



Thomas Juin,
président de l'Union des aéroports français (UAF)

« Il faut adapter le cadre français pour répondre au défi de la compétitivité du transport aérien en France »

Le président de l'Union des aéroports français (UAF) évoque certaines problématiques majeures sur lesquelles doit impérativement se pencher la France, à l'heure des Assises du transport aérien qui se déroulent en ce printemps 2018.



Propos recueillis par Guy Zunino

L'UAF a récemment publié les résultats du trafic passagers 2017 en France, comment expliquer le différentiel de croissance entre la France et l'Union européenne ?

Thomas Juin : En 2017, la croissance du transport aérien en France était de + 5,7 % alors qu'elle était dans l'Union européenne de + 7,7 %. Ce différentiel en défaveur de la France existe depuis plusieurs années. Il est essentiellement dû aux déficits de compétitivité du transport aérien en France au regard des autres pays européens en raison du poids de la fiscalité qui pèse sur notre secteur. Une problématique

que l'on connaît depuis longtemps dans notre pays, aggravée par le fait que les fiscalités ne sont pas harmonisées dans l'Union européenne.

La France est ainsi l'un des rares pays d'Europe à faire entièrement supporter les coûts de la sûreté par le passager, à travers la taxe d'aéroport. Dans d'autres pays européens comme l'Allemagne et l'Espagne, la puissance publique prend systématiquement en charge une partie des coûts.

Les compagnies aériennes sont naturellement sensibles aux coûts de touchée et avec les tarifs de billet d'avion pratiqués par les compagnies low-cost, les négociations entre aéroports et compagnies

aériennes sont à l'euro près. Le poids de la taxe d'aéroport nuit à l'attractivité de la France, et se retrouve dans la fréquentation moindre des aéroports du pays. En outre, une TVA de 20 % est appliquée en plus sur l'achat des prestations et des matériels de sûreté. C'est donc la double peine pour nos aéroports. Le dispositif de financement de la sûreté aéroportuaire en France a été imaginé à une époque où les coûts n'étaient pas dans les proportions connues à ce jour. Ces coûts s'élèvent aujourd'hui à près d'un milliard d'euros et le contexte sécuritaire devrait conduire à de nouvelles augmentations. Il est temps de repenser les modalités de financement de la sûreté aéroportuaire en France afin de réduire le différentiel de compétitivité du transport aérien vis-à-vis des pays voisins.

Lors des Assises, l'UAF va insister sur la nécessité d'alléger les charges relatives à la sûreté supportées par les exploitants d'aéroports. Nous demandons à court terme de pouvoir bénéficier de la récupération de la TVA sur les dépenses de sûreté. Nous demandons également à plus long terme la prise en charge par la puissance publique des investissements.

Autre point important pour nous : la taxe de solidarité. L'UAF, à l'unisson de ses partenaires du transport aérien, demande l'élargissement de l'assiette de cette taxe à d'autres secteurs. Pourquoi le transport aérien serait-il le seul à supporter cette taxe ? Ce d'autant plus que la France est un des rares pays au monde à l'appliquer.

La crise du contrôle aux frontières a été particulièrement aiguë durant l'été 2017

T.J. : En effet, sur les aéroports parisiens et sur certaines plateformes régionales, il y a eu l'été dernier des temps d'attente anormalement élevés, au-delà d'une heure. Ce n'est pas acceptable. J'estime que, sur un vol, le temps d'attente ne doit pas excéder plus de 20 minutes. Il faut, en matière de contrôle, pouvoir concilier les impératifs sécuritaires et les exigences de qualité de service que le passager est en droit d'attendre. Les autorités ont pris des mesures pour renforcer les effectifs de la Police aux frontières (PAF) sur les plateformes parisiennes, mais pas sur les plateformes régionales. Nous avons de fortes inquiétudes pour la saison estivale qui vient. L'augmentation des effectifs ne peut pas être la seule réponse apportée par les pouvoirs publics. Il faut également développer l'automatisation du contrôle aux frontières par la mise en œuvre des dispositifs PARAFE à reconnaissance faciale, plus rapides et plus efficaces. L'automatisation ne devrait commencer à donner sa pleine mesure qu'à partir de 2019. Nos aéroports ont urgemment besoin d'un plan national financé par l'État. Pour les aéroports sous contrôle douanier, nous souhaitons la mise à niveau des équipements et matériels utilisés par les services de la douane. Il est anormal que les contrôles douaniers, pour des raisons technologiques, soient plus lents que ceux opérés par la PAF.



Un thème également au centre des préoccupations, l'aménagement du territoire.

T.J. : Pour l'UAF, c'est évidemment un sujet central. Nous souhaitons que ces Assises du transport aérien soient guidées par un seul objectif : l'intérêt des passagers et des territoires. Les aéroports sont ancrés dans leurs territoires et ont partie liée à leur devenir. Ces dernières années, le nombre d'aéroports en France a souvent été mis en cause, et certains d'entre eux critiqués pour leur réelle utilité et leur rentabilité. Ceci vient du fait qu'il n'y a pas eu de schéma aéroportuaire d'ensemble ayant accompagné la décentralisation aéroportuaire de 2004-2005. Les régions qui, depuis la loi NOTRe de 2015, ont récupéré la compétence économique doivent pouvoir préciser les missions de chaque aéroport, en cohérence avec le reste du réseau régional. Tous les aéroports n'ont pas vocation à faire du trafic passager commercial.

Les Assises du transport aérien sont également une opportunité pour repenser les lignes d'aménagement du territoire. La ministre des transports est parfaitement consciente du rôle que peut jouer le transport aérien dans le désenclavement de certains territoires. Ses déclarations sont sans équivoque. Or, le cadre français est trop rigide et impose un carcan supplémentaire par rapport à la réglementation européenne. Le message que nous portons est qu'il faut ouvrir et assouplir le cadre national afin d'attirer plus de compagnies aériennes. Il nous faut également construire une vision partagée avec les pouvoirs publics sur ce que


doivent être les lignes d'aménagement du territoire. Par exemple, ne doivent-elles concerner que le seul territoire national ? Il nous faut également repenser le rôle des collectivités locales dans le dispositif. Elles ne souhaitent pas être cantonnées au seul rôle de financeur.

Pensez-vous que l'on parviendra à agir en faveur du transport aérien français ?

T.J. : À travers la compétitivité de nos aéroports et le développement de la connectivité de nos territoires, l'enjeu est bien le développement économique et l'attractivité de notre pays. Les pouvoirs publics semblent déterminés à faire évoluer les choses. C'est pour le transport aérien français le moment de se faire entendre !

Il nous faut adapter le cadre français pour répondre au défi de la compétitivité. Ce qui a été possible chez nos voisins européens, la France peut y arriver, elle aussi, en quelques années en mettant en œuvre une stratégie pour le transport aérien concertée avec les principaux acteurs.

C'est le sens de ces Assises.

Pour notre part, nous avons abordé ces Assises dans une démarche constructive et unitaire avec les compagnies aériennes. Nous avons initié, dès l'automne dernier, une démarche de concertation avec nos principaux partenaires avec lesquels nous nous rejoignons sur nombre de sujets, et ce avec l'objectif de peser le plus possible dans les discussions avec les pouvoirs publics. 



Élisabeth Borne,
ministre chargée des Transports
lors du lancement des Assises
du transport aérien