



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Seul le prononcé fait foi

Discours de clôture
Président de l'UAF
6^{ème} Congrès de l'UAF & FA
Assemblée plénière

Crises aéroportuaires

Beffroi de Montrouge
Mardi 3 décembre 2024 -12h30

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers collègues, chers amis,

Introduction

Les difficultés que nous traversons actuellement n'entament en rien le plaisir immense de vous accueillir aujourd'hui à notre 6ème congrès annuel des aéroports français.

Ces deux derniers jours ont été d'une richesse remarquable. Ensemble, nous avons exploré avec sérieux et ambition les problématiques complexes auxquelles nos aéroports sont confrontés, tout en recherchant les nombreuses opportunités qui s'offrent à nous.

Nous avons partagé des idées, des expériences et des visions, tissé des liens qui, j'en suis certain, continueront à se renforcer bien après la clôture de cet événement.

Dans un contexte incertain, marqué par des défis économiques, environnementaux et technologiques, notre congrès est bien plus qu'une simple rencontre professionnelle. Il montre, une fois de plus, notre capacité à faire preuve de résilience et d'audace. Il illustre notre volonté commune de nous mobiliser avec nos partenaires pour préparer un avenir durable pour l'aviation en France. Un avenir qui soit à la fois porteur de développement économique et social pour nos territoires, et résolument tourné vers la décarbonation, l'innovation et l'adaptation de nos plateformes.

Je tiens à exprimer ma gratitude à tous les intervenants de cette matinée pour leurs contributions de grande qualité, ainsi qu'à la société Total Energies, fidèle partenaire de notre assemblée plénière, pour son soutien précieux.

En 2024, le trafic passager des aéroports français n'aura toujours pas recouvré son niveau d'avant crise. Le recul du trafic domestique est la résultante de plusieurs facteurs comme la baisse des déplacements professionnels par avion, le redéploiement d'Air France vers le long courrier et l'alimentation du hub de Paris-Charles de Gaulle ou encore les restrictions de trafic imposées par la loi climat et résilience. Le trafic loisir sort grand gagnant de la COVID-19 et, avec près de 43% du trafic français en 2023 (contre 35% en 2019), les compagnies low-cost confirment leur progression et leur prépondérance sur les aéroports régionaux en générant en moyenne plus de 60% de leur trafic et jusqu'à 100% sur les plus petits d'entre eux.

La compagnie Air France qui s'était déjà retirée des aéroports de proximité va cesser également ses opérations sur les grands aéroports régionaux, mettant fin aux navettes emblématiques comme Toulouse-Orly, Nice-Orly ou Marseille-Orly. Ces évolutions s'inscrivent dans une stratégie qui appartient à l'entreprise AF, et si nous nous félicitons de l'importance stratégique du hub de Roissy-Charles de Gaulle pour le pays, il est clair désormais que le développement des aéroports régionaux ne passe plus par Air France en dépit du développement récent de la compagnie Transavia sur un autre segment de marché. Il est temps d'en prendre acte et d'en tirer les enseignements y compris au niveau de l'Etat.

L'autre évolution marquante ces derniers mois est la plus grande volatilité des compagnies aériennes qui recherchent avant tout la rentabilité des lignes en bougeant leurs actifs d'un aéroport à l'autre. Air France a quitté Orly et va quitter Strasbourg. Ryanair a quitté l'aéroport

de Bordeaux et EasyJet ferme ses lignes au départ de Paris-Beauvais et supprime sa base à Toulouse. La liste est longue et loin d'être close.

Nous alertons depuis plusieurs années sur la détérioration de la compétitivité de nos aéroports. Le PLF 2025, c'est le coup de grâce. L'Etat est dans le rouge et y conduit tout droit le transport aérien, une de ses rares filières d'excellence, et qui plus est, largement autofinancée. L'augmentation massive de la TSBA viendra brutalement aggraver les déficits de compétitivité de nos aéroports.

Monsieur Le Ministre,

Nous avons eu l'occasion de nous entretenir sur le sujet, l'envolée déraisonnable des tarifs de la TSBA aboutira à de la destruction de valeur et à des pertes d'emplois. Elle ne permettra pas d'assurer le rendement attendu par Bercy. Elle sera désastreuse pour la compétitivité de tous les aéroports régionaux déjà mis à mal par les taux élevés du tarif de sécurité et de sûreté (T2S).

Le gouvernement alerte sur les pertes d'emplois prévisibles en France dans le secteur automobile en raison d'un déficit de compétitivité, dans un contexte de concurrence internationale déloyale. Le même gouvernement va lui-même par ce PLF détériorer la compétitivité du secteur aérien français. L'industrie automobile dénombre plus de 560 000 actifs en France soit l'équivalent du nombre d'emplois soutenus par le secteur aérien.

La première compagnie européenne en Europe a déjà annoncé son départ de 10 aéroports régionaux français si ces augmentations étaient mises en œuvre. Nous prenons cette annonce très au sérieux, à l'image de ce qui s'est passé récemment dans d'autres pays européens. Les compagnies aériennes, en manque d'avions, n'auront que l'embarras du choix pour positionner leur flotte dans les pays n'appliquant pas ces taxes et qui ont à cœur de préserver leur mobilité aérienne essentielle à leur économie. Le gouvernement va détruire en quelques semaines ce que certains aéroports ont mis 20 ans à construire et ce, sans aucun bénéfice pour l'environnement puisque les avions qui quitteront nos régions continueront à voler dans les pays voisins pour ne pas dire frontaliers au détriment de l'économie de nos régions.

Les centaines de milliers de passagers utilisant actuellement les lignes régionales qui pourraient fermer dans quelques semaines n'auront pas d'alternatives, y compris pour les vols domestiques reliant les territoires où la grande vitesse ferroviaire est absente. L'attractivité touristique de nos régions prendra un coup sévère. Faut-il le rappeler : 37% des recettes des touristes internationaux en France, soit 23 milliards d'euros, sont le fait de voyageurs arrivés en avion.

Le coût des lignes d'aménagement du territoire qui ont plus que doublé depuis la crise sanitaire augmentera de façon conséquente mettant en péril les financements de l'Etat et des collectivités et finalement la desserte aérienne des territoires enclavés. La continuité territoriale entre la France hexagonale et ses outre-mers sera, elle aussi frappée. Selon une étude conduite par le cabinet OXERA, les tarifs des vols vers les DROM devraient augmenter, compte tenu des mesures environnementales déjà en vigueur, de 20,7 % d'ici à 2031 et la demande pour ces routes devrait baisser consécutivement de 14,4 %. Nul besoin d'en rajouter avec une augmentation de la TSBA ! Pour les départements d'Outre-Mer comme pour La Corse des amendements au Parlement créent l'illusion qu'ils pourraient échapper au triplement de la TSBA. Ce sont des amendements contraires au droit européen.

Les tarifs de TSBA prévus pour l'aviation d'affaires sont également mortifères pour les compagnies françaises d'aviation d'affaires. Ils mettent en péril les équilibres économiques des aéroports vivant de l'aviation générale et d'affaires. Ils pourraient entraîner aussi le départ

des territoires enclavés de PME et d'ETI pour lesquelles le recours à ce type d'aviation est vital.

Quant aux vols long-courriers internationaux, les surtaxer au départ de la France inciterait les passagers à privilégier des itinéraires alternatifs hors du pays. Le hub de Paris-Charles de Gaulle perdrait alors en compétitivité au profit d'autres hubs européens tels que Londres-Heathrow ou extra-européens comme Istanbul, entraînant une diminution de sa connectivité et de ses flux touristiques. Comme l'a souligné Augustin de Romanet, PDG du groupe ADP, « *attention à l'effet d'éviction sur le lieu d'atterrissage en Europe des touristes du monde entier* ». Enfin, les aéroports régionaux, qui sont parfois en concurrence avec des aéroports étrangers et frontaliers comme ceux de Nice ou de Lyon, verraient également leur compétitivité diminuer.

S'ajouteront à hausse de la TSBA, des augmentations du T2S que l'on se garde bien d'évoquer dans les débats parlementaires et ministériels en cours et qui, pourtant, font partie du problème. Selon nos informations, les hausses du T2S pourraient atteindre pour les aéroports régionaux de classe 3, près de 3 euros supplémentaires soit, en 2025, une augmentation totale de la fiscalité sur les billets au départ de ces aéroports de plus de 10 euros. Les passagers pourraient ainsi payer près de 35 euros de taxes sur leur billet pour un vol UE et jusqu'à 70 euros pour un aller-retour en France.

Monsieur le Ministre,

Nous sommes pris en étau entre des taxes qui nous asphyxient et le financement des coûts régaliens qui n'est plus assuré. Il est de notre responsabilité de vous alerter sur l'avenir du financement des infrastructures aéroportuaires en France.

Tout d'abord, la crise du financement des dépenses de sûreté et de sécurité est aggravée par le système des avances remboursables. Avec l'inflation post-COVID le coût annuel des missions régaliennes avoisine désormais les 1,1 milliard d'euros annuels et le dispositif du T2S est encore déficitaire de l'ordre de 247 millions d'€ en 2024. Depuis septembre de cette année, il faut de surcroît rembourser les avances consenties par l'Etat pendant la période de la COVID-19 soit 747 millions d'€. L'Etat n'est plus aujourd'hui en capacité de couvrir par les reversements du T2S les dépenses régaliennes sur les aéroports. Ces derniers se retrouvent donc de facto à devoir jouer les banquiers de l'Etat en prélevant sur leurs trésoreries ou en contractant des emprunts. La priorité est donc à nos yeux d'alléger la dette COVID des aéroports, notamment pour les plus en difficulté.

Concernant toujours les missions régaliennes, il n'est pas acceptable que le dispositif du ticket modérateur, qui impacte aujourd'hui ADP, s'étende aux grands aéroports régionaux. Ces aéroports déjà en difficulté dans leur capacité de financement n'ont pas à supporter sur leurs fonds propres des coûts qui relèvent des missions régaliennes. Le dispositif de financement des missions régaliennes est au bord de la rupture alors même que nous devons financer le déploiement des EDS cabine et des body scans. Nous n'avons plus les moyens de financer un tel déploiement dont le coût total est estimé à près de 800 millions d'€ qui plus est dans un contexte juridique et technologique incertain générateur de coûts supplémentaires et imprévus. La question d'un accompagnement financier de l'Etat pour financer ces nouveaux équipements et leur installation se pose. Nous devons enfin être assurés de la cohérence des calendriers de déploiement européen et français ainsi que de l'absence de toute surréglementation française par rapport aux règles européennes.

2ème sujet crucial relatif au financement des aéroports français et qui déterminera l'avenir de la capacité d'investissement des aéroports de plus de 5 millions de passagers : la régulation aéroportuaire qui dysfonctionne en France.

La question est simple : souhaitons-nous pour la prochaine décennie des aéroports qui soient à la pointe de l'innovation, de l'accueil, de la transition énergétique ?

De notre côté la réponse est résolument oui.

Il est indispensable de faire évoluer le cadre de la régulation aéroportuaire pour disposer des capacités de financement nécessaires aux investissements. Les lignes ont commencé à bouger avec l'aménagement de caisse décidée cette année pour les aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux. Si nous saluons les premiers ajustements du cadre de régulation, il apparaît clairement que la régulation à la française n'est plus adaptée à nos enjeux.

Alors que l'UAF demandait la mise en place de la caisse double pour tous les aéroports encore en caisse unique, l'administration a opté pour un régime de caisse hybride, unique au monde et particulièrement peu lisible. Ce nouveau régime complexifie le cadre français de régulation au détriment du financement et du développement de ces plateformes. Il éloigne ces aéroports du cadre européen de régulation. Il crée un écart supplémentaire dans leur capacité d'investissement au regard de leurs concurrents français et européens.

Il faut aujourd'hui passer à l'acte 2 de la régulation pour renforcer les capacités de financement des aéroports grâce à une juste rémunération du capital, faire des CRE un véritable succès pour toutes les parties prenantes, alléger et simplifier le cadre de régulation. Il est temps également de mettre en place l'accord des parties comme fondement des négociations sur les redevances aéroportuaires. Cet accord doit devenir la pierre angulaire de discussions équilibrées et constructives entre les exploitants aéroportuaires et les compagnies aériennes.

Les perspectives pour le transport aérien sont claires : l'aviation va accélérer son développement aux quatre coins de la planète. Nos débats franco-français ne doivent pas occulter cette réalité. Nous sommes convaincus que la France commettrait une erreur stratégique en se tenant à l'écart de cette dynamique. Il faut accroître les capacités de développement et de financement du transport aérien français là où il peut être utile au pays, pour créer de la richesse, de l'emploi et de la mobilité tout en lui permettant d'investir et d'accélérer sa décarbonation.

Les mesures prévues dans le cadre du PLF ont été conçues d'un point de vue purement comptable, sans évaluer leur réel impact économique et écologique, révélant ainsi un mal profond : l'absence de vision économique de l'État pour le secteur aérien français, pourtant une filière d'excellence et synonyme d'emplois et d'attractivité. La France sous-estime la valeur ajoutée du transport aérien et ses effets bénéfiques pour de nombreux secteurs d'activité. La liste des taxes qui s'abat sur le secteur depuis deux ans est trop longue pour être détaillée ici. Une chose est certaine : elles ont déjà dévalorisé les entreprises publiques du secteur aérien de plusieurs milliards d'euros, appauvrissant un secteur qui ne s'est pas remis de la crise sanitaire. Un secteur appauvri investit moins pour l'avenir.

Les acteurs du transport aérien ont besoin urgemment d'une stratégie nationale afin d'accompagner notre secteur dans sa modernisation, sa décarbonation et son développement.

Nous avons besoin d'une feuille de route pragmatique pour le transport aérien, intégrant les plus-values apportées au pays, les réalités internationales, les enjeux de compétitivité et les moyens nécessaires pour relever les défis à venir.

Voici quelques axes de travail à considérer :

- Repositionner la fiscalité française sur le transport aérien dans un cadre européen et international.

- Mettre en place une fiscalité dédiée : les taxes perçues sur le secteur aérien doivent être réinvesties dans des projets de décarbonation, tels que la production de carburants aéronautiques durables (SAF) ou la recherche aéronautique.
- Développer une stratégie de transition : élaborer un plan clair et détaillé d'accompagnement par les pouvoirs publics de la transition écologique du secteur, incluant des objectifs à court, moyen et long termes.
- Donner de la visibilité et promouvoir un cadre stable et favorable aux investissements privés pour financer les infrastructures et les technologies vertes.

Conclusion

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Les enjeux climatiques et les questions de mobilité sont désormais au cœur des préoccupations des Français. Nos aéroports doivent être intégrés dans toute réflexion stratégique sur le devenir et le financement des infrastructures de transport. L'investissement dans nos aéroports est bien plus qu'une simple question d'efficacité économique. Il s'agit également d'un levier essentiel pour inscrire le transport aérien dans la mobilité bas carbone et assurer sa soutenabilité à long terme.

Il est temps de reconnaître pleinement le caractère stratégique de nos infrastructures et d'assurer leur financement durable pour les années à venir en préservant leur compétitivité, en mettant en place un cadre de régulation rénové, en consolidant le dispositif de financement des missions régaliennes, et en pérennisant et simplifiant le régime européen des aides d'État.

Les réponses apportées aux défis auxquels nous devons faire face sont cruciales pour la capacité des métropoles, régions et départements à maintenir les liaisons aériennes indispensables aux bassins économiques desservis par nos aéroports. À défaut, nous risquons de nous retrouver dans la situation qu'a connue le réseau ferroviaire français, aujourd'hui en difficulté après des années de sous-investissement, peinant à répondre aux besoins de mobilité durable des Français.

L'Etat doit entendre notre message : un transport aérien fort, compétitif, décarboné et bien financé est un atout stratégique pour la France. Il en va de l'avenir économique et social de la France, de ses territoires et de son rayonnement international. Ne pas agir maintenant, c'est compromettre notre avenir collectif. Nous demandons des réponses claires, des actions concrètes, concertées, et un véritable engagement en faveur de la pérennité de nos activités.

Nous sommes prêts et mobilisés pour construire avec vous un transport aérien à la pointe de la modernité.