



14 MARS 2018

REVUE DE PRESSE

CONFERENCE DE PRESSE DU 13 MARS 2018

RESULTATS D'ACTIVITE DES AEROPORTS FRANÇAIS - 2017



Les aéroports français en grande forme

Le trafic des aéroports français a augmenté de 5,7 % en 2017, avec plus de 10 millions de passagers supplémentaires. Leurs représentants déplorent néanmoins un écart de compétitivité avec leurs concurrents européens.

Les représentants des aéroports français n'ont pas à se plaindre. Malgré les taxes, les grèves, les attentes interminables aux postes frontières et la concurrence du TGV, le nombre des passagers a encore augmenté de 5,7 % en 2017 (contre 3,1 % en 2016). Au total, plus de 197 millions de passagers commerciaux ont transité via les aéroports français l'an dernier, dont 101,5 millions via les aéroports parisiens, soit 10,6 millions de plus qu'en 2016. Et ce, pour un nombre de vols stable (+0,6 %), qui a même diminué de 5,6 % depuis 2007.

Les aéroports parisiens ont repris du poil de la bête, avec un trafic en hausse de 4,5 % contre 0,3 % en 2016. Mais les grands aéroports régionaux continuent de tirer la croissance, en hausse de 7,5 %, toujours grâce au développement de compagnies low cost. Ces dernières représentent désormais 45,3 % du trafic régional (contre 43,3 % en 2016) et 31,8 % du trafic total (30,2 % en 2016). Les aéroports de DOM-TOM ont également bien progressé, avec près de 12 millions de passagers (+4,8 %), notamment à La Réunion, en hausse de 8,8 % (2,3 millions).

Toulouse devant Marseille

Au hit-parade des principales plateformes régionales, la palme de la croissance revient à Nantes-Atlantique, en hausse de 15 % à 5,48 millions de passagers. Nice conserve néanmoins la tête avec 13,3 millions de passagers (+7,1 %) devant Lyon (10,28 millions et +7,6 %). En troisième position, Toulouse-Blagnac est passé devant Marseille-Provence, avec 9,26 millions de passagers (+14,6 %). Les aéroports corses d'Ajaccio, Bastia et Figari ont également fortement progressé, totalisant plus de 3,7 millions de passagers. La seule baisse est pour Beauvais, en recul de 8,8 %, à 3,64 millions de passagers, du fait d'un repli de Ryanair.

Ecart de compétitivité

De quoi se rassurer sur l'attractivité des destinations françaises, même si, comme l'a souligné lors de sa conférence de presse, le président de l'Union des aéroports français, Thomas Juin, la croissance du trafic aérien français reste inférieure à celle du trafic de l'Union européenne, en hausse de 7,7 % l'an dernier. « Cela pose le problème de la compétitivité des aéroports français », affirme le président de l'UAF, qui espère que les prochaines « Assises du transport aérien », organisées par le ministère des transports à compter du 20 mars, permettront d'améliorer cette compétitivité.

« L'aspect fiscal est très important. Quand on additionne les différentes taxes pesant sur le transport aérien en France, on arrive à un total de 15 à 20 euros par vol, avec des écarts importants avec les pays voisins », souligne le président de l'UAF. Il préconise notamment la création d'un « observatoire des coûts [...] afin de voir ce qui peut être fait pour combler l'écart ».

Bruno Trévidic

En savoir plus sur <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301431947982-les-aeroports-francais-en-grande-forme-2160761.php#DzQye6AXi00pVziX.99>



Bruno Trévidic

@BrunoTrevidic

Suivre

Le hit-parade 2017 de l'Union des aéroports français. Toulouse est passé devant Marseille. Beauvais en net repli...

3. Classement des aéroports 2017

3.1 Classement des aéroports de France métropolitaine >1M PAX

CLASSEMENT	METROPOLE	PAX	2017/2016
1	Paris-Charles de Gaulle	69 471 442	
2	Paris - Orly	32 042 475	5,4 %
3	Nice Côte d'Azur	13 304 782	2,6 %
4	Lyon-Saint Exupéry	10 280 192	7,1 %
5	Toulouse - Blagnac	9 264 611	7,6 %
6	Marseille Provence	9 002 086	14,6 %
7	Bâle - Mulhouse	7 884 366	6,2 %
8	Bordeaux	6 223 414	7,9 %
9	Nantes Atlantique	5 489 087	7,7 %
10	Paris - Beauvais	3 647 522	14,9 %
11	Lille - Lesquin	1 905 608	-8,8 %
12	Montpellier Méditerranée	1 849 410	7,3 %
13	Ajaccio -Napoléon Bonaparte	1 569 649	10,7 %
14	Bastia - Poretta	1 400 197	10,4 %
15	Strasbourg	1 207 291	8,7 %
16	Biarritz Pays Basque	1 190 991	12,7 %
17	Brest - Bretagne	1 046 581	4,9 %

03:55 - 13 mars 2018

29 Retweets 31 J'aime



7

29

31



Bruno Trévidic @BrunoTrevidic · 13 mars

À noter la remarquable stabilité de l'activité de l'aéroport de Castres-Mazamet...

Hors-Schengen	702	14 441	-0,8%
Calvi - Sainte-Catherine Internationaux	13 856	853	21,5%
		13 588	-1,9%
Schengen	68 157	67 654	-0,7%
Hors-Schengen	61 266	61 332	0,1%
Carcassonne Sud de France Internationaux	6 891	6 322	-8,3%
Schengen	391 770	398 363	1,7%
Hors-Schengen	133 202	134 941	1,3%
Castres - Mazamet Internationaux	258 568	263 422	1,0%
Schengen	0	0	
Hors-Schengen	0	0	
Chambéry - Savoie Mont Blanc Internationaux	208 373	182 920	-12,2%
Schengen	19 204	20 057	4,2%
Hors-Schengen	189 169	162 863	-13,9%
Clermont-Ferrand - Auvergne			

6



Bruno Trévidic @BrunoTrevidic · 13 mars

Si le nombre des passagers augmente fortement, le nombre de mouvements d'avions est en baisse sur les dix dernières années. Plus de trafic mais moins de nuisances...

1. Evolution des mouvements commerciaux et non commerciaux dans les 10 principaux aéroports

	Mouvements commerciaux/non commerciaux				
	2007	2016	2017	Variation 2017/2016	Variation 2007/2017
Mouvements commerciaux	1 490 305	1 413 070	1 428 602	1,1%	- 4,1 %
Mouvements non commerciaux	144 099	122 002	114 941	-5,8%	- 20,2 %
Total	1 634 404	1 535 072	1 543 543	+ 0,6 %	- 5,6 %

3

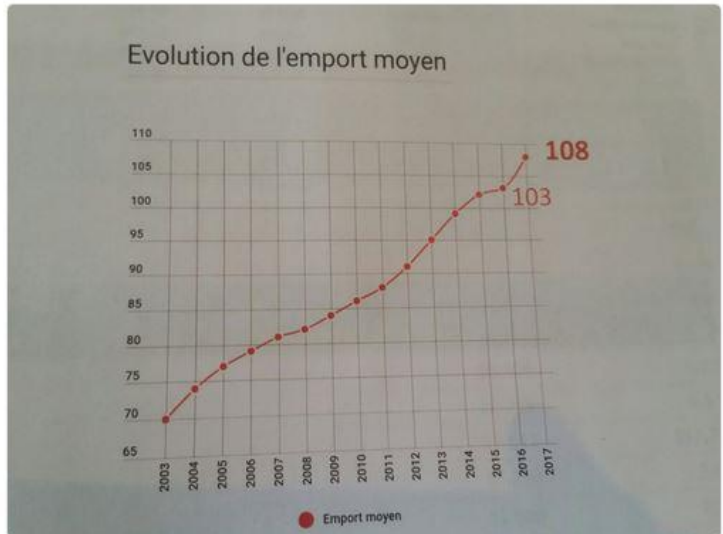
4

10



Bruno Trévidic @BrunoTrevidic · 13 mars

Plus de passagers et moins de vols = des avions plus gros et mieux remplis



3

3

11



LFBL_TWR @LFBL_TWR · 13 mars

En réponse à @BrunoTrevidic

Bonjour, ce rapport est-il consultable en ligne ?

1

1

1



Bruno Trévidic @BrunoTrevidic · 13 mars

Pas encore, mais ça ne devrait pas tarder...

3

3

3



Par Fabrice Gliszczynski | 14/03/2018, 7:51

Les aéroports français craignent à nouveau du bazar cet été au passage aux frontières

L'Union des aéroports français estime que les dysfonctionnements au passage aux frontières observés l'été dernier ne sont pas tous réglés. Son président, Thomas Juin, se dit inquiet pour l'été prochain. L'UAF va pousser l'automatisation des processus de contrôles lors des Assises du transport aérien qui débuteront le 20 mars.

Les aéroports français tirent la sonnette d'alarme. Ils craignent que ne se répètent cet été les énormes files d'attente rencontrées l'été dernier dans les aéroports français où les passagers mettaient jusqu'à trois heures dans certains aéroports pour passer la frontière en raison des renforcements de mesures de contrôle.

« Le sujet n'est pas réglé. Nous sommes inquiets. L'année dernière, les temps d'attente pouvaient aller jusqu'à 1h30 dans les aéroports régionaux et jusqu'à 3 heures à Orly. C'est inacceptable. Il y a certes une menace terroriste et nous devons continuer de la traiter. Mais cela ne doit pas être incompatible avec la qualité de l'accueil des passagers. Il ne faut pas que la situation rencontrée l'année dernière se reproduise cet été », a déclaré ce mardi lors d'une conférence de presse Thomas Juin, le président de l'Union des aéroports français (UAF), qui regroupe la totalité des gestionnaires aéroportuaires.

Parmi tous les aéroports, c'est la situation des plateformes régionales qui inquiète le plus.

"Si les aéroports parisiens ont bénéficié du renforcement des effectifs de la police aux frontières avec la mise en place de 200 agents supplémentaires, les aéroports régionaux n'ont obtenu aucun renfort », a déploré le délégué général de l'UAF, Nicolas Paulissen.

L'inquiétude est d'autant plus grande que le trafic aérien français est en très forte croissance.

Pour autant, dans les aéroports parisiens, l'heure est néanmoins à la vigilance. Certes, ADP a repris en fin d'année le contrôle de la situation avec des temps d'attente inférieurs à 30 minutes pour un vol dans l'espace Schengen et à 45 minutes pour un vol international. Pour autant, attendue en avril, l'homologation des systèmes de reconnaissance faciale prévus d'ici à l'été a pris du retard. Le système proposé par Gemalto ne convainc pas encore le ministère de l'intérieur.

Le sujet du contrôle aux frontières sera traité aux Assises du transport aérien qui vont débuter le 20 mars et l'UAF va pousser pour une accélération de l'automatisation des processus de contrôle.

« Le contexte sécuritaire va rester, le trafic va augmenter et il n'y aura pas plus de fonctionnaires. L'automatisation est la réponse à apporter pour améliorer les choses », a fait valoir Nicolas Paulissen.

"Aubette du futur"

Dans le cadre de ces Assises, l'UAF veut notamment aborder la question de "l'aubette du futur" (la guérite dans laquelle sont installés les policiers) pour pouvoir anticiper de nouvelles contraintes.

« A l'image du formulaire américain Esta, il y a une réflexion en Europe sur la mise en place d'un formulaire similaire de demande d'information et d'autorisation de voyager (Etias) qui va alourdir les processus de contrôle. Il faut anticiper ces nouvelles contraintes », a expliqué Nicolas Paulissen.

"Il n'y a pas que les enjeux du secteur"

Au-delà de ces questions de passage aux frontières, l'UAF attend beaucoup de ces Assises et se dit « mobilisée pour améliorer la performance du transport aérien.

« Nous souhaitons une approche globale de l'écosystème qui permettrait à l'ensemble du secteur de sortir gagnant. Au-delà des intérêts des aéroports et des compagnies aériennes, l'objectif est de prendre des mesures qui profitent aux passagers et aux territoires, et donc à l'économie française en général. Il n'y a pas que les enjeux du secteur mais aussi ceux de l'attractivité de la destination française. C'est en faisant ainsi que nous arriverons à déverrouiller certaines choses », a expliqué Thomas Juin, en précisant qu'il ne s'agissait pas de demander des choses qui n'étaient pas faisables.

Comme les compagnies aériennes, le président de l'UAF demande un allègement des taxes qui, « cumulées vont de 15 à 20 euros sur un billet d'avion selon les aéroports français ». Servant à financer la sûreté, la taxe d'aéroport est la plus importante d'entre elles. Les Assises seront l'occasion d'aborder le sujet d'un nouveau financement de la sûreté aérienne, aujourd'hui financée essentiellement par les passagers et les compagnies. De la reprise par les aéroports de la TVA liée aux charges de sûreté (exécutés par des prestataires des services de la sûreté), au partage de la facture avec l'Etat (ce dernier prenant à sa charge l'investissement des nouveaux matériels, les aéroports celui de l'exploitation), les pistes sont nombreuses.

« Il y a des écarts de fiscalité très importants avec le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie, qui déterminent la performance du secteur », et peuvent dicter les choix des compagnies aériennes quand elles mettent en compétition les aéroports.

De quoi remettre en cause, selon lui, l'affirmation, souvent répandue, que les aéroports sont des monopoles naturels, profitant d'une rente de situation.

"Repenser le transport aérien en France"

« C'était peut-être valable il y a une quinzaine d'année, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les aéroports sont en compétition dans un monde ouvert. Ils sont continuellement challengés par les compagnies étrangères qu'il faut convaincre de venir sur leur plateforme », a-t-il expliqué en « appelant à la mise en place d'un cadre français permettant de s'adapter au caractère hétérogène de la fiscalité ».

Autrement dit, Thomas Juin estime que les Assises ne doivent pas s'arrêter à la question du pavillon français mais doivent avoir une approche plus large, qui "repense le transport aérien en France", en incluant non seulement les compagnies tricolores mais aussi les compagnies étrangères. « Il faut faire en sorte que le transport aérien en France puisse avoir demain un meilleur cadre fiscal et réglementaire pour en faire profiter l'économie », a-t-il ajouté.

Capacité à investir

Interrogé sur les débats à propos d'une régulation plus sévère pour les aéroports dans leur relation avec les compagnies aériennes qui ne cessent de dénoncer la cherté des redevances aéroportuaires, Thomas Juin a répondu en rappelant les enjeux des investissements.

" Ce qui est essentiel c'est la capacité des aéroports à investir pour les années futures. L'intérêt des compagnies aériennes est de voir les redevances baisser. Celui d'un aéroport est guidé par un objectif stratégique plus global de développer le trafic et d'accentuer la concurrence. C'est le développement de la capacité aéroportuaire en France qui a permis l'arrivée de nouvelles compagnies (low-cost, NDLR) et la mise sur le marché de tarifs plus attractifs pour les consommateurs. Il ne faut pas que les capacités aéroportuaires soient simplement déterminées à l'aune des compagnies utilisatrices. Quand un aéroport augmente ses capacités, il vise à attirer de nouveaux opérateurs. Son approche est plus globale. C'est pour cela que l'approche des questions de régulation doit être nuancée », a-t-il expliqué.

Aménagement du territoire

L'UAF attend par ailleurs beaucoup des questions d'aménagement du territoire. Comme le souhaite Elisabeth Borne, la ministre en charge des Transports, l'UAF demande à l'Etat de reconsidérer son engagement pour les lignes d'obligation de service public (OSP). Souvent coûteuses en raison d'un cahier des charges exigeant, l'UAF suggère que ces derniers soient moins contraignants et qu'elles ne concernent pas uniquement des lignes franco-françaises.

Par Le Figaro.fr avec AFP - Publié le 13/03/2018 à 16:25

Bond du trafic des aéroports français

La croissance du trafic des passagers dans les aéroports français s'est accélérée de 5,7% en 2017, mais accuse un net retard par rapport à la moyenne européenne, a annoncé mardi l'Union des aéroports français (UAF).

Après une année 2016 marquée par une fréquentation ralentie en raison des attentats en France (+3,1% en 2015 et en 2016), le trafic est reparti, porté par le retour des touristes étrangers et les low-cost, et dans le sillage d'une croissance de 7,7% (contre 6,7% en 2016) au sein de l'Union européenne.

AIR&COSMOS

1ER SITE FRANCOPHONE D'ACTUALITÉ
AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE

13 mars 2018 | Par Jean-Baptiste HEGUY

UAF : hausse de 5,7% du trafic des aéroports français en 2017

Selon les chiffres réunis par l'Union des Aéroports Français (UAF), l'ensemble des plateformes françaises ont accueilli un total de plus de 197 millions de passagers, soit une croissance de 5,7% par rapport à 2016. A noter que la croissance s'accélère puisqu'en 2016, elle n'était que de 3,1%. Entre 2007 et 2017, la croissance française a été de +26,3%, avec un taux de croissance annuel moyen de 2,36%. Néanmoins, la croissance française accuse un net retard en 2017 par rapport à la croissance du trafic aérien dans l'Union Européenne qui a atteint, elle, +7,7% (+6,7% en 2016).

La croissance des aéroports parisiens (+4,5%) est stimulée par la nette reprise de l'activité de Paris CDG (+5,4%) qui avait été freinée en 2016 (+0,3%) par les effets négatifs des attentats de novembre 2015 à Paris. L'aéroport de Paris Orly enregistre quant à lui une croissance de +2,6%. Les plateformes parisiennes ont contribué en 2017 à hauteur de 40,61% à la croissance française (contre seulement 31,41% en 2016).

Les aéroports régionaux ont quant à eux enregistré une forte croissance de 7,5%, tirée essentiellement par l'excellente performance des plus grands aéroports de province : Nantes-Atlantique (+14,9%), Toulouse-Blagnac (+14,6%), Bâle-Mulhouse (+7,9%), Bordeaux-Mérignac (+7,7%), Lyon Saint-Exupéry (+7,6%), Nice Côte d'Azur (+7,1%) et Marseille-Provence (+6,2%).

La croissance française a été portée par le trafic international (+6,8%). Le trafic intérieur, quant à lui, n'a progressé que de 3,4%. En 2017, la part du trafic international dans le trafic métropolitain est passée à 72,71%.

Le trafic des compagnies low cost porte toujours largement la croissance française. Les compagnies low cost ont contribué en 2017 à hauteur de 56,9% à la croissance française. Plus précisément, le trafic low cost à hauteur de 73,41% de la croissance des aéroports régionaux et à hauteur de 39% de celle des aéroports parisiens.



Par Caroline BRUNEAU – 13 mars 2018

Les aéroports français ne comblent pas leur retard

Le trafic s'est repris en 2017 dans les aéroports français mais avec un écart qui reste très marqué par rapport aux résultats européens.

Après les années marquées par la crise sécuritaire et les attentats, les aéroports français ont connu une croissance marquée en 2017, avec une hausse de 5,7 %. Mais ce bon chiffre doit être mis en parallèle avec le trafic des pays voisins (Union Européenne et Royaume-Uni) où le trafic a augmenté en moyenne de 7,7 % l'an passé.

Cette différence s'explique par l'écart de compétitivité entre les aéroports français et ceux des pays voisins, principalement dus à des taxes plus lourdes pour les infrastructures hexagonales, ont expliqué Thomas Juin, président de l'Union des Aéroports Français, et Nicolas Paulissen, délégué général, qui présentaient ces chiffres le 13 mars à Paris.

La France applique par exemple la taxe de solidarité, ou « taxe Chirac », destinée au fonds médical Unitaid, sur toutes les classes de voyage, et même les vols intérieurs, contrairement aux autres pays qui participent à l'opération. Par ailleurs les taxes de « toucher », pour le décollage et l'atterrissage, sont plus élevées en France.

Les aéroports français veulent des assises du transport aérien en France, pas des assises du pavillon français

« Les Assises du Transport aérien démarrent le 20 mars et doivent durer jusqu'en septembre ». Thomas Juin, le président de l'Union des aéroports français (UAF) et directeur de l'aéroport de La Rochelle – Île de Ré, est impatient. Colloques, ateliers et autres réunions de travail vont être organisés autour de cinq thèmes majeurs : performances économique, sociale et environnementale, innovation et aménagement du territoire.

Une prise en compte de tout l'écosystème du transport aérien

A l'occasion de la conférence de presse de présentation des résultats d'activité 2017 des aéroports français, Thomas Juin est longuement revenu sur les attentes et la mobilisation des membres de l'UAF en la matière. Et le président de l'Union des aéroports français (UAF) d'expliquer qu'il souhaite qu'il y ait « une approche de tout l'écosystème du transport aérien, lequel compte beaucoup d'acteurs, avec parfois des divergences, mais il faut que nous ayons une approche collective et constructive ».

Traduction: pour l'UAF, une harmonisation fiscale serait bienvenue en Europe et une prise de responsabilité de l'Etat en matière de sûreté serait plus que bienvenue, mais il ne faudrait pas « se focaliser sur le pavillon français » mais bien sur « le transport aérien en France » car « ce n'est pas seulement le secteur qui est en jeu, mais l'attractivité du pays ».

L'intérêt d'un aéroport, c'est de développer le trafic

Dans son rôle, et toujours avec l'idée que c'est bon tant pour les clients que pour les territoires, le président de l'UAF a rappelé quelques-uns des fondamentaux aéroportuaires : « l'intérêt d'un aéroport c'est de développer le trafic, il est donc nécessaire de développer capacités et investissements et quand un aéroport vise de nouvelles capacités, il vise de nouveaux entrants ».

Bref, en matière de niveaux de redevances aéroportuaires ou d'allocation de droits de trafic à des compagnies étrangères, il n'est pas certain que tout le monde ait le même point de vue pendant ces Assises.



Les aéroports français décollent mais restent à la traîne de l'Europe

+5,7% de trafic en 2017

A l'approche des Assises du transport aérien, qui débutent le 20 mars 2018, l'Union des aéroports français (UAF) estime, en révélant ses statistiques 2017, que les plateformes françaises ne captent pas toute la croissance qu'elles devraient.

Les aéroports français vont bien mais leurs concurrents européens vont mieux.

Lors de sa conférence de presse annuelle donnée mardi 13 mars 2018 à Paris, l'Union des aéroports français (UAF) a constaté une accélération de la croissance du trafic passager de 5,7% sur l'ensemble des plateformes françaises (contre 3,1% en 2016). Les aéroports de l'Hexagone ont ainsi accueilli plus de 197 millions de passagers l'an dernier.

"Cette croissance n'était pas prévue il y a quelques années", se félicite Thomas Juin, président de l'UAF, lors d'une conférence de presse donnée à Paris mardi 13 mars 2018. "Ce n'est pas le fruit du hasard : les aéroports français ont adapté leurs capacités et investit continuellement pour permettre au trafic de se développer et aux passagers d'en profiter".

Dans le détail, l'UAF note surtout les bonnes performances des aéroports de province qui voient leurs trafics monter de 7,5%, surtout tirés par les plus grandes plateformes comme Nantes-Atlantique ou Toulouse-Blagnac qui progressent tous deux de 14%.

Pour Beauvais en revanche, la diminution de l'offre Ryanair a fait chuter les activités de près de 9%.

Sur les aéroports parisiens (+4,5%), l'UAF met en avant la nette reprise de Charles de Gaulle (+5,4%) après une année 2016 marquée par un recul de l'activité à la suite des attentats de novembre 2015. "Les plateformes parisiennes ont ainsi contribué en 2017 à hauteur de 40,61% à la croissance française, contre seulement 31% en 2016", notent les statistiques de l'UAF.

Plus globalement, l'aérien français a été porté par la hausse du trafic international (en hausse de 7%) et par le trafic des compagnies low-cost qui ont en 2017 contribué à hauteur de 56,9% à la croissance française.

Des Assises qui s'annoncent cruciales

Mais les représentants des aéroports français nuancent cette embellie. Car sur 2017, la croissance des aéroports de l'Union européenne s'est élevée à 7,7%. "On a vraiment un retard de croissance entre l'UE et la France, ce qui pose bien évidemment la question de la compétitivité", note Nicolas Paulissen, délégué général de l'UAF.

"La France ne capte pas toute la croissance qu'elle pourrait capter dans l'UE. Deux points, c'est énorme, ce sont des millions de passagers qui sont en jeu", ajoute Thomas Juin.

En ligne de mire de l'UAF, les Assises du transport aérien, qui doivent débiter la semaine prochaine pour s'étaler jusqu'au mois de septembre. L'occasion pour les aéroports d'apporter à la ministre des Transports toutes leurs doléances avec en premier lieu cette question de déficit de compétitivité.

Les dirigeants d'aéroports préconisent alors une réponse globale, "pas corporatiste, et qui doit permettre à l'ensemble du secteur d'en sortir gagnant", d'après Nicolas Paulissen. "Le gouvernement doit faire en sorte que la croissance de l'aérien profite à toute l'économie française plutôt que seulement aux aéroports et aux compagnies aériennes".



Les aéroports français à la traîne, malgré la croissance

Par Clément Peltier - Le Mar 15, 2018

La France affiche une hausse de trafic en 2017, qui reste toutefois en dessous de la croissance moyenne européenne.

Lors d'une conférence de presse, mardi 13 mars 2018, Thomas Juin, président de l'Union des Aéroports Français (UAF), est revenu sur les bons résultats des aéroports français. L'ensemble des plates-formes françaises a accueilli un total de plus de 197 millions de passagers, soit + 5,7% par rapport à 2016. Une croissance qui « n'était pas prévue il y a quelques années », se réjouit le président. Ce n'est pas le fruit du hasard : les aéroports français ont adapté leurs capacités et investi continuellement pour permettre au trafic de se développer et aux passagers d'en profiter ».

La croissance a été portée par le trafic international (+6,8%). Ce qui se traduit par une forte croissance des aéroports parisiens (+4,5%) stimulée notamment par la nette reprise de l'activité de Paris CDG (+5,4%) qui avait été freinée en 2016 (+0,3%) à cause des attentats. En 2017, les deux plates-formes parisiennes ont contribué à hauteur de 40,61% à la croissance (31,41% en 2016). Le trafic intérieur, quant à lui, n'a progressé que de 3,4%. La part du trafic international est passée à 72,71%. Édifiant. La croissance a également été soutenue par le trafic des compagnies low cost. Elles y ont contribué à hauteur de 56,9%.

L'Europe largement devant

Mais, la croissance française accuse toujours un net retard par rapport à celle du trafic aérien dans l'Union Européenne (UE) qui a atteint +7,7% (+6,7% en 2016). « On a vraiment un retard de croissance entre l'UE et la France, ce qui pose bien évidemment la question de

la compétitivité », note Nicolas Paulissen, délégué général de l'UAF. « La France ne capte pas toute la croissance qu'elle pourrait capter dans l'UE. Deux points, c'est énorme, ce sont des millions de passagers qui sont en jeu », ajoute Thomas Juin. « Il n'est pas normal que la France – qui a des atouts en termes touristique, aérien et économique – soit en retrait par rapport aux Anglais, aux Allemands ou encore aux Espagnols ».

Des solutions grâce aux Assises ?

Pour rattraper cet écart, Thomas Juin compte sur les Assises du transport aérien. « Nous demandons surtout une approche globale de l'écosystème. » Parmi les points à travailler, il y a l'aspect fiscal. « Lorsqu'on cumule l'ensemble des taxes (sans les redevances) cela représente près de 20€ sur un billet », explique Nicolas Paulissen. Proposant ainsi « la mise en place d'un observatoire qui suivrait les coûts et déterminerait comment réduire cet écart ».

L'organisation aimerait également que l'État, les collectivités et les différents acteurs de l'aérien s'interrogent sur l'aménagement du territoire. « Il est essentiel qu'il y ait une vision partagée entre l'Etat et les nouvelles régions pour mieux utiliser les infrastructures, définir leur vocation. L'Etat doit d'ailleurs donner de meilleurs outils comme par exemple les lignes de services publics. »

« Alors que la saison estivale approche, nous sommes inquiets ». L'été dernier certains passagers attendaient jusqu'à 3h aux contrôles douaniers à Paris. Afin que le temps d'attente ne dépasse 30 minutes, l'UAF souhaite augmenter les effectifs et le nombre de Parafé ou mettre en place la reconnaissance faciale.



L'UAF réclame la création d'un Observatoire sur les coûts français du transport aérien

A une semaine du lancement des assises du transport aérien, l'Union des Aéroports Français a partagé ses attentes concernant ces rencontres qui s'étaleront jusqu'en septembre 2018. Compétitivité, fiscalité, contrôle... les sujets à défendre ne manquent pas.

L'enquête de l'UAF a une nouvelle fois montré que le ciel français était à la traîne par rapport à l'Europe. Si l'Hexagone présente une hausse honorable de 5,8% en 2017, elle est toutefois bien moins importante que la croissance moyenne européenne de 7,7%. Thomas Juin, Président de l'UAF compte sur les Assises du transport aérien pour résorber cet écart : *"Il n'est pas normal que la France – qui a des atouts en terme touristique, ariens et économiques – soit en retrait par rapport aux Anglais, aux Allemands ou encore aux Espagnols"*. Il estime que *"Le cadre français n'est pas assez performant et adapté pour permettre aux aéroports de rattraper cet écart"*, rappelant *"3 points c'est énorme pour une économie. Cela représente des millions de passagers"*.

*"Nous abordons les Assises bien sûr sous l'angle de la performance, thématique de la rencontre. Mais nous demandons surtout **une approche globale de l'écosystème**. Le transport aérien est composé de multiples acteurs. Il faut mettre les tentations corporatistes de côté pour avoir une approche collective et constructive. Il faut se poser la question comment faire pour que demain cela profite aux passagers et aux territoires".*

Depuis une dizaine d'années, les plates-formes françaises ont vu la compétition pour les ouvertures de lignes ou l'accueil de nouvelles compagnies s'intensifier avec leurs confrères, européens bien-sûr mais également mondiaux. *"L'époque où les aéroports pouvaient être vus comme des monopoles naturel fait partie de l'ancien monde. Les aéroports sont désormais dans un marché ouvert en pleine compétition",* assure le président de l'organisation.

L'UAF souhaiterait ainsi que les Assises accouchent de mesures prenant en compte cette réalité. Un des points à travailler selon l'association est l'aspect fiscal : *"Actuellement lorsqu'on cumule l'ensemble des taxes sur les aéroports (sans prendre en compte les redevances qui dépendent des exploitants) cela représente entre 15 et 20€ sur un billet. C'est un écart important avec nos voisins",* ajoute Nicolas Paulissen, Délégué général de l'Union des Aéroports Français, *"Nous voudrions la **mise en place d'un observatoire qui suivrait les coûts** et déterminerait comment réduire cet écart".*

L'organisation aimerait également que l'État, les collectivités et les différents acteurs de l'aérien s'interrogent sur l'aménagement du territoire. *"Les Assises sont l'occasion de se pencher à nouveau sur les aéroports de proximité. Lorsque la décentralisation est intervenue en France en 2005, certains aéroports ont été repris par les collectivités locales mais **il n'y a pas eu de schéma aéroportuaire** associé à cela. Il est ainsi apparu certaines disparités ou redondance. Il est essentiel qu'il y ait une vision partagée entre l'état et les nouvelles régions pour mieux utiliser les infrastructures, définir leur vocation. L'Etat doit d'ailleurs donner de meilleurs outils comme par exemple les lignes de services publics. Comment mieux les utiliser pour irriguer le territoire"* explique le président de l'UAF.

Nicolas Paulissen, Délégué général de l'Union des Aéroports Français ajoute *"un cadre plus adapté permettrait à certaines compagnies de reconsidérer ces lignes et améliorerait ainsi l'attractivité de la France. Cela offrirait la possibilité aux entreprises françaises de toucher plus de marché. En effet, l'ouverture d'une ligne en région change la donne pour les entreprises".*

Les files d'attente au cœur des préoccupations

Avec l'instauration des contrôles des passagers Schengen, les files d'attente se sont allongées aux contrôles des frontières pour atteindre des délais critiques l'été dernier : jusqu'à 1h30 en province et 3h00 à Paris. *"Nous avons besoins d'une succession de mesures pour permettre d'améliorer la situation et ne pas revivre les mêmes difficultés cet été",* ajoute Nicolas Paulissen.

Afin d'atteindre un objectif d'attente de 20/30 minutes, l'organisation préconise de revoir les effectifs mais également **une accélération des automatisations des processus comme Parafe ou encore la reconnaissance faciale**. Une meilleure synergie entre les différents ministères concernés par la question des contrôles est également demandée.

Mais il n'est pas certain que ces mesures évitent de nouveaux problèmes cet été. En effet, si les aéroports parisiens ont vu les effectifs aux contrôles étoffer de 200 personnes, il n'en est rien en province. *"Alors que la saison estivale approche, nous sommes inquiets. Nous avons besoin d'une*

approche sur l'ensemble du territoire et globale. La qualité de service des aéroports ne doit pas être traitée comme optionnelle" conclut Thomas Juin.

Avec 13,1 millions de passagers en 2017, Nice reste le premier aéroport régional

Les aéroports français ont connu une croissance générale de +5,7% notamment grâce au développement des compagnies low cost.

Les aéroports français ont connu une augmentation de trafic de 5,7% en 2017, avec 197 millions de passagers commerciaux (dont 101,5 millions pour les aéroports parisiens) soit plus de 10 millions de passagers supplémentaires.

L'aéroport de Nice reste en tête du classement des aéroports régionaux, avec un trafic de 13,1 millions de passagers et une croissance annuelle de 7,1%.

Derrière, on trouve Lyon avec 10,28 millions de personnes (+7,6%) et Toulouse avec 9,26 millions de voyageurs (+14,6%).

En représentant 45,3% du trafic régional et 31,8% du trafic total, les compagnies low cost ont appuyé considérablement cette hausse de trafic.

Selon Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français (UAF), la croissance des aéroports français reste cependant inférieure à la moyenne européenne (+7,7%).



Trafic des aéroports français : Beauvais-Tillé à la 10^e place

Par Halima Najibi Publié le 14/03/2018 à 15:08

La croissance du trafic des passagers dans les aéroports français s'est accélérée de 5,7% en 2017, mais accuse un net retard par rapport à la moyenne européenne, a annoncé mardi l'Union des aéroports français (UAF). Beauvais-Tillé arrive à la 10^e place.

Dans le classement de l'Union des aéroports français (UAF) des dix plus grands aéroports français en volume de passagers Beauvais-Tillé arrive à la 10^e place avec plus de 3,6 millions de passagers. Il est en recul de 8,8% en raison de la crise des annulations de vols par la compagnie irlandaise Ryanair, en effet celle-ci génère plus de 80% du trafic dans l'Oise.

Arrive en tête les deux aéroports parisiens Paris-Charles de Gaulle et Orly, ils sont suivis par

les aéroports de Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse Blagnac, Marseille-Provence, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac et enfin Nantes-Atlantique.