



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Discours de Thomas JUIN Président

2^{ème} Congrès de l'UAF & FA

Assemblée plénière

Beffroi de Montrouge

Jeudi 7 novembre 2019 - 12h30

Monsieur le Secrétaire d'Etat,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Introduction

C'est un réel plaisir d'être parmi vous et de vous compter aussi nombreux pour notre séance de clôture. Je voudrais vous remercier tout particulièrement, Monsieur le Secrétaire d'Etat, d'avoir accepté de clôturer aujourd'hui le 2ème congrès annuel de l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés et de vous exprimer devant notre communauté du transport aérien.

J'adresse mes salutations confraternelles à nos collègues francophones qui se sont déplacés parfois de très loin. Au-delà de nos missions d'organisation professionnelles française, nous avons l'ambition d'être, dans le domaine aéroportuaire, un espace dynamique d'échanges et de coopération en langue française.

Je remercie Monsieur Gilles OSTERMANN, Directeur Aviation Générale de la société TOTAL, notre partenaire pour cette matinée de débats qui ont été d'une qualité remarquable. Félicitations aux intervenants !

Pour notre secteur, 2019 a bien été une année de rupture. Se sont en effet installés, notamment en France, un climat et un discours hostiles au transport aérien. Cette rupture majeure a pris beaucoup d'entre nous au dépourvu, notre expression s'est avérée insuffisante.

La compétitivité des aéroports en question

Quelques mots peut-être, pour commencer, sur les principales conclusions des Assises du Transport Aérien qui semblent pourtant déjà bien éloignées...

Si nous avons bien sûr regretté l'absence de mesures fortes favorables à la compétitivité du transport aérien et de nos aéroports, nous avons néanmoins obtenu quelques satisfactions, notamment au regard des lignes d'aménagement du territoire : l'augmentation des fonds qui y sont consacrés, la simplification de la réglementation nationale et la possibilité de mettre en place des LAT européennes bien que ces mesures restent encore à concrétiser.

Le gouvernement a également entrepris de réformer la régulation aéroportuaire, sans acter toutefois le principe de l'assouplissement du régime des caisses. Pour l'UAF, le renforcement de la régulation aéroportuaire doit naturellement aller de pair avec l'homogénéisation du régime des caisses. Notre secteur a besoin d'un modèle économique qui apporte de la visibilité et de la modération tarifaire à la baisse comme à la hausse. L'aménagement des caisses qui doit s'apprécier en fonction de chaque aéroport constitue, à notre sens, un cadre approprié. Il est temps que nous parvenions à une régulation apaisée.

En matière fiscale, les Assises n'ont clairement pas été au rendez-vous. Les quelques mesures fiscales annoncées relèvent de l'effet d'optique et d'annonce. La réduction de la majoration de la taxe d'aéroport procède exclusivement de l'amélioration de la productivité et de l'augmentation du trafic sur nos plateformes. La baisse de la taxe d'aéroport pour les passagers en correspondance sera payée par les autres catégories de passagers et la prise en charge par certains exploitants aéroportuaires de

6% des missions de sécurité et de sûreté aéroportuaire pèsera sur ADP alors qu'il s'agit bien de missions régaliennes.

Rien ici dont on puisse se réjouir et qui viendrait améliorer notre compétitivité dans une Europe aéroportuaire très concurrentielle. Nos aéroports sont chaque année en compétition pour rechercher de nouvelles ouvertures de lignes. Leur attractivité conditionne la connectivité aérienne des territoires.

Paradoxe, la France, qui est pourtant le premier pays touristique au monde n'est, selon l'indice de connectivité de l'ACI EUROPE, qu'en 4ème position en Europe derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne.

La comparaison avec l'Espagne est instructive. La péninsule ibérique a dépassé la France dans le classement ACI en connectivité totale en 2016 et depuis elle creuse l'écart. Entre 2014 et 2018, l'augmentation de la connectivité est de 32% pour l'Espagne contre 12% seulement pour la France. En termes de trafic passagers, sur la même période, l'augmentation est de 35% pour l'Espagne contre seulement 18% pour la France.

Il y a là matière à réflexion sur les politiques comparées des deux pays en matière de connectivité et de transport aérien.

On peut entendre parfois, jusque dans les cercles ministériels, que la fiscalité française du transport aérien serait moins élevée en France que dans nombre de pays européens comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni. Nous ne partageons pas ce constat. Et il est difficile, dans ces conditions, d'avancer sereinement.

La France est, avec une fiscalité, selon les catégories d'aéroport, de 13 à 21 euros pour les vols court-courrier en classe éco, là où la concurrence est la plus vive, dans le haut du tableau en comparaison de certains de ses voisins. Le Royaume-Uni est à 14 euros, l'Allemagne à 15, l'Italie à 7, l'Espagne à 4 et le Portugal à 3.

Il est indispensable de ne pas en rester là et de pouvoir s'accorder sur un constat. Aussi je me félicite du benchmark européen des coûts de touchée mené dans le cadre de l'Observatoire des coûts de touchée et dont la DGAC nous a présenté ce matin quelques résultats. Nous avons appelé de nos vœux la mise en place d'un tel observatoire. Il permettra, espérons-le, d'objectiver nos réflexions.

Gardons-nous, cependant, de toute généralisation. L'approche par type de plateformes, prenant en considération la taille et la vocation de chaque aéroport, est sans doute la méthode la plus adaptée et la plus sérieuse en matière de comparaison des coûts de touchée à l'échelle européenne. Les enseignements de cette étude mériteront, en tous les cas, d'être analysés de manière approfondie au sein du CSAC.

L'écotaxe, une occasion manquée

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Le 9 juillet dernier, le gouvernement, dans l'urgence des besoins de financement de la LOM, annonçait la mise en place d'une écocontribution sur les billets d'avion, à compter du 1^{er} janvier prochain. L'écotaxe est indubitablement une occasion manquée par notre pays d'accompagner et d'accélérer l'indispensable transition écologique de notre secteur.

Nous ne sommes pas opposés par principe à la fiscalité écologique à la double condition qu'elle ne vienne pas peser sur le seul transport aérien français et qu'elle contribue par ses recettes à la transition écologique du secteur.

Ce nouveau prélèvement obligatoire à la française pourrait venir percuter les décisions européennes et internationales. Des discussions sont en cours en Europe sur une possible taxation du secteur, assise directement ou indirectement sur le kérosène, ou encore sur une réforme du système d'échanges de quotas d'émission en vue de réduire le nombre de quotas alloués gratuitement. Ces dispositifs, s'ils devaient voir le jour, viendraient-ils s'ajouter à la nouvelle taxe française au risque d'aggraver encore plus les écarts de compétitivité avec nos concurrents ?

Monsieur le Secrétaire d'Etat, les chiffres parlent d'eux-mêmes Les aéroports français ont accueilli en 2018 plus de 206 millions de passagers. Le transport aérien s'est véritablement démocratisé et répond à une demande sociétale. Il offre une mobilité nouvelle et inédite à nos concitoyens en région. La réponse à ce besoin de connectivité des régions n'est pas dans l'instauration d'une nouvelle taxe mais dans la mise en œuvre d'une véritable stratégie de développement durable pour notre secteur. Notre transition énergétique va nécessiter des investissements conséquents. La mise en place de l'écotaxe dont les recettes ne serviront pas à la transition énergétique du transport aérien est un contresens qui risque, au contraire, de réduire les marges de manœuvre du secteur pour s'engager plus avant dans sa transition énergétique.

Ce que tous les acteurs de la filière -constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, aéroports-, demandent, c'est bien que l'Etat mette en place des mécanismes incitant notamment au développement d'une filière de carburants durables pour l'aviation et stimulant la recherche et l'innovation dans le domaine aéronautique. Les carburants durables représentent jusqu'à 80% de CO2 en moins.

Les aéroports prennent leur part de l'effort collectif

A côté des engagements pris par les compagnies aériennes à la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et à la réduction de moitié de leurs émissions de CO2 par rapport au niveau de 2005 d'ici à 2050, les aéroports prennent toute leur part de l'effort collectif. En juin dernier, les aéroports européens, lors du congrès annuel de l'ACI EUROPE, se sont engagés à ramener d'ici à 2050 les émissions de carbone produites dans le cadre des opérations d'exploitation aéroportuaire (côté ville et côté piste) au niveau zéro émission nette («net zero carbon emissions»). L'Union des Aéroports Français adhère pleinement à l'objectif zéro émission nette de carbone et apporte tout son soutien à la résolution adoptée par l'assemblée générale de l'ACI EUROPE.

Les aéroports européens sont engagés de longue date dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA) lancée par l'ACI EUROPE en 2009. 40 aéroports français se sont d'ores et déjà inscrits dans cette démarche. Nous devons poursuivre nos efforts.

L'UAF a ainsi déposé, dans le cadre de l'appel à programme Certificat d'Economie d'Energie 2019, le projet de programme Engagement des Aéroports pour la Sobriété Énergétique et l'environnement (EASEE).

Ce programme permettra de promouvoir, de généraliser et de renforcer le dispositif d'accréditation ACA auprès de tous les aéroports français. Il est un levier pour décliner notre stratégie développement durable qui a un triple objectif :

- de court-terme (2022) : engager la quasi-totalité des aéroports français dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA)

- de moyen terme (2030-2035) : amener tous les aéroports français à la neutralité carbone (avec possibilité de compenser les émissions résiduelles de CO2),
- de long terme, (d'ici à 2050) : amener tous les aéroports français au 0 émission nette de carbone c'est-à-dire à la neutralité carbone sans compensation des émissions résiduelles (par la captation et le stockage des émissions résiduelles).

Notre politique de lutte contre les émissions de CO2 et les gaz polluants se doublera de nouveaux engagements en faveur de la préservation de la biodiversité. Un grand nombre d'aéroport mettent déjà en œuvre des politiques de préservation de la biodiversité dans les périmètres aéroportuaires. Notre organisation professionnelle, en se rapprochant de l'association Aéro-Biodiversité, entend sensibiliser et entraîner un plus grand nombre de plateformes encore à conduire des actions de préservation de la biodiversité en cohérence avec la stratégie nationale pour la biodiversité.

Le contrôle aux frontières

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Nous avons eu l'occasion d'exprimer nos inquiétudes, à maintes reprises, sur la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS, à l'horizon 2022-2023. Ces nouveaux règlements européens ont pour objet de renforcer la sécurité aux frontières de l'Union européenne et conduiront à de nouvelles et lourdes procédures de contrôle aux frontières aériennes.

Nous nous réjouissons bien sûr de la récente mise en place du comité consultatif relatif aux passages aux frontières. Cette structure de concertation, nous en avons besoin.

Les contrôles supplémentaires requis par les deux règlements européens sur les passagers ressortissant de pays tiers non soumis à visa entraîneront une charge supplémentaire sur le contrôle aux frontières qui ne pourra pas être absorbée dans la configuration actuelle du contrôle transfrontière. Une estimation conduite par le groupe ADP montre qu'à trafic constant, le nombre d'heures de gardes-frontières nécessaires augmentera de manière conséquente.

L'inaction n'est donc clairement pas une option. Nous avons la conviction que la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS est une véritable opportunité pour repenser le contrôle aux frontières aériennes de la France. Et, face à l'alourdissement des contrôles et à la croissance du trafic, la réponse réside nécessairement en partie dans l'automatisation des contrôles.

Notre inquiétude grandit sur les délais impartis. Les étapes restant à franchir (la finalisation de la doctrine nationale, le choix des technologies, l'expérimentation des dispositifs retenus, les travaux à réaliser dans les aérogares) rendent très incertain le respect, dans de bonnes conditions, des échéances de 2022-2023. Nous avons instamment besoin d'un calendrier précis ainsi que d'un rétroplanning des opérations.

Nous nous inquiétons également des modalités de financement des équipements indispensables à l'automatisation des contrôles ainsi que de leur déploiement. Nous nous sommes réjouis de voir apparaître dans les conclusions des Assises l'indication que : « *le gouvernement cherchera à minimiser les charges pesant sur les acteurs du transport aérien pour le financement des dispositifs automatisés de contrôle des passagers, en ayant recours le cas échéant à des fonds européens* ». Qu'en sera-t-il ? Les Fonds alloués au ministère de l'intérieur au titre du Fonds de Sécurité Intérieure (FSI) doit aussi pouvoir bénéficier aux opérateurs aéroportuaires.

Dans la perspective de la mise en œuvre des règlements européens notre attente est triple :

- Doit être d'abord garantie la fluidité des contrôles transfrontières pour toutes les catégories de passagers aériens, tant à l'arrivée qu'au départ. La qualité de service offerte par les aéroports français est un impératif au regard de la concurrence internationale existant aussi bien entre les destinations touristiques qu'entre les aéroports eux-mêmes.
- Il importe ensuite que les solutions technologiques retenues soient adaptées aux contraintes spatiales de nos aéroports. Elles doivent aussi être acceptables par nos passagers. Elles devront être expérimentées sur le terrain et validées de façon définitive avant leur mise en exploitation. Pourraient déjà être expérimentée en France des solutions éprouvées et choisies par d'autres pays européens.
- Nous entendons enfin que la problématique des ressortissants britanniques soit traitée spécifiquement compte tenu de l'impact du trafic avec le Royaume Uni sur un grand nombre d'aéroports français, et notamment sur les aéroports de proximité et les plateformes d'aviation générale et d'affaires.

Un dernier point d'inquiétude sur le contrôle aux frontières. Le ministère de l'intérieur prépare cet automne un énième plan de rationalisation des points de passage frontaliers (PPF) qui devrait être mis en œuvre dès 2020. Nous rappelons qu'un plan de fermeture a déjà eu lieu en 2016 avec la suppression brutale et sans aucune concertation de 13 PPF.

La pérennisation des PPF est pourtant une nécessité vitale pour les équilibres économiques d'un grand nombre de plateformes d'aviation générale et d'affaires ainsi que pour l'attractivité et le désenclavement des territoires desservis. Avec la fermeture des PPF, certains de nos territoires verront inéluctablement des activités économiques disparaître.

Rationaliser c'est aussi, pour l'UAF, adapter les moyens de l'Etat à l'évolution des besoins des territoires. L'Etat doit pouvoir envisager des solutions alternatives quand il n'est plus en capacité d'assurer par ses moyens propres les missions et services qu'il exerce.

Conclusion

Monsieur le Secrétaire d'Etat,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Depuis sa création, le transport aérien commercial a su relever nombre de défis et a toujours démontré sa capacité d'adaptation. La pression sociétale est salutaire si elle nous conduit, avec l'appui des pouvoirs publics, à accélérer la transition écologique du secteur. L'acceptabilité de nos métiers et de la croissance du transport aérien dépendra étroitement de notre capacité collective à réduire nos nuisances environnementales. C'est le sens des efforts entrepris par l'ensemble des acteurs de la filière. C'est le sens des engagements de l'UAF pris aujourd'hui devant vous.

Tout concourt aujourd'hui au développement de la mobilité aérienne mondiale. La croissance à venir du trafic, faut-il le rappeler, sera surtout le fait de l'Asie-Pacifique mais également de l'Afrique. La Chine devrait représenter en 2030 la moitié de la croissance touristique mondiale. 400 millions de Chinois devraient voyager pour 150 millions aujourd'hui. Quel sens, quelle efficacité de nouvelles taxes à la française face à ces enjeux mondiaux ? Peut-on penser que l'Asie et l'Afrique renonceront au développement d'un trafic aérien. En France même, la demande des régions d'être mieux reliées à l'international répond à une vraie demande sociétale.

La solution réside donc bien dans l'invention d'un transport aérien durable. La France est l'un des rares pays au monde qui compte en son sein tous les acteurs du transport aérien et de la filière aéronautique. C'est une force qui nous oblige et sur laquelle il faut compter pour initier les ruptures technologiques de demain. Nous avons la conviction que la France est en capacité d'impulser une dynamique mondiale pour une transition écologique du secteur.

C'est le sens du rapprochement inédit de tous les acteurs de la filière -constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, aéroports-, pour mettre en œuvre une véritable stratégie nationale en matière de transition écologique du transport aérien et permettre une croissance durable du secteur qui soit appuyée valorisée et accompagnée par les pouvoirs publics.

Vous l'aurez compris, nous croyons en la capacité d'innovation de la filière aéronautique et du transport aérien français.