



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Discours de clôture

Thomas JUIN, Président de l'UAF & FA

7^{ème} Congrès de l'UAF & FA
Assemblée plénière

**Construire une vision du transport aérien qui soit profitable à l'économie
française**

Maison de la Chimie
Vendredi 28 novembre 2025 -12h30

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

Introduction

Votre présence aujourd'hui, si nombreuse, témoigne de l'engagement et de la passion qui animent notre secteur. Je tiens à saluer tout particulièrement celles et ceux qui se sont exprimés ce matin avec conviction, partageant leurs expériences, leurs préoccupations et leurs espoirs. Vos interventions ont enrichi nos débats et donné du souffle à nos échanges. C'est grâce à la diversité de nos points de vue que nous pouvons, ensemble, dessiner l'avenir de l'aviation.

Notre assemblée plénière s'est articulée autour de deux enjeux majeurs : la transition énergétique et la compétitivité du transport aérien. Ces deux thèmes, loin d'être contradictoires, sont étroitement liés. La décarbonation de notre secteur n'est possible que si notre activité demeure dynamique et créatrice de valeur. C'est en préservant la vitalité économique de l'aviation que nous pourrions investir, innover et relever collectivement le défi de la transition énergétique qui s'impose à nous tous.

Au fil des dernières années, notre secteur s'est doté de feuilles de route ambitieuses de décarbonation, illustrant la volonté partagée de toute la filière d'avancer résolument dans cette direction. La réglementation européenne et nationale nous impose de relever de nombreux défis, qu'il s'agisse de l'introduction des carburants durables, de la modernisation des aéronefs ou de l'adaptation de nos infrastructures aéroportuaires aux nouvelles exigences climatiques. Toutefois, la concrétisation de ces trajectoires nécessite des efforts considérables et constants de notre part.

Pour réussir ces transformations en profondeur, il est essentiel de disposer des moyens et des ressources adéquats. Notre responsabilité collective est d'assurer la pérennité de l'aviation tout en répondant à l'urgence environnementale qui s'impose à nous.

Or, il faut bien reconnaître que les mesures successives adoptées par la France depuis la crise sanitaire ont considérablement fragilisé le secteur aérien, réduisant d'autant les ressources indispensables à sa décarbonation. Prenons un peu de recul : en 2020, le trafic aérien s'est effondré de près de 70 % en France, poussant certains à prédire la fin, ou du moins le déclin inévitable du transport aérien. Pourtant, contre toute attente, le secteur a connu une reprise d'une intensité et d'une rapidité telles qu'elles ont surpris les acteurs les plus avertis de notre filière.

Malgré la démonstration de notre résilience et la croissance continue des besoins de mobilité de nos concitoyens, les différents gouvernements qui se sont succédé n'ont cessé d'adopter des mesures qui ont entravé et fragilisé notre économie.

En 2023, la France est ainsi devenue le premier pays au monde à interdire des vols intérieurs sans se soucier des répercussions de cette décision sur les territoires. Trois ans plus tard, force est de constater que la France demeure isolée dans cette démarche, étant encore aujourd'hui le seul pays à maintenir une telle interdiction. Le bénéfice pour l'environnement est, hélas, nul : les avions concernés continuent d'opérer sur d'autres routes à l'étranger, tandis que l'impact délétère sur nos territoires est bien réel. Je pense notamment aux difficultés accrues de mobilité subies par les entreprises du bassin de Mérignac.

Puis s'en est suivi un enchaînement de mesures fiscales jusqu'au coup de grâce de la LFI 2025 instaurant des augmentations vertigineuses du TSBA.

Résultat : la France décroche.

Un décrochage français face à l'Europe

En cette année 2025, nous nous trouvons à un moment charnière de notre histoire. Depuis la libéralisation du transport aérien en Europe, jamais la France n'a connu un tel recul de sa connectivité, que ce soit sur le plan national ou international. Ce constat, particulièrement préoccupant, nous invite à repenser en profondeur notre stratégie afin de préserver la position de la France dans le ciel européen et de garantir la vitalité ainsi que la cohésion de nos territoires.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2024, le trafic passagers en France n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant crise, accusant une diminution de 4 % par rapport à 2019. Si le segment international contribue à la croissance, notre trafic intérieur, quant à lui, s'effondre et ne représente plus que 21 % du volume total. Pendant ce temps, l'Union européenne a déjà dépassé ses résultats de 2019, et nos voisins — Italie, Espagne, Portugal, Grèce, Turquie — affichent des progressions à deux chiffres. Dès le deuxième trimestre 2025, l'offre de sièges au départ de la France n'augmente que de 1,5 % contre 4,5 % dans le reste de l'Europe. Cette atonie du transport aérien français survient pourtant dans un contexte post-olympique, où l'on aurait pu espérer un véritable rebond du trafic, à l'image de ce qui s'est produit lors des précédents Jeux Olympiques à travers le monde.

Ce décrochage n'est en rien naturel. Il est la conséquence directe de choix politiques et fiscaux qui ont fragilisé notre compétitivité et poussé les compagnies low-cost à privilégier d'autres marchés. Il nous appartient, collectivement, de corriger le cap et de redonner à la France toute sa place sur la scène aérienne internationale.

La fiscalité, un frein majeur à la compétitivité

L'augmentation des coûts de touchée, en particulier du fait du TSBA et du T2S, place aujourd'hui nos aéroports — et tout spécialement de nombreuses plateformes régionales — dans une position de net désavantage concurrentiel. Entre 2023 et 2025, les coûts de touchée ont augmenté en France de 21 %, contre 11 % dans le reste de l'Europe. Les petits aéroports régionaux ont accentué le différentiel avec leurs homologues européens, avec des écarts de coûts de touchée pouvant aller jusqu'à 42 %. Ce surcoût entraîne la suppression de liaisons, la perte de trafic et menace la viabilité économique de nombreux trajets intérieurs, exposant certains territoires à un risque accru d'isolement.

Face à cette pression fiscale, les compagnies à bas coûts, qui représentent aujourd'hui près de 44 % du trafic aérien en France hexagonale — et plus de 50 % dans la majorité des aéroports régionaux — réduisent ou suppriment leurs liaisons au profit d'autres destinations européennes. À titre d'exemple, Ryanair diminue ses capacités en France de 11,3 % pour l'hiver à venir, tandis qu'elle les augmente en Italie (+10,3 %), en Pologne (+19,3 %) et en Irlande (+15,5 %). Ce désengagement se traduira par la perte de près de 630 000 passagers dès cet hiver, à la suite de la suppression de 21 liaisons. La tendance s'accroît déjà pour la saison printemps-été 2026, avec à ce stade une perte estimée à plus de 750 000 passagers pour nos aéroports. Les petits aéroports, particulièrement ceux situés dans les territoires les plus enclavés, seront les premiers à souffrir de cette contraction de l'offre : ainsi, un aéroport comme Brive perdra l'intégralité des lignes Ryanair l'été prochain, fruit de longues années de développement (je tiens à saluer son directeur, Olivier Moulis, présent parmi nous aujourd'hui, et à lui témoigner tout mon soutien).

La suite de l'histoire sera-t-elle de conclure qu'un aéroport comme Brive à qui l'on a fait perdre la quasi-totalité de ses lignes n'a plus d'utilité et doit fermer ?

Réconcilier ambition touristique, cohésion territoriale et compétitivité

La fiscalité actuelle marginalise nos territoires en affaiblissant leur connectivité. Plutôt que de renforcer la cohésion nationale, elle accentue les fractures sociales et territoriales, en restreignant l'accès à la mobilité, à l'emploi, à la culture et aux soins. La France, pourtant leader mondial du tourisme, se prive également d'un levier stratégique en négligeant sa politique aérienne. La perte de connectivité dépasse largement la seule sphère économique : elle porte atteinte à l'égalité des chances, complique la mobilité des jeunes et des seniors, limite l'accès aux soins et à l'emploi. Chaque ligne supprimée éloigne un peu plus les territoires de la République.

Lors de notre premier entretien avec le ministre des Transports, Philippe TABAROT, j'ai été frappé par son attachement sincère envers le secteur aérien, l'importance qu'il accordait à la connectivité aérienne de la France en tant qu'homme des territoires, ainsi que par sa lucidité sur les enjeux de compétitivité de notre secteur.

En 2025, tant le ministre des Transports que la ministre du Tourisme ont à plusieurs reprises exprimé clairement leur position sur les effets contreproductifs de l'augmentation de la fiscalité sur les billets d'avion. Leur prise de position, très explicite sur le sujet, contraste fortement avec les discours tenus ces dernières années et mérite d'être soulignée : elle a été appréciée à sa juste mesure par l'ensemble de notre filière.

Face au décrochage de la France, nous en appelons aujourd'hui à reconsidérer la charge fiscale qui s'abat sur notre secteur et à s'inscrire dans une stratégie qui soit gagnante pour l'Etat mais également pour les territoires. La politique fiscale actuelle, fondée sur une vision à court terme, néglige les conséquences dramatiques des fermetures de lignes aériennes et la perte de valeur qui en découle. Elle induit un manque à gagner pour l'Etat lui-même du fait des pertes de croissance générées. Depuis 2019, l'écart de croissance avec des pays comme l'Espagne, le Portugal ou l'Italie atteint désormais 17 à 20 %, soit près de 40 millions de passagers perdus pour la France, et des centaines de millions d'euros de recettes qui échappent à l'Etat.

L'UAF plaide ainsi pour une réforme ambitieuse de la fiscalité aérienne, afin de favoriser une meilleure valorisation des recettes touristiques et de renforcer l'attractivité de la France. La France ne peut plus rester spectatrice, tandis que les avions survolent ses territoires pour se poser chez ses voisins. Être la première destination touristique mondiale ne suffit pas si nous restons en retard sur nos concurrents en matière de recettes et de valeur générée. L'écart des recettes touristiques entre la France et l'Espagne est évalué à plus de 50 milliards d'euros. Donnons au transport aérien en France un cadre fiscal qui lui permette de jouer un rôle majeur dans une stratégie de montée en gamme du tourisme en France en associant tous les territoires par une connectivité aérienne redéployée qui viennent irriguer l'économie de nos villes et de nos régions.

Développer une vision aéroportuaire

Les aéroports, qu'ils soient grands ou petits, sont des atouts stratégiques pour notre pays. Véritables portes d'entrée sur la France, ils jouent un rôle central dans le développement touristique, facilitent l'accès à nos territoires, valorisent nos régions et soutiennent l'attractivité économique locale. Au cœur de l'aménagement du territoire, ils permettent le désenclavement de nombreuses zones, offrent de nouvelles opportunités aux entreprises et aux habitants, et contribuent à renforcer l'égalité entre les territoires. Au-delà de leur rendement économique, il importe de concevoir le réseau aéroportuaire comme un véritable outil d'intérêt général, justifiant pleinement, au besoin, l'engagement d'investissements publics au service de la nation tout entière.

Les grands aéroports français, majoritairement détenus par l'État, constituent des infrastructures stratégiques pour le développement national et international du pays. Il appartient donc à l'État de préserver leur valeur patrimoniale en définissant un cadre de régulation favorisant des investissements massifs, indispensables pour réussir la transition écologique, la transformation numérique et l'amélioration continue de la qualité de service.

Or, le dispositif actuel ne répond plus aux enjeux. En imposant une sous-rémunération systématique du capital, il réduit l'attractivité des plateformes pour les investisseurs et freine l'apport de capitaux nécessaires à leur modernisation. À terme, le risque est réel : il deviendra difficile de trouver des opérateurs solides pour gérer les concessions, comme le montre déjà la raréfaction des candidats lors des renouvellements. Ce déficit d'investissement menace la capacité de nos aéroports à maintenir des infrastructures de pointe et à rester compétitifs face à leurs homologues européens, qui évoluent dans un environnement plus favorable.

De même, la règle de modération tarifaire, unique en Europe, illustre ce déséquilibre : elle limite la capacité des aéroports à générer les ressources indispensables pour financer leur développement. Un retour aux principes de la directive européenne de 2009 s'impose pour rétablir un équilibre entre la protection des usagers et la viabilité économique des plateformes.

Si l'État ne prend pas la mesure de la situation, la valeur patrimoniale des actifs aéroportuaires qu'il détient se dégradera progressivement, fragilisant le réseau français face à la concurrence européenne. Nos aéroports pourraient connaître le même sort que le réseau ferroviaire, affaibli par des décennies de sous-investissement. Il est donc urgent de repenser la régulation, d'adopter une approche plus flexible et incitative, adaptée aux grands aéroports, afin de garantir leur développement durable, leur modernisation continue et leur rôle structurant au service de l'économie et de la cohésion nationale.

Il est tout aussi essentiel de souligner le rôle déterminant des petits aéroports régionaux, qui assurent la desserte des territoires isolés et enclavés. Ces infrastructures, bien que de taille modeste, offrent une continuité territoriale, permettant un accès rapide et régulier aux régions souffrant d'un manque de liaisons routières ou ferroviaires. En facilitant le transport de personnes, de marchandises, ainsi que les évacuations sanitaires et les interventions d'urgence, ces aéroports contribuent à l'égalité des chances et à la lutte contre la désertification des territoires. Leur maintien et leur développement sont cruciaux pour garantir la cohésion nationale et offrir à chacun, partout en France, la possibilité de se déplacer, de travailler et d'accéder aux services essentiels. L'État doit donc instaurer des conditions favorables, notamment sur le plan fiscal, pour assurer une égalité de traitement avec la concurrence et permettre l'équilibre économique de ces plateformes. En clair, l'avenir pour ne pas dire la survie de ces aéroports passe par la suppression de l'écart de compétitivité de 42% avec nos concurrents qui devient réhibitoire pour le redéploiement de nos activités.

Depuis la crise sanitaire, la plupart de nos aéroports intermédiaires — accueillant entre 100 000 et 1 million de passagers — n'ont pas été en mesure d'augmenter leurs tarifs. Tout simplement en raison de la flambée de leurs coûts de touchée, qui ont augmenté de 44 %. Mais d'où provient cette inflation ? Elle résulte avant tout de l'explosion des taxes et redevances régaliennes : +61 % pour les taxes et +41 % pour les redevances de navigation aérienne.

Finalement l'État se rémunère très bien à l'inverse de ceux qui créent l'activité.

Dans un tel contexte, comment nos aéroports peuvent-ils espérer s'en sortir, ouvrir de nouvelles lignes aériennes et réduire leur déficit ? Un environnement réglementaire et fiscal adapté s'avère indispensable pour assurer leur viabilité et permettre leur développement au service des territoires.

Dans une vision aéroportuaire nationale, il ne faut pas sous-estimer le rôle vital de ces aéroports intermédiaires, véritables piliers du maillage régional. A l'instar des grands aéroports, ils structurent la connectivité territoriale, dynamisent l'économie locale et assurent des missions essentielles de service public : évacuations sanitaires, transport de fret vital ou mobilité des agents publics. Leur présence garantit une égalité d'accès aux soins et à l'emploi pour de nombreux citoyens.

En combinant une régulation adaptée pour les grands aéroports et un modèle économique qui soit incitatif au redéploiement de l'activité aérienne, la France pourra bâtir une stratégie aéroportuaire ambitieuse, garante de compétitivité, de cohésion et d'excellence pour tous ses territoires.

Les aérodromes d'aviation générale et d'affaires jouent enfin un rôle incontournable dans l'écosystème aéroportuaire français. En période de crise — qu'il s'agisse de catastrophes naturelles, de crises sanitaires ou d'incendies majeurs — ces plateformes ont démontré leur valeur stratégique. Elles deviennent des bases logistiques essentielles, des points d'entrée pour les secours et des relais vitaux pour les évacuations sanitaires. On l'a vu en 2020 et 2021 : alors que les grands hubs étaient fermés ou saturés, ce sont ces petits aéroports qui ont permis l'acheminement des vols urgents, du transport d'organes et de matériel médical indispensable.

Ces aérodromes représentent également un levier puissant pour l'économie locale. Ils facilitent les déplacements des chefs d'entreprise, des techniciens et des clients, tout en attirant autour d'eux des zones d'activités dynamiques : maintenance aéronautique, formation, tourisme. Véritables moteurs de développement, ils stimulent l'innovation et la croissance territoriale.

Sur le plan sanitaire, leur rôle est tout simplement indispensable. Ils accueillent les vols d'urgence, les transferts de patients et les hélicoptères de la sécurité civile. Ce service repose sur des infrastructures certifiées, des pistes parfaitement entretenues et du personnel hautement qualifié — des garanties que seuls les aéroports publics peuvent offrir durablement.

Au-delà de leur vocation civile, ces plateformes remplissent aussi une fonction militaire et stratégique : plusieurs servent ponctuellement ou en continu à des opérations de défense, à des entraînements ou à des déploiements. En cas de tension internationale, ils deviennent des points de repli ou de projection, contribuant ainsi à la préservation de notre capacité nationale de défense territoriale. Enfin, et c'est essentiel, ces aéroports peuvent devenir de véritables laboratoires de l'aviation durable. Ils sont idéalement positionnés pour accueillir les avions électriques, hybrides ou à hydrogène en phase de test, pour déployer des bornes de recharge, promouvoir les carburants durables, et expérimenter les drones ou taxis aériens. Fermer ces plateformes aujourd'hui reviendrait à hypothéquer la transition écologique de demain et à freiner l'innovation dans le secteur de l'aviation.

Ce que subissent, depuis la LFI 2025, les compagnies d'aviation d'affaires qui sont le cœur de l'activité de nos aéroports d'aviation générale et d'affaires est tout bonnement inacceptable.

Les augmentations faramineuses du TSBA sont tout simplement en train de faire disparaître les compagnies françaises du 1^{er} marché européen, la France. Je salue ici la présence du Président de l'EBAA France, Charles Aguetant, qui a tout notre soutien dans les actions qu'il mène.

Je souhaite vous partager une anecdote sur la taxation du transport à la demande en France : mes équipes à La Rochelle ont été sollicitées pour mandater une compagnie de taxi aérien pour le transport d'une vingtaine de personnes entre La Rochelle et le Jura. La conclusion est que l'avion, un beech 1900, ne se posera pas en France sur l'aéroport de Dôle-Jura pour se rendre dans le Jura mais en Suisse en raison d'un différentiel de taxes de plus de 4000 euros dû au TSBA.

Voilà l'absurdité dans laquelle nous sommes arrivés en France, berceau de l'aéronautique.

Conclusion

Il y a aujourd'hui en France deux visions qui s'affrontent sur le transport aérien. Celle qui considère que c'est par la décroissance et donc la perte de connectivité dans les territoires que la solution sera trouvée en considérant notamment que les trains de nuit seront une partie de cette solution ;

Et celle qui considère que l'avenir de la mobilité ne passe pas par moins de transport aérien mais par un transport aérien plus profitable qui permette aux compagnies d'acquérir des avions de dernière génération plus sobres, de les faire voler avec du carburant durable et aux aéroports de se moderniser, de se digitaliser, d'adapter leurs infrastructures, y compris par des extensions, pour améliorer l'accueil des passagers et développer de nouvelles activités d'énergies renouvelables au service de leurs territoires.

Nous sommes à un tournant décisif : soit la France persiste sur la trajectoire actuelle, s'isole davantage au sein de l'Europe et continue de détruire de la valeur sans réel bénéfice environnemental ; soit elle opère un changement de perspective et retrouve le chemin du pragmatisme.

Le pragmatisme, c'est ne plus détourner les moyens nécessaires à notre transition écologique vers d'autres modes de transport, qui se révèlent parfois être de véritables puits sans fond, mais à les consacrer pleinement au développement de notre capacité d'investissement dans les technologies vertes, la modernisation des infrastructures et l'innovation, éléments essentiels à la réussite des objectifs climatiques fixés pour l'aviation.

Le pragmatisme, c'est affecter la totalité des sommes collectées auprès des compagnies aériennes au titre de la TNSA à l'insonorisation des logements, afin que chaque euro prélevé serve effectivement à protéger la tranquillité des habitants situés à proximité des aéroports.

Le pragmatisme, c'est veiller à ne pas augmenter le taux de la TEITLD, afin de préserver la rentabilité des sociétés d'exploitation aéroportuaire et, par conséquent, de maintenir leur capacité d'investissement.

Le pragmatisme, c'est concevoir un réseau aéroportuaire capable de s'adapter aux besoins de mobilité de la France. Il ne s'agit pas de supprimer des aéroports, mais plutôt de faire évoluer le cadre fiscal afin de leur permettre de se réinventer et de se développer.

Nous ne demandons pas plus de soutien, nous demandons simplement la possibilité de travailler, de commercer et de développer nos entreprises dans des conditions équitables.

L'Allemagne vient de revenir sur la hausse de la taxe sur les billets d'avions décidée par le précédent gouvernement afin de relancer son transport aérien.

La France berceau de l'aéronautique doit se réveiller : soyons fiers de notre transport aérien qui apporte tant à notre pays.

Les faits sont têtus et invitent à l'optimisme. La demande pour le transport aérien ne cesse d'augmenter. Contrairement aux idées reçues, la « honte de prendre l'avion » ne s'est pas installée, y compris chez les plus jeunes. L'étude du cabinet Sia Partners

montre bien que ce sont justement les jeunes et les employés qui figurent parmi les utilisateurs les plus fréquents du transport aérien.
Et quand je constate l'ampleur des demandes de stages découvertes des collégiens qui ne cessent de croître sur nos aéroports français, je me dis que la passion pour notre secteur reste intacte et que la relève est bien assurée.

Je vous remercie de votre attention