLM. De plus, Buzz, avant d'être acheté par Ryanair début 2003, était une marque commerciale exploitée par KLM UK, filiale à 100 % de KLM.

³² Deutsche BA (dba), filiale de British Airways, est devenu une compagnie à bas coûts en 2002.

³³ En mars 2002, British Midland (BMI) a créé une filiale à bas coûts : bmibaby.

³⁴ Snowflake.

– votre rapporteur pour avis rappelle toutefois que **ce modèle économique ne garantit pas le succès**, car beaucoup de compagnies disparaissent, parfois après quelques mois d'exploitation seulement : CiaoFly, Goodjet³⁵, AirLib Express³⁶, BerlinJet³⁷ et Aéris Express, créée en juin 2003 et qui vient de déposer le bilan en France. Avec la consolidation et la concentration du secteur à bas coûts en Europe, il sera sans doute de plus en plus difficile aux nouveaux entrants d'atteindre la rentabilité. Cela n'arrête pourtant pas les nouveaux projets. Sont ainsi envisagés : en Italie, Agent Air et Free Airways ; en Allemagne, Low Fare Jet ; en France, Fly Eco ; en Pologne, GetJet ; et au Royaume-Uni, Now. **Les cinq plus importantes compagnies européennes à bas coûts**, en termes de trafic réalisé, de réseau ou de flotte, **sont, à l'heure actuelle : easyJet, Ryanair, Virgin Express, dba et Germanwings.**

Les bases de ces cinq compagnies³⁸, dont deux sont anglaises, deux allemandes et une irlandaise, sont essentiellement situées dans la partie australe de l'Europe, au carrefour des principales routes aériennes européennes. Leurs réseaux se limitent souvent à des liaisons régionales intra-européennes, court et moyen-courrier, vers des destinations davantage septentrionales.

B. AU NIVEAU NATIONAL, UNE DOMINATION SANS PARTAGE D'AIR FRANCE

1. L'effondrement des concurrents nationaux

a) La disparition d'Air Lib

Malgré les espoirs qu'avaient fait naître à la fin 2002 les propositions fragiles de la société IMCA³⁹, Air Lib n'a pu trouver de repreneur. Sa disparition, outre son impact économique et humain, marque également la fin de la perspective d'un second acteur national de grande envergure à côté d'Air France. Les autres compagnies françaises n'ont pas été en mesure de profiter

³⁵ Goodjet a fait faillite le 16 janvier 2003. Il convient de noter que Goodjet et CiaoFly n'étaient pas des transporteurs. Il s'agissait de marques commerciales avec affrètement d'avions.

³⁶ Marque à bas tarifs du transporteur français Air Lib.

³⁷ BerlinJet a disparu le 21 février 2003, après seulement quelques mois d'activité.

³⁸ Il convient d'utiliser le terme "base" plutôt que celui de "hub", car les compagnies à bas coûts n'organisent pas leur activité autour de plages de correspondance.

³⁹ M. Eric de Vlieger, PDG du groupe IMCA, a été mis en examen le 24 octobre 2003 pour recel et complicité d'abus de biens sociaux, dans l'enquête sur d'éventuelles malversations ayant entouré la chute d'Air Lib.

des parts de marché abandonnées par Air Lib, comme en témoigne les défaillances successives.

b) Le dépôt de bilan d'Air Littoral et sa reprise

Comme Air Lib, Air Littoral a dû porter le poids du retrait de Swissair en 2001. L'absence de reprise nette de la croissance du trafic et le déséquilibre récurrent de sa structure financière ne lui auront pas permis d'éviter le dépôt de bilan, le 21 août 2003. **Votre rapporteur pour avis a néanmoins l'espoir que la reprise d'Air Littoral par le groupe italien Seven Group permette la mise en œuvre d'un projet industriel cohérent.** Le repreneur devrait notamment rapprocher Air Littoral d'Azzura Airlines, compagnie charter basée près de Milan et contrôlée par le même groupe. Toutefois, Air littoral devrait être sévèrement redimensionnée, avec la perte de plus de la moitié de sa flotte et la suppression de près de 300 emplois. Il conviendra naturellement que le repreneur fasse les investissements en capitaux nécessaires au bon démarrage d'Air Littoral.

c) Aéris et Euralair

La compagnie toulousaine Aéris a été placée en liquidation judiciaire le 7 novembre 2003, sans qu'existe à l'heure actuelle de perspectives de reprise.

La situation d'Euralair est, elle aussi, extrêmement difficile, puisqu'elle a déposé le bilan le 3 novembre. Poursuivant pour l'heure ses activités, elle dispose d'un mois pour trouver un projet de reprise.

d) Reporter d'un an la compensation financière par les autres compagnies de ces défaillances ?

Lorsqu'une compagnie aérienne fait défaut, les autres compagnies du pays assurent collectivement une partie des charges non couvertes. Au vu des difficultés actuelles des compagnies françaises, **votre rapporteur pour avis souhaite faire la suggestion que la charge née des défaillances d'Air Lib, Air Littoral, Aéris et Euralair puisse être reportée sur 2005, lorsque le trafic aura repris sa pleine croissance.**

2. L'adaptation réussie d'Air France à un contexte très difficile

a) Une activité soutenue

En dépit du contexte défavorable, Air France a connu une augmentation de son activité au cours de l'exercice 2002/2003⁴⁰, liée notamment aux résultats positifs du second semestre. Au cours de l'exercice, **le trafic du groupe Air France a progressé de 2,9 %** en passagers-kilomètres-transportés (PKT) et l'offre de 2,7 % en sièges-kilomètres-offerts (SKO). **Le coefficient de remplissage** du groupe s'est établi à **76,2 %, en hausse de 0,2 point**. S'agissant de la seule compagnie Air France, le trafic passagers a progressé de 2,4 % en PKT. **Air France a transporté 42,9 millions de passagers (- 0,9 %)**, dont 5,1 millions sur des lignes franchisées. L'offre a augmenté quant à elle de 2,3 % (en SKO) et le coefficient d'occupation a atteint 76,8 %, en hausse de 0,1 point par rapport à l'exercice précédent. **L'activité fret** d'Air France a enregistré une **hausse de 6,4%** en tonnes-kilomètre-transportées (TKT) pour une offre également en hausse de 5,4 % en tonnes-kilomètre-offertes (TKO) ; le **coefficient de chargement a gagné 0,6 point, à 65,1 %**.

Au cours de l'exercice 2002/2003, **Air France est passée du deuxième au premier rang des compagnies européennes**, tous réseaux de passagers confondus. **Par rapport aux autres compagnies de l'AEA⁴¹, Air France a gagné 1,1 point de part de marché au cours de cet exercice.**

b) La consolidation de Skyteam

L'alliance Skyteam poursuit son développement. Après avoir accordé en janvier 2002 **l'immunité antitrust** aux compagnies de l'alliance sur les liaisons transatlantiques, les Etats-Unis ont fait de même sur les liaisons transpacifiques en juin 2002. Grâce à ces immunités, les compagnies de Skyteam peuvent coordonner leurs programmes et leurs conditions commerciales sur ces liaisons. Par ailleurs, l'accord intervenu en août 2002 entre Delta et les compagnies américaines Continental Airlines et Northwest Airlines permet d'envisager l'élargissement de l'alliance Skyteam à ces deux compagnies. Cette évolution serait d'autant plus naturelle et profitable à l'alliance qu'Air France a pris le contrôle de KLM, qui est le partenaire européen de Continental Airlines et de Northwest Airlines.

⁴⁰ L'exercice d'Air France court du 1^{er} avril au 31 mars.

⁴¹ Air Transport European Association, Association des transporteurs aériens européens.

3. Les résultats financiers d'Air France

Il convient de noter qu'Air France a procédé, au cours de l'exercice, à un changement de méthode comptable, qui influe sur certains postes.

a) Un chiffre d'affaires en progression

Le chiffre d'affaires consolidé d'Air France s'élève pour l'exercice 2002/2003 à 12,68 milliards d'euros, **en augmentation de 1,3 %** par rapport à l'exercice précédent.

CHIFFRES D'AFFAIRES D'AIR FRANCE

En millions d'euros	2001/02	2002/03	Variation
Passagers réguliers	9 491	9 713	+2,3%
Autres recettes passage	887	814	-8,2%
Fret	1 257	1 314	+4,5%
Autres recettes fret	191	165	-13,6%
<i>Total secteur aérien</i>	<i>11 826</i>	<i>12 006</i>	<i>+1,5%</i>
Maintenance	548	540	-1,5%
Autres	154	141	-8,4%
Total chiffre d'affaires	12 528	12 687	+1,3%

Source: Air France

Le transport de passagers sur vols réguliers génère sur l'exercice 2002/2003 un chiffre d'affaires de 9,71 milliards d'euros, en hausse de 2,3 %. Cette activité représente 76,6 % du chiffre d'affaires total, contre 75,8 % lors de l'exercice précédent. **Les filiales de transport aérien régional contribuent à hauteur de 8,1 % au chiffre d'affaires passage consolidé (7 % pour 2001/2002).**

Le transport de fret a connu en 2002/03 une augmentation du chiffre d'affaires de 4,5 % à 1,31 milliard d'euros, en raison de la hausse du trafic en TKT (6,4 %). La recette unitaire à la tonne kilomètre offerte a diminué de 0,7 % par rapport à l'exercice précédent, mais elle progresse de 4,3 % hors

change. Cette activité représente 10,4 % du chiffre d'affaires total, soit 0,4 point de plus par rapport à l'exercice 2001/2002.

Le chiffre d'affaires « autres » s'est élevé à 141 M€ sur l'exercice 2002/2003, en baisse de 8,4 %, en raison de la **cessation d'activité de la Société d'Exploitation Aéropostale le 31 mars 2002**. Ce chiffre d'affaires est composé désormais des seules prestations de restauration à bord réalisées par Servair, dont le chiffre d'affaires a atteint 141 M€ (- 5,2 %) sur l'exercice. **Votre rapporteur pour avis souligne l'importance de cette baisse du chiffre d'affaires de Servair.**

b) Le compte d'exploitation

Le résultat d'exploitation du groupe Air France pour l'exercice 2002/2003 s'établit à 192 M€ après changement de méthode comptable, en diminution de 43 M€ par rapport à l'exercice précédent (- 18,3 %). Ce résultat représente 1,5 % du chiffre d'affaires de 2002/2003, contre 1,9 % en 2001/02. A méthode constante, il s'établit à 172 M€, en baisse de 63 M€ (- 26,8 %).

COMPTE D'EXPLOITATION D'AIR FRANCE

En millions d'euros	2001/02	2002/03*	Variation
Chiffre d'affaires	12 528	12 687	+1,3%
<i>Dont Charges externes</i>	<i>7 466</i>	<i>7 174</i>	<i>-3,9%</i>
<i>Dont Frais de personnel</i>	<i>3 738</i>	<i>3 856</i>	<i>+3,2%</i>
<i>Dont Impôts et taxes</i>	<i>163</i>	<i>187</i>	<i>+14,7%</i>
<i>Dont Amortissements et provisions d'exploitation</i>	<i>1 011</i>	<i>1 310**</i>	<i>+29,6%</i>
Cessions de matériel aéronautique	78	30	-61,5%
Autres produits et charges	7	2	-71,4%
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	235	192	-26,8%

Source : Air France

*après changement de méthode comptable

**dont 59 millions de dotations aux provisions au titre de l'arrêt d'exploitation de Concorde

Les **charges d'exploitation** (charges externes, frais de personnel, impôts et taxes et dotations aux amortissements et provisions) atteignent 12,52 milliards d'euros. Elles ont progressé, après changement de méthode

comptable, de 1,2 % par rapport à l'exercice précédent enregistrant une augmentation légèrement inférieure à celle du chiffre d'affaires total (+ 1,3 %). Evaluées à méthode constante, les charges d'exploitation ont augmenté de 1,4 % en un an.

Le **poste carburant** s'élève à 1.369 millions d'euros, **en baisse de 5,1 %**. Cette évolution provient d'une consommation quasi stable (+ 0,6 %) ainsi que d'un **effet de change du dollar favorable (- 9,7 %)**, qui ont compensé la hausse du prix (+ 4,8 %) du pétrole sur l'exercice 2002/2003, liée à la crise irakienne.

Le poste **affrètements** enregistre sur l'exercice une baisse de 35,1 %, en raison de l'arrêt des achats de blocs de sièges sur Delta au profit d'un accord de type « *free-flow* », permettant à Air France de ne payer que les sièges effectivement occupés. Par ailleurs, la réduction des affrètements de compagnies tierces s'est poursuivie sur l'exercice 2002/03.

Les locations aéronautiques s'élèvent à 522 M€, **en progression de 6,7 %**. Depuis les événements du 11 septembre 2001, le groupe a en effet décidé de **retarder les livraisons d'appareils en pleine propriété au profit d'avions pris en location opérationnelle**, afin de préserver sa trésorerie.

Les redevances aéronautiques augmentent de 5,9 % à la suite des attentats du 11 septembre 2001, qui ont amené les opérateurs, compte tenu de la baisse ou de la stagnation du trafic, à relever les taux pour équilibrer leur exploitation.

Les **frais d'escales** progressent de 2,8 % par rapport à l'exercice précédent, en raison de la forte progression des redevances d'utilisation des installations aéroportuaires sur certaines plates-formes.

Les frais d'entretien aéronautique s'élèvent à 477 M€ après changement de norme comptable, en diminution de 26,8 % par rapport à l'exercice 2001/2002. A méthode constante, ce poste progresse de 2,4 % par rapport à l'exercice précédent. Ce poste est le seul parmi les charges externes à être affecté par le changement de méthode comptable.

Les frais commerciaux et de distribution augmentent de 2,1 %. La hausse des dépenses de publicité, ainsi que celle des commissions portant sur les routes en partage de code avec les membres de Skyteam, sont à l'origine de la progression de ces frais, qui avaient diminué de 5,5 % au cours de l'exercice précédent. Les autres frais, qui comprennent notamment les **charges d'assurances**, sont en hausse de 5,3 % par rapport à l'exercice précédent. **Les primes d'assurances, qui ont augmenté de 59,3 % pour la seule société Air France**, ainsi que les **dépenses liées à la sûreté**, ont fortement contribué à cette progression. Il est à noter qu'au titre de l'exercice 2002/2003, Air France a enregistré sur ce poste **10,1 M€ de compensations dues par l'Etat pour la**

mise en œuvre de nouvelles mesures de sûreté imposées à la suite des attentats du 11 septembre 2001. **Ce montant était de 15 M€ sur l'exercice précédent.**

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,85 milliards d'euros, en hausse de 3,2 %, après changement de méthode comptable et de 4,8 % à méthode constante. Ce poste correspond à 30,4 % du chiffre d'affaires en 2002/2003, contre 29,8 % sur l'exercice précédent. L'**effectif** moyen pondéré du groupe Air France au 31 mars 2003 est de **71.525 personnes, en augmentation de 2 %** (1,2 % à périmètre constant).

Les **impôts et taxes, dont une large part est constituée de la taxe professionnelle, progressent de 14,7 %** sur l'exercice 2002/2003, et atteignent 187 M€.

Les **dotations nettes aux amortissements** atteignent 1,19 milliard d'euros et progressent de 22,9 %, en raison de l'impact du changement de méthode comptable sur les immobilisations aéronautiques, qui augmentent de 26,8 % (+ 0,7 % à méthode constante). Les dotations nettes aux provisions d'exploitation passent pour leur part de 39 M€ sur l'exercice 2001/02 à 115 M€ sur l'exercice 2002/2003, en raison de la constitution d'une **provision d'un montant de 59 M€ au titre de l'arrêt d'exploitation de Concorde**, ainsi que du changement de méthode comptable. Le total des dotations aux amortissements et provisions progresse de 29,6 % par rapport à 2001/2002, mais, hors changement de méthode comptable et provisions liées au Concorde, de seulement 1 %.

Les produits des **cessions de matériels aéronautiques** s'élèvent à 30 M€, contre 78 millions pour l'exercice précédent. Quatre Airbus A310, quatre Airbus A340-300 et un Boeing B767 ont été cédés par la société Air France au cours de l'exercice, et huit Beechcraft 1900 et six CRJ 100 ont été cédés par les compagnies filiales.

c) Un résultat positif mais en baisse

Le **résultat courant avant impôts** est positif de **98 M€**, représentant 0,8 % du chiffre d'affaires, **à comparer à un résultat de 136 M€ sur l'exercice précédent (- 28 %)** qui représentait 1,1 % du chiffre d'affaires. Il s'élève à 78 M€ à méthode constante, en diminution de 42,6 % par rapport à l'exercice précédent.

Après impôts et prise en compte du résultat des sociétés mises en équivalence et des intérêts minoritaires, **le résultat net consolidé (part du groupe) de l'exercice 2002/2003 est un bénéfice 2002 de 120 M€, contre 153 M€ lors de l'exercice 2001/2002, soit une diminution de 21,6 %.** Le

résultat net consolidé (part du groupe) atteint 107 M€ à méthode constante (- 30 %).

Votre rapporteur pour avis, sans se prononcer sur le fond quant à l'opportunité du changement de méthode comptable, remarque que celui-ci aboutit à une présentation plus favorable des résultats.

d) La stabilité de l'endettement

L'endettement net du groupe (dettes financières diminuées des intérêts courus non échus et des primes de remboursement ainsi que des valeurs mobilières de placement et des disponibilités) s'établit à 2,87 milliards d'euros au 31 mars 2003, légèrement inférieur à l'endettement à la fin de l'exercice précédent (2,9 milliards d'euros). Au 31 mars 2003, le ratio endettement net sur fonds propres est de 0,71 à comparer à 0,73 à fin mars 2002.

4. Les premières tendances de l'exercice 2003/2004 d'Air France sont décevantes

Au cours du 1^{er} trimestre de l'exercice 2003/2004, le trafic passager a enregistré une baisse de 5,7 % pour une offre en diminution de 3 %, par rapport au 1^{er} trimestre de l'exercice 2002/2003. Le coefficient de remplissage reste toutefois élevé, à 74,4 % (- 2,1 points), et la recette unitaire au passager kilomètre transporté a progressé de 0,6 %, hors effets de change et de périmètre du réseau. Il est à noter la **forte baisse de l'activité fret**, avec un trafic en diminution de 5,7 % (en TKT), pour une offre qui baisse de 6,3 % (en TKO).

Le chiffre d'affaires consolidé d'Air France **enregistre un recul de 9,2 % sur le 1^{er} trimestre** de l'exercice 2003/2004 par rapport au 1^{er} trimestre de l'exercice 2002/2003 ; il s'établit à 3,01 milliards d'euros contre 3,31 milliards un an auparavant. Le chiffre d'affaires de l'activité passage recule de 9,5 % pour atteindre 2,49 milliards d'euros, contre 2,76 milliards d'euros au cours du premier trimestre de l'exercice précédent. En ce qui concerne le fret, le chiffre d'affaires baisse de 8,8 % sur le trimestre et s'établit à 343 M€. Enfin, le chiffre d'affaires de la maintenance baisse également, de 10,1 %, à 134 M€.

Le résultat d'exploitation est négatif de 9 M€, contre un résultat positif de 165 M€ au 30 juin 2002. Le résultat net part du groupe pour le 1^{er} trimestre de l'exercice 2003/2004 s'élève à 4 M€, contre 159 M€ au cours du premier trimestre de l'exercice 2002/2003.

C. LA CONSOLIDATION DES FILIALES D'AIR FRANCE

Air France a formé un réseau régional basé sur trois filiales aériennes, Brit Air, Régional CAE et City Jet, afin de développer son offre au départ des villes de province. Ce réseau lui permet d'alimenter le *hub* de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG), mais aussi de consolider sa position concurrentielle sur le marché européen.

1. Le dynamisme de Brit Air

Au cours de l'exercice 2000/2001, Air France a racheté la totalité du capital de Brit Air. Un accord de franchise globale avait été signé entre Brit Air et Air France en septembre 1997. Entré en vigueur au cours de la saison d'hiver 1997/1998 pour une période de 5 ans, il vient d'être reconduit pour la même durée.

Brit Air exploite **34 liaisons régulières sous franchise Air France, et 17 autres en affrètement pour le compte d'Air France.** Ces liaisons sont principalement exploitées **au départ de Lyon, de Rennes et de Brest.** Elle assure des liaisons régulières intracommunautaires à destination du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Espagne. La compagnie a cessé, à la fin de l'hiver 2002/2003, l'exploitation en affrètement pour Air France des liaisons Orly-Grenoble, Nantes-Bruxelles et Lyon-Berlin. Toutefois, à l'été 2003, elle a commencé l'exploitation de six nouvelles liaisons en affrètement pour le compte d'Air France, dont trois à destination de l'Europe et une entre Orly et Perpignan, à la suite de l'arrêt d'exploitation de cette liaison par Air Lib en février 2003. Pour les mêmes raisons, Brit Air a également débuté l'exploitation des liaisons entre Orly, d'une part, Annecy et Lannion, d'autre part, en franchise pour le compte d'Air France. Si des obligations de service public sont imposées sur la liaison vers Lannion, la compagnie l'exploite toutefois sans subvention. Le même cas de figure se présente pour les liaisons Rennes-Toulouse et Orly-Rodez. A la clôture de l'exercice 2002/2003, **la flotte** de Brit Air comprenait **40 appareils** d'une capacité comprise entre 50 et 100 sièges, dont 21 CRJ 100, 8 CRJ 700, 3 ATR 42 et 8 Fokker 100. L'effectif moyen pondéré de la compagnie s'élevait à 971 personnes et l'**effectif** moyen

pondéré du groupe à **1.056 employés**. Brit Air a transporté sur ses lignes franchisées **1,9 million de passagers contre 1,8 million un an auparavant**. Au total, **en ajoutant les lignes en affrètement pour Air France aux lignes franchisées, le trafic de Brit Air s'est élevé à 2,7 millions de passagers**.

Le **chiffre d'affaires** de la compagnie a atteint 365 M€, **en hausse de 3,6 %** par rapport à l'exercice précédent. Le **résultat net** du groupe s'est élevé à **4,6 M€, en hausse de 0,8 %**. Sa **contribution aux résultats d'Air France** s'est élevée à **16,4 M€**. **La reprise de liaisons précédemment exploitées par Air Lib devrait contribuer à augmenter l'activité** ainsi que le chiffre d'affaires de Brit Air sur l'exercice 2003/2004.

2. La situation délicate de Régional CAE

Régional CAE (Compagnie Aérienne Européenne), qui est détenue à 100 % par Air France Finance, est issue de la fusion, le 1^{er} avril 2001, des compagnies Flandre Air, Proteus Airlines et Régional Airlines. Son siège social est à Nantes, et elle emploie **1.614 salariés**. Au 31 mars 2003, elle exploitait une flotte constituée de **72 appareils** : 5 Fokker 100, 25 Embraer 145, 9 Embraer 135, 16 Embraer 120, 8 Saab 2000, et 9 Beech 1900.

Au cours de l'exercice 2002/2003, Régional CAE a transporté **3 millions de passagers**, dont 2,2 millions sur ses liaisons en franchise pour le compte d'Air France. Elle exploite **67 liaisons régulières**, en franchise pour le compte d'Air France, dont douze liaisons saisonnières et vingt lignes internationales, principalement à destination de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie et de la Suisse. Vingt autres liaisons sont exploitées en affrètement, également pour le compte d'Air France.

Régional CAE n'exploite plus que deux liaisons subventionnées en vertu d'une convention de délégation de service public, Strasbourg-Copenhague, dans le cadre de la desserte du Parlement européen et en partage de code avec Brit Air et Lorient-Lyon. **Elle a arrêté la desserte des autres lignes qu'elle exploitait avec subvention** (Orly-Agen, Orly-Aurillac, Orly-Bergerac, Orly-Castres, Orly-Epinal, Orly-Périgueux, Orly-Roanne, Nantes-Pau et Strasbourg-Milan), à la suite de la résiliation ou de la non-reconduction des conventions correspondantes dans le courant du premier semestre 2002. **Votre rapporteur pour avis souhaite faire part de sa préoccupation devant l'abandon de ces dessertes**. Enfin, trois liaisons soumises à des obligations de service public sont exploitées sans subventions : Rennes-Lille, Rennes-Mulhouse et Pau-Clermont-Ferrand.

Le réseau intérieur de Régional CAE demeure pour une grande partie centré autour de la plate-forme de Clermont-Ferrand. Ce hub génère de fortes pertes d'exploitation pour la compagnie. Par conséquent, celle-ci a lancé en 2002 une **concertation sur l'avenir de cette plate-forme avec les élus locaux et la chambre de commerce et d'industrie** de Clermont-Ferrand. Dans le cadre de ces réflexions, la compagnie s'est engagée à maintenir un réseau de treize liaisons au départ de Clermont-Ferrand, vers les grandes villes françaises et européennes. Par ailleurs, la possibilité de mettre en œuvre des obligations de service public sur les autres liaisons du *hub*, si les collectivités desservies le demandent, est actuellement à l'étude.

En attendant, Régional CAE a amorcé la réduction du réseau au départ de Clermont-Ferrand, avec la suspension de la liaison vers Londres et le couplage des liaisons Angoulême/La Rochelle, Marseille/Toulon, Angers/Poitiers et Dijon/Mulhouse en remplacement des liaisons directes.

Le **chiffre d'affaires** de Régional CAE pour l'exercice 2002/2003, clos le 31 mars 2003, a atteint **423 M€** et son résultat net est une **perte de 69,6 M€, à comparer avec une perte de 77,7 M€ un an auparavant.** Cette évolution contraste fortement avec celle de l'autre grande filiale, Brit Air. La **contribution au résultat net d'Air France** pour l'exercice 2002/2003 est une **perte de 43,7 M€.**

3. City Jet : une filiale plus modeste, mais florissante

La compagnie irlandaise City Jet, basée à Dublin, est une filiale à 100 % d'Air France Finance, qui transporte environ **un million de passagers par an** au moyen d'une flotte composée de **douze BAE 146,** et **emploie environ 370 personnes.**

City Jet exploite les liaisons entre Paris-CDG d'une part, Dublin, Edimbourg, Londres City, Florence et Göteborg d'autre part, ainsi qu'entre Paris-Orly et Londres City, en franchise pour le compte d'Air France. Elle est également affrétée par Air France sur les liaisons entre CDG d'une part, Francfort, Bologne, Amsterdam et Mulhouse d'autre part. Enfin, City Jet exploite la liaison Dublin-Malaga en partage de code avec Air France.

Son **chiffre d'affaires** pour l'exercice 2002/2003, clos le 31 mars 2003, s'est élevé à **146,3 M€** et sa **contribution au résultat net du groupe** est **un bénéfice de 9 M€.**

D. UNE COMPARAISON EUROPÉENNE À L'AVANTAGE D'AIR FRANCE

1. Le trafic passagers

Le tableau suivant présente les données de l'AEA pour les principales compagnies européennes, sur l'année civile, leur trafic étant comptabilisé en millions de PKT sur l'ensemble de leur réseau.

TRAFIC PASSAGERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES

	1999	2000	Evol. 2000/99	2001	Evol. 2001/00	2002	Evol 2002/01	Evol 2002/00
Air France	83 822	91 801	9,5 %	95 808	4,4 %	98 508	2,8 %	7,3 %
British Airways	118 016	118 890	0,7 %	103 374	- 13 %	99 123	-4,1 %	-16,6 %
Lufthansa	86 154	94 169	9,3 %	91 336	- 3 %	93 643	2,5%	-0,5 %
KLM	58 112	60 326	3,8 %	57 536	- 4,6 %	59 181	2,8%	-1,9%
Iberia	34 607	40 043	15,7 %	41 298	3 %	40 464	-2%	1 %
Alitalia	36 690	40 618	10,7 %	36 124	- 11,1 %	29 618	-18 %	-27 %

Air France s'est classée sur l'année 2002 au 2^{ème} rang des compagnies européennes, tous réseaux de passagers confondus. Par rapport aux autres compagnies de l'AEA, Air France gagne 0,4 point de part de marché entre 2001 et 2002.

2. Le trafic fret

Le tableau suivant présente l'évolution du trafic de fret des principales compagnies européennes, en millions de TKT⁴².

⁴²Chiffres AEA pour l'année civile.

TRAFIC FRET DES PRINCIPALES COMPAGNIES AÉRIENNES EUROPÉENNES

	1999	2000	Evol 2000/99	2001	Evol 2001/00	2002	Evol 2002/01
Air France	4 732	4 979	5,2 %	4 633	- 7 %	4 861	4,9 %
British Airways	4 249	4 564	7,4 %	3 936	- 14 %	4 124	4,8 %
Lufthansa	6 603	7 115	7,7 %	7 176	0,8 %	7 167	-0,1 %
KLM	3 806	3 964	4,2 %	3 878	- 2,2 %	3 992	2,9 %
Cargolux	2 405	3 795	57,8 %	3 621	- 4,6 %	3 940	8,8 %
Alitalia	1 611	1 732	7,5 %	1 530	- 11,7 %	1 389	-9,2 %

Sur l'année 2002, Air France est classée au 2^{ème} rang européen pour le transport de fret, derrière Lufthansa. Par rapport aux autres compagnies européennes, elle gagne 0,3 point de part de marché sur la période.

CHAPITRE III

LE TRAITEMENT DES BAGAGES

I. UN ASPECT MÉCONNU ET POURTANT CENTRAL DU TRANSPORT AÉRIEN

A. LE POINT DE RENCONTRE DE TOUS LES ACTEURS DU SECTEUR

Le traitement des bagages est un aspect absolument stratégique du transport aérien, car il suppose une coordination et une bonne intelligence de l'ensemble des acteurs du secteur. En effet, ce sont les compagnies aériennes qui transportent les bagages et en assurent pour une part la manutention, mais en utilisant des infrastructures qui appartiennent aux gestionnaires d'aéroports, et sous le contrôle et l'autorité des Etats.

L'imbrication des aspects logistiques, économiques et de sûreté rend cette activité très sensible, ce qui explique aussi le **caractère en général très progressif des évolutions en la matière**. De ce point de vue, l'**intervention forte des Etats** à la suite des tragiques attentats du **11 septembre 2001** constitue une exception qui est en voie d'aboutir à un bouleversement du traitement des bagages.

B. LES DÉFIS DE LA STRATÉGIE DE HUB

Le développement de stratégie de rabattage vers une plateforme centrale de correspondances (*hub*) constitue à la fois un défi sans précédent et un facteur de profonde évolution du traitement des bagages. En effet, le principe du *hub* est de concentrer le trafic de court et moyen-courrier vers la plateforme principale, d'où partent les vols long-courrier.

Naturellement, une telle stratégie impose de réduire au maximum les temps de correspondances sur le *hub*, sans quoi cette organisation perdrait son avantage comparatif sur les liaisons de point à point. Le *hub* suppose donc à la

fois des correspondances de bagages entre de très nombreux vols et des temps de traitement toujours plus rapides, alors même que ceux-ci deviennent de plus en plus complexes.

On voit bien qu'en réalité, du traitement des bagages dépend assez largement le succès ou l'échec des stratégies de *hub*. Au vu de l'importance toujours croissante des *hub* dans le transport aérien moderne, on peut mesurer l'importance corrélative du traitement des bagages.

II. LES QUESTIONS DE SÛRETÉ : L'EXEMPLE DE ROISSY-CDG

A. LA PREMIÈRE PLATEFORME DE FRANCE ET LA DEUXIÈME EN EUROPE

Afin d'apprécier la réalité concrète des questions de sûreté, votre rapporteur pour avis a souhaité se pencher sur un cas précis. Il a choisi la plateforme de Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG), premier aéroport français.

Il convient de rappeler quelques ordres de grandeurs concernant cet aéroport, le deuxième en Europe en trafic, après Londres-Heathrow et devant Francfort. CDG représente une emprise de 3.200 hectares, avec quatre pistes regroupées en deux doublets. Cette organisation en doublets symétriques, qui ne sera pleinement intégrée, sur le plan opérationnel, que dans le courant de l'année 2004, fait de CDG l'un des aéroports les plus modernes du monde, du point de vue de sa conception. Outre les quatre pistes, CDG comprend deux aérogares et trois terminaux. **Votre rapporteur pour avis souhaite rappeler que CDG représente 80.000 emplois directs.**

Ces infrastructures permettent de traiter 50 millions de passagers par an et 1,6 million de tonnes de fret. Le nombre de bagages, moins bien évalué, peut être estimé à près de 11 millions par an, soit 30.000 par jours en moyenne. Il convient de rappeler que 40 % des passagers à Roissy sont en correspondance, ce qui s'explique largement par le fait que la plateforme est le *hub* d'Air France. Mais le taux de correspondance est plus important encore pour les bagages, de l'ordre de 60 %. Ce sont, assez logiquement, les passagers en correspondance, et donc les longs trajets, qui génèrent le plus de bagages à soute.

L'importance de ces chiffres permet une première appréciation de la complexité logistique et organisationnelle liée au traitement des bagages. C'est à cette tâche déjà redoutable que s'ajoutent les préoccupations de sûreté.

B. LE CONTRÔLE DE LA TOTALITÉ DES BAGAGES À SOUTE

1. Une lente prise de conscience au niveau mondial

Les normes de l'OACI, qui s'appliquent aux vols internationaux, stipulent que des mesures adéquates doivent être prises pour contrôler les passagers ainsi que leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord des aéronefs. Pour ce qui concerne les bagages de soute, l'OACI recommande qu'ils soient soumis à une **inspection-filtrage** avant d'être placés à bord des avions. La mise en œuvre de cette mesure **deviendra obligatoire en 2006**. Il est toutefois possible que ce délai ne soit pas respecté dans certains pays en développement compte tenu du coût des matériels d'inspection.

2. La réaction des Etats-Unis aux attentats du 11 septembre 2001

Avant les attentats survenus le 11 septembre 2001, la mise en œuvre des mesures de sûreté du transport aérien était essentiellement du ressort des compagnies aériennes, en particulier pour les vols domestiques. La loi du 19 novembre 2001⁴³ a profondément modifié l'organisation de ce secteur en créant la **Transport Security Administration (TSA)**. En application de cette loi, la TSA est compétente pour assurer la sûreté de l'ensemble des modes de transport sur le territoire des Etats-Unis. **Chargée de la totalité des contrôles de sûreté aéroportuaire**, elle a mis en place des **mesures de grande ampleur** sur le territoire américain.

Environ 50.000 agents de sûreté sont employés pour l'inspection-filtrage des passagers et des bagages. Les 429 aéroports commerciaux américains ont été dotés en équipements spécifiques. **Depuis le 31 décembre 2002, la totalité des bagages à soute est soumise à des contrôles en vue de la détection d'explosifs.** Les dépenses engagées pour ce programme de contrôle des bagages s'élèvent à **738 millions de dollars**. Des équipes cynotechniques spécialisées dans la détection des explosifs complètent ce dispositif.

⁴³ Aviation and transportation Security Act.

3. Le règlement communautaire du 16 décembre 2002

Le règlement du 16 décembre 2002⁴⁴ du Parlement européen et du Conseil fixe pour l'ensemble des Etats membres des normes communes de sûreté, ainsi qu'un dispositif de contrôle de leur application. Les mesures doivent être adaptées à la taille de l'aéroport selon des critères d'importance de trafic, de type de trafic et de type d'aéronefs. Des mesures de substitution nationales restent possibles, mais elles doivent fournir un niveau de protection « adéquat » et être notifiées à la Commission avant leur mise en application. Ce règlement est applicable depuis le 19 janvier 2003. Au plan opérationnel, il stipule que :

– les bagages de cabine de tous les passagers en partance doivent être soumis à une inspection-filtrage réalisée sous la forme soit d'une fouille manuelle complète du contenu du bagage, soit d'un contrôle à l'aide d'un équipement radioscopique, assorti d'une fouille manuelle continue de bagages sélectionnés aléatoirement d'au moins 10 % des personnes contrôlées. Tous les articles prohibés doivent être confisqués ;

– tous les bagages de soute devant être embarqués à bord d'un aéronef doivent être clairement identifiés et soumis à une inspection-filtrage selon des modalités définies en fonction des équipements de détection présents sur la plate forme. Leur stérilité doit être maintenue jusqu'à leur embarquement. **Le rapprochement bagages-passagers doit être mis en œuvre afin que tout bagage confié par un passager enregistré sur un vol et qui ne se trouve pas à bord soit retiré de l'aéronef ;**

– tout le fret, les messageries et les colis express destinés à être transportés à bord d'aéronefs de passagers ou d'aéronefs « tout cargo » et qui ne proviennent pas d'un expéditeur connu, doivent faire l'objet de contrôles de sûreté. La stérilité des envois doit ensuite être maintenue jusqu'à leur chargement à bord de l'aéronef et au départ de celui-ci.

4. La rigueur de la position de la DGAC

Sans attendre l'adoption du règlement européen, la DGAC a exigé d'Aéroports de Paris (ADP) que la totalité des bagages à soute soit inspectée, cet objectif devant être atteint au plus tard le 31 décembre 2002, comme aux Etats-Unis.

⁴⁴ Règlement n° 2320/2002/CE.

ADP avait d'ores et déjà lancé un programme d'investissements en vue d'atteindre cet objectif, mais à un rythme beaucoup plus lent. Le programme, entamé en 1998 à l'occasion de la Coupe du monde de football, devait se terminer en 2006. Le gestionnaire d'aéroport ne partait donc pas de zéro, puisque 25 % des bagages à soute étaient déjà contrôlés, mais il lui a fallu fournir un effort extrêmement intense pour réaliser en 18 mois un programme qui devait courir sur encore cinq ans.

C. DES INVESTISSEMENTS COLOSSAUX

1. Les cinq niveaux du contrôle de sûreté des bagages

La conséquence logique de la formidable accélération du programme de contrôle des bagages d'ADP a été le décuplement de ses investissements. Pour mesurer la réalité de l'effort accompli, il convient de présenter les modalités de **contrôle de sûreté des bagages**. Celles-ci se découpent en **cinq niveaux** :

- **niveau 1** : contrôle automatique du bagage par **EDS**⁴⁵ ;
- **niveau 2** : contrôle visuel par un opérateur des images présentées par l'EDS comme « douteuses » ;
- **niveau 3** : contrôle approfondi par analyse au **tomographe**⁴⁶. C'est également à ce niveau qu'interviennent les **équipes cynotechniques**, dont l'efficacité, quoique reconnue par tous les services de sûreté, n'a pas encore été homologuée par l'OACI. Votre rapporteur pour avis le regrette, dans la mesure où il a déjà été prouvé que des chiens de détection pouvaient déceler des explosifs qui avaient échappé à l'analyse par tomographe. C'est à ce titre qu'ADP a consacré 8,14 M€ au déploiement d'équipe cynotechniques en 2003 ;
- **niveau 4** : **rapprochement bagage/passager** et recherche manuelle du bagage. **Ce niveau est indépendant des précédents**. Il correspond aux cas où un passager ayant enregistré un bagage n'embarque pas. L'idée que la personne ayant enregistré le bagage doit toujours être à bord de l'avion constitue, depuis les années 1970, un des principes traditionnels de la sûreté du transport aérien. Votre rapporteur pour avis observe toutefois que, face à une menace terroriste appuyée sur les attentats-suicides, ce principe de bon sens perd une large part de sa portée ;
- **niveau 5** : intervention du service de déminage.

⁴⁵ Explosive Detection System, *appareil de détection des explosifs par rayons-X*.

⁴⁶ *Le tomographe offre une visualisation beaucoup plus fine que l'EDS, en permettant notamment des variations de l'angle de vue et des plans de coupe.*

2. L'extraordinaire augmentation des dépenses de sûreté

Le bouleversement des enjeux de sûreté dans le transport aérien, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, a conduit à un véritable changement d'échelle de l'effort des gestionnaires d'aéroport dans ce domaine. **Depuis 2000, ADP a ainsi vu, dans le domaine de la sûreté des bagages, ses dépenses d'exploitation multipliées par 3, et ses dépenses d'investissement par 13. Alors qu'en 2001, ADP dépensait 30 M€ pour la sûreté, ce poste représente désormais 240 M€.** Pour résumer, **le surcoût des mesures de sécurité prises après le 11 septembre 2001 représente une charge de plus de 200 M€ pour la seule année 2003, pour ADP**, ce qui permet d'imaginer le coût total incluant les dépenses directes de l'Etat et celles des compagnies aériennes.

Naturellement, une partie de cet effort est répercutée sur le passager, de façon plus ou moins directe. La taxe sûreté est ainsi passée sur la même période de 3,25 € à 8,45 €.

a) Des dépenses d'investissement...

En septembre 2001, l'aéroport de Roissy-CDG était équipé de 18 EDS et de 5 tomographes, soit 23 appareils. En janvier 2003, les chiffres étaient de 77 EDS et 22 tomographes, soit 99 appareils. A terme, CDG devrait compter 85 EDS et 27 tomographes. Votre rapporteur pour avis signale, à titre indicatif, que le coût d'un tomographe est d'environ 1 M€.

b) ... et de fonctionnement

La mise en place de ces nouveaux équipements de contrôle a nécessité l'embauche, en parallèle, de 4.000 personnes. La rapidité de l'évolution a naturellement soulevé des questions de sélection et de formation des candidats⁴⁷. De façon générale, **la DGAC considère que les coûts de personnel représentent 80 % du coût total des mesures d'inspection-filtrage.**

⁴⁷ Voir infra.

3. Le coût de l'inspection-filtrage des bagages à soute

Les estimations de la DGAC permettent de distinguer, dans le coût total des mesures de sûreté, le poids spécifique de l'inspection-filtrage des bagages à soute.

Coût de l'inspection-filtrage des bagages à soute en 2003

Coût de la mesure	162 M€
Passagers au départ concernés	66,5 Millions
Coût par passager au départ	2,44 € par passager

Source : DGAC

Cette présentation permet notamment de mesurer plus exactement le coût individuel de la mesure, pour le passager, qui est loin d'être nul. Naturellement, la sûreté n'est pas un domaine où il est possible de réaliser des économies. Mais votre rapporteur pour avis estime qu'il est très important que nos concitoyens aient une juste appréciation du coût des différents niveaux de sûreté, sachant que la sûreté absolue ne peut bien sûr jamais être garantie.

III. L'ENJEU ÉCONOMIQUE DU TRAITEMENT DES BAGAGES

A. L'INDEMNISATION DES RETARDS ET PERTES DE BAGAGES

1. Le cadre traditionnel de la convention de Varsovie

La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et ses protocoles additionnels fixent, notamment, le régime et les limites de responsabilité des transporteurs aériens pour ce qui est des bagages des passagers confiés à leur garde (bagages enregistrés). La législation communautaire, elle, ne comporte aucun texte spécifique en la matière. En revanche, en ce qui concerne le transport aérien intérieur, les dispositions de la Convention de Varsovie ont été transposées en droit national dans le code de l'aviation civile (CAC)⁴⁸.

Aux termes de la Convention de Varsovie, les dommages résultant du retard dans l'acheminement des bagages, leur détérioration ou leur

⁴⁸ Article L.321-3 du CAC.

perte relèvent de la responsabilité du transporteur aérien, sauf cause exonératoire (force majeure, faute du passager). Toutefois, sous peine d'irrecevabilité, il appartient au passager de saisir le transporteur concerné, afin de faire état du préjudice subi, dans un délai de vingt et un jours à compter de la réception des bagages en cas de retard. Ce délai est de sept jours en cas d'avarie.

S'agissant des **pertes des bagages**, il incombe au passager de **saisir le plus rapidement possible le transporteur**, même si aucun délai spécifique n'est précisé dans le texte de la Convention de Varsovie. Néanmoins, toute action en responsabilité à l'encontre du transporteur doit être entreprise au plus tard deux ans après l'arrivée du vol concerné.

La responsabilité du transporteur aérien est limitée à 17 Droits de tirages spéciaux (DTS) (soit environ 21 euros, sur la base du cours du mois de juillet 2003) par kilogramme de bagage enregistré. Cependant, si le passager estime que la valeur de ses bagages est supérieure au plafond de responsabilité du transporteur aérien, il a la possibilité, lors de l'enregistrement des bagages, d'effectuer une déclaration spéciale d'intérêt auprès du transporteur, et ainsi d'augmenter le plafond de responsabilité de celui-ci, moyennant le paiement d'un complément tarifaire.

2. Les améliorations apportées par la convention de Montréal

La Convention de Montréal, signée le 28 mai 1999, a actualisé les règles relatives à la responsabilité des transporteurs aériens dans un sens **plus favorable aux passagers**. Compte tenu de sa ratification par plus de trente Etats, elle **se substituera désormais à la Convention de Varsovie** et à ses protocoles additionnels pour les Etats qui l'auront ratifiée.

S'agissant des dommages (retard, perte ou détérioration) causés aux bagages transportés, la **nouvelle convention augmente sensiblement les limites de responsabilité du transporteur**. A l'actuel plafond de 17 DTS par kilo est substitué un **plafond global par sinistre de 1.000 DTS (soit 1.235 euros)**, sauf déclaration spéciale d'intérêt faite par le passager lors de l'enregistrement des bagages. Ce système de dédommagement devrait s'avérer plus avantageux pour la plupart des passagers.

Il est à noter que le règlement communautaire 889/2002, dont l'entrée en vigueur coïncidera avec celle de la Convention de Montréal pour les Etats membres de l'Union européenne, transpose cette dernière convention et la rend applicable à tous les transporteurs communautaires, quelle que soit la desserte qu'ils effectuent.

B. L'IMPACT PSYCHOLOGIQUE

1. Une responsabilité délicate à déterminer

a) La multiplicité des intervenants

Comme dit précédemment, le traitement des bagages fait intervenir tous les acteurs travaillant sur la plateforme :

– **la compagnie aérienne**, qui est seule responsable vis-à-vis de ses passagers de l'acheminement de leurs bagages. Sur l'aéroport, elle peut assurer leur traitement avec ses propres moyens, hors inspection de sûreté et contrôles sanitaire et douanier. Elle peut également choisir de faire appel pour ce faire à des prestataires d'assistance en escale, qui peuvent être d'autres compagnies aériennes, l'exploitant de l'aéroport ou encore des entreprises indépendantes ;

– **l'exploitant de l'aéroport**, qui fournit aux compagnies aériennes et aux assistants en escale l'infrastructure et les équipements lourds nécessaires au traitement des bagages en zone terminale. Il s'agit principalement des banques d'enregistrement, des convoyeurs, des dispositifs de tri et des salles de livraison. Il est par ailleurs responsable, avec ses sous-traitants, de l'organisation et de l'exécution de l'inspection-filtrage des bagages au titre de la sûreté ;

– **les prestataires d'assistance en escale**, qui assurent pour le compte des compagnies aériennes et à leur demande, le traitement, hors sûreté et contrôles sanitaire et douanier, des bagages à l'intérieur de la zone terminale, le transport des bagages entre l'aérogare et l'avion, le chargement et le déchargement des avions. Ils disposent en général pour ce faire de leur propre matériel (chariots à bagages, tracteurs, élévateurs) ;

– **les sociétés de sûreté**, sous-traitantes de l'exploitant d'aéroport, qui exécutent le contrôle de sûreté des bagages de soute ;

– **les services de l'État**, qui vérifient l'application des mesures de sûretés, et qui réalisent les contrôles sanitaires et douaniers.

Dans ces conditions, il a été jusqu'à présent impossible de mettre au point un suivi complet des bagages permettant d'évaluer les taux d'échecs (retard ou perte) et d'analyser leurs causes exactes. La mise en place de nouveaux systèmes automatisés de traitement de bagage et le recours aux technologies de communication les plus modernes devraient permettre, d'ici une dizaine d'années, la mise en place d'une véritable traçabilité des bagages. A défaut, les différents acteurs en sont réduits à des estimations.

b) Le taux de retard des bagages à Roissy-CDG et Orly

Les compagnies aériennes, par leur contact direct avec le passager, disposent des évaluations les plus précises quant aux retards des bagages.

TAUX DE BAGAGES RETARDÉS, PAR MILLIER DE PASSAGERS, POUR L'ENSEMBLE DES COMPAGNIES MEMBRES DE L'AEA

Année	Orly	CDG
2000	5,8	42,5
2001	6,0	47,6
2002	8,1	62,1
2003 (janvier-juin)	13,5	46,8

Source : AEA

Ces chiffres permettent de dégager des ordres de grandeur, et quelques tendances d'évolution. On voit ainsi l'**impact des modifications des procédures, suite au 11 septembre 2001**, avec un doublement des retards à Orly entre 2001 et 2003, et une augmentation de 30 % de 2001 à 2002 à CDG, avant un retour à la normale en 2003. La **différence considérable de situation entre Orly et Roissy-CDG** s'explique d'une part par la nature de *hub* de CDG et, d'autre part, par les importants travaux en cours sur la plateforme.

Sur le moyen terme, et en se fiant à ces estimations, on peut donc considérer que **5 % des passagers voient leurs bagages arriver en retard à CDG**, ce qui constitue naturellement un taux d'échec considérable. Il faut noter toutefois que la nature et la durée du retard ne sont pas spécifiées dans ces estimations.

2. Un effet très négatif sur l'image de la compagnie aérienne

S'il est souvent difficile de désigner le responsable du retard ou de la perte, le passager, pour sa part, se retourne naturellement vers la compagnie aérienne, qui assure la responsabilité juridique du bon transport du bagage. Dans ces conditions, tout incident est imputé par le passager à la compagnie. Outre la question de l'indemnité due au passager, la compagnie aérienne est

confrontée à la perspective de perdre ce client pour l'avenir. Cet aspect est donc source de **tensions entre les compagnies aériennes et les autres acteurs, et notamment les gestionnaires d'aéroports.**

3. L'impact indirect sur les gestionnaires d'aéroports

La question des incidents de traitement de bagages peut avoir, à terme, un impact sur l'appréciation globale portée par les compagnies aériennes sur la plateforme. Or, si celles-ci sont soumises aux choix de destination du passager, il n'en va pas de même pour l'utilisation de la plateforme pour les correspondances. Les stratégies de *hub* représentant des investissements de long terme, elles ne peuvent être remises en cause à court terme en fonction de l'évolution des performances de traitement des bagages. Toutefois, à moyen et long terme, cet aspect ne doit pas être sous-estimé. **Le traitement des bagages est l'un des points importants de la qualité des services offerts par une plateforme aéroportuaire.**

C. SÛRETÉ CONTRE SÉCURITÉ ?

On distingue, en matière de traitement des bagages, les questions de **sûreté**, qui renvoient essentiellement à la prévention des actes de terrorisme, et les questions de **sécurité**, qui concernent les éventuelles déprédations auxquelles sont soumis les bagages.

Votre rapporteur pour avis estime indispensable d'aborder la question du vol des bagages et effets à l'occasion de leur traitement. En effet, une recrudescence des vols a été constatée depuis le 11 septembre 2001. Ce fait, surprenant de prime abord, est en réalité très logique, et s'explique par plusieurs raisons :

– l'accroissement brutal de l'effort de sûreté a imposé le recrutement rapide de personnels peu qualifiés et insuffisamment encadrés ;

– les personnels, en particulier ceux chargés de la manutention des bagages, étaient mal rémunérés, ce qui entraînait un *turn-over* important. D'une part les éléments les plus qualifiés délaissaient les postes offerts et, d'autre part, la rotation rapide des effectifs interdisait la mise en place d'une politique de formation et de sélection satisfaisante ;

– la nécessité de contrôler tous les bagages à soute a imposé dans certains cas d'installer des équipements de contrôles disjoints des trieurs de

bagages, qui n'avaient pas été conçus pour intégrer cette étape. La création d'une étape supplémentaire, à l'écart du processus normal et à l'abri des regards, rendait plus difficile la dissuasion du vol.

Votre rapporteur pour avis tient à exprimer sa vive préoccupation devant ces éléments, qui nuisent en définitive à la réputation, et donc à l'activité, des plateformes nationales. Toutefois, d'après les informations qu'il a recueillies, la situation serait en voie de nette amélioration, par le jeu combiné de plusieurs éléments :

– la hausse très nette des rémunérations des personnels de manutention (+ 30 %) ;

– l'éviction, avec le temps, des personnels indéclicats, notamment à l'occasion de poursuites pénales engagées suite à des vols ;

– la montée en puissance des systèmes intégrés de traitement, qui concentrent tout le traitement dans un même lieu et rendent plus difficile de soustraire un bagage à la surveillance collective ;

– le renforcement des contrôles internes ;

– la mise en place progressive d'une véritable traçabilité des bagages, qui permette, même si ce n'est pas son objectif premier, d'analyser les éventuels agissements délictuels ;

– la réaffirmation de l'autorité de l'Etat comme garant de l'ordre public par le renforcement de l'action de la police, mais aussi par la désignation, **pour chaque plate-forme parisienne, d'un sous-préfet en charge des questions de sûreté et de sécurité, ce que votre rapporteur pour avis ne peut qu'approuver.**

En définitive, **votre rapporteur pour avis estime que la situation est en voie de rétablissement, ce dont il se félicite, en particulier au vu des enjeux économiques considérables qui lui sont associés.**

*

* *

La commission des affaires économiques a examiné ce rapport le jeudi 6 novembre 2003 et a émis un avis favorable, sur proposition de son rapporteur, à l'adoption des crédits du transport aérien et de l'aviation civile inscrits dans le projet de loi de finances pour 2004.

