

Le Monde

Pour une redéfinition du rôle de l'Etat dans l'aérien

La privatisation d'Aéroports de Paris doit conduire à clarifier le rôle de l'Etat dans le transport aérien estime Thomas JUIN, Président de l'Union des aéroports français/UAF

Les aéroports ne sont plus aujourd'hui des monopoles. Tous les aéroports, quelle que soit leur taille, y compris le hub de Roissy, sont désormais mis en concurrence par les compagnies aériennes, explique Thomas Juin.

LE MONDE | 21.06.2018 à 14h15 | Par Thomas Juin (Président de l'Union des aéroports français/UAF)



Tribune. La privatisation d'Aéroports de Paris, présentée lundi 18 juin en conseil des ministres, ne manquera pas de susciter de nombreux débats qu'il convient de mettre en perspective.

Celle-ci s'inscrit dans le prolongement de la révolution aéroportuaire des années 2004-2005, qui a notamment vu la naissance de la société Aéroports de Paris, dont le capital a été ouvert en 2006 aux investisseurs privés (l'Etat restant néanmoins par la loi majoritaire, à hauteur de 50,6 % du capital) ; la création, pour les grands aéroports régionaux, de sociétés de droit commercial à capitaux publics (contrôlées à 60 % par l'Etat, à 25 % par les chambres de commerce et d'industrie et à 15 % par les collectivités locales), avec possibilité pour l'Etat

de vendre à terme tout ou partie de ses parts ; et, enfin, le transfert des aéroports de proximité aux collectivités locales.

En dépit des alternances politiques, jamais l'esprit de la loi aéroportuaire de 2005 n'a été remis en cause. Les premières sociétés aéroportuaires régionales ont vu le jour en 2007 et le processus de vente des parts de l'Etat a été lancé en 2014, avec Toulouse, puis poursuivi en 2016, avec Lyon et Nice.

Pas une exception française

Le processus de privatisation des aéroports n'est pas une exception française. Il s'intègre dans une tendance générale et un « modèle européen » d'exploitation aéroportuaire avec mixité de capitaux publics et privés. Ainsi, dans l'Union européenne en 2016, selon le Conseil international des aéroports (ACI Europe), 46,8 % des sociétés d'exploitation aéroportuaire, représentant plus des trois quarts du trafic commercial, comptaient de l'actionnariat privé contre seulement 23 % en 2010.

Si la privatisation de l'exploitation aéroportuaire est une décision d'ordre politique, les constats sont clairs du côté des exploitants. Publics ou privés, les grands aéroports français enregistrent ces temps-ci des courbes de croissance exceptionnelles et n'ont jamais autant contribué au développement de la connectivité de leur territoire. La crainte, ici ou là exprimée, d'une explosion des redevances aéroportuaires et d'une augmentation du prix des billets d'avion dans le cas de privatisation d'un aéroport est totalement infondée.

Les aéroports ne sont plus aujourd'hui des monopoles. Tous les aéroports, quelle que soit leur taille, y compris le hub de Roissy, sont désormais mis en concurrence par les compagnies aériennes : dans ce contexte concurrentiel, la maîtrise par les exploitants des évolutions des redevances aéroportuaires est donc une nécessité vitale.

Ainsi, entre 2013 et 2017, les tarifs des redevances pour les grands aéroports régionaux ont légèrement baissé hors inflation, tandis que, pour Aéroports de Paris, les tarifs restent aujourd'hui inférieurs à ceux de ses principaux concurrents européens. Le niveau des redevances aéroportuaires a, par ailleurs, bien plus à voir avec le cycle des investissements portés par les exploitants. L'investissement répond à la nécessité de développer les capacités aéroportuaires et d'améliorer la qualité de service aux passagers pour affronter la demande croissante de transport aérien.

Prix du billet et concurrence

Les redevances aéroportuaires sont, de plus, étroitement réglementées aux niveaux européen et français et procèdent de discussions annuelles entre compagnies aériennes et exploitants aéroportuaires. La puissance publique homologue finalement les tarifs de ces redevances. La rémunération des capitaux privés investis dans les aéroports est elle-même soumise à son approbation.

Quant au prix du billet d'avion, il est largement déconnecté du niveau des redevances aéroportuaires, qui comptent peu dans la structure des coûts d'une compagnie aérienne

(moins de 4 % pour une compagnie comme Air France). C'est avant tout le développement des capacités aéroportuaires qui entraîne la baisse des prix du billet à travers une concurrence accrue entre compagnies aériennes. L'essor du transport à bas coût l'a clairement démontré.

L'Etat est resté un acteur à part entière de l'écosystème du transport aérien. Propriétaire des grands aéroports régionaux, actionnaire majoritaire d'ADP, actionnaire d'un grand nombre de sociétés aéroportuaires régionales, il a aussi des participations dans la compagnie nationale Air France, il est enfin législateur et régulateur. Ces multiples rôles, antagonistes parfois, ont pu être source de confusion et de conflits d'intérêts.

Tous les acteurs du transport aérien s'accordent désormais sur un point : la privatisation d'ADP doit conduire à clarifier le rôle de l'Etat dans le transport aérien. C'est d'un Etat stratège et régulateur dont nous avons besoin. L'Etat doit se donner pour objectif de garantir le développement de la connectivité aérienne de la France, en améliorant la compétitivité du transport aérien et en encourageant l'investissement dans les capacités aéroportuaires, là où c'est nécessaire, par une régulation adaptée.