

Paris, le 14 mars 2019

COMMUNIQUE DE PRESSE

Ce matin, l'Union des Aéroports Français a présenté les résultats de son enquête statistique portant sur le trafic passager 2018 en France.

Signe fort de la démocratisation du transport aérien, le trafic des aéroports français franchit, pour la première fois, la barre des 200 millions de passagers, avec plus de 206 millions de passagers.

Des enseignements utiles peuvent être tirés de cette enquête, dans le cadre du grand débat national, où le transport aérien est souvent mis en question.

Les capacités aériennes sont aujourd'hui fortement optimisées

En 2018, le nombre de mouvements d'aéronefs sur les aéroports français a augmenté très légèrement de 0,6% et le trafic passager de 4,8%. La quasi stabilisation du nombre de mouvements procède de l'amélioration constante, ces dernières années, de l'emport moyen, qui passe, en 2018, à 107 passagers.

L'optimisation des capacités aériennes par les compagnies se vérifie aussi sur le long terme. De 2008 à 2018, le nombre de mouvements commerciaux a diminué de 4,75% alors même que le trafic passager a augmenté de plus de 30% sur la même période.

La croissance du trafic passager n'implique donc pas, contrairement aux idées reçues, un nombre toujours plus important d'avions dans le ciel français !

Le trafic domestique permet la desserte des territoires

Avec 51,03% du trafic français, les plateformes parisiennes continuent de représenter plus de la moitié du trafic même si cette part est en nette diminution. La croissance des aéroports parisiens (+3,8%) est le reflet des bons résultats de la fréquentation touristique de la France.

Les aéroports en région poursuivent sur la lancée de la forte croissance de ces dernières années. En 2018, les grands aéroports régionaux (plus de 5 millions de passagers)¹ affichent une croissance de +6,6%, les aéroports régionaux (de 1 million à 5 millions de passagers) affichent, eux, une croissance de +5,2%. Les grands aéroports régionaux ont contribué à la croissance française de 2018 à hauteur de 43,02%.

¹ Nice-Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique.

Sur la période 2008-2018 le taux de croissance annuelle moyen (TCAM) des grands aéroports régionaux est de +4,50%, celui des régionaux de +3,16%.

Les vols domestiques représentent 27% des passagers aériens. La part du trafic domestique dans les grands aéroports régionaux s'élève, avec 23,2 millions de passagers, à 35,4%, dans les aéroports régionaux, avec 8,1 millions de passagers, à 55,5% (contre 15,4% pour les plateformes parisiennes).

Une taxe kérosène, qui ne pourrait concerner que les vols domestiques, frapperait en premier lieu les aéroports régionaux, le trafic en région et la desserte des territoires.

Le transport aérien ne concurrence pas le ferroviaire et se situe dans son domaine de pertinence

Chaque mode de transport joue pleinement son rôle dans son domaine de pertinence. Le développement des lignes ferroviaires LGV a beaucoup réduit la part du trafic aérien dans les liaisons entre les métropoles régionales et Paris.

Le transport aérien est particulièrement pertinent pour les liaisons internationales desservant Paris et les grandes métropoles régionales, les radiales de et vers Paris en l'absence de LGV, les lignes transversales région-région (segment très dynamique) et le développement touristique et économique des territoires.

La plupart des aéroports avec - de 20% de trafic vers Paris sont à moins de 3h de train de Paris. Il est clairement démontré que, là où le TGV existe et quand la durée du trajet est inférieure à 3h, l'avion ne concurrence pas le train.

Le mode aérien a toute sa pertinence, là où les grandes infrastructures de transport terrestre sont inexistantes.

Le low-cost a permis de démocratiser l'accès au transport aérien.

Le trafic low-cost court et moyen-courrier reste le moteur principal de la croissance française. Les compagnies low-cost ont contribué, en 2018, à hauteur de 66,4% à la croissance française. Le trafic low-cost représente maintenant 32% du trafic national (34% du trafic métropolitain). Le trafic low-cost représente cependant seulement 25% des mouvements d'aéronefs.

La part du trafic low-cost est élevée dans les aéroports métropolitains : il représente 46,4% du trafic des grands aéroports régionaux, 54,8% du trafic des aéroports régionaux, 40,6% du trafic des aéroports de proximité (contre 22,3% pour les plateformes parisiennes).

Le formidable essor du transport low-cost en France a permis de démocratiser l'accès au transport aérien et de développer le transport aérien au départ et à destination des aéroports en région.

Le transport low-cost facilite ainsi beaucoup les échanges moyenne et longue distance. Aujourd'hui on constate que le trafic de certaines liaisons, notamment transversales (région-région), est constitué de nombreux voyageurs VFR « Visiting Friends and Relatives » (les passagers VFR représentent 22% des passagers aériens). Ces passagers, plus ou moins fréquents, qui représentent 22% des passagers aériens², rendent visite à leur famille résidant dans une autre ville ou région.

Le transport aérien joue ainsi un rôle de plus en plus important dans le lien social.

² Source DGAC

Le transport aérien est engagé dans une démarche de développement durable.

Les compagnies aériennes se sont engagées dans un plan d'action pour réduire leurs émissions de CO₂. Les vols domestiques et intra-européens sont d'ores et déjà soumis au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Le transport aérien s'est également engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre à compter de 2021 via le système de compensation carbone (CORSIA), conclu dans le cadre de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les exploitants aéroportuaires sont eux, engagés de longue date dans une démarche reconnue internationalement : le programme Airport Carbon Accreditation (ACA) lancé en 2009 par l'ACI EUROPE. Aujourd'hui, avec 40 aéroports certifiés en France, représentant plus de 83% du trafic passager français, la France est le pays au monde qui compte le plus d'aéroports impliqués.

A l'issue de la conférence de presse, Thomas JUIN, Président de l'UAF a déclaré : *« Dans le cadre du grand débat national, il nous a été donné d'entendre un certain nombre de contre-vérités ou d'approximations sur le transport aérien. Il nous appartient, à nous, Professionnels de l'aérien, d'apporter à nos concitoyens un certain nombre d'informations objectivées et de répondre aux inquiétudes.*

Le mode aérien, qui s'est largement démocratisé ces dernières années, avec le développement du transport low-cost, répond aujourd'hui aux besoins de desserte de nombreux territoires et aux besoins de mobilité d'un nombre croissant de nos concitoyens.

La question qui nous est posée aujourd'hui est celle de l'acceptabilité de notre croissance et de notre activité. Il nous faut accélérer désormais notre transition écologique pour mieux maîtriser l'impact du transport aérien sur l'environnement ».

A propos de l'UAF : Avec près de 150 adhérents, l'Union des Aéroports Français 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).

Contact Presse UAF :

Morgane Gens - Eté en Hiver - Tél : 01 40 70 93 17 – 06 88 63 34 30
morgane.gens@eteenhiver.com