

THOMAS JUIN

PRÉSIDENT DE L'UAF (UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS)

« **LA FRANCE PEUT ÊTRE, DEMAIN, LE PREMIER MARCHÉ AÉROPORTUAIRE EUROPÉEN** »



Les Assises du transport aérien ont été lancées le 20 mars. Qu'en attendez-vous ?

Je veux saluer cette initiative gouvernementale qui est à ma connaissance sans précédent. Il est important de prendre acte des transformations profondes intervenues dans le transport aérien, du côté des compagnies avec le développement du low cost, mais également du côté des aéroports avec la révolution aéroportuaire de 2004-2005. Il faut parvenir avec les pouvoirs publics à un état des lieux partagé, en particulier concernant les aéroports français. Les aéroports étaient hier de simples infrastructures de transport. Ils sont devenus aujourd'hui de véritables entreprises soumises à une compétition européenne, voire mondiale. Il est donc nécessaire de revoir le cadre français pour gagner en performance. L'objectif des Assises visant à améliorer la performance du transport aérien en France nous va donc très bien.

De quelle manière l'UAF a-t-elle préparé les Assises et de quelle manière sera-t-elle présente dans les débats ?

Nous avons tout de suite initié une démarche collective intégrant les compagnies aériennes, les aéroports et les autres acteurs. Il y aura nécessairement des tentatives corporatistes. Mais ce qui importe avant tout, c'est l'intérêt du passager et des ter-

ritoires. Nous avons préparé ces Assises dans le cadre de nos commissions et nous avons mis en place des groupes de travail. L'UAF sera naturellement présente aux différents événements organisés par la DGAC. Je participerai, par exemple, à une table ronde sur la sûreté le 3 avril, mais l'UAF sera active sur toutes les thématiques des Assises : la performance économique, le développement durable, l'innovation, l'aménagement du territoire, le social... Tous ces sujets intéressent directement le secteur.

Dans votre récente présentation du bilan des aéroports français, vous avez noté que la croissance du trafic aéroportuaire français était en retard par rapport à la moyenne de l'Union européenne. A quoi attribuez-vous ce décalage ?

Ce décalage de croissance était, en 2016, de 3 points. En 2017, il s'est un peu réduit. Cet écart représente donc, l'année dernière, 3,5 millions de passagers, alors qu'en 2016, il était de plus de 6 millions. Chaque année, quelques millions de passagers ne sont donc pas captés par le marché français. Il y a là vraiment un enjeu d'importance non seulement pour l'attractivité de nos territoires, mais également pour l'économie du pays et le développement des entreprises françaises. Nous sommes convaincus que la principale raison réside dans l'écart de fiscalité existant entre la France et les autres pays

européens. Nous aimerions, lors de ces Assises, partager ce constat, clairement avec les pouvoirs publics. Les négociations entre aéroports et compagnies aériennes se jouent en effet à l'euro près. Concrètement, quand les équipes des aéroports négocient l'ouverture d'une nouvelle ligne, cela se passe dans le cadre de salons européens ou mondiaux, par exemple les salons « Routes ». Cela s'apparente à des speed dating. Vous avez une vingtaine de minutes pour négocier des ouvertures de lignes avec les compagnies aériennes et vous êtes en concurrence avec les aéroports d'Atlanta, de Barcelone, d'Alicante... Les compagnies font, bien sûr, le total des taxes pesant sur les passagers. En France, le montant de ces dernières se situe entre 15 et 20 euros par passager ! Voilà la réalité de la compétition que se livrent les aéroports en France, en Europe et dans le monde.

Dans une étude de septembre 2017, l'ACI Europe avait montré que, sur 18 000 routes aériennes en Europe, 3 000 d'entre elles changent chaque année. Cela démontre donc une très grande volatilité. C'est d'ailleurs la grande différence qui existe entre un aéroport et une compagnie. Un aéroport est ancré dans un territoire et doit gérer l'ouverture et la fermeture de lignes – les aéroports ont acquis une expertise territoriale très intéressante sur les marchés.

Maintenant, ce sont les aéroports qui impulsent les ouvertures de lignes. Il y a bien longtemps que les aéroports ne sont plus des « monopoles naturels ». Dans quelques semaines, le salon « Routes » va se tenir à Bilbao et la compétition va être vive pour l'ouverture de lignes en 2019. Et les aéroports français seront, bien sûr, à la manœuvre.

Et, justement, dans les pays limitrophes, à combien se montent les taxes ?

L'écart véritablement frappant, c'est sur la taxe d'aéroport qui finance la sûreté. En moyenne,

« Les négociations entre aéroports et compagnies aériennes se jouent à l'euro près. »

est la plus importante l'Espagne, avec des niveaux très bas en termes de redevances sûreté, et même en Allemagne, il existe une participation importante des Länder. Ce n'est pas neutre. Il faut au moins partager le constat que cela a un impact sur la connectivité aérienne. Nous appelons de nos vœux la création d'un observatoire des coûts de touchée qui puisse véritablement enrichir et préciser nos analyses. Le transport aérien a accru la mobilité en Europe, il a pleinement profité de la libéralisation et de l'ouverture des frontières. Mais, ce qui manque à notre secteur aujourd'hui, c'est un système européen plus homogène en termes de fiscalité, au moins dans les principaux pays fondateurs de l'Europe.

A la suite des problèmes de l'été dernier, avec l'engorgement du passage aux frontières, les aéroports parisiens ont reçu un renfort d'agents, pas les régionaux. Doit-on encore s'attendre à des problèmes, l'été prochain ?

La situation n'est pas réglée aujourd'hui. Les passagers arrivant en France ne doivent pas attendre plus de 20 à 30 minutes pour sortir de l'aérogare. La situation vécue l'été dernier s'est traduite par de la gestion de crise sur un grand nombre de plateformes. Quand on voit ce qui s'est passé à Marseille, à Nice ou à Lyon, c'est une situation que nous ne souhaitons pas revivre. A court terme, nous demandons un renforcement des effectifs sur tout le territoire et pas seulement à Paris.

Mais, est-ce que vous allez l'avoir ?

Aujourd'hui, aucune annonce n'a été faite sur d'éventuels renforts humains sur les aéroports régionaux. Nous sommes donc préoccupés. L'effort doit porter également sur l'automatisation des contrôles aux frontières aériennes, dans un contexte d'ac-

en France, sur les grands aéroports régionaux, c'est autour de 7 à 8 euros par passager. Sur les aéroports de proximité, vous atteignez les 15 euros. Si on prend les pays voisins, on peut être, pour les plus bas d'entre eux, à moins de 1 euro. Aucun pays n'atteint le niveau de la France. Il faut aussi préciser que, dans les autres pays, la sûreté est en grande partie prise en charge par la puissance publique, alors qu'en France, tout est financé par le passager. A cela se rajoute la TVA. Nous demandons donc que la TVA puisse au moins être récupérée.

Donc, dans les pays limitrophes, il y a une plus forte implication de l'Etat, notamment pour financer la sûreté ?

En général, oui. Il y a un partage. Le système où la partici-

Bio express

- **2017** : président de l'Union des aéroports français, après avoir occupé la fonction de vice-président pendant trois ans. Homme de terrain, très au fait de la réalité opérationnelle du secteur aéroportuaire, il dirige également l'aéroport de La Rochelle-île de Ré.
- **Octobre 2011** : élu président de l'Association des aéroports de langue française associés à l'ACI, au sein de laquelle il a également été président de la commission Sécurité de 2006 à 2011. Il a été réélu en 2015 président de l'association, renommée Les Aéroports francophones associés à l'ACI (Afaci).

croissement du trafic de passagers et de durcissement sécuritaire. Les systèmes Parafé sont développés sur les aéroports parisiens et régionaux avec beaucoup de difficultés. Avec la Fnam, nous avons demandé la mise en œuvre d'un plan d'automatisation du contrôle aux frontières financé par l'Etat. Il y a aussi des dizaines d'aéroports en France qui sont contrôlés par les douanes, le plus souvent ceux qui ont un trafic inférieur à un million de passagers. Il faut que les douanes soient dotées de matériels au moins aussi efficaces que ceux de la Police aux frontières, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Sur le plus long terme, nous demandons qu'une vraie réflexion soit conduite sur « l'aubette du futur ». Surtout dans l'optique de l'arrivée de l'Etias (ndlr, système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages, l'équivalent de l'Estia américain) qui arrivera en 2020. Les contrôles vont être renforcés et il va falloir faire appel à l'innovation et à la technologie pour relever le défi. Nous demandons enfin qu'une approche interministérielle soit développée sur

un sujet qui relève en même temps du traitement de la menace mais aussi de la qualité de l'accueil, qui ne doit pas être une option. Il n'est pas pensable pour un pays comme la France de faire attendre les gens pendant 1 h 30 lorsqu'ils débarquent sur notre sol.

Comment voyez-vous la volonté affichée par Ryanair d'ouvrir des bases en France ?

Les aéroports français sont ouverts. Les aéroports français ont dans le passé été clairvoyants en prenant au sérieux le phénomène low cost. Ils ont adapté leurs capacités pour permettre le développement de ces compagnies, dans le souci constant de favoriser le développement des territoires et la démocratisation du transport aérien. Cela s'est traduit par une croissance du trafic. Ce qu'on peut regretter, c'est que, dans un pays qui est la première puissance touristique au monde, il n'y ait pas de compagnie low cost française majeure. C'est étonnant. Si on regarde les grands pays voisins, ils en ont une ou plusieurs. Il devrait y avoir un acteur low cost

français qui devrait être en mesure de pouvoir rivaliser avec les autres grandes compagnies low cost européennes. Cela profiterait au transport aérien, ainsi qu'aux territoires. Il faut en tirer les enseignements. Il y a un cadre réglementaire et fiscal français qui n'est pas incitatif. Un avion basé en France par rapport à un pays limitrophe coûte 700 000 euros annuels de charges patronales en plus, soit la moitié du bénéfice annuel de l'avion.

Justement, les annonces de Ryanair suscitent encore des méfiances, qu'en pensez-vous ?

On ne peut qu'être satisfait quand il y a de la croissance, des emplois à la clé, à partir du moment où cela se fait dans un cadre loyal. Je m'étonne que Ryanair n'ait aujourd'hui aucune base en France et des bases dans tous les pays voisins. Notre cadre ne doit-il pas être revu, pour non pas profiter à Ryanair, mais pour profiter au transport aérien en général ? Avec tous les atouts dont dispose la France, nous devrions être plus performants.

Que pensez-vous de la privatisation d'ADP, dont le processus vient d'être lancé ? N'y a-t-il pas un risque que le montant des redevances continue de monter ?

Il n'est pas illogique que les aéroports puissent être privatisés. Au sein de l'UAF, nous avons des aéroports publics et des aéroports privatisés. Les dirigeants de ces aéroports ont tous le même souci d'améliorer la compétitivité de leur aéroport. Leurs tarifs doivent être compétitifs pour attirer plus de clients compagnies et plus de passagers. Ils n'ont donc aucun

Il n'est pas illogique que les aéroports puissent être privatisés.

intérêt à faire fuir les compagnies par des redevances élevées. Aéroports de Paris est ainsi entré dans une compétition entre hubs d'envergure mondiale qui s'intensifie. Plus de 30 % du trafic de Paris-Charles-de-Gaulle sont constitués de passagers en correspondance. D'ici à 2030, selon l'IATA, le trafic aérien devrait doubler au niveau mondial. La question pour les aéroports est donc aussi de capter une partie de cette croissance par l'augmentation de leurs capacités. A Paris-Charles-de-Gaulle, c'est le terminal 4 et l'adaptation des autres terminaux. Quand on parle des redevances, il faut aussi prendre en compte les investissements nécessaires à l'augmentation des capacités aéroportuaires. Il faut mettre en balance le besoin des compagnies aériennes, mais

aussi la stratégie globale de l'aéroport et l'intérêt des territoires. Tous les aéroports ont une stratégie en termes de développement de trafic et cela ne recoupe pas forcément le besoin immédiat de la compagnie aérienne. Le devoir de l'aéroport, c'est de se projeter sur le long terme et surtout de répondre aux besoins de son territoire.

Y a-t-il, à votre connaissance, d'autres aéroports qui ont vocation à changer d'actionnaires ?

Les premiers aéroports privatisés ont été Toulouse en 2014, puis Nice et Lyon en 2016. Ces aéroports étaient d'abord passés en sociétés aéroportuaires avec une participation de l'Etat à hauteur de 60 % du capital, comme le prévoyaient les lois aéroportuaires de 2004 et 2005. C'est la vente par l'Etat de tout ou partie de ses actions détenues dans les sociétés gestionnaires d'aéroports qui constitue le processus de privatisation. Il ne serait pas impossible qu'un jour Marseille, par exemple, soit évoqué puisqu'il est sur un niveau de trafic similaire à celui de Toulouse. Après, tout dépendra du niveau de trafic, de l'attrait de l'aéroport et peut-être des contextes régionaux.

Le maillage aéroportuaire est-il, selon vous, satisfaisant ? Faut-il aménager la carte aéroportuaire ?

C'est pour nous une des questions fondamentales des Assises : comment ouvrir davantage les territoires ? Le transport aérien est en plein essor, alors que les résultats des aéroports de proximité, de moins d'un million de passagers, sont contrastés. Le maillage aéroportuaire français est dense, mais il faut réfléchir à comment mieux utiliser et optimiser ce réseau. Lorsque, en 2004-2005, ces aéroports ont été transférés aux collectivités locales, aucun schéma aéroportuaire global n'a accompagné la décentralisation. Chaque aéroport s'est essayé à faire du dévelop-



N. VERCELLINO

pement, mais souvent sans cohérence avec le reste du réseau. Pour l'UAF, les grandes régions doivent travailler à mieux préciser la vocation de chaque aéroport. Le « tout-passagers » n'est pas la panacée. De plus en plus d'exploitants développent, par exemple, l'aviation d'affaires. Leurs aéroports sont maintenant bénéficiaires. Autre constat : les lignes à obligation de service public sont inadaptées à l'offre des compagnies aériennes. Le trop-plein de réglementation décourage les compagnies aériennes. Il faut absolument simplifier le cadre réglementaire français actuel. Les

règles européennes sont, elles, plus souples. Il faut enfin que l'Etat réfléchisse à trouver les moyens de rendre plus attractifs ces aéroports qui subissent des taxes très élevées, notamment à cause de l'impact du financement de la sûreté. Le dispositif de financement de la sûreté atteint aujourd'hui ses limites : la taxe d'aéroport s'élève à plus d'1 Md€ par an et devrait encore grimper avec la mise en œuvre des équipements de standard 3, d'un coût estimé entre 600 et 800 M€. Ce dispositif doit être repensé pour que le coût de la sûreté ne repose plus exclusivement sur le passager, grevant par là même

la compétitivité des aéroports. Nous observons que le propos change au niveau ministériel. C'est la première fois que j'entends un discours dans lequel il est dit que le transport aérien peut profiter à l'aménagement des territoires en France. En adaptant le cadre français pour rendre le transport aérien en France plus compétitif, en donnant aux aéroports la capacité d'investir et de se développer pour capter une part de la croissance européenne à venir, la France peut devenir, demain, le premier marché aéroportuaire en Europe.

■ **Propos recueillis par Jean-Baptiste Heguy**



N. VERCELLINO