



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Discours de Thomas JUIN – Président de l’UAF

Assemblée générale de l’UAF

Hôtel Mercure Paris Porte de Versailles

Mercredi 15 novembre 2017 - 11h30

Mesdames et Messieurs les Députés,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Introduction

Permettez-moi d'abord d'adresser mes sincères remerciements à tous ceux qui nous font l'honneur et l'amitié d'assister à notre assemblée générale. Je sais combien votre temps est précieux.

Notre assemblée se tient deux fois l'an. Je me félicite tout particulièrement de l'existence de ce moment privilégié d'échanges et de convivialité entre la communauté aéroportuaire et ses principaux partenaires.

Pour clôturer notre assemblée de l'automne, nous avons le très grand plaisir d'accueillir Monsieur Alain BATTISTI, le Président de la FNAM - également Président de la société CHALAIR-, ainsi que Monsieur François BACCHETA, Directeur d'EasyJet France.

Je vous remercie chaleureusement d'avoir répondu favorablement à notre invitation

Par cette invitation à vous exprimer devant notre assemblée, nous entendons en effet marquer notre volonté de travailler avec l'ensemble des acteurs du transport aérien, et notamment les compagnies aériennes, dans la perspective des prochaines Assises du transport aérien.

Une approche collective des Assises du transport aérien

Vous le savez, Madame Elisabeth BORNE, ministre des transports, a officiellement annoncé l'organisation d'Assises du transport aérien au cours du premier semestre 2018. Nous adhérons totalement à cette initiative. Et notre organisation est déjà pleinement mobilisée sur la préparation de l'événement.

Ces prochaines Assises sont de fait l'occasion pour le transport aérien de proposer sa vision de l'avenir, d'être force de propositions, et de faire avancer, nous l'espérons, certains dossiers professionnels.

Cet événement devrait déboucher, à n'en pas douter, sur une feuille de route ministérielle, engageante pour le transport aérien en France. A l'image peut-être de ce que la commission européenne a accompli en lançant, en décembre 2015, sa stratégie aviation.

Il nous apparaît alors indispensable que les acteurs du transport aérien abordent ensemble cet événement, mettent en avant les dossiers qui les rassemblent, avancent de façon concertée des solutions concrètes.

Certes, des clivages pourront exister sur certains sujets comme la régulation. Sur ce dossier, essentiel à nos yeux pour l'évolution des capacités aéroportuaires, l'UAF souhaite une approche nuancée et pragmatique qui tienne compte de la diversité des acteurs et des réalités aéroportuaires.

Mais ce qui nous rassemble est plus fort que ce qui nous divise.

C'est pourquoi nous avons la volonté de travailler avec tous ceux qui entendent aller de l'avant et d'engager avec nos principaux partenaires, en amont de ces Assises, une démarche fédératrice. La FNAM et EasyJet bien sûr, mais aussi le SCARA et les autres compagnies

aériennes, les assistants en escale, les représentants des sociétés de sûreté et tous les autres acteurs du transport aérien en France.

Les Assises de l'écosystème du transport aérien

Avant de laisser la parole à Alain BATTISTI puis à François BACCHETTA, je voudrais dire quelques mots en forme d'introduction à notre débat pour exposer ce que l'UAF attend de ces Assises.

Premièrement, ces Assises doivent être les Assises de l'écosystème du transport aérien en France dans son ensemble, incluant toutes les parties prenantes. Je crois qu'il y a un large consensus sur ce point parmi nous.

Et les aéroports dans cette partition entendent jouer toute leur part.

Deuxièmement, ces Assises doivent permettre de placer au centre des réflexions la performance de l'écosystème du transport aérien et la connectivité des territoires. Cette performance du transport aérien doit être pensée au regard non seulement du développement économique mais aussi de l'aménagement et de la cohésion des territoires. Les lignes OSP, par exemple, jouent un rôle essentiel dans le désenclavement de certaines régions.

Troisièmement, elles doivent promouvoir la diversité des modèles économiques tant des compagnies aériennes que des aéroports. Nous pensons en particulier, pour la partie aéroportuaire, à toutes ces plateformes qui n'ont pas forcément vocation à traiter du trafic commercial.

Je souhaiterais citer à cet égard, Gilles SAVARY, le Président du CSAC, qui déclarait dans une récente interview : « *Le principal atout du maillage aéroportuaire français réside dans la grande hétérogénéité de fonctions de ses plates-formes (...) il n'y a pas, dans cette grande diversité de situations, d'aéroports condamnés, il n'y a que des aéroports oubliés* ».

La connectivité au cœur de l'attractivité des territoires

La connectivité est au cœur de l'attractivité de la France et de ses territoires. C'est notre conviction. Cette conviction, nous la partageons, je crois, avec l'ensemble des partenaires du transport aérien.

Rappelons les chiffres clefs : + 10% de connectivité, c'est 0,5% de PIB en plus pour nos territoires.

Aussi avons-nous mis la performance du réseau aéroportuaire français au cœur de notre manifeste présenté lors des élections du printemps dernier.

Performance économique naturellement mais aussi performance en matière de sûreté, de sécurité, de qualité de service ou encore performance environnementale.

Dans un monde aujourd'hui ouvert et concurrentiel – la récente étude de l'ACI Europe démontre clairement que tous les aéroports français, y compris les hubs, sont en concurrence avec leurs homologues étrangers-, cette performance est plus que jamais nécessaire.

Cette vérité concurrentielle s'applique aussi aux autres acteurs du transport aérien, et notamment aux compagnies aériennes. Et la performance de notre réseau aéroportuaire dépend aussi de la performance des autres acteurs du transport aérien en France.

Cette exigence de performance de l'écosystème du transport aérien, il faut l'inscrire au cœur des travaux des Assises.

Seul un écosystème du transport aérien performant permettra en effet à notre pays de réaliser par exemple ses hautes ambitions touristiques (100 millions de touristes visés en 2020). Sur les 15 millions de touristes supplémentaires que la France entend accueillir d'ici à 2020, 80% viendra par voie aérienne.

Seul un écosystème du transport aérien performant permettra à notre pays de capter une part importante de la croissance à venir du trafic passager. Dans ses dernières projections, l'association du transport aérien international (IATA) prévoyait dans les années à venir une croissance annuelle de + 2,3% en Europe (550 millions de passagers de plus par an !).

La France accuse chaque année un retard de croissance inacceptable par rapport à l'Union européenne (+ 3,1% de croissance pour la France en 2016 contre 6,7% pour l'Union européenne).

Compétitivité coûts et qualité de service

Dynamiser notre écosystème, c'est donc s'attaquer en priorité à nos problématiques de compétitivité, la compétitivité coûts mais également la compétitivité hors coûts, à savoir la qualité de service.

La compétitivité coûts, c'est naturellement la fiscalité – la question de la taxe de solidarité par exemple -, et la maîtrise indispensable des coûts liés à la sûreté aéroportuaire qui pèsent fortement sur la compétitivité de l'écosystème du transport aérien (1 milliard d'euros par an). Il est urgent aujourd'hui de faire émerger une nouvelle vision de la sûreté aéroportuaire.

La compétitivité coûts, c'est aussi la sécurité publique. L'UAF entend que la sécurité publique reste entièrement financée par l'Etat. Tout transfert, même partiel, viendrait aggraver les déficits de compétitivité du transport aérien français.

La compétitivité hors coûts, c'est la qualité de service avec la problématique du contrôle aux frontières aériennes de la France – nous avons présenté avec la FNAM un plan d'action en juillet dernier sur cette question-, et la nécessaire modernisation du contrôle de la navigation aérienne.

Améliorer la performance du service public de la navigation aérienne, c'est pour les années à venir garantir la croissance du transport aérien en France. Il y a incontestablement dans la modernisation de la navigation aérienne des gisements de qualité de service et de productivité. Nous appelons ainsi de nos vœux, vous le savez, l'application des principes de la loi Diard à l'occasion des grèves du contrôle aérien. Nous souhaitons également l'exploitation de toutes les nouvelles technologies afin de rendre le meilleur service de navigation aérienne au meilleur coût sur toutes les plateformes.

La compétitivité hors coûts, c'est enfin le développement durable. Comment imaginer que nous poursuivrons notre développement demain à rebours de l'opinion publique. Préservons, en matière environnementale, l'exemplarité affichée jusqu'ici par le transport aérien grâce à la mobilisation de tous les acteurs de la filière, constructeurs, compagnies aériennes, aéroports... Le transport aérien n'est-il pas en effet le seul secteur qui ait pris, au niveau international, des engagements forts pour une croissance neutre en carbone ?

Quid du rôle de l'Etat ?

A côté des aéroports, des compagnies aériennes, des assistants en escale... l'Etat reste un acteur à part entière de l'écosystème du transport aérien. Il est à la fois stratège, actionnaire, régulateur, prestataire de services avec la navigation aérienne. Il exerce également sur nos plateformes de nombreuses fonctions régaliennes comme le contrôle aux frontières.

Quel rôle et quel périmètre doit-on réserver à l'Etat aujourd'hui dans la performance de l'écosystème du transport aérien ? Ce sont aussi ces questions que nous aurons collectivement à poser lors de ces Assises.

Force est de constater, et pour des raisons budgétaires évidentes, que l'Etat se désengage de nombreuses fonctions : contrôle des frontières avec la fermeture de points de passage frontalier sur certaines plateformes d'aviation générale et d'affaire (13 au total en 2016 après une première vague en 2011), navigation aérienne avec l'arrêt du contrôle aérien et le transfert des ILS sur un grand nombre de plateformes.

L'Etat ne pourrait-il pas envisager, dans la concertation avec la Profession, la recherche de solutions alternatives lorsqu'il se désengage ? Quand l'Etat ne peut plus faire, a-t-il vocation à empêcher de faire ?

Les différents acteurs du transport aérien sont, quant à eux, disposés à s'engager dans des démarches innovantes.

Quel rôle, quelle place également pour les collectivités territoriales, les principaux propriétaires et délégants de nos plateformes ? Quel rôle et quelle place pour les régions ? Les modalités de la décentralisation de 2004 n'ont pas permis la mise en œuvre de stratégies aéroportuaires au niveau régional.

La loi NOTRe de 2015 a néanmoins modifié la donne avec le transfert d'un grand nombre de compétences en matière économique et de transport. L'occasion de définir peut-être des politiques aéroportuaires au niveau régional à l'image de ce qui se fait en Nouvelle Aquitaine, dans un souci de coordination et de rationalisation de l'utilisation des fonds publics.

Il est primordial aujourd'hui que l'Etat et les collectivités repensent et reconsidèrent le transport aérien comme un vecteur essentiel d'aménagement et de cohésion des territoires. Se pose alors la question des moyens que l'on offre aux aéroports de proximité et aux aérodromes d'aviation générale et d'affaires pour qu'ils puissent pleinement participer au développement économique et jouer tout leur rôle dans l'aménagement des territoires. Dans cette optique les investissements publics ont toute leur légitimité. Aussi l'UAF entend-elle travailler à pérenniser, réformer et simplifier le dispositif des aides d'Etat et souhaite voir réformer le cadre français des OSP au regard des nouvelles lignes directrices européennes.

Beaucoup de questions se posent, vous le voyez. Et de nombreuses réponses restent encore à développer.

Cher Alain,
Cher François,

Nous partageons une conviction forte. Il est urgent que la France se dote, à l'instar de nombreux autres pays européens, dans la suite de la stratégie aviation lancée par la commission européenne, d'une stratégie en faveur de la compétitivité du transport aérien français.

Et les Assises doivent être une étape importante dans l'élaboration et la mise en œuvre de cette stratégie.

Lors de ces Assises, l'objectif commun à tous les acteurs du transport aérien, doit être, à notre sens, de contribuer à la construction d'un cadre français qui permette au transport aérien de réaliser en France son plein potentiel face à une concurrence européenne et mondiale forte et contribuer ainsi à la richesse du pays.

Je vous remercie