

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

Le manifeste
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



PLUS DE
200 000
EMPLOIS DIRECTS



PLUS DE
82
MILLIARDS
D'EUROS DE PIB
PAR AN



ÉDITO	6
<hr/>	
1 L'INVENTION DE NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES	9
Un réseau aéroportuaire dense et diversifié	10
L'impact économique sur les territoires	12
La révolution aéroportuaire	14
La libéralisation du ciel européen	17
De nouveaux modèles économiques aéroportuaires	19
<hr/>	
2 LES AÉROPORTS FRANÇAIS À L'ÉPREUVE DES DÉFIS	23
La massification du transport aérien	24
La concurrence internationale	25
Le recours à l'investissement privé	27
Le défi sécuritaire	28
Le défi du développement durable	29
<hr/>	
3 LA COMPÉTITIVITÉ AÉROPORTUAIRE EN QUESTION	33
Les taxes et les redevances de navigation aérienne et de certification	34
Les redevances aéronautiques	36
Les redevances extra-aéronautiques	37
La régulation des redevances aéronautiques	38
<hr/>	
4 DYNAMISER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS	43
Améliorer la compétitivité des aéroports français	44
Renforcer la performance du réseau aéroportuaire français	48
Défendre la diversité des modèles économiques aéroportuaires	52
<hr/>	
CONCLUSION	56
<hr/>	
GLOSSAIRE	58

La performance aéroportuaire au cœur de l'attractivité des territoires



En 2017, la France sera à l'heure des choix. L'occasion pour l'UAF de faire entendre la voix des aéroports, de tous les aéroports.

Le contexte dans lequel nous exercerons nos activités dans les années qui viennent se dessine d'ores et déjà à grands traits : hausse du trafic mondial, poursuite de la libéralisation du transport aérien, concentration des compagnies aériennes et développement des alliances, prépondérance du modèle économique low-cost, durcissement du cadre sécuritaire, renforcement des politiques environnementales, bouleversements technologiques.

Ce nouveau contexte imposera des investissements importants pour développer les capacités aéroportuaires et améliorer la qualité de service aux voyageurs mais aussi pour répondre aux enjeux du développement durable et de l'innovation technologique. Il induira des hausses de coûts, notamment en matière de sûreté et de sécurité. Il entraînera une compétition plus vive entre les aéroports et les territoires pour attirer les compagnies aériennes. Il nécessitera une croissance maîtrisée des redevances aéronautiques et le développement des ressources extra-aéronautiques.

Il appartient aux exploitants aéroportuaires de construire l'aéroport de demain. Il appartient aussi à la puissance publique de bâtir le cadre le plus favorable au développement de nos entreprises et de nos emplois.

*Il appartient
aussi
à la puissance
publique
de bâtir
le cadre le plus
favorable au
développement
de nos
entreprises
et de nos
emplois.*

L'essor de la connectivité aérienne est un puissant moteur de développement économique et social. La performance aéroportuaire, c'est notre conviction, est au cœur de l'attractivité des territoires. Améliorer la compétitivité de nos entreprises, renforcer la performance du réseau aéroportuaire français, promouvoir la diversité de nos modèles économiques, c'est de fait permettre à nos aéroports, quelle que soit leur taille, et à nos territoires de relever les défis de demain.

La puissance publique est un acteur incontournable de la France aéroportuaire, à la fois stratège, aménageur, régulateur et actionnaire. L'État comme les collectivités territoriales doivent aussi s'interroger sur leur action. Quel rôle pour la puissance publique dans la France aéroportuaire ? Quelle vision, quelle politique pour nos aéroports ?

La compétitivité de nos entreprises, la performance de notre réseau aéroportuaire, le dynamisme de notre transport aérien et de notre filière aéronautique dépendent aussi des réponses innovantes qui seront apportées à ces questions.

Aussi, l'UAF, à l'unisson des autres acteurs du transport aérien français, appelle les pouvoirs publics à penser et mettre en œuvre une véritable stratégie en faveur du développement économique du secteur aérien et aéroportuaire français.

Jean-Michel VERNHES
Président de l'UAF



1

L'INVENTION DE NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES

*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.*

Un réseau aéroportuaire dense et diversifié

Le réseau aéroportuaire français trouve sa pertinence dans la complémentarité des différentes plateformes.

Le réseau des aéroports français, avec plus de 150 aéroports recevant du trafic commercial, est dense. L'outre-mer français lui donne une dimension mondiale.

Ce réseau participe pleinement à l'attractivité des territoires et au rayonnement de la France. Il est un atout dans la compétition économique mondiale. Il est aussi un outil 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.

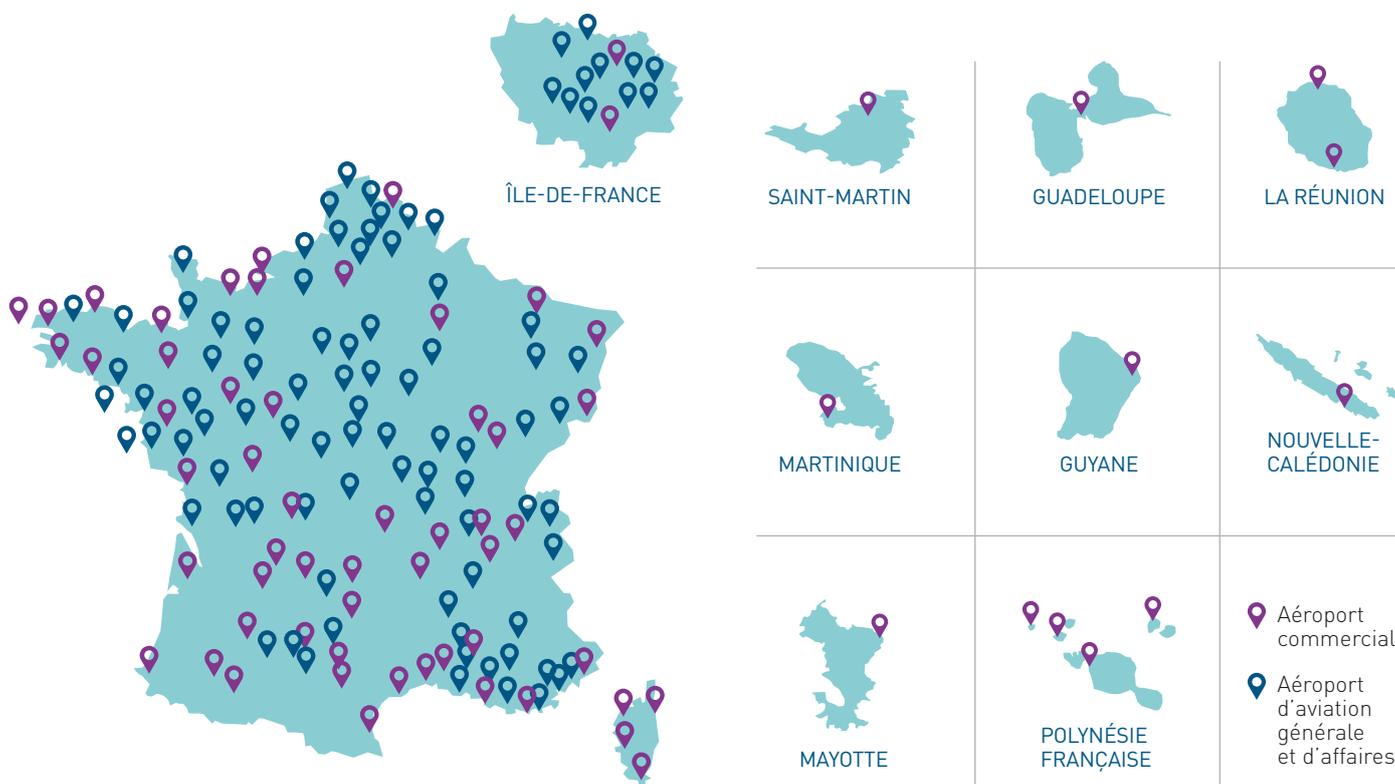
Le réseau aéroportuaire français est diversifié. Il comporte aujourd'hui une large variété de plateformes aux vocations différentes,

mêlant les plateformes spécialisées accueillant des trafics d'aviation générale et d'affaires, les aéroports de proximité au service 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.

RÉPARTITION TERRITORIALE



TOP 15 DES AÉROPORTS FRANÇAIS (2016)* TRAFIC PASSAGERS COMMERCIAUX

	MÉTROPOLE ET OUTRE-MER	TRAFIC PASSAGERS	PART DANS LE TRAFIC TOTAL
1	Paris-Charles-de-Gaulle	65 933 145	35,3%
2	Paris-Orly	31 237 865	16,8%
3	Nice Côte d'Azur	12 427 427	6,7%
4	Lyon Saint-Exupéry	9 553 250	5,1%
5	Marseille Provence	8 475 809	4,5%
6	Toulouse-Blagnac	8 081 179	4,3%
7	Bâle-Mulhouse	7 309 744	3,9%
8	Bordeaux	5 779 569	3,1%
9	Nantes Atlantique	4 778 967	2,6%
10	Beauvais-Tillé	3 997 856	2,1%
11	Guadeloupe Pôle Caraïbes	2 253 284	1,2%
12	La Réunion Roland-Garros	2 107 510	1,1%
13	Martinique Aimé-Césaire	1 864 582	1,0%
14	Lille-Lesquin	1 776 715	1,0%
15	Montpellier Méditerranée	1 671 121	0,9%

TROP D'AÉROPORTS EN FRANCE ?

Sur un total de **489** aérodromes en France métropolitaine et en outre-mer, seuls **340** sont ouverts à la circulation aérienne publique.

Près de **180** aérodromes accueillent du trafic commercial, dont une cinquantaine pour la seule Polynésie.

57 aéroports accueillent un trafic annuel supérieur à **10 000** passagers.

La France n'est pas suréquipée en aéroports par rapport à ses voisins européens, surtout pour un pays comportant des reliefs.

UN AÉROPORT POUR

5 300 KM²



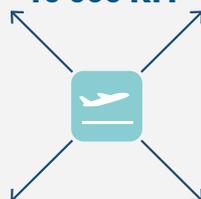
ROYAUME-UNI

9 000 KM²



ITALIE

10 000 KM²



FRANCE

14 000 KM²



ESPAGNE

Sources : Aéroport le Mag n°52 (mai/juin 2014 - Trafic mondial 2013) - Assaeroporti - UAF

LES AÉROPORTS DE PARIS-CHARLES- DE-GAULLE ET D'ORLY REPRÉSENTENT



DU TRAFIC TOTAL
FRANÇAIS*

LES GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX REPRÉSENTENT



DU TRAFIC TOTAL
FRANÇAIS*

LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ ET D'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES REPRÉSENTENT



DU TRAFIC TOTAL
FRANÇAIS*

*Source : Union des aéroports
français (UAF) - Chiffres 2016

L'impact économique sur les territoires

En France, les aéroports génèrent près de 200 000 emplois directs et plus de 82 milliards d'euros de PIB par an.

L'impact économique d'un aéroport sur son territoire est considérable. En France l'impact économique annuel du secteur aéroportuaire peut être estimé à près de **82** milliards d'euros, soit **4%** du PIB français. Les aéroports représentent aujourd'hui plus de **200 000** emplois directs non délocalisables.

Méthode de l'ACI Europe pour le calcul de l'impact économique d'un aéroport sur un territoire

IMPACT DIRECT

Richesses produites par les entreprises et administrations travaillant sur la plateforme aéroportuaire.

IMPACT INDIRECT

Activités générées par les fournisseurs de la plateforme aéroportuaire.

IMPACT INDUIT

Richesses générées par les dépenses des salariés directement ou indirectement liés à la plateforme aéroportuaire.

IMPACT CATALYTIQUE

Effet d'entraînement produit par l'aéroport sur l'économie locale (activités liées au tourisme par exemple).



LES AÉROPORTS SONT LES PORTES D'ENTRÉE DE LA FRANCE. LA QUALITÉ DU SERVICE AÉROPORTUAIRE EST UN ENJEU FORT D'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE.

© Gilles Delacour

EXEMPLES DE CALCUL D'IMPACT ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS

VILLES	IMPACT ÉCONOMIQUE				
	DIRECT	€	INDIRECT	INDUIT	CATALYTIQUE
AÉROPORTS RÉGION EX-AQUITAINE (Chiffres CCI Aquitaine - 2014) Bordeaux, Biarritz, Pau, Bergerac	9 013 emplois directs	709 M€	972 M€	5 980 M€	–
AÉROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC (Chiffres aéroport de Toulouse-Blagnac - 2014)	4 236 emplois directs	435 M€	394 M€	1 658 M€	–
AÉROPORT DE LYON SAINT-EXUPÉRY (Chiffres aéroport de Lyon - 2016)	5 800 emplois directs	401 M€	36 M€	363 M€	1,6 Md€
AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE (Chiffres aéroport de Marseille Provence - 2013)	5 500 emplois directs	570 M€	1 045 M€	2 745 M€	–
AÉROPORT DE LA ROCHELLE (Chiffres aéroports de La Rochelle - Île de Ré - 2016)	219 emplois directs	16,36 M€	9,64 M€	7,89 M€	32 M€

Plus de 120 000 personnes travaillent sur les plateformes aéroportuaires franciliennes.



La révolution aéroportuaire

Le paysage aéroportuaire français se caractérise par l'hétérogénéité des modèles d'aéroports, des modes de gestion et encore plus par l'extrême variété des entités gestionnaires.

En 2004-2005, une réforme de grande ampleur bouleverse le paysage aéroportuaire français. La loi du 13 août 2004 conduit au transfert de 150 aéroports appartenant à l'État au profit des collectivités territoriales. La propriété des terrains revient aux collectivités et les compétences transférées s'étendent à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des aéroports. Ce transfert de propriété permet aux collectivités locales de définir la stratégie de développement des plateformes concernées, de retenir le mode d'exploitation (régies ou délégation de service public/concession), de choisir un exploitant et d'organiser le financement de l'aéroport. Les collectivités s'appuient sur les chambres de commerce et d'industrie (CCI), qui gèrent déjà un tiers des aéroports transférés, et font également appel à de nouveaux opérateurs publics ou privés.

Sur bon nombre des aéroports transférés la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) continue, quand elle le faisait précédemment, d'assurer les prestations de navigation aérienne (contrôle aérien), de fixer les normes en matière de sécurité et de sûreté et d'en contrôler l'application. D'autres services de l'État continuent d'exercer leurs missions aéroportuaires : douanes, police aux frontières (PAF), gendarmerie du transport aérien.

Le décret du 24 août 2005 liste les grands aéroports régionaux métropolitains et ultramarins à vocation nationale ou internationale exclus du processus de décentralisation. Ces grands aéroports régionaux restent propriétés de l'État. L'exploitation est assurée par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) dans le cadre de concessions délivrées par l'État.

Pour ces aéroports, la loi du 20 avril 2005 prévoit un dispositif permettant une réforme progressive du mode d'exploitation.

Les concessions de ces aéroports peuvent, à l'initiative des CCI concernées, être transférées à des sociétés spécialement constituées, entièrement détenues dans un premier temps par des capitaux publics : 60% État, 25% au moins CCI, 15% au plus collectivités locales. Les premières sociétés voient le jour en 2007.

Depuis 2014, l'État a ouvert au secteur privé le capital de ces sociétés, comme c'est le cas pour les aéroports de Toulouse en 2015, Lyon et Nice en 2016.

Dans le cadre de la loi du 20 avril 2005, l'État transfère la propriété des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, d'Orly, du Bourget et d'une dizaine d'aérodromes d'Île-de-France à une société anonyme, Aéroports de Paris, dont le capital est ouvert aux investisseurs privés en 2006. L'État reste majoritaire en gardant 50,6% du capital.

Le paysage aéroportuaire français se caractérise aujourd'hui par l'hétérogénéité des modèles d'aéroports (taille et vocation) mais aussi des modes d'exploitation (régies ou concession/délégation de service public) et encore plus par l'extrême variété des entités gestionnaires (sociétés anonymes à capitaux public ou privés, sociétés privées de gestion, établissements publics, syndicats mixtes, chambres de commerce et d'industrie, régies).

DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE STRUCTURES ACTIONNARIALES

PARIS AÉROPORT

PROPRIÉTAIRE
Groupe ADP





EXPLOITANT
Groupe ADP

- État français **50,6%**
- Institutionnels non résidents **15%**
- Schiphol Group **8%**
- Vinci **8%**
- Institutionnels français **7%**
- Predica **4,8%**
- Actionnaires individuels français et non identifiés **4,7%**
- Salariés **1,7%**
- Autodétention **0,2%**

MODE D'EXPLOITATION

Licence d'exploitation

GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX NON DÉCENTRALISÉS

Marseille Provence

PROPRIÉTAIRE
État





EXPLOITANT
Société Aéroport de Marseille Provence

- État français **60%**
- CCI **25%**
- Collectivités territoriales **15%**

MODE D'EXPLOITATION

Concession

GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX PRIVATISÉS

Lyon Saint-Exupéry

PROPRIÉTAIRE
État





EXPLOITANT
Société Aéroports de Lyon

- Vinci **30,6%**
- CCI de Lyon **25%**
- Predica **14,7%**
- Caisse des dépôts **14,7%**
- Métropole de Lyon **7%**
- Région Rhône-Alpes **5%**
- Conseil départemental du Rhône **3%**

MODE D'EXPLOITATION

Concession

AÉROPORTS DÉCENTRALISÉS

Biarritz Pays Basque

PROPRIÉTAIRE
Syndicat mixte





EXPLOITANT
Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne

- Conseil général des Pyrénées-Atlantiques **30%**
- Agglomération Côte Basque-Adour **30%**
- CCI Bayonne Pays Basque **30%**
- Conseil général des Landes **6,66%**
- Ville de Saint-Jean-de-Luz **3,33%**

MODE D'EXPLOITATION

Régie directe

DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE STRUCTURES ACTIONNARIALES (SUITE)

AÉROPORTS DÉCENTRALISÉS

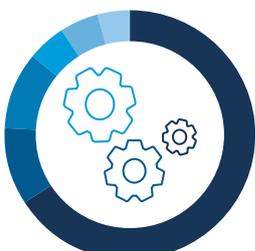
Dinard et Rennes

<p>PROPRIÉTAIRE Région Bretagne</p> 	 <p>EXPLOITANT Société d'exploitation des aéroports de Rennes et de Dinard</p> <ul style="list-style-type: none"> CCI de Saint-Malo Fougères 51% Vinci 49% 	<p>MODE D'EXPLOITATION</p> <p>Concession</p>
--	--	---

Caen

<p>PROPRIÉTAIRE Communauté d'agglomération</p> 	 <p>EXPLOITANT SAS Aéroport de Caen Normandie</p> <ul style="list-style-type: none"> CCI Caen Normandie 100% 	<p>MODE D'EXPLOITATION</p> <p>Concession</p>
--	---	---

Brest

<p>PROPRIÉTAIRE Région Bretagne</p> 	 <p>EXPLOITANT SAS Aéroports de Bretagne Ouest</p> <ul style="list-style-type: none"> CCI Métropolitaine Bretagne Ouest 66% Egis/Transdev 10% Aéroports de Lyon Management et Services 10% Crédit Mutuel de Bretagne ARKEA 5% Caisse régionale du Crédit Agricole 5% Brest'ain 4% 	<p>MODE D'EXPLOITATION</p> <p>Concession</p>
--	---	---

Annecy-Meythet

<p>PROPRIÉTAIRE Conseil départemental de Haute-Savoie</p> 	 <p>EXPLOITANT Société d'exploitation Annecy Mont-Blanc Aéroport</p> <ul style="list-style-type: none"> Groupe EDEIS 	<p>MODE D'EXPLOITATION</p> <p>Concession</p>
--	---	---

L'EXPLOITANT DE PLATEFORME AÉROPORTUAIRE AUJOURD'HUI

L'exploitation aéroportuaire a pris sa pleine dimension depuis les lois de 2004 et 2005. Auparavant, l'État jouait un rôle majeur dans l'exploitation technique de la plupart des plateformes et déléguait la gestion commerciale aux chambres de commerce et d'industrie.

En France, l'exploitation aéroportuaire présente des caractéristiques spécifiques liées au contexte national et diffère sensiblement de ce que l'on peut trouver dans d'autres pays. La pratique de l'exploitation aéroportuaire est elle-même mouvante. Le métier d'exploitant aéroportuaire est en mutation constante sous l'effet de l'évolution de la réglementation européenne et de la réglementation française.

L'exploitation aéroportuaire est au cœur de l'activité aéroportuaire mais ne saurait à elle seule la résumer. L'aéroport est de fait une plateforme sur laquelle intervient une multitude d'acteurs dont les plus importants sont les compagnies aériennes, l'assistance en escale, les sociétés de sûreté et de sécurité, la navigation aérienne ou encore les personnels des

douanes, de la police aux frontières et de la gendarmerie du transport aérien.

Il importe de comprendre aujourd'hui que, au-delà des principes communs posés par la réglementation européenne et française, l'exploitation aéroportuaire peut revêtir des formes différentes ou couvrir des périmètres différents, en fonction de l'histoire ou de la typologie des plateformes existantes.

L'exploitant aéroportuaire joue cependant un même rôle de coordination qui mérite d'être précisé au sein de la communauté aéroportuaire.

Quelles missions incombent aujourd'hui à l'exploitant aéroportuaire ? Quelle relation la communauté aéroportuaire doit-elle développer avec son environnement immédiat ? Quelle interface l'aéroport doit-il développer avec son territoire ? Telles sont les grandes questions auxquelles les exploitants d'aéroport doivent répondre aujourd'hui.

La libéralisation du ciel européen

La révolution aéroportuaire française se déroule dans un contexte de libéralisation très forte du transport aérien commencée dans les années 1990. La convention internationale de Chicago de 1944 a posé le principe de souveraineté des États sur leur espace aérien. Les États disposent donc des prérogatives d'autoriser ou non les compagnies aériennes à voler dans leur espace aérien, d'organiser le transport aérien ou encore d'attribuer les droits de trafic pour les vols internationaux. Il faut attendre 1997 pour que les compagnies aériennes des États membres de l'Union européenne obtiennent une totale liberté de vols au sein de l'Union européenne. En 2006, c'est la création d'un espace aérien européen commun comprenant l'Union européenne, l'Islande, la Norvège et les pays des Balkans.

En 2007, l'UE signe un accord de ciel ouvert avec les États-Unis, puis en 2009 avec le Canada.

La libéralisation du transport aérien a progressivement et profondément bouleversé le secteur avec :

- la montée en puissance des compagnies low-cost comme Ryanair, Easyjet, Vueling, Volotea...
- l'augmentation du nombre de compagnies aériennes,
- la démultiplication du nombre de voyageurs,
- la baisse du prix unitaire du billet (-60% en 40 ans et en monnaie constante),
- la nécessaire adaptation des compagnies autrefois nationales aux nouvelles conditions du marché.

Les entreprises aéroportuaires exercent leur activité dans un ciel européen libéralisé.

**PART DU LOW-COST
DANS LE TRAFIC DES
AÉROPORTS FRANÇAIS***



**PART DU LOW-COST
DANS LE TRAFIC DES
AÉROPORTS FRANÇAIS
HORS PLATEFORMES
PARISIENNES***



*Source : Union des aéroports français (UAF) - Chiffres 2016

En 20 ans, sous l'effet de la libéralisation et du développement du transport low-cost dont le modèle économique est fondé sur des tarifs bas, des rotations rapides, des appareils à moindre coût et des liaisons point à point court et moyen-courriers, le transport aérien s'est véritablement démocratisé et massifié. Le transport low-cost a transformé le rapport entre les aéroports et les compagnies aériennes en faisant entrer les aéroports dans l'ère de la concurrence régionale, nationale et européenne.

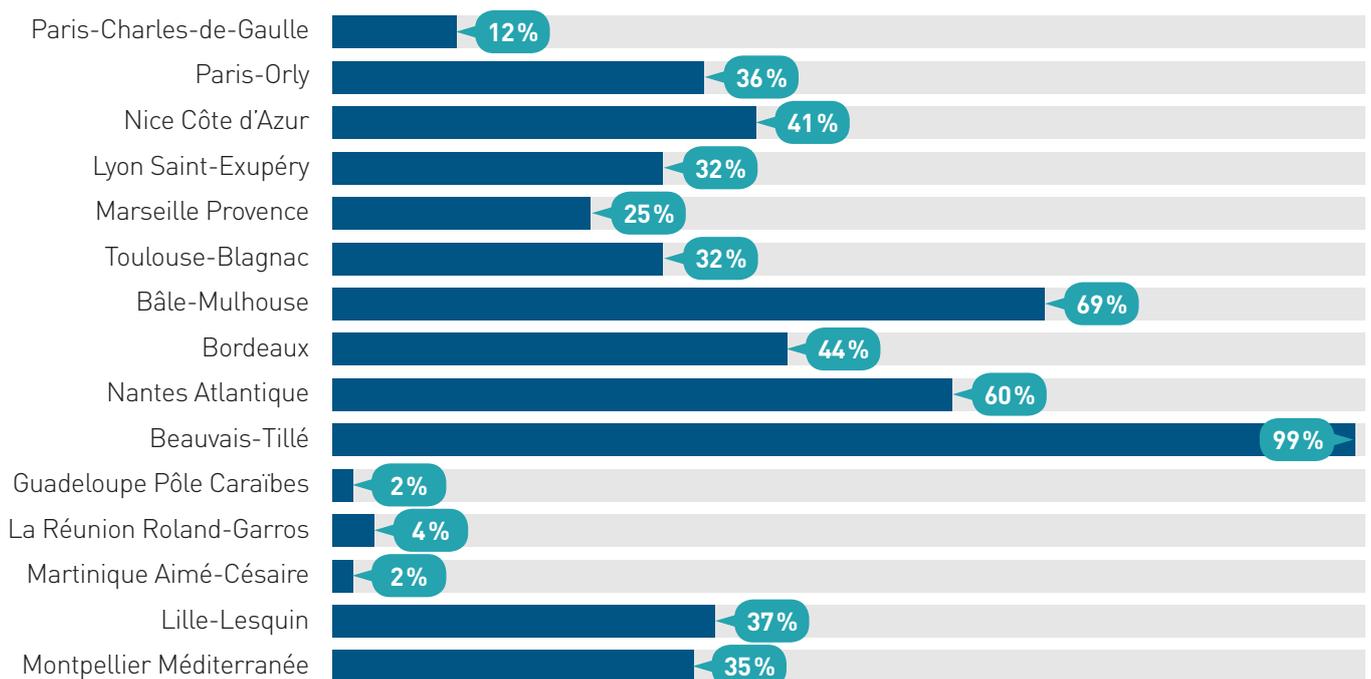
Aujourd'hui donc, les entreprises aéroportuaires exercent leur activité dans un ciel européen libéralisé et se battent dans un univers hautement concurrentiel.

LE LOW-COST, FACTEUR DE DYNAMIQUE TERRITORIALE

Les compagnies à bas coût (low-cost) installées sur les aéroports français, proposent de nombreuses liaisons entre les territoires français et les principales villes notamment européennes, en premier lieu, britanniques. Elles démocratisent le transport aérien en favorisant les déplacements. Le transport low-cost facilite ainsi beaucoup les échanges jusqu'à modifier le rapport à l'espace européen. Beaucoup de Britanniques se sont installés par exemple dans le Sud-Ouest français, redynamisant ces régions. Aujourd'hui, on constate que le trafic de certains aéroports se compose principalement de ce que l'on appelle le tourisme affinitaire (en anglais VFR : *Visiting Family and Relatives*). Ces passagers, plus ou moins fréquents, rendent visite à leur famille ou amis possédant une résidence sur place. Plus de 40% du trafic low-cost de l'aéroport de La Rochelle est constitué de VFR, trafic le plus important devant le tourisme et les voyages d'affaires.

Source : Aéroport de La Rochelle

PART DU TRAFIC LOW-COST DANS LES 15 PREMIERS AÉROPORTS FRANÇAIS (2016)*



*Source : Union des aéroports français (UAF) - Chiffres 2016

De nouveaux modèles économiques aéroportuaires

La révolution aéroportuaire et la libéralisation du transport aérien ont permis l'émergence de différents modèles économiques aéroportuaires.

LE GROUPE ADP

Il est propriétaire et assure la gestion des plateformes parisiennes. **L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est le 2^e aéroport européen après Londres-Heathrow et le 2^e hub européen (plateforme de correspondance) après Francfort.** C'est, sur le territoire français, le seul aéroport international à vocation mondiale assurant à la France un éventail complet de connexions intercontinentales. L'aéroport d'Orly permet, quant à lui, de relier les principales métropoles régionales et villes moyennes à la région capitale et l'outre-mer et s'ouvre très largement aux vols européens et long-courriers. Le Bourget est le 1^{er} aéroport d'aviation générale et d'affaires. L'enjeu pour le groupe ADP est de consolider l'accessibilité et la compétitivité des aéroports parisiens au service de l'attractivité mondiale de Paris.

LES GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX

(NICE, LYON, MARSEILLE, TOULOUSE, BÂLE-MULHOUSE, BORDEAUX, NANTES...)

Ils ont montré ces dernières années leur dynamisme, leur performance commerciale et financière. **Ils ont su exploiter à leur profit l'essor du transport aérien low-cost.** Ils assurent l'accès direct des capitales régionales françaises à l'Europe et au monde. Ils permettent aussi les liaisons transversales entre métropoles françaises et développent une vocation touristique avec de nombreuses connexions moyen et long-courriers. Les aéroports régionaux travaillent aujourd'hui à améliorer leur connectivité et à diversifier leurs activités afin de consolider leur modèle économique.

LES AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

Ils assurent les liaisons des territoires desservis avec Paris et son hub intercontinental ainsi qu'avec les principales métropoles régionales et européennes.

Ils développent également des liaisons court et moyen-courriers à vocation touristique (import ou export de voyageurs). Ils assurent une réelle fonction de désenclavement économique.

LES AÉROPORTS D'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES ET DE SERVICES PUBLICS

Ils permettent de traiter de manière plus spécifique les exigences de l'aviation d'affaires et de **répondre aux besoins de mobilité des acteurs économiques, et renforcent de ce fait l'attractivité des territoires concernés. Ils assument également des missions de service public.** Ils permettent enfin d'accueillir le trafic des vols non commerciaux que les grands aéroports situés dans les grandes zones urbaines ne souhaitent plus recevoir.

Les collectivités locales propriétaires de nombreuses plateformes de proximité et de plateformes spécialisées dans l'aviation générale et d'affaires ainsi que dans les services publics, cherchent à définir la meilleure vocation pour leurs plateformes, dans un souci d'optimisation économique.

LES AÉROPORTS ULTRAMARINS

Avec l'outre-mer, le réseau aéroportuaire français a une présence mondiale. Les aéroports ultramarins, notamment dans les territoires insulaires, ont une fonction économique primordiale. Pour des raisons stratégiques, l'État a conservé la propriété des principaux aéroports des départements et collectivités d'outre-mer.

En raison des contraintes géographiques, de l'étroitesse des marchés et de la structure du trafic (saisonnalité), les aéroports d'outre-mer ont souvent des coûts supérieurs. En vigueur en Guadeloupe, Martinique, Guyane et à la Réunion, la taxe d'embarquement, dont le montant est décidé par le conseil régional, alourdit la fiscalité pesant sur les aéroports. Cette taxe est perçue par l'État et reversée aux budgets des collectivités locales.

Le développement du transport aérien low-cost moyen et long-courriers est une opportunité de développement pour ces aéroports. De même que la volonté politique et économique d'insertion régionale des collectivités.



DE GRANDS GROUPES AÉROPORTUAIRES FRANÇAIS

Ces 15 dernières années ont vu la constitution de puissants groupes aéroportuaires français capables d'exporter dans le monde entier le savoir-faire français en matière aéroportuaire.

VINCI AIRPORTS

Le groupe Vinci, avec sa branche Vinci Airports, exploite avec succès un réseau de 35 aéroports dans le monde dont 13 aéroports français. Avec une stratégie de synergie entre ses plateformes, le groupe a su dynamiser et développer ses concessions. Par son rachat des parts de l'État de l'aéroport de Lyon en 2016, Vinci Airports devient l'actionnaire majoritaire dans la société exploitante et renforce encore son rôle d'acteur majeur du paysage aéroportuaire français.

LE GROUPE ADP

Le Groupe ADP a pour ambition de devenir un leader mondial de la conception, de la construction et de l'exploitation aéroportuaire. Son alliance industrielle avec l'aéroport de Schiphol (Pays-Bas) assortie d'une participation croisée de 8%, son accord de coopération avec l'aéroport de Séoul (Corée du Sud), et sa prise de participation à hauteur de 38% dans le groupe aéroportuaire turc, TAV Airports, font aujourd'hui du groupe français l'un des tout premiers gestionnaires d'aéroport dans le monde. Le groupe ADP gère directement ou indirectement 34 aéroports qui ont accueilli près de 252 millions de passagers en 2015. Le groupe a su également démontrer ses compétences dans la conception et la construction avec sa filiale ADP ingénierie.

LE GROUPE EDEIS

Edeis est une société française qui exploite 18 aéroports en métropole et outre-mer*. Cette société gère le plus grand nombre d'aéroports en France. Elle apporte des solutions de gestion adaptées aux petites et moyennes plateformes, sur mesure, en fonction des besoins des collectivités locales délégantes. Le réseau aéroportuaire exploité par Edeis accueille 1,32 million de passagers, avec des trafics allant de 1 000 à presque 400 000 passagers. La société représente quelque 1 100 emplois directs sur l'ensemble du territoire dont 500 sur ses seuls aéroports.

LE GROUPE EGIS

Egis, avec 13 000 collaborateurs dans le monde et une activité à 60% à l'international, est un des leaders mondiaux du conseil et de l'ingénierie, de montage de projets et d'exploitation des infrastructures routières et aéroportuaires. Egis Airport Operation exploite 14 aéroports répartis en Europe, en Amérique du Sud, en Afrique et en Océanie. Avec 1 500 collaborateurs, le groupe traite 25 millions de passagers par an.

En France, où le groupe effectue 40% de son activité, Egis exploite l'aéroport de Tahiti Faa'a et possède des participations dans les sociétés exploitant les aéroports de Brest, de Quimper et de Pau. Egis est une filiale à 75% de la Caisse des dépôts.

*Angoulême, Annecy, Auxerre, Bourges, Châlon-Champforgeuil, Cherbourg, Dijon, Le Havre, Mayotte, Nîmes, Reims, Rouen, Saint-Martin Grand-Case, Tarbes, Toulouse Franczal, Tours, Troyes et Vannes.

LES DATES CLÉS DES AÉROPORTS FRANÇAIS

1991	Arrivée des compagnies low-cost en Europe
1995	Mise en place de l'espace Schengen
1997	Libéralisation du ciel européen
JUILLET 1999	Création de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires)
1999	Création de la taxe d'aéroport et de la taxe d'aviation civile
2001	Attentats du 11 septembre et renforcement drastique des mesures de sûreté dans les aéroports
1^{ER} JANVIER 2004	Inspection filtrage systématique des bagages de soute
2004	Transfert de 150 aéroports (à l'exception des grands aéroports régionaux) aux collectivités territoriales
NOVEMBRE 2005	L'UCCEGA (Union des Chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport) devient l'UAF (Union des aéroports français)
2005	Aéroports de Paris devient une société anonyme avec ouverture du capital aux investisseurs privés (participation minoritaire)
2006	Instauration de la taxe de solidarité sur les billets d'avion
2007	Création des premières sociétés aéroportuaires pour les grands aéroports régionaux (Lyon, Toulouse et Bordeaux)
MARS 2009	Publication de la directive européenne sur les redevances aéroportuaires
2009	Les aéroports lancent la démarche volontaire de développement durable « <i>Airport Carbon Accreditation</i> » (ACA)
2009	Extension des compétences de l'AESA au domaine aéroportuaire
AVRIL 2014	Lignes directrices européennes sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes
AVRIL 2015	Vente par l'État de 49,9% du capital de l'aéroport de Toulouse à un consortium chinois
NOVEMBRE 2015	Attentats de Paris et réintroduction des contrôles sur les vols Schengen
DÉCEMBRE 2015	La Commission européenne lance sa stratégie Aviation
OCTOBRE 2016	Loi relative à l'usage des drones
NOVEMBRE 2016	Vente à des investisseurs privés des parts de l'État des aéroports de Lyon et Nice
DÉCEMBRE 2017	Fin du processus de certification européenne des aéroports



2

LES AÉROPORTS FRANÇAIS À L'ÉPREUVE DES DÉFIS

La **libéralisation du transport aérien** dans les années 1990 a profondément transformé le secteur aéroportuaire. 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** : la massification du transport aérien, la concurrence internationale, le recours aux investissements privés, le durcissement du contexte sécuritaire ou encore l'exigence de développement durable.

La massification du transport aérien



*Plus de
7 milliards
de passagers
aériens
d'ici à 2035.*

Les prévisions indiquent une croissance spectaculaire du transport aérien dans les années qui viennent. Il atteindra plus de 7 milliards de voyageurs d'ici à 2035 contre 3,8 milliards actuellement, soit une croissance annuelle de 3,7%. Le fret aérien, lui, représente moins de 2% des marchandises en volume mais 35% en valeur. Ce marché mondial avec une croissance moyenne annuelle de 4,7% devrait aussi doubler dans les 20 ans, grâce à la croissance asiatique et à l'essor du e-commerce.

*Le trafic
passagers
double tous
les 15 ans.*

Avec des prévisions de croissance supérieure (autour de 5%), le trafic régulier de passagers dans la région Asie-Pacifique devrait progresser plus rapidement que dans d'autres régions (+2,5% en Europe) jusqu'à représenter en 2034 plus de 40% du trafic mondial.

Ce boom spectaculaire est lié à la fois à l'augmentation de la population mondiale, à l'émergence et à l'ouverture de nouveaux pays, à l'amélioration du pouvoir d'achat de centaines de millions de consommateurs. Une grande partie de la demande de transport aérien émane de la nouvelle appétence pour les produits touristiques. Or, en France, le tourisme représente déjà 7% du PIB, 1 million d'emplois directs et 1 million d'emplois indirects, par essence impossible à délocaliser.

La massification du transport aérien est par conséquent une formidable opportunité pour la France, ses aéroports et ses territoires. La France devra cependant, pour faire face dans de bonnes conditions à ces flux de touristes supplémentaires, développer sa connectivité aérienne, renforcer ses capacités aéroportuaires et améliorer la qualité de l'accueil.

FRANCE : L'EXPLOSION DU TRAFIC

Le trafic passagers a augmenté en France de 25,4 % entre 2006 et 2016. Entre 2011 et 2015, ce sont ainsi 12 millions de passagers supplémentaires qui ont été accueillis à Paris, soit une croissance annuelle de 2,7%*.

Si la France a quasiment doublé son trafic de passagers entre 1994 et 2014, c'est grâce à la progression fulgurante des flux internationaux (Espace économique européen + hors EEE), responsables à 93,3 % de cette croissance. Les flux internationaux entraînent en 2014 pour 68,7 % des flux de passagers, contre seulement 48,8 % en 2004**.

* Source : Union des aéroports français (UAF)

** Source : CSAC, Rapport sur le maillage aéroportuaire - Janvier 2017

La concurrence internationale

La connectivité est un élément reconnu de la croissance économique. Les spécialistes estiment qu'un surcroît de 10% de connectivité représente un gain de 0,5% de PIB.

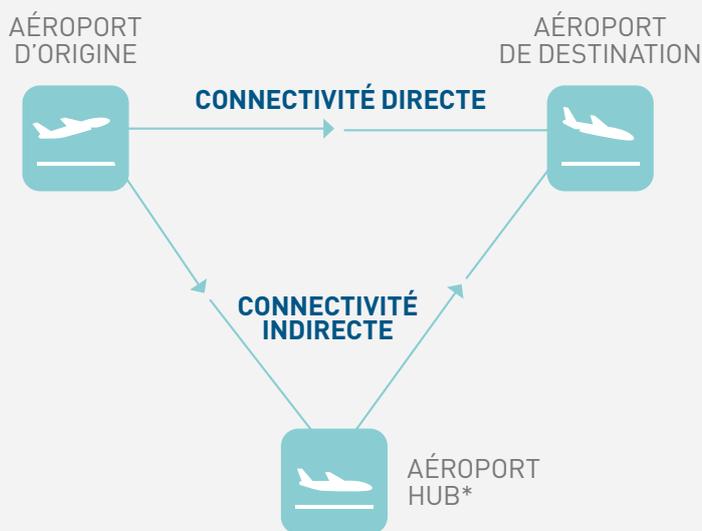
FOCUS

QU'EST-CE QUE LA CONNECTIVITÉ ?

La connectivité directe est le nombre total de vols directs offerts par un aéroport vers tous les autres aéroports.

La connectivité indirecte est, elle, le nombre total de connexions indirectes offertes par un aéroport vers les autres aéroports via un aéroport intermédiaire.

Pour l'Europe, dans un contexte de ralentissement économique et de glissement de la croissance vers l'Asie, la question de la connectivité aérienne est plus importante que jamais. En 2016, l'Union européenne vient tout juste de dépasser le niveau de connectivité directe d'avant la crise financière : +1,3% par rapport à 2008.



Source : ACI Europe, *Airport Industry Connectivity Report 2016*

* Plateforme de correspondance

Dans sa stratégie pour l'aviation lancée en décembre 2015, la Commission européenne a pris acte de l'importance du transport aérien pour stimuler l'emploi, la croissance et l'investissement en Europe. La Commission reconnaît également les aéroports comme un élément essentiel de la chaîne de valeur du transport aérien tant la compétitivité européenne du secteur dépend aussi de leur performance.

«Les aéroports et les prestataires de gestion du trafic aérien constituent, ensemble, les éléments clefs de l'infrastructure de l'aviation civile. La qualité, l'efficacité et le coût de ces services sont devenus de plus en plus importants pour la compétitivité du secteur», écrit-elle.

Le transport aérien européen fait face aujourd'hui à de nouveaux défis au plan de la compétitivité compte tenu de l'évolution rapide du marché mondial, en raison notamment du déplacement de la croissance économique vers l'Asie. De nouveaux opérateurs aériens profitent de la croissance économique rapide de l'ensemble de la région et de la place stratégique accordée à l'aviation dans les politiques de développement économique de certains pays.

Par une politique volontariste, les pays du Golfe ont développé des hubs aéroportuaires qui concurrencent aujourd'hui fortement les principaux hubs européens, dont celui de Paris-Charles-de-Gaulle.

+ 10%
de connectivité
= **+ 0,5%**
de PIB

Source : Intervistas, *Economic Impact of European Airports* - Janvier 2015

La question de la compétitivité des aéroports est cruciale.

Ils s'appuient sur des compagnies capables d'offrir des tarifs très concurrentiels. Dans ce paysage, les aéroports sont mis en concurrence et un écart durable de compétitivité ou de service peut être vite sanctionné.

Les coûts de changement supportés par les compagnies aériennes, au moment d'un transfert d'une partie de leur activité d'un aéroport vers un autre, sont faibles et en réduction constante. Sans parler,

en Europe même, des compagnies low-cost qui, depuis la libéralisation du transport aérien, font clairement jouer la concurrence. Le pouvoir de négociation des compagnies aériennes vis-à-vis des aéroports se renforce par ailleurs avec la constitution d'alliance comme Sky Team, One World ou Star Alliance.

Il n'y a donc guère de situation acquise. La question de la compétitivité des aéroports est cruciale.

FOCUS

LA STRATÉGIE EUROPÉENNE POUR L'AVIATION

La croissance du transport aérien hors de l'Europe, surtout en Asie (40% du trafic mondial en 2034) fait apparaître une concurrence forte pour les compagnies aériennes et les aéroports de l'Union européenne. Aussi l'UE s'est-elle dotée d'une stratégie pour le transport aérien. La Commission européenne a présenté pour la première fois en décembre 2015 un plan stratégique visant à renforcer la compétitivité et la pérennité du transport aérien de l'UE.

Consciente de l'essor de nouveaux marchés, la Commission souhaite accompagner la croissance du trafic en libéralisant l'accès aux marchés en développement. Elle a donc inscrit dans sa stratégie l'ouverture de négociations de droits de trafic avec les pays à forte prévision de croissance de trafic (ASEAN, Turquie, pays du Golfe notamment).

Cette ouverture devra se faire en contrepartie d'une concurrence équitable entre les acteurs et notamment les transporteurs aériens.

La Commission a enfin la volonté de supprimer les limites à la croissance au sol comme dans le ciel en réduisant les contraintes de capacité et en améliorant l'efficacité et la connectivité aérienne. Le principal défi à relever, afin de garantir la croissance de l'aviation européenne, consiste pour la Commission à réduire les contraintes de fragmentation du ciel unique européen dont le surcoût est estimé à au moins 5 milliards d'euros par an.

Les principaux textes européens relatifs aux secteurs aérien et aéroportuaire devraient donc être révisés dans le cadre de cette stratégie.



© O. Chassignole - Aéroport de Lyon

LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN

En 1999, l'Union européenne lance le projet de ciel unique européen afin d'anticiper les risques de congestion du trafic aérien dus au manque d'homogénéité entre les systèmes nationaux de navigation aérienne. Pour cela, une nouvelle réglementation européenne est entrée en vigueur le 20 avril 2004, couvrant un grand nombre d'aspects organisationnels et techniques relatifs à la navigation aérienne.

En 2008, la Commission constate que, en dépit du paquet européen de 2004 «*Single European Sky*», le ciel unique européen n'a pas donné tous les résultats escomptés dans certains domaines clés : contrôle de la circulation aérienne, rentabilité et efficacité globale du réseau aérien européen. Elle décide alors de le renforcer et de l'accélérer en visant tout particulièrement à :

1

MIEUX ENCADRER LES PERFORMANCES DU SYSTÈME

en confiant à un organisme indépendant, Eurocontrol, la mission d'évaluer et de contrôler les performances du système et de proposer des objectifs en matière d'optimisation et de réduction des coûts.

2

CRÉER UN CADRE DE SÉCURITÉ UNIQUE

avec l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux derniers domaines essentiels en matière de sécurité : les aéroports, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne.

3

OUVRIR LA VOIE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

en modernisant le système actuel de contrôle de la circulation aérienne, qui repose sur des technologies obsolètes, souffre de morcellement et atteint ses limites.

4

DÉVELOPPER LES CAPACITÉS AÉROPORTUAIRES

afin que les capacités au sol ne deviennent pas un frein à l'amélioration de la gestion du trafic aérien.

Le recours à l'investissement privé

Le développement de la connectivité, l'augmentation des capacités aéroportuaires, le renforcement des mesures de sûreté/sécurité et l'amélioration de la qualité de service rendu aux passagers passent nécessairement par des investissements importants. L'ambitieuse stratégie pour l'aviation de la Commission européenne devra également être soutenue par des investissements conséquents dans les infrastructures aéroportuaires. D'autant que, d'après Eurocontrol, une partie de l'Europe englobant le nord de la France devrait faire face en 2035 à un problème de capacité avec la saturation des 20 plus grands aéroports européens. Si ce problème de capacité n'est pas traité, l'Europe connaîtra des pertes importantes de connectivité, avec un risque pour la croissance.

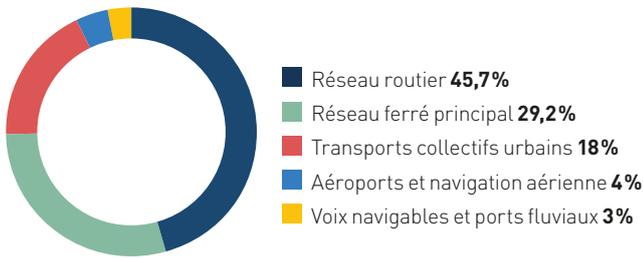
Or la réduction des ressources publiques rend nécessaire, dans un grand nombre de pays européens, le recours aux

capitaux privés. Les lignes directrices européennes de 2014 sur les aides d'État limitent par ailleurs l'utilisation du financement public. En Europe, les grands aéroports de plus de 5 millions de passagers annuels, traitant l'essentiel du trafic passagers, s'appuient souvent sur les capitaux privés afin de mener à bien leur développement.

En 2016, presque la moitié des aéroports en Europe ont fait appel à l'actionnariat privé, contre seulement 23% en 2010.

Les infrastructures aéroportuaires représentent en France moins de 4% des investissements publics.

INVESTISSEMENTS PUBLICS EN FRANCE DANS LES DIFFÉRENTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2015



Source : Rapport d'information du Sénat - Septembre 2016

Aussi les politiques nationales et européennes doivent-elles encourager et sécuriser les investissements dans le secteur aéroportuaire. Les charges aéroportuaires ne doivent pas être vues par le régulateur dans la seule perspective des intérêts des compagnies aériennes. La nécessaire amélioration des capacités aéroportuaires et de la connectivité aérienne doit être aussi prise en compte.

Les investisseurs doivent également pouvoir bénéficier d'un juste retour sur investissement. C'est encore plus vrai pour des investisseurs privés sur un marché des capitaux extrêmement concurrentiel.

53 MILLIARDS D'INVESTISSEMENTS !

Pour développer leurs capacités, leur connectivité et leur qualité de service, les aéroports ont besoin d'investir. Durant ces 10 dernières années, les 21 premiers aéroports européens ont ainsi investi plus de 53 milliards d'euros dans leurs infrastructures.

Ces investissements ont permis d'augmenter de manière considérable les capacités aéroportuaires en Europe, de potentiellement 177,4 millions de passagers supplémentaires par an. Cela revient à enrichir le réseau aéroportuaire européen de trois aéroports supplémentaires de la taille d'Heathrow, de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly. Aujourd'hui ces 21 aéroports accueillent 168 millions de passagers supplémentaires chaque année, preuve que cette expansion des capacités aéroportuaires était nécessaire et adaptée. Dans la même période, pour ces 21 mêmes aéroports, l'indice de satisfaction passager a augmenté de 12,4%, la connectivité directe de 10,7% et la connectivité globale (directe et indirecte) de +51,6%. Leurs redevances aéroportuaires ont, elles, augmenté de moins de 3 euros par passager en 10 ans pour un investissement moyen de 30 euros !

Source : ACI Europe, *Leveraging Airport Investment to Drive the EU's Aviation Strategy* - Juin 2016

Les politiques nationales et européennes doivent encourager et sécuriser les investissements dans le secteur aéroportuaire.

Le défi sécuritaire

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont fait passer le transport aérien dans une nouvelle ère, aux États-Unis comme dans le reste du monde. Les mesures prises ont contribué à rendre le ciel plus sûr. Mais les attentats de Bruxelles et d'Istanbul en 2016 ont rappelé que les infrastructures aéroportuaires pouvaient être également ciblées en dépit des importantes mesures de sécurisation déjà en place.

D'autres mesures de sécurité publique et de sûreté seront inévitablement mises en œuvre dans les années à venir sous la double impulsion des pouvoirs publics et des principaux opérateurs aéroportuaires.

Aujourd'hui, en Europe, la question sécuritaire fait peser un risque majeur d'implosion de l'espace Schengen. Or la libéralisation de la circulation des personnes au sein de l'Union européenne et la mise en œuvre de l'espace Schengen ont dynamisé la croissance du transport aérien ces deux dernières décennies.

Plus particulièrement en France, dans le cadre de l'état d'urgence, les pouvoirs publics ont décidé de réintroduire des contrôles systématiques sur tous les vols en provenance ou à destination des pays de l'espace Schengen. Pour les aéroports, le contrôle systématique des documents d'identité s'est traduit *de facto*

Le risque sécuritaire et la préservation du dispositif Schengen sont des enjeux majeurs pour les aéroports français.

par une dégradation importante des conditions d'accueil et de traitement des passagers.

De fait, de tels volumes de contrôle génèrent des problèmes de capacité et de qualité de service pour des aéroports qui n'ont pas été conçus à cet effet.

De plus, le renforcement des contrôles ne s'est pas accompagné d'une augmentation des effectifs dédiés.

Dans un contexte sécuritaire qui devrait rester tendu, avec la croissance prévisible du trafic, si rien n'est fait, les conditions d'accueil des passagers, dans les aéroports français, devraient donc continuer à se dégrader. L'attractivité de la France et de ses

territoires pourrait gravement en pâtir, notamment dans le tourisme.

Le risque sécuritaire et la préservation du dispositif Schengen sont donc des enjeux majeurs pour les aéroports français. Toute suspension de la liberté de circulation décidée au niveau national ne peut être que provisoire et proportionnée à la menace et doit être accompagnée d'une politique forte en faveur de la fluidité des contrôles aux frontières aériennes de la France.

Poser la question du contrôle aux frontières aériennes, c'est nécessairement tenter de concilier les exigences sécuritaires et les impératifs économiques.

Le défi du développement durable

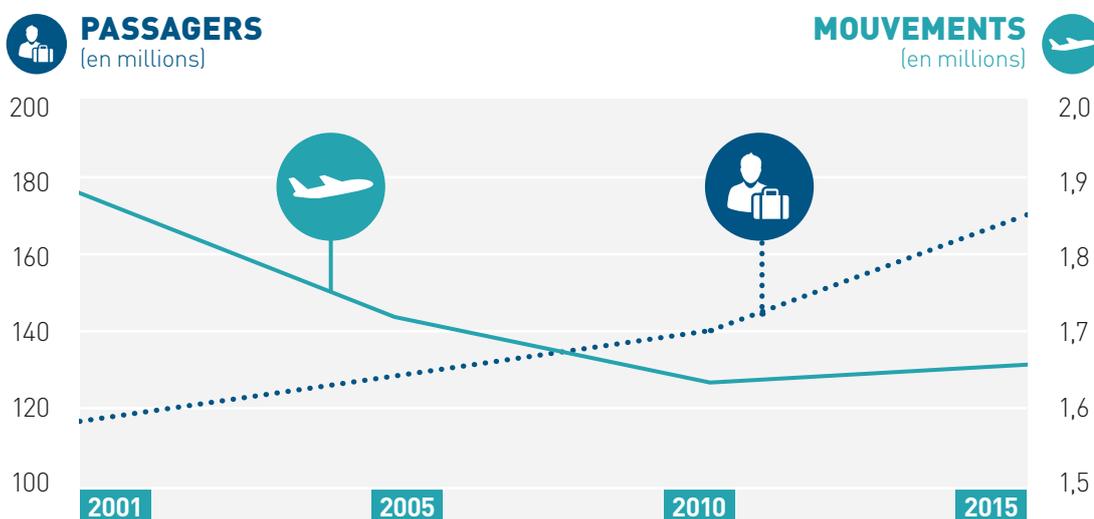
Les aéroports français sont engagés de longue date dans une démarche de développement durable avec l'ensemble de leurs partenaires du transport aérien. Les efforts conjugués de tous les acteurs donnent aujourd'hui des résultats positifs qu'il faut prolonger.

Le transport aérien est responsable d'environ 2% des émissions mondiales de CO₂. Il représente 12% seulement des émissions du secteur des transports, contre 74% pour le mode routier.

Les émissions unitaires du transport aérien (par passager/km) sont en baisse continue depuis 1990 : -40,2% au total (-22,3% pour les vols intérieurs et -43,4% pour les vols internationaux). Cette amélioration de la performance énergétique du transport aérien est notamment due au progrès technologique des aéronefs (motorisation, carburant, fuselage notamment), à la diminution du nombre de mouvements d'avions ainsi qu'à l'augmentation de l'empport moyen (le nombre de passagers par avion).

Le transport aérien ne représente que 2% du total des émissions mondiales de CO₂.

ÉVOLUTION COMPARÉE DU TRAFIC PASSAGERS ET DES MOUVEMENTS D'AVIONS SUR LES AÉROPORTS MÉTROPOLITAINS



Source : Union des aéroports français (UAF) - Chiffres 2016

L'activité aéroportuaire, quant à elle, ne représente que 5 % du total des émissions de CO₂ du transport aérien mondial, soit 0,1 % des émissions mondiales de CO₂.

Toutefois, les émissions du secteur aérien devraient poursuivre à l'avenir leur progression en raison de la croissance du trafic. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) prévoit une augmentation des émissions de 63 % d'ici à 2030 si aucune mesure n'est prise.

Par conséquent, si l'on veut atteindre les objectifs globaux de réduction des émissions de CO₂ fixés par les gouvernements lors de la COP21 de novembre 2015, chaque acteur doit contribuer, y compris le transport aérien et les aéroports.

Il en va de l'acceptabilité de la croissance du secteur aérien. Un grand nombre d'aéroports européens et français sont déjà passés à l'acte pour réduire leurs

émissions de CO₂ avec le programme *Airport Carbon Accreditation* (ACA) lancé par l'ACI Europe en 2009. Ce programme vise à certifier et mesurer les actions des aéroports en matière de réduction des émissions de CO₂ en fonction de quatre niveaux de performance énergétique.

Aujourd'hui le programme concerne 21 aéroports en France, 113 aéroports en Europe et 176 aéroports dans le monde entier. Ces aéroports représentent 66 % du trafic aérien en Europe et 36 % du trafic aérien dans le monde. Aujourd'hui 27 aéroports dans le monde sont déjà au niveau 3+ du programme ACA, c'est-à-dire qu'ils sont neutres en carbone.

L'engagement des seuls aéroports français dans le programme ACA a permis une économie de plus de 70 000 tonnes de CO₂ entre juin 2015 et mai 2016.

ZOOM SUR

L'AÉROPORT DE NICE

L'aéroport de Nice est le premier aéroport français neutre en carbone. Il a obtenu l'accréditation carbone niveau 3+ délivrée par le programme d'*Airport Carbon Accreditation*, devenant ainsi le 25^e aéroport certifié dans le monde.

Et ce grâce à une démarche environnementale innovante impliquant un passage à l'électricité 100% renouvelable, à la mise en test de la première navette aéroportuaire 100% électrique, ainsi que la mise en place d'un système d'alimentation autonome en électricité et climatisation pour l'aviation d'affaires.

Les aéroports de la Côte d'Azur sont activement engagés depuis des années pour préserver la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique.

LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

En matière de développement durable, la communauté aéroportuaire, dans son ensemble, œuvre également à réduire les nuisances sonores dues au transport aérien. Les progrès technologiques sur les motorisations ont déjà permis de réduire de manière importante le bruit occasionné par les avions.

De plus, depuis plusieurs années, a été engagé un programme d'insonorisation des logements riverains des aéroports, pour un montant d'environ 50 millions d'euros par an. Ce programme est financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) intégralement payée par les compagnies aériennes, sous le contrôle d'un organisme indépendant - l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), créée en 1999. La lutte contre les nuisances sonores est étroitement encadrée au niveau européen et national par un dispositif législatif et réglementaire.

LE NOUVEAU TERMINAL HQE® DE L'AÉROPORT DE LYON ST-EXUPÉRY

En construisant le premier terminal complet HQE* en France, projet exemplaire en matière de développement durable, Aéroports de Lyon investit dans la maîtrise de son impact environnemental.

La conception du futur terminal 1 permet de garantir un haut niveau de performance énergétique, de diminuer les coûts de fonctionnement (gestion de l'eau, de l'énergie et maintenance) et de créer un environnement favorable pour les passagers par une haute qualité d'usage (confort thermique et olfactif notamment).

* Haute qualité environnementale

DES AÉROPORTS TRÈS ENCADRÉS

La convention de Chicago de 1944 pose un cadre réglementaire commun au niveau international pour tous les acteurs du transport aérien civil. Les aéroports sont particulièrement concernés par certaines annexes ultérieures à cette convention, sur lesquelles s'appuie en grande partie le cadre juridique européen et national.

Les aéroports sont donc soumis à une réglementation européenne très dense. Ainsi, l'activité économique du secteur est encadrée par les règles communautaires de la concurrence, et plus spécifiquement par le régime des aides d'État (notamment par les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et compagnies aériennes).

Les redevances aéroportuaires, acquittées par les utilisateurs des infrastructures, doivent, elles, respecter les dispositions de la directive relative aux charges aéroportuaires.

Les règles de sécurité aérienne (principalement le règlement de base AESA*) participent à la maîtrise du risque aérien, notamment en prévenant le péril animalier et l'incendie des aéronefs.

La sûreté aérienne (dont les bases communes sont posées par un règlement de 2008 relatif à la sûreté de l'aviation civile) comprend de son côté l'ensemble des mesures prises pour lutter contre les malveillances intentionnelles comme les actes de terrorisme.

Les aéroports doivent de plus s'engager à réduire leur impact sur l'environnement et à limiter les nuisances sonores qui découlent de l'activité aérienne. Ils doivent également garantir l'accès au transport aérien pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Au niveau national, les aéroports suivent entre autres les règles du code des transports et du code de l'aviation civile. Leur autorité de surveillance est la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) dépendant du ministère du Développement durable.

Ils sont enfin sujets aux règles de la domanialité publique (à l'exception notable du groupe ADP) et du service public.

* Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA - *European Aviation Safety Agency*)



LES AÉROPORTS
INVESTISSENT PRÈS
D'UN MILLIARD D'EUROS
PAR AN POUR ASSURER
LA SÉCURITÉ ET LA
SÛRETÉ DES VOYAGEURS.



3

LA COMPÉTITIVITÉ AÉROPORTUAIRE EN QUESTION

*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 de ces 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**.*

Les taxes et **Les redevances de navigation aérienne et de certification**

Les taxes acquittées par les passagers pèsent sur le prix des billets d'avion.

Plusieurs taxes et redevances (sommes dues en contrepartie d'un service) sont acquittées en France par les compagnies aériennes pour financer les différents services liés à l'activité de transport aérien. Elles participent toutes du coût de touchée, à savoir l'ensemble des coûts liés aux opérations de décollage et d'atterrissage sur un aéroport donné pour une compagnie aérienne.

LES TAXES

Les quatre taxes que sont la taxe d'aéroport (TAP), la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), la taxe d'aviation civile (TAC) et la taxe de solidarité (TS), représentent à elles seules 1,6 milliard d'euros par an. Ces taxes sont acquittées par le passager et alourdissent donc le coût du billet d'avion.

- La taxe d'aéroport (TAP)** est perçue au profit des exploitants de plateformes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève à plus de 1000 unités de trafic (UDT) (1 UDT est égale à un passager ou 100 kg de fret ou de courrier).

La taxe d'aéroport est affectée au financement des mesures de sûreté (lutte contre les actes de malveillance et le terrorisme), de sécurité (incendie des aéronefs et péril animalier) ainsi que des mesures environnementales mises en place dans les aéroports.

Elle est due par les compagnies aériennes en fonction du nombre de passagers, de la masse de fret et de courrier embarqués sur l'aérodrome. Un arrêté ministériel fixe la liste des aérodromes concernés par classe et, au sein de chaque classe, le tarif de la taxe applicable pour chaque aérodrome.

Par les taxes et redevances acquittées, le transport aérien couvre presque entièrement ses coûts.

ÉVOLUTION DE LA TAXE D'AÉROPORT (EN MILLIONS D'EUROS)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*	Évolution 2014/10	Évolution 2016/10
Coûts	784,9	836,3	906,6	926,1	943,3	934,3	952,7	970	20,19%	23,21%
Recettes de la TAP	781,0	899,3	914,7	893,7	921,3	957,5	977,3	994,1	17,96%	25,70%

Source : DGAC

* Prévisions

- La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)** vise à financer les travaux d'isolation des habitats riverains des aéroports. Elle est fondée sur le principe du « pollueur-payeur » avec des tarifs fonction des performances acoustiques des aéronefs ainsi que des heures de décollage. Seuls les plus grands aéroports sont soumis à la TNSA.

- La taxe de l'aviation civile (TAC)** finance les missions régaliennes de l'administration en charge de l'aviation civile (la DGAC).

Le transport aérien est donc un des rares secteurs en France à financer son administration de tutelle.

■ **La taxe de solidarité (TS)** est perçue par les compagnies aériennes et reversée à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui verse ensuite les fonds récoltés à Unitaid. Mise en place par 14 pays, cette taxe sert à financer la lutte contre le sida, le paludisme, la tuberculose dans les pays en développement.

Elle varie de 1,13 à 45,07 € par tronçon, selon la destination et la catégorie du siège (économie, affaires...)

La taxe d'embarquement est en vigueur exclusivement dans les départements d'outre-mer et en Corse. Elle est ajoutée au prix du billet et calculée en fonction du nombre de passagers.

Elle est collectée, pour les départements d'outre-mer sur les voyageurs en partance des DOM, pour la Corse sur les voyageurs en partance ou à destination de celle-ci.

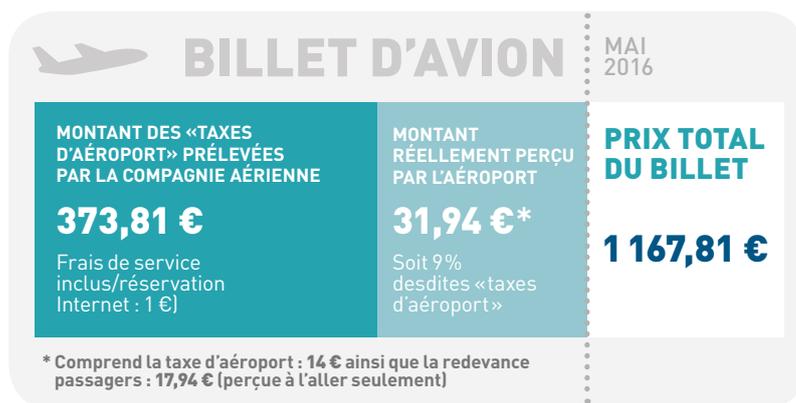
Le tarif est fixé par chaque conseil régional (le conseil général de Mayotte ou l'assemblée de Corse) et plafonnée par l'État à 4,57 € par passager. Elle est perçue par l'État et reversée au budget des collectivités locales.

LES « TAXES D'AÉROPORT »

Les « taxes d'aéroport » indiquées sur le billet d'avion ne correspondent pas à la rémunération des services rendus par l'exploitant aéroportuaire et ne doivent pas être réduites à la taxe d'aéroport qui néanmoins fait partie de cet ensemble.

Les « taxes d'aéroport » renvoient en effet à un ensemble de coûts divers constitués d'une part de la surcharge des compagnies aériennes (assurances, pétrole, sûreté...) et d'autre part des taxes perçues par l'État.

LES « TAXES D'AÉROPORT » SUR UN BILLET D'AVION LA RÉUNION/PARIS (ALLER-RETOUR)



Source : Aéroport de La Réunion Roland-Garros

LES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DE CERTIFICATION

La redevance pour services terminaux (RSTCA) sert au financement du contrôle aérien à l'approche et au départ des aéroports.

La redevance de route (RR) vise, elle, la rémunération de l'usage des installations et de services de la navigation aérienne « en route » pour les vols au-dessus du territoire métropolitain. Le calcul, la facturation et la perception de cette redevance ont été confiés à un organisme européen, Eurocontrol (service central de redevance de route), pour l'ensemble de l'espace européen.

La mise en œuvre de la redevance océanique (ROC) en 2010 a complété pour l'outre-mer le dispositif de financement des services de navigation aérienne.

Au nombre d'une quinzaine, **les redevances de certification et surveillance (RCS)** visent le financement du pôle « surveillance et certification » de l'administration qui assure la surveillance des acteurs de l'aviation civile, la délivrance d'agrément et d'autorisations, de licences ou de certificats nécessaires aux opérateurs.

Les redevances de navigation aérienne ont pour objet le financement du contrôle aérien.

TABLEAU DES PRINCIPALES TAXES ET REDEVANCES (EN MILLIONS D'EUROS)

Principales taxes et redevances		2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*
Redevances	Métropole (services en route)	1 161,3	1 168,9	1 202,4	1 309	1 323	1 310
Redevances	Métropole (services terminaux)	274,2	277,6	284,4	235	237	232
Redevances	Outre-mer (services en route)	121,1	56,9	57,3	43	43	13
Redevances	Outre-mer (services terminaux)	-	68,7	68,1			28
Redevances	RCS	28,1	29,4	28,6	27	32	28
Redevances	Redevances aéronautiques	1 295	1 400	1 400	-	-	-
Taxes	TAP	914,7	993,7	921,3	957,6	977,3	994,1
Taxes	TS	180,4	186,5	215,1	219	225	230
Taxes	TNSA	57,37	48,3	44,91	46	49	-
Taxes	TAC (totalité)	401,2	420,9	451,4	451	407	410

Sources : DGAC et Rapport de la Cour des comptes sur la compétitivité du transport aérien - Septembre 2016

* Prévisions

Les redevances aéronautiques

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et en application de l'article R.224-1 du Code de l'aviation civile, « les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien ».

Les redevances aéronautiques sont facturées par chaque aéroport aux compagnies aériennes. Elles permettent de financer l'ensemble des services offerts par les aéroports aux compagnies et aux passagers.

Les tarifs sont propres à chaque aéroport et portent notamment sur :

- L'atterrissage des aéronefs (**redevance d'atterrissage**). Elle correspond à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage,

au décollage et à la circulation au sol, ainsi qu'à l'utilisation de services complémentaires. **La redevance de balisage** est souvent incluse dans la redevance d'atterrissage.

L'ÉVOLUTION DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES : L'EXEMPLE DE TOULOUSE

Entre 2000 et 2016, les redevances aéronautiques, sur la plateforme de Toulouse, ont augmenté hors inflation de 6% seulement. Et ce alors même que l'aéroport de Toulouse, sur cette même période, a beaucoup investi, qu'il a connu des modes d'exploitation diversifiés, et que le CRE* n'a été mis en place qu'à partir de 2008.

* Contrat de régulation économique

Les redevances aéronautiques rémunèrent les services rendus par l'aéroport aux compagnies aériennes et aux passagers.

- Le stationnement des aéronefs (**redevance de stationnement**).
- La réception des passagers (**redevance passagers**). Elle est due pour l'utilisation des terminaux par les passagers.
- L'assistance aux personnes à mobilité réduite (**redevance personnes à mobilité réduite**). Elle est acquittée par l'ensemble des passagers.

D'autres redevances peuvent être proposées, selon le service rendu, par exemple la redevance de livraison de carburant, la redevance d'usage d'équipements (type passerelles, banques d'enregistrement, etc.).

Des mesures commerciales incitatives peuvent également être proposées par chaque aéroport aux compagnies aériennes.

Les redevances extra-aéronautiques

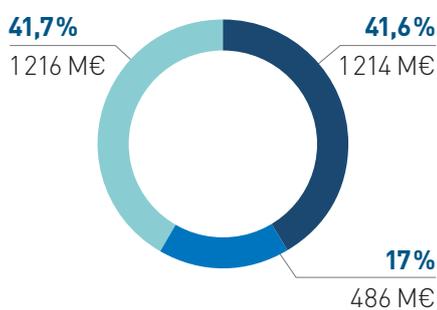
À côté des ressources aéronautiques, les exploitants aéroportuaires ont également fortement développé d'autres types de ressources, appelées redevances extra-aéronautiques. Ces dernières proviennent notamment de l'exploitation des parcs de stationnement, des commerces et services, des établissements de restauration et des hôtels présents dans les concessions aéroportuaires ainsi que des revenus de l'immobilier et des concessions pétrolières.

Dans les produits aéroportuaires apparaissent les recettes issues de la taxe d'aéroport, même si ces recettes reversées aux aéroports par la DGAC servent à rembourser les exploitants aéroportuaires des frais engagés au titre des mesures de sûreté et de sécurité.

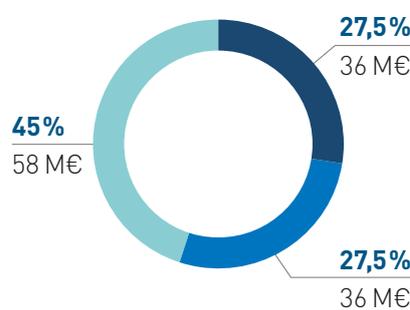
Les exploitants aéroportuaires ont également fortement développé d'autres types de ressources, appelées redevances extra-aéronautiques.

EXEMPLES DE RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2015

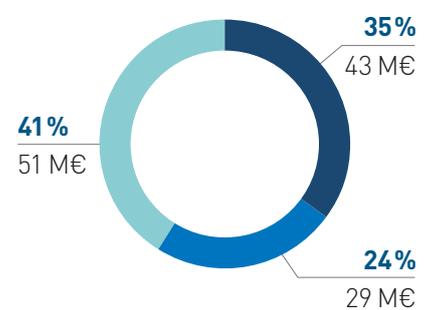
GROUPE ADP



AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE

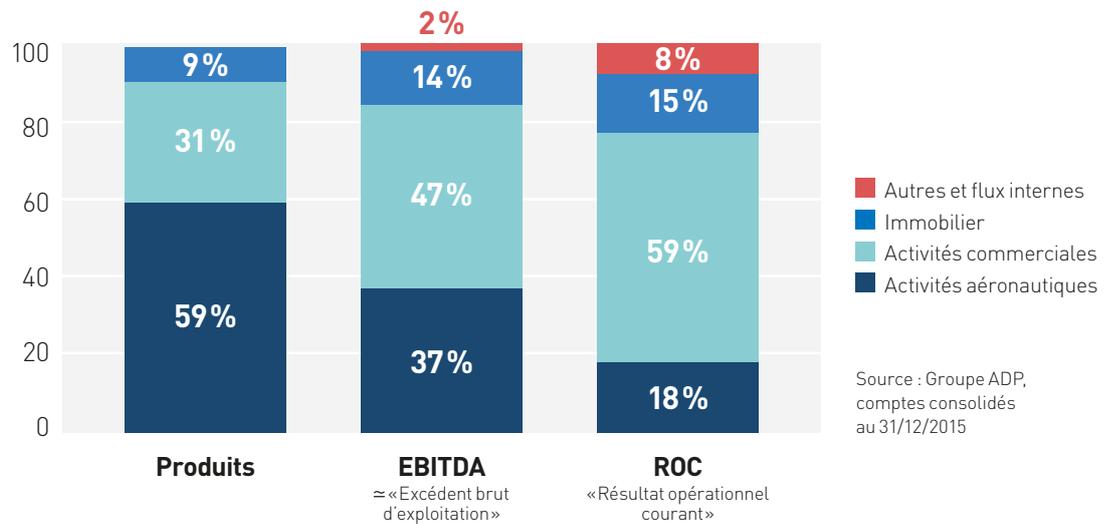


AÉROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC



■ Redevances aéronautiques ■ Taxe d'aéroport (TAP) ■ Redevances extra-aéronautiques

GRUPE ADP, CONTRIBUTION DES ACTIVITÉS AUX PRODUITS ET AU RÉSULTAT (2015)



Les activités commerciales ont souvent une contribution plus forte aux résultats que les activités aéronautiques.

La régulation des redevances aéronautiques

Les redevances dites aéronautiques ou aéroportuaires sont réglementées au niveau européen par la directive sur les charges aéroportuaires et, pour les aéroports de plus de 5 millions de passagers, sont contrôlées dans chaque État membre de l'Union européenne par une Autorité de supervision indépendante (ASI) chargée de garantir le caractère non discriminatoire et impartial des décisions relatives aux redevances. La directive impose également un processus de consultation relatif à la fixation des redevances aéronautiques.

En France, les redevances aéronautiques, pour les aéroports de plus de 200 000 passagers, doivent faire l'objet de discussions annuelles qui ont lieu dans le cadre d'une Commission consultative économique (COCOECO) qui réunit chaque année l'État, les collectivités territoriales concernées, l'aéroport et les usagers (les compagnies aériennes et les assistants en escale notamment). Pour ceux traitant moins de 200 000 passagers par an, ces redevances doivent être présentées à la Commission consultative des usagers (CCU) puis notifiées au représentant de l'État dans le département.

Pour les aéroports appartenant à l'État, un contrat de régulation économique (CRE) peut être conclu avec l'État pour cinq années. Le CRE fixe pour la période de cinq ans, dans la limite d'un plafond, les conditions d'évolution des redevances en tenant compte notamment des prévisions de trafic, de dépenses, de recettes, d'investissements et des objectifs de qualité de service. Les tarifs des redevances aéronautiques sont rediscutés annuellement en COCOECO dans la limite de ce plafond.

En l'absence de CRE, l'évolution des tarifs est déterminée chaque année. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est une variable centrale dans l'exercice d'évaluation des redevances aéronautiques. Le régulateur doit rechercher l'équilibre entre juste rémunération des capitaux et évolution des redevances. La rémunération des capitaux correspond à la rentabilité du capital souhaitée par les investisseurs.

Le régulateur doit rechercher l'équilibre entre juste rémunération des capitaux et évolution des redevances.

LA NOTION DE CAISSE

La notion de caisse renvoie au périmètre d'activité choisi par l'État pour la régulation des redevances aéronautiques.

Différents périmètres de dépenses et de recettes peuvent de fait être pris en compte pour la détermination des redevances aéroportuaires. Le dispositif généralement adopté pour les aéroports français est celui de la «caisse unique» qui englobe les activités aéronautiques et extra-aéronautiques. Ce dispositif permet de financer indirectement les services publics aéroportuaires fournis aux compagnies aériennes par le biais de l'affectation des résultats extra-aéronautiques aux activités aéronautiques. La caisse unique permet ainsi de maintenir les charges aéronautiques à des niveaux moins élevés, au bénéfice des compagnies aériennes.

La caisse unique ne correspond plus aujourd'hui aux réalités de tous les aéroports français et ne répond plus aux besoins de certains acteurs aéroportuaires, notamment privés. D'autres modèles de caisse existent pourtant : celui de la «caisse double», où les résultats aéronautiques et extra-aéronautiques sont séparés, et celui de la «caisse aménagée», type intermédiaire où une partie seulement

des résultats extra-aéronautiques relève du périmètre régulé et vient alimenter la caisse aéronautique.

Le dispositif de la caisse double tend à se généraliser en Europe, notamment en Allemagne. Sa justification repose sur l'idée que le prix des services aéronautiques doit refléter le coût réel de ces services, que les capitaux investis dans les aéroports doivent être justement rémunérés et que la caisse unique rétribuerait insuffisamment la performance économique.

En France, un dispositif de caisse aménagée est appliqué pour le groupe ADP. La puissance publique doit pouvoir ajuster la régulation en fonction de la variété des environnements concurrentiels au sein desquels évoluent les aéroports. Le modèle de la caisse unique doit être revisité pour permettre à certains aéroports de mettre en place le type de caisse qui répond le mieux à leur situation particulière et à leurs besoins. La régulation doit également encourager la performance économique des activités extra-aéronautiques et un juste retour sur les efforts de rentabilité fournis dans ces activités par l'exploitant aéroportuaire.

La caisse unique ne répond plus aujourd'hui aux besoins de tous les aéroports français.



la régulation doit être ajustée à la situation de chaque aéroport sur un marché aéroportuaire de plus en plus concurrentiel.

LA RÉGULATION EN QUESTION

La détermination du périmètre de régulation, de la rémunération du capital, ou encore du niveau tarifaire des redevances aéronautiques sont des éléments clés de la régulation.

Si la régulation des charges aéronautiques trouve sa justification profonde pour les aéroports en situation monopolistique («en position de pouvoir de marché»), elle est de moins en moins justifiée pour les aéroports en situation concurrentielle, pour lesquels les règles du marché et le libre jeu de la négociation commerciale avec les compagnies aériennes devraient être privilégiés.

Aussi la régulation doit-elle être ajustée, à tout le moins, à la situation de chaque aéroport sur un marché aéroportuaire de plus en plus diversifié et concurrentiel.

La régulation doit tout à la fois s'adapter à la diversité des investisseurs, publics et privés, et leur apporter la visibilité financière ainsi que la stabilité des règles dont ils ont besoin.

La régulation, quand elle s'impose, doit avoir aussi pour objectif de permettre l'investissement privé et de fixer le montant des charges aéronautiques au niveau qui est nécessaire au maintien ou au développement des capacités aéroportuaires et de la qualité de service.

Le développement des capacités aéroportuaires est un élément essentiel pour soutenir le développement du marché du transport aérien, garantir la concurrence entre les compagnies aériennes sur les plateformes aéroportuaires et assurer au passager le prix du billet le plus avantageux.

L'AUTORITÉ DE SUPERVISION (ASI) FRANÇAISE

C'est le décret du 23 juin 2016 relatif aux redevances aéronautiques qui fait de l'ASI française une autorité placée auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). L'ASI homologue les tarifs des redevances aéronautiques pour les aéroports de plus de 5 millions de passagers, le ministre des Transports restant compétent pour les aéroports de l'État accueillant moins de 5 millions de passagers. Elle donne un avis auquel se conforme le ministre chargé de l'Aviation civile préalablement à la signature des CRE.

Les exploitants d'aéroports concernés notifient à l'ASI les tarifs des redevances aéronautiques. La notification doit être accompagnée de l'avis de la commission consultative économique de l'aéroport ainsi que, lorsqu'un CRE a été conclu, des éléments permettant de vérifier le respect du contrat.

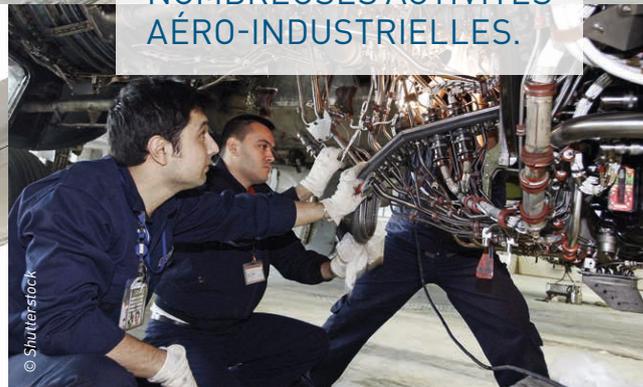
Toute partie intéressée à une procédure d'homologation tarifaire ou à une procédure d'avis conforme sur un projet de contrat de régulation économique peut demander à être entendue par l'ASI.



LES AÉROPORTS SONT UN ATOUT POUR LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE EN ACCUEILLANT DE NOMBREUSES ACTIVITÉS AÉRO-INDUSTRIELLES.



LES AÉROPORTS FRANÇAIS GÉNÈRENT PLUS DE 200 000 EMPLOIS DIRECTS.





4

DYNAMISER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

*L'Union des aéroports français entend faire un certain nombre de propositions intégrant **exigence de compétitivité** et **responsabilité sociale et sociétale**.*

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

1

Améliorer
la compétitivité
des aéroports

2

Renforcer
la performance
du réseau
aéroportuaire

3

Défendre
la diversité des modèles
économiques
aéroportuaires

OBJECTIF 1

Améliorer la compétitivité des aéroports français

En France, les coûts de touchée ont fortement augmenté ces dernières années sous le double effet de la création de la taxe de solidarité et de la forte augmentation de la taxe d'aéroport.

Les aéroports français sont en concurrence avec leurs homologues européens voire mondiaux. C'est vrai pour les aéroports parisiens et les grandes plateformes régionales. C'est aussi vrai pour les aéroports de proximité. De fait, l'ouverture de lignes par une compagnie aérienne dépend en partie du niveau des coûts de touchée.

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.

Le transport aérien est ainsi le seul mode de transport en France à se voir imputer des coûts dont une partie significative relève de missions régaliennes. Dans le contexte concurrentiel européen, il est indispensable d'améliorer la compétitivité des aéroports français par la réduction de la fiscalité générale et spécifique, par la baisse des charges et par la maîtrise des coûts liés à la sûreté et à la sécurité.

Les pistes d'amélioration de la compétitivité des aéroports français résident donc dans l'allègement des taxes pesant sur les passagers, dans la maîtrise des coûts de sûreté et de sécurité en évitant le « mille-feuille » réglementaire français et européen et en recherchant les bonnes pratiques, ainsi que dans le transfert partiel des coûts de sûreté et de sécurité sur la puissance publique.

Une étude comparant les redevances aéroportuaires et les coûts de la sûreté entre des aéroports régionaux français et des plateformes européennes comparables a été menée par le cabinet Arthur D. Little en 2014.

Celui-ci a démontré que le coût de la sûreté et de la sécurité en France est plus important que dans plusieurs pays européens : le prix acquitté en France pour les aéroports de taille intermédiaire est en moyenne deux fois plus élevé que dans plusieurs pays européens. En 2014, les aéroports français sont en moyenne toujours plus chers que les aéroports européens de 2 % à 5 % selon les configurations d'avion.

Concernant les tarifs de sûreté, le CGEDD publiait en 2014 une étude comparative des coûts de sûreté

PAR EXEMPLE

Le coût moyen de l'inspection-filtrage des bagages de soute et de cabine (IFBS et IFBC) est en France de + 25/30 % par rapport à l'Allemagne et de + 60 % par rapport à l'Espagne, la Suède ou l'Italie.

qui montrait que les aéroports parisiens et les aéroports régionaux étaient respectivement 43 % et 21 % plus chers que leurs concurrents européens. Elle l'expliquait par des investissements plus importants en lignes d'inspection filtrage de passagers et en nombre d'équipements d'inspection-filtrage des bagages de soute, ainsi que par la majoration de la taxe d'aéroport.

A large white passenger airplane is parked on a tarmac. The aircraft's main cabin door is open, and a mobile staircases is extended. Various ground support equipment, including baggage carts, fuel trucks, and service vehicles, are positioned around the plane. The sky is clear and blue.

LES PLATEFORMES
AÉROPORTUAIRES
RÉUNISSENT UN GRAND
NOMBRE D'ACTEURS.
L'EXPLOITANT
AÉROPORTUAIRE JOUE
LE RÔLE DE CHEF
D'ORCHESTRE.

© Fotolia

FOCUS

RÔLE ET MISSIONS DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA, en anglais EASA) est depuis 2002 une agence mandatée par l'Union européenne traitant des questions de sécurité aérienne.

Responsable de la certification des produits et des services aéronautiques jusqu'en 2009, l'AESA a étendu ses compétences aux normes de sécurité des aéroports (répondant à certains critères) et des services de la navigation aérienne. Ces normes reposent sur des objectifs à atteindre et sur une démarche de gestion proactive des risques.

La double mission de l'AESA est de :

- Fournir à la Commission toute l'expertise technique dont cette dernière a besoin et l'assister, notamment, dans l'exercice de ses tâches législatives et réglementaires.
- Mettre en œuvre certaines tâches d'exécution relative à la sécurité aérienne.

Pour les petits aéroports, une réglementation nationale, prescriptive, reste applicable.

Pour les aéroports entrant dans le champ de la réglementation européenne, le processus de conversion des certificats nationaux de sécurité aéroportuaire en certificats européens est en cours. Les 57 aéroports français concernés doivent obtenir ce certificat avant le 31 décembre 2017.

PROPOSITION 1

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 de ces missions régaliennes, assurées par les exploitants d'aéroport, constitue un handicap certain en termes de compétitivité pour le transport aérien français.

La taxe d'aéroport représente près de 1 Md€/an pour le transport aérien, dont 80 % pour les seuls coûts de sûreté.

Le dispositif français de financement des coûts de sûreté et de sécurité a aujourd'hui atteint ses limites. Il importe de ne plus faire supporter entièrement les coûts de sûreté et de sécurité aux passagers et de ne plus faire reposer le financement uniquement sur la taxe d'aéroport. 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 de la taxe d'aéroport (évaluée 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 du transport aérien ne repose pas exclusivement sur le secteur lui-même.

La taxe d'aéroport se situe de surcroît hors du champ de la TVA car, selon les règles européennes, elle ne peut être considérée comme constitutive du prix d'un service. Les achats effectués par les exploitants d'aéroport financés par cette taxe ne peuvent en conséquence donner lieu à la récupération de la TVA, renchérissant ainsi les coûts de sécurité et de sûreté. Il y a là incontestablement matière à réflexion et à réforme.

L'UAF demande la prise en charge par la puissance publique d'une partie des coûts liés à la sûreté et à la sécurité, notamment pour les équipements nécessitant des investissements importants.

PROPOSITION 2

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. Ce filet de péréquation est destiné à limiter à un niveau unitaire économiquement raisonnable la facturation au passager de ces missions régaliennes. Les montants collectés permettent en effet de compenser, au titre de l'aménagement du territoire, les coûts non couverts par les recettes de la taxe d'aéroport sur certaines plateformes (aéroports de proximité, aéroports ultramarins, plateformes spécialisées notamment).

Le financement de cette péréquation est assuré par une majoration de 1,25 euro prélevé sur tout passager aérien au départ d'un aéroport français.

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.



PROPOSITION 3

Maîtriser les coûts de sûreté/sécurité

Les dépenses de sûreté et de sécurité constituent une part significative des charges supportées par les transporteurs aériens quand, dans d'autres pays, la charge de ces mesures régaliennes est partagée avec la puissance publique. À leurs propres dépenses s'ajoute donc pour les transporteurs aériens le financement des services et matériels mis en œuvre par les exploitants d'aéroport pour satisfaire les obligations réglementaires en matière de sûreté et de sécurité.

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

Il importe donc, pour préserver la compétitivité du secteur aérien français, d'éviter toute surréglementation française au regard de la réglementation européenne en matière de sûreté et de sécurité et d'évaluer le rapport entre le coût et l'efficacité de toute nouvelle mesure envisagée au niveau européen, afin d'assurer la maîtrise des coûts.

De plus, le système de sûreté actuel est fondé sur l'empilement de couches réglementaires et une accumulation de mesures et de moyens à mettre en œuvre, avec en corollaire l'augmentation des coûts et des investissements importants en renouvellement successif de matériel. 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 sans doute l'émergence d'une nouvelle vision de la sûreté aéroportuaire.

Les aéroports, pour leur part, se sont engagés dans une démarche de maîtrise des coûts. L'UAF, en concertation avec l'administration de l'aviation civile (DGAC), travaille à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques afin de favoriser à la fois l'homogénéisation des pratiques aéroportuaires et la maîtrise des coûts en matière de sûreté/sécurité.



L'UAF refuse toute surréglementation française et demande le lancement d'une mission d'étude sur ce sujet. L'UAF demande également la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance et d'une nouvelle vision de la sûreté aérienne.

PROPOSITION 4

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. Son montant était compris entre 1 euro et 40 euros par vol selon les destinations et la classe de voyage avant d'être revalorisé de 12,7% au 1^{er} avril 2014 (soit entre 1,13 euro et 45,07 euros). Les passagers en correspondance sont exonérés de la taxe.

En 2014, +12,7% sur la taxe solidarité

La contribution du secteur aérien français au profit du Fonds de solidarité pour le développement depuis sa création dépasse aujourd'hui 1,3 milliard d'euros. De plus, la taxe vient abonder désormais le budget de l'État puisque la loi de finance 2012 a instauré un plafonnement de la taxe : la recette produite au-delà de ce plafond est donc écartée et le surplus reversé au budget général (au budget de l'aviation civile depuis 2016). 10 millions d'euros ont été ainsi reversés pour la première fois en 2015 au budget de l'État.

Le transport aérien français ne peut plus supporter seul cette taxe dans l'environnement concurrentiel qui est le sien. D'autant que cette taxe, qui à l'origine devait toucher la plupart des pays du monde, ne concerne au final que neuf pays dont aucun pays européen.

Il convient dès lors de s'interroger sur la pertinence de l'assiette de cette taxe.



L'UAF demande l'élargissement de l'assiette de la taxe de solidarité à d'autres activités économiques afin de diminuer la charge fiscale pesant sur le secteur aérien français. L'UAF demande également un moratoire sur l'application de cette taxe dans le secteur aérien.

OBJECTIF 2

Renforcer la performance du réseau aéroportuaire français

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

L'amélioration de la compétitivité des entreprises aéroportuaires doit permettre aux aéroports français et au transport aérien français dans son ensemble de rester dans la compétition internationale. Mais, dans le monde globalisé d'aujourd'hui, les aéroports et 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 du réseau aéroportuaire, par une meilleure accessibilité terrestre aux plateformes aéroportuaires ainsi que par la mise en œuvre du ciel unique européen.



PROPOSITION 5

Développer la connectivité du réseau aéroportuaire français

Des analyses économiques mettent en évidence le développement des échanges commerciaux et donc de l'économie avec l'accroissement de la connectivité.

La pertinence stratégique de la croissance de la connectivité aérienne est à considérer à un niveau national, régional ou local comme impératif de développement économique des territoires. Il apparaît donc primordial de permettre aux plateformes aéroportuaires françaises de continuer à se développer pour accompagner la demande de transport en leur ouvrant, en particulier, des droits de trafic pour les compagnies aériennes étrangères hors Union européenne.

Il existe une corrélation entre la connectivité d'un aéroport et le développement économique d'une région.

Dans ce contexte, une plus grande ouverture des aéroports français doit être recherchée pour les dessertes extra-européennes. La connectivité des aéroports français doit être améliorée, notamment avec la Chine et les États du Golfe.

La Commission européenne a reçu mandat des États membres pour négocier les droits de trafic avec la Turquie, le Qatar et l'ASEAN. Les négociations des droits de trafic avec la Chine restent au niveau de chaque État membre.

En termes de connectivité, la France arrive en 3^e position en Europe, derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni.

ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2016, Appendix F



L'accroissement de la connectivité passe par l'ouverture de nouvelles liaisons hors UE. L'UAF demande l'ouverture la plus large des droits de trafic pour les aéroports français.

PROPOSITION 6

Améliorer l'accessibilité terrestre des plateformes aéroportuaires

La qualité de service et la diminution de la congestion autour des aéroports ne peuvent se dissocier d'une desserte efficace entre ville et aéroport. L'amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports est un enjeu économique et social impactant directement la qualité de service offerte aux passagers du transport aérien ainsi qu'aux salariés employés sur les plateformes aéroportuaires.

L'accessibilité et la qualité de service sont des enjeux majeurs pour l'attractivité des aéroports.

L'accès aux aéroports français se fait très majoritairement par la route. Un rééquilibrage avec d'autres modes de transport (le ferroviaire) apparaît donc fondamental, aussi du point de vue environnemental.

L'accessibilité aux plateformes aéroportuaires intervient directement dans l'attractivité des aéroports français et donc des territoires desservis. Une connexion moderne et rapide donne une image positive aux visiteurs étrangers.

Il est donc nécessaire 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 et à développer l'intermodalité des plateformes aéroportuaires.

PROPOSITION 7

Renforcer la qualité de services aux frontières aériennes

La suppression des contrôles aux frontières intérieures de l'espace Schengen en 1995 a permis la mise en place de services aériens efficaces et compétitifs ainsi que l'essor et la démocratisation du transport aérien. Dans le contexte sécuritaire né des attentats de Paris en novembre 2015, les services de l'État ont imposé le contrôle systématique à l'arrivée et au départ des vols Schengen, avec pour conséquence une dégradation importante des conditions d'accueil et de traitement des passagers.

Pérenniser l'espace Schengen et préserver la libre circulation des personnes au sein de cet espace.

Le retour à un caractère ciblé et aléatoire des contrôles des vols Schengen permettrait d'améliorer l'accueil et le traitement des flux passagers. Ces contrôles seraient plus adaptés aux ressources humaines disponibles. Ils permettraient aussi de mettre à égalité de traitement les différents modes de transport.

L'automatisation des contrôles d'identité aux frontières aériennes de la France permettrait 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.

Pour le contrôle des frontières, l'Union européenne met à la disposition des États des fonds dédiés (FSI-FEV). Il revient au ministère de l'Intérieur, affectataire français de ces fonds européens, de consacrer une partie de ces crédits au chantier de l'automatisation des contrôles documentaires aux frontières aériennes de la France.



L'UAF demande le retour à des contrôles ciblés sur les vols Schengen. L'UAF réclame également la mise en œuvre et le financement par l'État de l'automatisation des contrôles aux frontières aériennes de la France.

PROPOSITION 8

Améliorer la performance du service public de navigation aérienne

Le fonctionnement des aéroports est assuré par une chaîne de métiers et de compétences réunissant une multitude d'acteurs. La défaillance d'un seul maillon de la chaîne du service perturbe fortement l'activité aéroportuaire et pénalise, en premier lieu, le passager et le transport aérien français.

Le service de navigation aérienne est un de ces maillons indispensables. Or les grèves des contrôleurs aériens occasionnent des pertes financières importantes pour les plateformes, portent de sévères coups à l'économie des territoires desservis et dégradent la qualité de service en raison des retards occasionnés.

La loi Diard de 2012 prévoit un préavis individuel de 48h pour les salariés souhaitant faire grève, puis de 24h pour ceux souhaitant finalement y renoncer. Toutefois les contrôleurs ne relèvent pas de la loi Diard mais de la loi de 1984 et de son décret d'application de 1985, prévoyant également un réel service minimum. Les principes de la loi Diard (déclaration préalable et prévisibilité du nombre de grévistes) doivent pouvoir s'appliquer aux contrôleurs de navigation aérienne.

Plus généralement, 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 pour les compagnies aériennes 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 comporte plusieurs cibles, dont celle d'améliorer les performances de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

La France accuse un retard certain dans la mise en œuvre du programme de ciel unique européen et peine à répondre aux objectifs fixés par la Commission européenne, notamment en termes de réduction des coûts et des redevances de navigation aérienne.



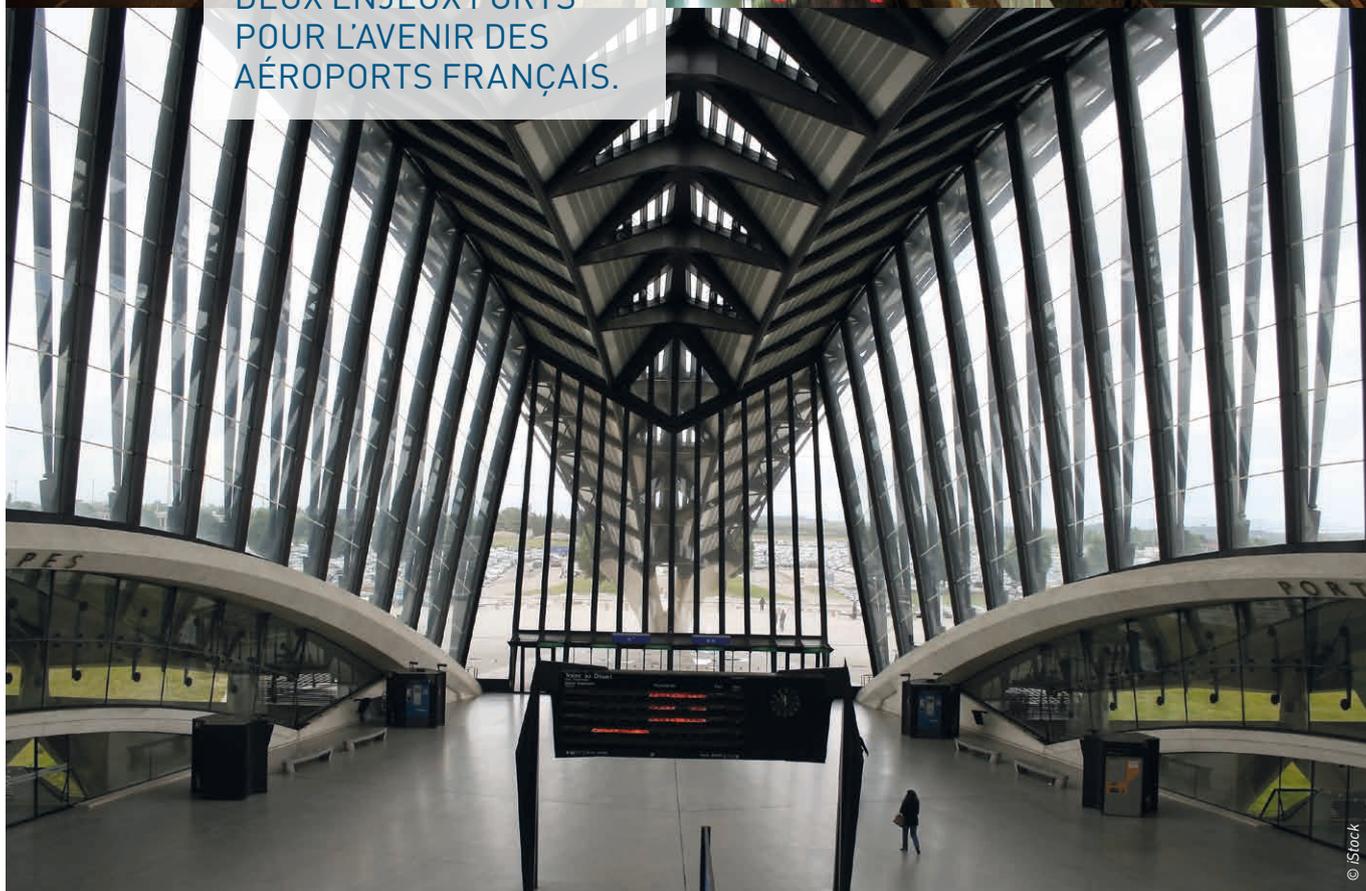
L'UAF demande l'application des principes de la loi Diard aux contrôleurs aériens et l'accélération du déploiement du ciel unique européen.



Terminal 1

INTERMODALITÉ ET
ACCESSIBILITÉ SONT
DEUX ENJEUX FORTS
POUR L'AVENIR DES
AÉROPORTS FRANÇAIS.

© Philippe Strappa - Studio Pons,
pour Aéroports de Paris SA



© iStock

OBJECTIF 3

Défendre la diversité des modèles économiques aéroportuaires

Les aéroports ne doivent pas être vus à la seule aune du trafic commercial. L'indicateur du nombre de passagers ne permet pas à lui seul d'appréhender la diversité de la réalité aéroportuaire française.

Le trafic commercial ne résume pas en effet l'ensemble du trafic aérien français. Et le réseau aéroportuaire français existant permet de répondre aux besoins, variés, des utilisateurs du transport aérien et de l'industrie aéronautique française.

De fait, à côté des aéroports tournés essentiellement vers le trafic commercial comme les grandes plateformes parisiennes et régionales, coexistent des plateformes spécialisées dans l'aviation générale et d'affaires ainsi que dans des missions de service public, ou encore des aéroports de proximité sur les pistes desquels cohabitent la plupart des activités aéronautiques.

Les aéroports de proximité et les plateformes spécialisées contribuent à la préservation du maillage aéroportuaire français. Ils jouent un rôle de service public comme les évacuations sanitaires, le secours en montagne ou encore les transports d'organes. Ils participent également au développement de l'industrie aéronautique française en accueillant des entreprises sur des sites moins fréquentés. Certains sites aéroportuaires sont tout autant des plateformes industrielles et logistiques à vocation aéronautique que des plateformes dédiées au transport aérien.

La préservation de ce maillage paraît indispensable pour relever les défis d'un trafic aérien en pleine croissance. Elle est aussi un enjeu stratégique de maintien des activités et capacités aéronautiques de notre pays, notamment dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires.

Un certain nombre de mutations récentes fragilisent le modèle économique des aéroports de proximité et des plateformes spécialisées.

L'aviation générale et d'affaires

L'aviation générale et d'affaires se définit comme toute forme d'aviation, à l'exclusion des activités militaires et des activités de transport aérien commercial.

Les activités de cette aviation sont : le travail aérien, le voyage d'affaires, l'import/export, le transport à la demande, le vol privé (aéroclub), la mise à disposition d'aéronef, la maintenance, la formation-instruction, le baptême de l'air.

L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES EN QUELQUES CHIFFRES

- 91 % des aéronefs immatriculés
- 9 650 emplois directs
- 20 900 emplois au total
- + de 4 milliards € d'impact économique total

Source : FNAM, Étude d'impact socio-économique de l'aviation générale et d'affaires - Octobre 2013

Ces plateformes sont tout autant de formidables outils d'aménagement au service de l'économie des territoires desservis. Parce qu'elles permettent des liaisons rapides avec l'extérieur ou le désenclavement de certains territoires.

Or 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 et coûteuses, notamment en matière de sûreté et de sécurité, la révision en cours par la Commission européenne du cadre réglementaire relatif aux aides d'État. Si rien n'est fait, à terme, c'est la pérennité même d'un grand nombre d'aéroports de proximité et spécialisés qui est menacée.

Au titre de l'attractivité et du développement économique des territoires, le modèle économique des aéroports de proximité et des plateformes spécialisées doit être sauvegardé. Pour ce faire, l'UAF entend se battre tant au niveau européen que français autour de trois axes :

- la réforme et la simplification du dispositif européen des aides d'État,
- la prise en compte de l'impact économique du désengagement de l'État,
- la mise en œuvre par la puissance publique d'une approche différenciée intégrant la diversité de la réalité aéroportuaire française.



LES ACTIVITÉS D'AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE CONTRIBUENT À LA PASSION ET AU SAVOIR-FAIRE AÉRONAUTIQUES FRANÇAIS. ELLES RASSEMBLENT PLUS DE 100 000 PILOTES LICENCIÉS.



EN FAVORISANT LA MOBILITÉ DES ACTEURS ÉCONOMIQUES, LES AÉROPORTS RENFORCENT L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES.

PROPOSITION 9

Sauvegarder le principe des aides d'État en matière aéroportuaire

La présence d'un aéroport impacte directement l'économie du territoire desservi. Les collectivités territoriales, propriétaires en France d'un grand nombre d'aéroports, sont donc 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.

La remise en cause des aides publiques à Bruxelles ferait courir un péril mortel à un certain nombre d'aéroports français.

Si l'amélioration de la compétitivité et le renforcement de la connectivité doivent naturellement être une réponse au défi du financement des plateformes aéroportuaires posé aux collectivités locales, les dispositifs d'aide publique doivent pouvoir être maintenus.

Ces dispositifs d'aide publique sont aujourd'hui étroitement encadrés par l'Europe car le droit européen de la concurrence se caractérise par un principe général d'interdiction des aides d'État sauf dérogations précises. C'est la Commission européenne qui a la compétence exclusive d'accorder ces dérogations et d'assurer le contrôle du dispositif de dérogations. Or la Commission européenne a récemment lancé une réflexion sur les aides d'État en matière aéroportuaire. La remise en cause des aides publiques à Bruxelles ferait courir un péril mortel à un certain nombre d'aéroports français. L'UAF entend se battre sur la sauvegarde du principe des aides d'État en matière aéroportuaire, tant au niveau des aides à l'investissement que des aides au fonctionnement. L'UAF entend également faire évoluer les dispositifs européens actuels relatifs aux aides d'État qui ne correspondent pas aux réalités et aux besoins des aéroports français.

Les aéroports doivent incontestablement pouvoir bénéficier d'une application plus souple des règles européennes de la concurrence en matière de financement. L'UAF entend que la Commission modifie son appréciation de la concurrence en matière aéroportuaire pour agir de manière décisive en faveur de la simplification des règles. Aussi l'UAF propose-elle d'exclure du régime européen restrictif des aides d'État les aéroports réalisant un trafic inférieur à 200 000 passagers annuels.



L'UAF demande la préservation du principe des aides d'État et l'évolution des réglementations européennes actuelles en matière d'aide publique pour mieux répondre aux besoins de financement public des aéroports.

PROPOSITION 10

Neutraliser l'impact économique sur les aéroports du désengagement de l'État

Les politiques de réduction des dépenses publiques mises en place depuis plusieurs années par l'État génèrent des transferts de charges, notamment en matière de sûreté et de sécurité ainsi que de navigation aérienne, vers les exploitants d'aéroport.

Le désengagement de l'État menace la pérennité de certains aéroports.

Lorsque ces aéroports sont propriétés des collectivités territoriales, ces dernières sont donc amenées à se substituer à l'État en apportant des financements supplémentaires. Or les charges transférées peuvent être importantes (dispositif instrument *landing system* par exemple) et les financements consacrés aux aéroports par les collectivités territoriales ne sont pas extensibles.

De plus, dès lors que la mission comporte un caractère régalien non transférable à l'exploitant - police aux frontières ou douanes par exemple - l'État peut décider unilatéralement de supprimer le service sur certaines plateformes aéroportuaires. Ces suppressions, parfois brutales, peuvent rompre les équilibres économiques de certaines plateformes voire mettre en péril leur existence. Ainsi, la suppression de points de contrôle transfrontière peut entraîner l'interdiction pour les plateformes concernées de tout trafic en provenance ou à destination de pays extra-Schengen (les conséquences en matière d'aviation d'affaires peuvent être très pénalisantes).

De même la suppression du contrôle aérien peut entraîner l'interdiction pour les plateformes concernées de tout trafic commercial.

Ces transferts de charges et ce désengagement unilatéral de l'État menacent les équilibres économiques d'un grand nombre d'aéroports et réduisent l'accessibilité aérienne et l'attractivité des territoires desservis.

À tout le moins, l'État doit pouvoir envisager des solutions alternatives comme le transfert au secteur privé ou aux opérateurs, dans des conditions qu'il reste à déterminer, des missions ou des services qu'il n'est plus en capacité d'assumer par ses moyens propres, afin de permettre aux aéroports de continuer à fonctionner.



L'UAF demande la prise en compte par l'État, des impacts économiques sur les plateformes des décisions de suppression de service ou de transfert de compétences ou de charges. L'UAF demande également à l'État d'envisager des solutions alternatives en cas de suppression de services régaliens.

PROPOSITION 11

Mettre en place des politiques aéroportuaires régionales

La loi de décentralisation de 2004 a confié aux collectivités locales la propriété et la gestion d'un très grand nombre de plateformes aéroportuaires, l'État ne s'estimant pas le plus à même de définir et de mettre en œuvre les politiques nécessaires au développement de ces plateformes. Les collectivités territoriales sont donc, depuis plus de 10 ans en France, des acteurs incontournables de la scène aéroportuaire.

La décentralisation de 2004 n'a pas permis la mise en œuvre de stratégies aéroportuaires au niveau régional.

Le cadre de la décentralisation de 2004 n'a pas permis, la plupart du temps, la mise en œuvre 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 modifier la donne.

Les 13 nouvelles régions ne pourront faire l'économie, dans les années qui viennent, d'une véritable réflexion aéroportuaire indispensable au développement économique et à l'attractivité des territoires.

Une vision aéroportuaire globale à l'échelle régionale aurait pour effet de permettre des coopérations et des synergies entre plateformes et contribuerait à l'amélioration de la performance du réseau aéroportuaire dans son ensemble.



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

Investir dans la France aéroportuaire



*La question
des
investissements
est cruciale
pour la France
aéroportuaire.*

Les aéroports sont un élément clé de la chaîne de valeur ajoutée du transport aérien. Ils sont une composante essentielle de la compétitivité du secteur, au même titre que les compagnies aériennes ou les services de navigation aérienne.

En moins de 20 ans, la révolution aéroportuaire de 2004-2005 et la libéralisation du transport aérien ont fait leur œuvre : de simples infrastructures gérées par l'État et les CCI, les aéroports sont devenus des entreprises à part entière exerçant leur activité sur un marché concurrentiel, dans un ciel européen plus libéralisé qu'harmonisé.

Dans le même temps, les aéroports sont restés des instruments au service de l'aménagement et de l'attractivité des territoires. Supports de la mobilité des personnes et des biens, ils sont devenus des vecteurs incontestés du développement économique des territoires desservis. Outils de service public, ils offrent également des solutions efficaces de désenclavement et de transport d'urgence aux populations locales.

Le développement d'une France aéroportuaire forte et compétitive est donc un enjeu stratégique pour notre pays. Dans la compétition internationale, la performance aéroportuaire doit être une priorité pour les pouvoirs publics afin d'attirer les capitaux, les activités et les emplois.

L'Union européenne l'a bien compris et développe depuis décembre 2015 une ambitieuse stratégie pour le secteur aérien et aéroportuaire. Il appartient désormais à la France de suivre et de développer la même ambition pour ses aéroports.

Notre pays doit ainsi de manière prioritaire :

RENFORCER

la connectivité de ses territoires, au bénéfice du développement économique,

ACCROÎTRE

les capacités aéroportuaires afin de faire face à l'augmentation du trafic passagers,

AMÉLIORER

la qualité du service rendu aux passagers en matière d'accueil, de sécurité et de sûreté,

RELEVER

le défi de la compétitivité sur un marché aéroportuaire mondialisé et très concurrentiel.

La France ne pourra répondre à ces quatre objectifs qu'en investissant dans ses aéroports. Elle devra le faire par le biais d'investissements publics mais aussi privés en raison de la raréfaction de la ressource publique. La question des investissements est donc cruciale pour la France aéroportuaire. Aussi l'UAF veille-t-elle tout particulièrement, à Bruxelles, aux travaux initiés par la Commission européenne sur la directive relative aux redevances aéroportuaires ainsi qu'à la réforme en cours de la réglementation européenne sur les aides d'État.

Au regard des enjeux d'aménagement du territoire, le financement public des aéroports a toute sa pertinence et sa légitimité. Il revient aux pouvoirs publics - État et collectivités locales - de le mettre en place dans une stratégie clairement définie et assumée. Les aéroports sont des actifs publics qu'il serait imprudent de délaisser voire de fermer. Le maillage aéroportuaire français est un capital d'avenir.

Au regard des besoins croissants en capitaux privés, l'État régulateur doit aussi tenir compte des nécessités d'investissements des aéroports dans les objectifs assignés à la régulation des charges aéroportuaires. Pour les investisseurs, la juste rémunération des capitaux investis est aujourd'hui un élément clé de l'attractivité des aéroports. La régulation aéroportuaire doit être par conséquent ajustée à la situation propre à chaque aéroport et le modèle de la caisse unique révisé compte tenu des réalités nouvelles de certains aéroports et de l'arrivée des investisseurs privés.

Au niveau national, l'UAF milite pour une amélioration de la compétitivité des aéroports français par une meilleure maîtrise de la fiscalité. Le principal sujet est l'inflation des coûts de la sûreté et l'impérieuse exigence d'en revoir le mode de financement. La prise en charge totale des coûts de sûreté par le transport aérien français est aujourd'hui un handicap certain dans la compétition internationale.

L'UAF entend également que la sécurité publique, mission régaliennne par excellence, reste financée par l'État. Tout transfert même partiel viendrait aggraver les déficits de compétitivité du réseau aéroportuaire français. L'UAF plaide enfin pour une réelle prise en compte de l'impact du désengagement de l'État sur les aéroports de proximité et les plateformes spécialisées.

La compétitivité est bien la clef de voûte de la performance du réseau aéroportuaire français et de l'attractivité de la France et de ses territoires.

La France doit donc aujourd'hui se doter d'une stratégie globale en faveur de la compétitivité du transport aérien et du secteur aéroportuaire ainsi que de l'attractivité de ses territoires.

AÉRODROME

Terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

AÉRONEF

Tout appareil capable de voler (avion, hélicoptère, drone, ballon dirigeable...).

AÉROPORT

Aérodrome pourvu d'une aérogare pour accueillir du transport commercial.

CONCESSION AÉROPORTUAIRE

Contrat par lequel l'administration (le concédant) charge une personne physique ou morale (le concessionnaire) de la gestion d'un service public ou de l'exploitation d'un ouvrage public, moyennant une rémunération que le concessionnaire percevra des usages du service ou de l'ouvrage. La durée des concessions accordées aux exploitants d'aérodrome peut aller de 3 ans à 40 ans, selon la nature et l'importance des investissements que le concessionnaire estimera devoir réaliser pendant la durée de son exploitation afin de développer la plateforme.

COÛT DE TOUCHÉE

Ensemble des coûts liés aux opérations de décollage et d'atterrissage sur un aéroport donné pour une compagnie aérienne.

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

La délégation de service public est un «contrat» par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service.

EXPLOITANT/GESTIONNAIRE D'AÉROPORT

Métier qui consiste à coordonner les opérations aéroportuaires, veiller à l'entretien et à la maintenance des équipements, garantir la sécurité et la sûreté des passagers et aéronefs, assurer les services aux passagers, développer les activités aéronautiques et extra-aéronautiques.

MOUVEMENT D'AÉRONEF

Décollage ou atterrissage d'un aéronef sur une plateforme.

PROPRIÉTAIRE DÉLÉGANT

Suite au processus de décentralisation amorcé en 2004, de nombreux aéroports ont été transférés en toute propriété aux collectivités territoriales ou à leur groupement. Ces nouveaux propriétaires (délégants) délèguent souvent l'exploitation courante de leur aéroport à une société (délégataire) privée composée d'un ou plusieurs acteurs publics et/ou privés.

SÉCURITÉ

Sur un aéroport, la sécurité est l'ensemble des actions préventives et correctives qui sont menées pour éviter qu'un accident ne se produise ou pour en limiter les conséquences dans le cas où il se produirait. Les services de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) et de la prévention du risque animalier (SPPA) font partie de ce dispositif visant la protection des passagers, des personnels, des aéronefs et des matériels.

SÛRETÉ

La sûreté est une combinaison de mesures visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicites (terrorisme par exemple).

EN SAVOIR PLUS

- B. Le Roux, **La compétitivité du transport aérien français** - Novembre 2014
- C. Assailly, J.-M. Aubas, L. Winter, **Le coût et le financement de la sûreté aéroportuaire** - 2014, CGEDD
- Intervistas, **Economic Impact of European Airports** - Janvier 2015
- ACI Europe, **The Ownership of Europe's Airports** - Mars 2016
- ACI Europe, **Airport Industry Connectivity Report 2016** - Juin 2016
- ACI Europe, **Leveraging Airport Investment to Drive the EU's Aviation Strategy** - Juin 2016
- Cour des comptes, **L'État et la compétitivité du transport aérien** - Septembre 2016
- V. Capo-Canellas, **Efficacité et financement de la sûreté du transport aérien** - Novembre 2016, Sénat
- Conseil supérieur de l'aviation civile, **Rapport sur le maillage aéroportuaire français** - Janvier 2017

*Conception éditoriale : **Union des aéroports français (UAF)***

*Conception réalisation : **Planet7** (Paris)*

*Impression : **Graph'Imprim** (Créteil)*

Document imprimé sur un papier certifié PEFC.



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

35, rue Vaugelas - 75015 Paris

www.aeroport.fr