

Discours de Thomas JUIN

Président

1^{er} Congrès de l'UAF & FA

Assemblée plénière

Beffroi de Montrouge

Jeudi 8 novembre 2018 - 12h30

Madame la Ministre,
Mesdames et Messieurs les Députés,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Introduction

Nous vous remercions, Madame la Ministre, d'avoir accepté de clôturer ce premier congrès de l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés (UAF & FA).

Après des mois de préparation, l'Association des Aéroports Francophones (AFACI) a rejoint le 1^{er} novembre l'Union des Aéroports Français (UAF) pour former un nouvel ensemble. C'est un bel aboutissement qui devrait nous permettre d'œuvrer encore davantage dans l'intérêt du secteur.

Notre nouvelle Union reste naturellement une organisation professionnelle française, avec toutes les missions qui lui sont dévolues, mais se dote désormais d'une dimension forte de coopération francophone.

Notre organisation professionnelle agit au service de l'intérêt collectif. Elle est un point d'équilibre dans une Profession traversée par des intérêts divers et multiples, parfois divergents. Elle rassemble tous les aéroports français quelle que soit leur taille. C'est, à mes yeux, ce qui fait sa force et fonde sa légitimité auprès des pouvoirs publics et de notre environnement.

Je me réjouis aujourd'hui de la présence de nombreux dirigeants d'aéroports français et francophones qui sont plus que jamais mobilisés face aux enjeux du secteur.

Je voudrais également saluer nos collègues de l'ACI-EUROPE, et nos partenaires de la FNAM, du BAR France et du SCARA.

Je remercie M. Xavier GONDAUD, PDG de Securitas Transport Aviation Security, qui est le partenaire de notre organisation pour cette matinée de débat.

L'année 2018 a été particulièrement dense pour le transport aérien : les Assises, le lancement de la privatisation du Groupe ADP, la crise et le changement de gouvernance d'Air France...

Madame la Ministre, le 20 mars dernier, vous avez lancé les Assises du transport aérien. Nous nous sommes félicités de cette initiative inédite. L'UAF s'est activement impliquée dans les travaux des différents groupes de travail.

Alors que nous sommes toujours en attente des conclusions, nos préoccupations restent fortes sur plusieurs sujets majeurs.

La compétitivité de nos entreprises. Nous avons souhaité placer ce sujet au cœur des réflexions des Assises. Il renvoie à la question de la fiscalité qui pèse sur le transport aérien mais également à la qualité de l'accueil des passagers.

La compétition entre aéroports est de plus en plus marquée. Les compagnies font preuve d'une flexibilité de plus en plus grande dans l'ouverture ou la fermeture de routes en privilégiant le coût de touchée le plus bas.

Sur un total de 18 000 routes existant entre les aéroports européens, plus de 3 000 sont ouvertes chaque année et 2 500 sont fermées.

Tous les aéroports européens, quelle que soit leur taille, sont désormais mis en concurrence par les compagnies aériennes mais aussi par les passagers.

Alors que la pression concurrentielle était déjà forte pour les aéroports régionaux, elle s'est, selon une étude de l'ACI EUROPE, accentuée entre 2010 et 2016 pour les aéroports de plus de 10 millions de passagers, et notamment pour les hubs. Aujourd'hui entre 50 et 60% des routes entre l'Asie-Pacifique et les hubs européens sont concurrencés par les hubs du Golfe et de la Turquie. Le nouveau hub mondial d'Istanbul va encore accroître cette compétition.

Le coût de touchée est devenu aujourd'hui un facteur essentiel dans le choix d'un aéroport par une compagnie aérienne. La mise en place d'un observatoire des coûts de touchée devrait, je l'espère, nous permettre de mieux nous situer au regard de nos concurrents européens.

Une nouvelle approche de la fiscalité pesant sur le transport aérien est nécessaire. Nous avons ainsi plaidé, lors des Assises, pour l'élargissement de l'assiette de la taxe de solidarité afin d'en diminuer le taux pour le transport aérien. Nous regrettons, à l'unisson de nos partenaires des compagnies aériennes, qu'aucune mesure de baisse de cette taxe de solidarité n'ait été envisagée dans le Projet Loi de Finances 2019.

L'objectif de cette taxe instituée sous la présidence de Jacques Chirac est louable, ce qui l'est moins, c'est qu'elle ne soit pas appliquée à l'unisson au niveau européen, créant ainsi une distorsion de concurrence avec nos compétiteurs. Le transport aérien français reste encore à ce jour le principal collecteur.

La sûreté : le dispositif de financement a atteint ses limites et devient à notre avis contre-productif, ce qui crée encore ici une distorsion de concurrence avec nos compétiteurs. Mis au point il y a 20 ans, il doit être repensé et le financement mieux partagé entre la puissance publique et les opérateurs du transport aérien, notamment en matière d'investissement.

L'élargissement de l'assiette de la taxe d'aéroport à d'autres acteurs de la communauté aéroportuaire conduirait en revanche à fragiliser ces mêmes acteurs et à nuire aux équilibres économiques de nos aéroports. Il en serait de même pour le financement d'une partie des missions régaliennes par les ressources de nos entreprises. Et pour quel gain en termes de compétitivité pour le transport aérien français ?

La fluidité du parcours passager : est devenue également un élément majeur de la compétitivité des aéroports. Le parcours passager intègre naturellement le contrôle aux frontières aériennes. Si, depuis la crise de l'été 2017, la situation s'est améliorée sur les plateformes parisiennes, elle reste préoccupante sur les grands aéroports régionaux.

L'imposition de contrôles systématiques sur les vols Schengen, depuis novembre 2015, pèse particulièrement sur l'attractivité de ces aéroports régionaux. Le retour à un caractère ciblé et aléatoire des contrôles sur les vols Schengen, qui représentent 1/3 du trafic sur ces aéroports, permettrait d'obtenir un meilleur traitement des flux passagers. A titre d'exemple, sur l'aéroport de Nice Côte-d'Azur, le contrôle systématique sur les vols Schengen augmente de près de 240% le volume de contrôle.

A Lyon Saint-Exupéry, il fait passer le taux des vols contrôlés de 30% à 70%, sans renforcement en conséquence des effectifs.

La préservation du dispositif Schengen, dans le respect de la sécurité de nos concitoyens, est donc un enjeu majeur pour les aéroports français.

Les objectifs des pouvoirs publics (30 mn d'attente maximale pour les passagers Schengen, 45 minutes pour les passagers hors Schengen) ne sont pas satisfaisants. Moins d'une demi-heure d'attente pour tous les flux internationaux devrait être notre objectif pour un pays qui cultive de hautes ambitions touristiques.

Hausse du trafic à venir, renforcement des mesures sécuritaires (mise en œuvre de l'ETIAS européen et du règlement européen « Entrée et Sortie » à l'horizon 2022-2023), tout laisse à penser que la situation devrait se dégrader si une véritable stratégie accompagnée de mesures fortes n'est pas décidée.

L'UAF demande un renforcement à court terme des effectifs PAF et Douanes sur les aéroports régionaux et la mise en place d'un plan, massif, d'automatisation du contrôle aux frontières aériennes avec des ressources spécifiquement dédiées.

La prochaine programmation budgétaire européenne pour la période 2021-2027 est une opportunité puisque le contrôle aux frontières devrait faire partie des priorités de la commission et des Etats membres.

L'UAF demande que le ministère de l'intérieur, affectataire des sommes allouées à la France au titre du Fonds européen de Sécurité Intérieure (FSI), consacre une partie de ces sommes à l'automatisation du contrôle aux frontières aériennes.

La question du contrôle aux frontières touche également les aéroports d'aviation générale et d'affaires.

Or, la suppression d'un certain nombre de PPF en 2016 handicape considérablement l'activité de ces plateformes et porte un coup dur à l'attractivité des territoires desservis. Nous avons milité au cours des Assises pour la recherche de solutions innovantes afin de pallier le désengagement de l'Etat.

L'UAF se réjouit de la pérennisation au-delà des Assises du groupe de travail dédié à la question du contrôle aux frontières aériennes, sous la présidence de M. Le Député DJEBBARI. Nous disposons dorénavant d'une instance de dialogue et de concertation entre les opérateurs du transport aérien et les ministères concernés sur ce sujet. Il s'agit bien pour nous de préparer l'avenir, dans la concertation avec les pouvoirs publics, en conciliant les exigences de la sécurité aux impératifs de qualité de service.

Les aéroports et les territoires : vous avez procédé, Madame la Ministre, depuis votre arrivée au ministère des transports, à une réhabilitation du mode aérien, dans une indispensable complémentarité des modes. A l'heure de la révision des grands projets d'infrastructures, le mode du transport aérien, peut constituer une solution alternative, peu coûteuse, pour le développement de la mobilité de nos concitoyens.

Lors du colloque « Aéroports et territoires » qui s'est tenu le 3 octobre dernier, vous avez annoncé une augmentation des fonds pour le financement des Lignes d'Aménagement du Territoire et une simplification de la réglementation. Ces dispositions vont dans le bon sens. Un terme a été mis à la disparition programmée des lignes d'aménagement du territoire et nous vous en savons gré.

Vous avez également rappelé votre souci de la préservation du dispositif de péréquation en matière de financement de la sûreté aérienne. En l'absence d'alternative, ce complément de financement reste indispensable aux équilibres économiques et à la compétitivité de nos aéroports de proximité.

Nous souhaitons profiter de ce nouvel élan pour préconiser de nouvelles actions qui soient profitables au désenclavement des régions :

- qu'un bilan soit effectué sur des développements de lignes d'aménagement du territoire afin d'envisager en cas de succès un déploiement plus ambitieux dans les deux années qui viennent,
- qu'une réflexion Etat/Région/Exploitant d'aéroport soit engagée afin de développer l'attractivité des aéroports de proximité qui souffrent d'un déficit de compétitivité auprès des compagnies aériennes. L'UAF salue à cet égard la mise en place des politiques aéroportuaires régionales,
- que le développement et l'élargissement des droits de trafic soient poursuivis dans les accords avec les pays tiers.

Vous l'aurez compris, si les conclusions de ces Assises sont attendues avec impatience, il est essentiel que les chantiers qui ont été ouverts et qui ont permis à tous les acteurs de s'exprimer ne soient pas refermés après mais puissent se poursuivre dans un cadre pérenne, du moins pour les sujets de préoccupation majeurs.

Au-delà des thématiques programmées lors des Assises, plusieurs défis nous attendent dans les prochains mois et prochaines années.

Premier défi : le Brexit. Ces 20 dernières années, le transport aérien et le secteur aéroportuaire ont fortement contribué à la libre circulation des personnes et des biens et au développement économique de l'Union Européenne.

Le secteur aéroportuaire représente le visage positif de l'Europe et l'ouverture de la France sur le monde. Les aéroports français, ce sont 197 millions de passagers annuels en 2017, 200 000 emplois directs et 90 milliards de retombées économiques pour le pays.

Le Brexit, c'est pour nos entreprises une source majeure de préoccupation. Au 29 mars prochain, le Royaume-Uni sortira de l'Union européenne.

Cet été, la France a enregistré une hausse des dépenses des touristes britanniques de plus de 13,6 % (selon une étude de la Banque de France) qui constituent une manne financière pour le pays. L'exposition au marché britannique diffère d'un aéroport à l'autre.

Si, en 2017, la part du trafic en provenance ou à destination des aéroports britanniques pour Paris Charles-de-Gaulle était de 6%, elle était de 11% pour Toulouse-Blagnac, 14% pour Nice Côte-d'Azur, 80% pour Bergerac, ou encore 90% pour Limoges.

Trois questions principales se posent alors :

- En cas de non accord le 29 mars prochain, l'exploitation des lignes entre la France et le Royaume-Uni sera-t-elle garantie par des accords de réciprocité ? Quelles conséquences aura le Brexit pour les opérateurs aujourd'hui britanniques en matière de droits de trafic ? Force est de constater que, quelle que soit la forme qu'il prendra, le Brexit portera inmanquablement un coup à la connectivité aérienne de nos aéroports et territoires. Il réduira l'offre de services et la concurrence. Jusqu'aux lignes d'aménagement du territoire.

- Les administrations chargées du contrôle aux frontières aériennes seront-elles prêtes à faire face au printemps prochain à une augmentation conséquente des volumes de contrôle sur les passagers comme sur les marchandises ? Et cela sans une dégradation supplémentaire de la qualité de service ?
- Quels seront enfin les impacts sur l'organisation de nos plates-formes ? Nous manquons aujourd'hui véritablement d'information !

Deuxième défi : les capacités de la navigation aérienne. Ce défi est à la fois européen et français. Tous les pays européens font d'ores et déjà face à des tensions sur les capacités de navigation aérienne et ont des besoins croissants en matière de recrutement et de formation des contrôleurs aériens.

La France ne fait pas exception. Mais à ces difficultés vient s'ajouter l'obsolescence des systèmes de la navigation aérienne française. Le déploiement du programme 4-FLIGHT dans les Centres Régionaux de Navigation Aérienne est désormais repoussé entre 2021 et 2023.

Et le système ERATO visant à supprimer l'utilisation des *strip papiers* ne pourra pas être mis en œuvre dans d'autres centres que ceux de Brest et de Bordeaux.

Les problématiques opérationnelles franco-françaises, sans parler de la conflictualité sociale importante du contrôle aérien français, viennent aggraver les tensions capacitaires déjà fortes de la navigation aérienne au sein de l'Union européenne.

Les capacités de navigation aérienne peuvent devenir très vite un goulot d'étranglement pour le transport aérien. Il appartient aux pouvoirs publics de donner la priorité à ces enjeux de capacité et de réduire la conflictualité sociale dans le contrôle aérien.

La Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne a amorcé un processus de désengagement d'un certain nombre de plateformes d'aviation générale et d'affaire. Nous plaçons pour que des solutions alternatives soient trouvées afin de ne pas pénaliser l'activité.

Les évolutions technologiques, comme les tours déportées, doivent pouvoir être mises au service de l'ensemble du réseau aéroportuaire français, et notamment les aéroports d'aviation générale et d'affaire. La baisse des coûts oui mais sans abandon du service.

Troisième défi : les capacités aéroportuaires. Le développement des capacités aéroportuaires a favorisé ces dix dernières années la concurrence dans le transport aérien avec un effet de réduction du prix unitaire du billet d'avion. Le passager et les territoires en sont les grands gagnants.

Selon les prévisions de IATA, la croissance du transport aérien est appelée à se poursuivre à un rythme soutenu. IATA prévoit pour l'Europe une croissance de + 2% dans les années à venir soit une augmentation du trafic de 22% d'ici à 2028 (+ 280 millions de passagers). Derrière ces chiffres, c'est bien la connectivité aérienne qui est en jeu.

Cette connectivité doit être une priorité pour la France afin d'attirer vers nos territoires les capitaux, les activités et les emplois.

Notre pays n'est qu'en 4^{ème} position derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne. La France ne peut développer sa connectivité qu'en investissant dans ses aéroports. Elle devra le faire par le biais d'investissements publics mais aussi privés. La question des investissements est donc cruciale pour nos aéroports et leurs territoires.

La régulation : doit être un outil au service du développement de nos capacités aéroportuaires et de la connectivité aérienne avec pour finalité d'encourager les investissements dans le secteur aéroportuaire, par une juste rémunération des capitaux investis.

Nous souhaitons faire évoluer la régulation aéroportuaire française dans une approche équilibrée de contreparties vis-à-vis des compagnies aériennes et dans le respect des spécificités de nos aéroports. Le modèle de caisse doit être adapté en fonction de la stratégie et des cycles d'investissement de nos aéroports.

L'UAF est particulièrement attachée à la mise en œuvre d'un dispositif de régulation adapté, cohérent et équitable qui surtout incite à la performance de l'ensemble du transport aérien français.

Je dois vous dire que je ne connais pas de chef d'entreprise, directeur d'aéroport, qui ne cherche pas à être compétitif vis-à-vis de ses clients. La régulation doit être abordée en tenant compte de cette donnée. Les Assises ont le mérite de prendre acte d'un certain nombre d'évolutions de notre secteur. Cette nouvelle donne doit être prise en compte.

L'UAF est également convaincue que les États membres de l'Union européenne doivent pouvoir rester libres d'ajuster la régulation aéroportuaire à la situation propre de leurs aéroports nationaux. Le cadre réglementaire européen actuel posé par la directive de 2009 permet cette souplesse. L'UAF est opposée à toute révision de la directive qui irait sans aucun doute dans le sens de rigidités supplémentaires.

Le développement durable : Je souhaite consacrer la dernière partie de mon exposé à ce thème majeur. Le transport aérien ne pourra poursuivre son développement au service de l'attractivité des territoires contre l'opinion publique préoccupée légitimement par les questions environnementales.

Il est alors crucial pour notre Profession de poursuivre et de renforcer ses engagements en matière de développement durable.

Nous devons viser à la fois le renforcement de la lutte contre les gaz à effet de serre et les gaz polluants, la consolidation de la lutte contre les nuisances sonores et la préservation de la biodiversité sur nos plateformes aéroportuaires.

Chaque acteur doit prendre sa part pour contribuer à réduire les nuisances de notre secteur sur l'environnement.

L'UAF a pris un certain nombre d'engagements au cours de ces Assises que nous chercherons à concrétiser dans les années qui viennent.

Les aéroports sont engagés dans une démarche de réduction volontaire de leurs émissions de CO₂. Le programme Airport Carbon Accreditation (ACA) porté par l'ACI EUROPE est un programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ du secteur aéroportuaire, reconnu à l'international.

Les aéroports français sont particulièrement en pointe. On compte 37 aéroports français impliqués, et de tout taille. La France devient ainsi cette année le pays avec le plus grand nombre d'aéroports accrédités dans le monde. 2 aéroports (Nice et Lyon) ont déjà atteint la neutralité carbone.

L'engagement de nos aéroports représente une diminution estimée de près de 40 000 tonnes de CO₂ sur la période 2016-2017 par rapport à la période 2013-2015.

Notre objectif est de parvenir à réduire davantage l'empreinte carbone des aéroports français. L'UAF entend ainsi œuvrer avec l'ACI EUROPE :

- A la reconnaissance par l'ADEME du programme ACA
- A l'amélioration du programme à long terme, notamment en réfléchissant à une prise en compte des gaz polluants

Nous entendons aussi travailler à la promotion et à la diffusion du programme auprès des aéroports de proximité sur financement Certificat d'économie d'énergie (CEE).

Nous aurons besoin pour cela du soutien de votre ministère.

La préservation de la biodiversité sur les plateformes entre également pleinement dans la démarche de développement durable de nos aéroports. Il s'agit pour nous de concilier la préservation de la biodiversité tout en garantissant la sécurité aéronautique et la capacité de nos aéroports à soutenir le développement de l'activité aérienne.

Nous poursuivrons nos engagements et travaillerons en collaboration avec la DGAC à inscrire notre action en s'adossant à la stratégie nationale pour la biodiversité.

Les exploitants d'aérodrome sont parfaitement conscients des nuisances sonores générées par leurs activités aéronautiques et du fait que la croissance – même si celle-ci a davantage été portée par une augmentation de la taille des avions que par l'augmentation du nombre de mouvements – tempère les formidables gains acoustiques issus de la modernisation des flottes.

Nous avons toujours accompagné positivement les dispositifs réglementaires mis en place depuis parfois des décennies et visant à réduire ces nuisances et leurs effets sur les populations riveraines des aéroports.

C'est dans ce sens que nous agissons en liaison permanente tant avec l'ACNUSA qu'avec les administrations compétentes et travaillons localement avec les collectivités et les associations de riverains.

Toutefois, Il ne faudrait pas que cet effort collectif puisse être en partie remis en cause par le non-respect des règles d'urbanisme, d'où notre proposition faite lors des travaux des Assises d'instaurer des observatoires de l'urbanisme autour des aéroports « acrusés ».

Madame la Ministre,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Le réseau aéroportuaire français est une force et un atout pour notre pays. Il a su faire face à des transformations importantes ces dernières années et permis le développement de la concurrence et de la connectivité des territoires malgré toutes les difficultés que traverse le transport aérien français.

Nous nous réjouissons du dynamisme de l'activité enregistrée ces derniers mois, des augmentations de capacités programmées tant sur les aéroports parisiens que sur les aéroports régionaux. Nous souhaitons naturellement le succès à Air France dans sa transformation.

Il faut tout mettre en œuvre pour que la France puisse prendre toute sa part dans le développement de la mobilité aérienne et dans les perspectives de trafic annoncées en Europe tout en répondant aux exigences de maîtrise des nuisances générées par notre activité.

Madame la Ministre, nous avons abordé les Assises en plaçant au cœur de nos réflexions le passager, les territoires et le développement durable. Cette feuille de route doit nous guider collectivement pour les prochaines années.

Je suis convaincu que le développement durable, la qualité de l'accueil, et le niveau de connectivité, devront faire partie demain, à côté du seul indicateur actuel du nombre de passagers, des critères d'appréciation d'un aéroport.

Je vous remercie.