

LES AÉROPORTS AU SERVICE **DE L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES**



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS



Avec plus de 150 adhérents, **l'Union des aéroports français** (UAF) est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale **mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française** auprès des décideurs français et européens.

L'UAF est membre associé de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et de *l'Airports Council International Europe* (ACI Europe).

LES AÉROPORTS MEMBRES DE L'UAF ACCUEILLENT CHAQUE ANNÉE



186 MILLIONS
DE PASSAGERS



5,2 MILLIONS DE MOUVEMENTS
D'AÉRONEFS



2,5 MILLIONS DE TONNES
DE FRET

ILS GÉNÈRENT



+ de **200 000** EMPLOIS
DIRECTS



+ de **82** MILLIARDS D'EUROS
DE PIB PAR AN



INTRODUCTION



LE RÉSEAU
AÉROPORTUAIRE
FRANÇAIS



LES
CHIFFRES
CLÉS



LES
PROPOSITIONS
DE L'UAF



INTRODUCTION

Les aéroports sont un élément clé de la chaîne de valeur ajoutée du transport aérien et de la compétitivité du secteur, au même titre que les compagnies et les services de navigation aérienne.

En France, la révolution aéroportuaire de 2004-2005 a profondément modifié un paysage inchangé depuis l'après-guerre. À partir des années 1990, le ciel européen était largement libéralisé, jusqu'à créer un véritable marché du transport aérien. De ces bouleversements profonds ont émergé **de nouveaux modèles économiques aéroportuaires** au service de l'attractivité des territoires desservis.

En 20 ans, **les aéroports français sont devenus des entreprises à part entière** exerçant leur activité sur un marché concurrentiel. Ils doivent aujourd'hui relever de nombreux défis parmi lesquels la massification du transport aérien, la concurrence internationale, le recours aux investissements privés, le durcissement du contexte sécuritaire ou encore le développement durable.

Le secteur aérien est en grande partie **financé par les usagers** par le biais de différentes taxes et redevances. Le modèle économique des plateformes aéroportuaires dépend fortement de ces taxes et redevances, même si les recettes issues des activités commerciales et immobilières contribuent également à leur résultat.

Les évolutions de la fiscalité et des redevances du transport aérien, tout comme la question de la régulation aéroportuaire, pèsent largement sur la **compétitivité et l'attractivité des aéroports français**.



LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

Le réseau des aéroports français, avec plus de **150 aéroports** recevant du trafic commercial, est dense. L'outre-mer français lui assure une présence mondiale. Ce réseau participe pleinement à l'**attractivité des territoires** et au rayonnement de la France. Il est un atout au service de l'**aménagement du territoire**. Les aéroports jouent de fait un rôle d'intérêt général et, dans certains cas, concourent à des missions de service public.

Le réseau aéroportuaire français est diversifié. Il comporte aujourd'hui une large variété de plateformes aux vocations différentes, mêlant les **plateformes spécialisées** dans l'**aviation générale et d'affaires** et dans des missions de service public, **les aéroports de proximité** au service de l'économie d'un territoire, **les grands aéroports régionaux** (Nice, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Bâle-Mulhouse, Toulouse, ...) et un acteur mondial, **Paris Aéroport**.

Cette diversité-là doit être préservée car le réseau aéroportuaire français trouve sa pertinence dans la **complémentarité des différentes plateformes**.

Elle impose également aux pouvoirs publics une approche différenciée et des réponses adaptées pour chaque type d'aéroport. La bonne question à se poser est bien celle de la vocation de chaque plateforme aéroportuaire.



LES CHIFFRES CLÉS

340

AÉRODROMES SONT OUVERTS
EN FRANCE À LA CIRCULATION
AÉRIENNE PUBLIQUE

PRÈS DE

180

AÉRODROMES ACCUEILLEN
DU TRAFIC COMMERCIAL

57

AÉROPORTS ACCUEILLEN
UN TRAFIC ANNUEL SUPÉRIEUR
À **10 000** PASSAGERS

186 316 102

PASSAGERS COMMERCIAUX
EN FRANCE EN 2016

CROISSANCE DE

3,1%

DU TRAFIC PASSAGER
EN 2016

CROISSANCE DE

25,4 %

DU TRAFIC PASSAGER
ENTRE 2006 ET 2016

PARIS-CHARLES-DE-GAULLE
ET PARIS-ORLY REPRÉSENTENT

52,1 %

DU TRAFIC PASSAGERS

30,2 %

DE TRAFIC LOW-COST
DANS LE TRAFIC DES
AÉROPORTS FRANÇAIS

71,9 %

DE TRAFIC INTERNATIONAL
DANS LE TRAFIC
MÉTROPOLITAIN

+ 10 %

DE CONNECTIVITÉ =

+ 0,5 %

DE PIB

PRÈS

D' **1 MILLIARD** D'EUROS
INVESTI CHAQUE ANNÉE
DANS LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ
DES VOYAGEURS

L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE
REPRÉSENTE

0,1 %

DES ÉMISSIONS
MONDIALES DE CO₂



À l'occasion des campagnes présidentielle et législative, l'Union des aéroports français fait un certain nombre de propositions.

*Ces propositions sont articulées autour de **3 objectifs pour dynamiser les aéroports français** et l'attractivité de la France et de ses territoires :*

OBJECTIF 1

AMÉLIORER
la compétitivité
des aéroports



OBJECTIF 2

RENFORCER
la performance
du réseau
aéroportuaire



OBJECTIF 3

PROMOUVOIR
la diversité
des vocations
aéroportuaires



OBJECTIF 1

OBJECTIF 2

OBJECTIF 3



AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Les aéroports français sont en concurrence avec leurs homologues européens voire mondiaux. De fait, l'ouverture de lignes par une compagnie aérienne dépend en partie des coûts de touchée, à savoir l'ensemble des coûts liés aux opérations de décollage et d'atterrissage sur un aéroport donné.

Or, en France, ces coûts de touchée ont fortement augmenté ces dernières années sous le double effet de la création de la taxe de solidarité sur les billets d'avion et de la forte augmentation de la taxe d'aéroport. L'écart de coût le plus important porte sur la sûreté et la sécurité, ces missions étant prises en charge dans d'autres pays européens en tout ou partie par la puissance publique alors qu'en France l'ensemble de ces coûts est supporté par le passager par le biais de la taxe d'aéroport.

Dans le contexte concurrentiel européen, il est indispensable d'améliorer la compétitivité des aéroports français par la réduction de la fiscalité spécifique pesant sur le transport aérien et par la maîtrise des coûts liés à la sûreté et à la sécurité.



**LES
PROPOSITIONS
DE L'UAF**

OBJECTIF 1

OBJECTIF 2

OBJECTIF 3



AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS FRANÇAIS

PROPOSITION 1

Réduire
le coût
de la taxe
d'aéroport



PROPOSITION 2

Diminuer
la
majoration
de la taxe
d'aéroport



PROPOSITION 3

Maîtriser
les coûts
de sûreté/
sécurité



PROPOSITION 4

Réduire
la taxe
de
solidarité





Réduire le coût de la taxe d'aéroport

L'État français a fait le choix de faire reposer les coûts de sûreté (contrôle des bagages et des passagers), de sécurité (sécurité-incendie des aéronefs, prévention du péril animalier) et des mesures environnementales sur la taxe d'aéroport. Le financement par le biais d'une fiscalité spécifique pesant sur le passager de ces missions régaliennes, assurées par les exploitants d'aéroport, constitue un handicap certain en termes de compétitivité pour le transport aérien français.

Le dispositif français de financement des coûts de sûreté/sécurité a atteint aujourd'hui ses limites. Il importe de ne plus faire supporter le financement de la sécurité/sûreté aux seuls passagers.

Le coût du matériel respectant les nouveaux standards définis par l'Union européenne concernant le contrôle de bagages de soute est estimé à 800 millions d'euros. Une prise en charge de ces investissements exceptionnels et réglementaires par les pouvoirs publics permettrait de contenir la hausse à venir de la taxe d'aéroport estimée à + 10 %. Elle serait conforme à ce qui se fait dans d'autres pays de l'Union européenne, où le financement de la sûreté et de la sécurité ne repose pas exclusivement sur le secteur lui-même.

L'UAF demande la prise en charge par la puissance publique d'une partie des coûts liés à la sûreté et à la sécurité.



Diminuer la majoration de la taxe d'aéroport

En raison du coût élevé des mesures de sûreté et de sécurité, il a été instauré une majoration de la taxe d'aéroport dont sont redevables les usagers de tous les aéroports entrant dans le périmètre de la taxe.

Les montants collectés permettent de compenser, au titre de l'aménagement du territoire, les coûts non couverts par les recettes de la taxe d'aéroport sur certaines plateformes.

La majoration de la taxe vient peser sur la compétitivité des aéroports français.

La prise en charge par la puissance publique d'une partie des coûts liés à la sûreté et à la sécurité devrait permettre de diminuer puis, à terme, de supprimer la majoration de la taxe d'aéroport.

La réduction des coûts de sûreté et de sécurité doit conduire à diminuer la majoration de la taxe d'aéroport.



Maîtriser les coûts de sûreté/sécurité

À leurs propres dépenses s'ajoute pour les transporteurs aériens le financement des services et des matériels mis en place par les exploitants d'aéroport pour satisfaire les obligations réglementaires en matière de sûreté et de sécurité.

Il importe donc pour préserver la compétitivité du secteur aérien français d'éviter toute surréglementation française au regard de la réglementation européenne et d'évaluer le rapport entre le coût et l'efficacité de toute nouvelle mesure envisagée au niveau européen.

Il faut passer aujourd'hui d'une logique de moyens à une logique d'objectifs au regard du niveau de risque.

Un changement dans la gouvernance de la sûreté permettrait l'émergence d'une nouvelle vision de la sûreté aéroportuaire.

L'UAF demande la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance et d'une nouvelle vision de la sûreté aéroportuaire.



Réduire la taxe de solidarité

La taxe de solidarité a été instaurée en 2006. Elle est payée par le passager en vue de contribuer au financement des pays en développement dans le domaine de la santé.

La contribution du secteur aérien français au profit du Fond de solidarité pour le Développement dépasse depuis sa création 1,3 milliard d'euros.

Le transport aérien ne peut plus supporter seul cette taxe dans l'environnement concurrentiel qui est le sien.

Il convient dès lors de s'interroger sur l'élargissement de l'assiette de cette taxe afin de diminuer la charge fiscale pesant sur le secteur aérien français.

En attendant, l'application de cette taxe dans le secteur aérien doit faire l'objet d'un moratoire.

*L'UAF demande
l'élargissement
de l'assiette
de la taxe
de solidarité
à d'autres
activités
économiques.*

OBJECTIF 1

OBJECTIF 2

OBJECTIF 3



RENFORCER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

Dans le monde globalisé d'aujourd'hui, les territoires eux-mêmes sont mis en concurrence par les investisseurs, les industriels ou encore les opérateurs touristiques. L'attractivité du ou des territoires devient ainsi un critère essentiel.

Le réseau aéroportuaire participe pleinement de l'attractivité des territoires.

Le renforcement de la performance du réseau aéroportuaire français est donc un impératif pour qui veut dynamiser l'attractivité et le développement économique des territoires français.

Ce renforcement passe par l'amélioration de la connectivité des aéroports, par une meilleure accessibilité terrestre des plateformes, par le renforcement de la qualité de service aux frontières aériennes, ainsi que par la mise en œuvre rapide du ciel unique européen.



**LES
PROPOSITIONS
DE L'UAF**

OBJECTIF 1

OBJECTIF 2

OBJECTIF 3



RENFORCER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

PROPOSITION 5

Développer la
connectivité
du réseau
aéroportuaire
français



PROPOSITION 6

Améliorer
l'accessibilité
terrestre
des
plateformes
aéroportuaires



PROPOSITION 7

Renforcer
la qualité
de service
aux frontières
aériennes



PROPOSITION 8

Améliorer la
performance
du service
public
de navigation
aérienne





Développer la connectivité du réseau aéroportuaire français

Des analyses économiques mettent en évidence le développement économique avec l'accroissement de la connectivité aérienne. La pertinence stratégique de la croissance de la connectivité aérienne est à considérer au niveau national, régional et local comme nécessité de développement économique des territoires.

En 2016, en termes de connectivité, la France se situe en Europe en 4^e position après l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Espagne.

Il apparaît donc essentiel de permettre aux aéroports français de continuer à se développer en leur ouvrant, en particulier, des droits de trafic pour les compagnies aériennes étrangères hors Union européenne.

La connectivité des aéroports français doit être améliorée, notamment avec la Chine et les États du Golfe.

*L'UAF demande
l'ouverture
la plus large
des droits
de trafic pour
les aéroports
français.*



Améliorer l'accessibilité terrestre des plateformes aéroportuaires

L'accessibilité aux plateformes aéroportuaires intervient directement dans l'attractivité des aéroports français et des territoires desservis.

La diminution de la congestion autour des aéroports ne peut se dissocier d'une desserte efficace entre la ville et l'aéroport.

L'amélioration de l'accessibilité terrestre et le développement de l'intermodalité sont donc un enjeu économique et social impactant directement la qualité du service aéroportuaire offert aux passagers ainsi qu'aux salariés des plateformes. L'accès aux aéroports se fait très majoritairement par la route. Un rééquilibrage avec le ferroviaire apparaît donc aussi fondamental d'un point de vue environnemental.

Il est donc indispensable d'accélérer les projets d'amélioration de l'accessibilité pour les aéroports parisiens et pour les aéroports régionaux.

L'UAF appelle les pouvoirs publics à améliorer l'accessibilité des aéroports et à développer l'intermodalité.



Renforcer la qualité de service aux frontières aériennes

Dans le contexte sécuritaire né des attentats de Paris de novembre 2015, les services de l'État ont imposé le contrôle documentaire à l'arrivée et au départ des vols Schengen avec pour conséquence une dégradation importante des conditions d'accueil et de traitement des passagers.

Le retour à un caractère plus ciblé et aléatoire des contrôles des vols Schengen permettrait d'améliorer la qualité de service dans les aéroports français.

L'automatisation des contrôles aux frontières aériennes de la France permettrait également d'obtenir un meilleur traitement des flux passagers face à la croissance prévisible du trafic, dans un contexte sécuritaire de plus en plus tendu.

L'automatisation des contrôles documentaires relève des missions régaliennes. Il appartient donc à l'État de financer la mise en œuvre de l'automatisation des contrôles.

L'UAF demande la mise en œuvre et le financement par l'État de l'automatisation des contrôles documentaires aux frontières aériennes de la France.



Améliorer la performance du service public de navigation aérienne

Un des principaux défis à relever pour garantir la croissance du transport aérien français et européen consiste à réduire les contraintes et l'inefficacité du ciel européen dont le surcoût est estimé par la commission européenne à 5 milliards d'euros par an. Il importe donc de parachever le projet de ciel unique européen dans les meilleurs délais.

Cette démarche de ciel unique vise aussi à améliorer les performances de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. La France accuse un certain retard dans la mise en œuvre du programme de ciel unique européen et peine à répondre aux objectifs fixés par la commission européenne, notamment en matière de réduction des coûts et des redevances de navigation aérienne.

L'UAF demande l'accélération du déploiement du ciel unique européen.

PROMOUVOIR LA DIVERSITÉ DES VOCATIONS AÉROPORTUAIRES

Le trafic commercial ne résume pas à lui seul l'activité des aéroports français. Le réseau aéroportuaire répond en effet aux besoins variés de tous les utilisateurs du mode aérien et des acteurs de l'industrie aéronautique française. Les aéroports de proximité et les plateformes spécialisées jouent au sein de ce réseau tout leur rôle au service de l'attractivité et de l'aménagement des territoires.

Un certain nombre de mutations récentes fragilisent le modèle économique des aéroports de proximité et des plateformes spécialisées : le transfert de charges par l'État aux collectivités locales propriétaires, la suppression de services publics pour raisons budgétaires, la mise en œuvre de réglementations de plus en plus strictes, complexes et coûteuses.

Au titre de l'aménagement du territoire, le modèle économique des aéroports de proximité et des plateformes spécialisées doit être sauvegardé. Aussi l'UAF entend-elle travailler à :

- Pérenniser, réformer et simplifier le dispositif européen des aides d'État
- Maîtriser l'impact économique du désengagement de l'État
- Favoriser le développement de politiques aéroportuaires au niveau régional dans un souci de coordination et de rationalisation de l'utilisation des fonds publics.



**LES
PROPOSITIONS
DE L'UAF**

OBJECTIF 1

OBJECTIF 2

OBJECTIF 3



PROMOUVOIR LA DIVERSITÉ DES VOCATIONS AÉROPORTUAIRES

PROPOSITION 9

Sauvegarder
le principe
des aides
d'État



PROPOSITION 10

Neutraliser
l'impact
économique
du
désengagement
de l'État



PROPOSITION 11

Mettre
en place
des politiques
aéroportuaires
régionales





Sauvegarder le principe des aides d'État

Les collectivités territoriales, propriétaires d'un grand nombre d'aéroports, sont amenées à faire des choix politiques de maintien de l'activité aéroportuaire et à prendre en charge une partie des coûts inhérents à l'exploitation, à l'aménagement et à l'entretien d'un aéroport.

Cette liberté de financement public doit être sauvegardée au nom de l'attractivité et du développement économique et social des territoires.

Les dispositifs d'aide publique sont étroitement encadrés par l'Europe.

La remise en cause des aides publiques à Bruxelles ferait courir un péril mortel à un certain nombre d'aéroports français. Aussi le principe des aides d'État doit-il être absolument pérennisé tant au niveau des aides à l'investissement que des aides au fonctionnement.

Les dispositifs européens relatifs aux aides d'État doivent être également réformés et simplifiés car ils ne répondent pas aux réalités et aux besoins des aéroports français.

L'UAF demande l'évolution des réglementations européennes en matière d'aide publique pour mieux répondre aux besoins de financement des aéroports.



Neutraliser l'impact économique du désengagement de l'État

Les politiques de réduction des dépenses publiques mises en place par l'État génèrent des transferts de charges ou de missions vers les exploitants d'aéroport. Lorsque ces aéroports sont propriétés des collectivités territoriales, ces dernières sont amenées à se substituer à l'État en apportant des financements supplémentaires.

Dès lors que la mission comporte un caractère régalien non transférable à l'exploitant, l'État peut aussi décider unilatéralement de supprimer le service sur certaines plateformes aéroportuaires.

Le désengagement unilatéral de l'État met en péril les équilibres économiques d'un grand nombre d'aéroports et réduisent l'accessibilité aérienne et l'attractivité économique des territoires desservis.

L'État doit pouvoir envisager des solutions alternatives comme le transfert au secteur privé ou aux opérateurs, dans des conditions à déterminer, des services qu'il n'est plus en capacité d'assumer par ses moyens propres.

L'UAF demande à l'État d'envisager des solutions alternatives en cas de suppression de services régaliens.



Mettre en place des politiques aéroportuaires régionales

La loi de décentralisation de 2004 a confié aux collectivités locales la propriété et la gestion de nombreux aéroports. Les collectivités locales, sont donc, depuis plus de 10 ans, des acteurs incontournables de la scène aéroportuaire.

Le cadre de la décentralisation de 2004 n'a pas permis, la plupart du temps, la mise en place de stratégies aéroportuaires au niveau régional. La loi NOTRe de 2015 sur la nouvelle organisation territoriale, avec le transfert aux régions d'un grand nombre de compétences en matière économique et de transport, pourrait néanmoins changer la donne.

Une vision aéroportuaire à l'échelle régionale aurait pour effet de permettre des coopérations et des synergies entre plateformes.

L'UAF plaide pour la mise en œuvre de politiques aéroportuaires au niveau régional.



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

35, rue Vaugelas - 75015 paris
www.aeroport.fr