



**Élisabeth BORNE, ministre chargée des
Transports, auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et
solidaire**

Paris, 8 novembre 2018

Discours de clôture de Mme E. Borne

Congrès de l'Union des aéroports français § francophones associés

« Au-delà des Assises du transport aérien »

Jeudi 8 novembre 2018

Seul le prononcé fait foi

Mesdames et messieurs les élus,
Monsieur le président, cher Thomas Juin,
Mesdames et messieurs,

Le 1er novembre, l'Union des Aéroports Français et l'Association des Aéroports Francophones se sont regroupés pour former un nouvel ensemble : l'Union des Aéroports Français & Francophones Associés.

Hier, Thomas JUIN en a été élu président.

Je tiens à vous féliciter pour cette évolution. Car je suis convaincue que la diversité des cultures francophones qui composent cette nouvelle Union permet d'envisager de nouvelles coopérations, d'enrichir nos approches professionnelles et, au-delà, humaines.

Vous le savez, je porte une politique de mobilité au service de tous les territoires. Cette politique appelle une complémentarité entre tous les modes de transports.

Le transport aérien et les aéroports y ont toute leur place. Ils s'inscrivent naturellement dans cette politique et auront à répondre aux grands défis du transport aérien :

- Je pense, bien sûr, à la transition écologique,
- mais aussi à l'ouverture de tous nos territoires, y compris ultramarins, sur le monde,
- Je pense également à l'amélioration de notre performance collective, pour concilier la croissance du trafic aérien avec la maîtrise de son impact sur l'environnement et les populations.

Etat, élus et professionnels du secteur, nous sommes tous attendus sur ces défis.

[1 - Assises]

C'est pourquoi j'ai voulu organiser, au travers des Assises nationales du transport aérien, une grande phase de concertation et de réflexion approfondie avec l'ensemble des parties prenantes :

- Le colloque « Aéroports & Territoires » qui s'est tenu début octobre a été la dernière étape de ce processus. Je tiens ici à remercier l'ensemble des participants, ainsi que les présidents de thème pour leur engagement.
- Les comptes rendus de ces travaux seront rendus publics prochainement et permettront à chacun de mesurer la richesse des échanges et des propositions qui ont émergé.
- J'ai déjà eu l'occasion de le dire. J'entends et je partage les impatiences qui ont pu s'exprimer sur le calendrier de finalisation de ces Assises. Mais nul n'ignore les changements que connaît un acteur majeur du secteur depuis quelques mois. C'est pourquoi nous prenons un peu plus de temps que prévu.
- Aujourd'hui, je tiens à vous redire la constance de mon engagement et ma détermination à faire de ces Assises le socle d'une stratégie pour le transport aérien français.
- Et, tout en tenant compte du contexte que je rappelais, je souhaite maintenant que nos Assises aboutissent au plus tôt.

[2. Aéroports et territoires]

Mesdames et Messieurs,

Nous en sommes tous convaincus : les aéroports sont de véritables outils d'aménagement des territoires, au service de leur connectivité.

Et ils bénéficient de perspectives de croissance du trafic aérien très favorables, qui nécessiteront d'adapter la capacité des infrastructures aéroportuaires :

- En France, la croissance du trafic de passagers était de 6 % en 2017, en raison de la conjoncture économique favorable.
- Elle a été particulièrement élevée sur les grands aéroports régionaux et ces derniers se sont davantage ouverts sur l'Europe et le monde.
- Il vous revient de mettre à profit cette opportunité.

[2.1. Connectivité]

Car je vous le dis : le monde est à votre portée.

- J'en veux pour preuve les droits de trafic. Des droits sont disponibles sur la plupart des pays, soit parce que les échanges sont libéralisés, c'est le cas notamment pour les Etats-Unis et l'Europe, soit parce que les accords bilatéraux offrent encore des droits disponibles :
 - Les dernières négociations avec la Russie ont permis d'inscrire deux nouvelles liaisons depuis Montpellier et Marseille, ainsi que 44 fréquences hebdomadaires additionnelles, dont la plupart depuis les aéroports régionaux.
 - Pour les pays du Golfe, un mandat de négociation est confiée la Commission européenne. Nous avons progressé avec le Qatar et les négociations avec les Emirats Arabes Unis débutent.
- La connectivité aérienne, notamment internationale, est essentielle pour tous nos territoires et, j'en ai bien conscience, pour nos territoires ultramarins :
 - C'est pourquoi j'ai décidé de mieux associer les Régions à la préparation des négociations internationales sur les droits de trafic, d'augmenter le nombre de villes françaises pouvant être desservies, et de réserver des enveloppes de droits de trafic pour leur desserte – et bien sûr sans affaiblir pour autant notre hub national.
 - Des échanges ont d'ores et déjà été engagés à cet effet avec Régions de France.
- Pour la desserte long-courrier des régions, de nouvelles perspectives s'ouvrent avec l'exploitation naissante des nouveaux aéronefs mono-couloir à long rayon d'action :
 - Capables d'une autonomie de long courrier et dotés d'une capacité de 180 places, ils permettront des liaisons transatlantiques depuis les aéroports régionaux.

[2.2. LAT et desserte du territoire]

Vous connaissez aussi ma conviction que l'avion peut apporter des réponses concrètes et rapides aux problèmes d'enclavement de certains territoires :

- Pour ces territoires, les aéroports sont indispensables à l'activité économique, industrielle et touristique.
- C'est pourquoi, comme vous le savez, j'ai décidé d'augmenter le budget dédié aux liaisons d'aménagement du territoire et de mieux impliquer les Régions, afin qu'elles expriment leurs besoins et fassent part de leurs priorités.

La Loi NOTRe a désigné les régions chefs de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique. C'est l'occasion pour elles de partager leur vision stratégique pour les aéroports implantés sur leur territoire, à travers notamment les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

[3 Enjeux de performance collective]

J'évoquais à l'instant les opportunités offertes par la croissance du trafic aérien. Cette croissance appelle aussi une meilleure performance collective et des augmentations rationnelles des capacités offertes.

[3.1. Navigation aérienne]

L'Etat doit y prendre sa part, notamment en préservant la capacité du ciel et en augmentant la performance du service de contrôle aérien :

- La navigation aérienne française fait l'objet d'un plan de modernisation très important. Ceci pour offrir plus de capacité et mettre en œuvre les fonctionnalités définies dans le cadre du ciel unique européen.
- Pour faire face à la croissance très rapide du trafic aérien, les centres de Brest et Bordeaux de contrôle aérien en route sont déjà équipés du nouveau système ERATO, qui offre des fonctions de contrôle innovantes, au bénéfice d'une sécurité toujours meilleure.
- La prochaine étape est la mise en service de 4-Flight dans les centres en route, à partir de fin 2021.

Je sais les interrogations et les attentes en la matière, je pense au rapport du sénateur Vincent Capo-Canellas, et j'y suis vigilante :

- Mais j'observe aussi que nous avons à faire face à une saturation de l'espace aérien quasi-

généralisée au cœur de l'Europe, prise de court par la reprise des trafics depuis 2015.

- Et que, désormais, pour accompagner une croissance durable du trafic aérien, le recrutement d'effectifs opérationnels en quantité suffisante sera nécessaire, en France comme ailleurs en Europe.

Pour les aéroports, d'autres développements amélioreront les capacités et la qualité du service rendu. Je pense par exemple à la navigation par satellite.

Alors oui, je sais bien, Monsieur le Président, que pour les aéroports à trafic modéré, la rationalisation du réseau national a conduit au retrait du contrôle aérien de certains terrains entre 2013 et 2016 au bénéfice de services d'information de vol et d'alerte (« AFIS »).

Mais je partage votre avis que les derniers développements technologiques permettent d'envisager un avenir riche de coopération entre les aéroports et les centres de contrôle, comme par exemple le contrôle déporté.

[3.2. Capacités des aéroports régionaux]

Au-delà de la navigation aérienne, comment accompagner le développement du trafic, notamment sur les aéroports régionaux ?

Plusieurs aéroports ont anticipé l'évolution du transport aérien à court, moyen et long termes par l'engagement des investissements nécessaires :

- Les investissements majeurs concernent les infrastructures terminales, souvent identifiées comme le maillon limitant de la capacité.
- L'anticipation du développement des aéroports se concrétise au travers des documents de planification. Je pense aux « grandes orientations stratégiques » et aux « schémas de composition générale ».
- Il s'agit là de donner la priorité à l'optimisation des capacités existantes, qui est indispensable dans le domaine aérien comme dans d'autres domaines, notamment sur les plus grandes plateformes aéroportuaires, avant d'envisager le développement des infrastructures et d'inscrire le développement durable au cœur de vos projets de l'aéroport.

La capacité des aéroports et aussi dépendante de la fluidité du contrôle aux frontières. Je sais que c'est devenu une préoccupation majeure :

- A cet égard, le dispositif PARAFE participe à la qualité de services sur nos aéroports. D'ici la fin de l'année, au total, 95 sas PARAFE devraient être déployés dans les aéroports franciliens.

- Ils seront tous équipés de la technologie de reconnaissance faciale, qui permet d'ouvrir PARAFE à tous les ressortissants européens, y compris issus d'un pays non membre de l'espace Schengen, ainsi qu'aux ressortissants de pays ayant conclu un accord avec la France.
- Des travaux réglementaires sont aussi en cours pour étendre l'éligibilité à ces sas PARAFE. De grands aéroports en région sont déjà équipés ou prévoient également de l'être.
- A plus long terme, nous examinons avec le ministère de l'intérieur le développement d'autres solutions technologiques, notamment de transmissions de données préalables au voyage, le « precheck », pour renforcer l'optimisation des temps de passage.

Je suis aussi très consciente de vos attentes sur les « points de passage frontaliers » :

- Pour les plus petits aéroports, l'Etat accompagnera les Régions en créant les conditions d'une meilleure concertation pour la définition des points de passage frontalier. Ces points de passage sont essentiels, j'en suis consciente, pour la viabilité économique de certains petits aéroports, et donc pour l'attractivité des territoires et leur ouverture sur le monde.
- C'est pourquoi je souhaite la mise en place d'un contrôle adapté à la diversité des situations des aéroports français. Les Assises ont fait émerger des propositions nouvelles auxquelles je souhaite pouvoir donner suite.

Enfin, vous faites parts d'interrogations légitimes sur l'impact du BREXIT :

- Comme vous le savez, à ce jour, malgré les efforts déployés par le négociateur en chef, Michel BARNIER, il n'y a pas encore d'accord de retrait. L'hypothèse d'un « hard » Brexit reste donc tout à fait envisageable et nous devons continuer à nous y préparer collectivement. Si un accord est trouvé, ce que nous appelons évidemment de nos vœux, nous aurons répondu à des questions qui finiront de toute façon par se poser.
- Des mesures sont à prendre pour éviter des perturbations inutiles du trafic aérien et pour assurer la continuité en termes de construction aéronautique et de maintenance des aéronefs :
 - La Commission européenne et les Etats membres travaillent à l'élaboration de plans dits « de contingence » qui devront être coordonnés.
- S'agissant de la sécurité, l'impact devrait être limité, car un accord de reconnaissance mutuelle faisant en sorte que le Royaume-Uni reste lié à l'AESA semble atteignable.
- Et s'agissant des conséquences pour les passagers au départ et à l'arrivée en France, en cas de hard Brexit, les principes me paraissent assez simples :
 - Pour les droits de trafic, nous travaillons, avec la Commission européenne et nos partenaires européens, au cadre qui pourrait permettre de maintenir une connectivité directe entre le Royaume-Uni et la France, sur la base évidemment de la réciprocité ;

- Pour les compagnies aériennes, dans tous les cas, les règles européennes existantes, notamment de caractérisation du caractère européen, devront être respectées. Et vous avez vu que les compagnies aériennes s'y adaptent.
- Si en revanche un accord de retrait devait être trouvé, s'ouvrirait une période transitoire, jusqu'au 31 décembre 2020, pendant laquelle la situation du Royaume-Uni vis-à-vis du marché intérieur resterait identique à aujourd'hui :
 - Cette période serait mise à profit pour négocier, au niveau européen, un accord global sur le transport aérien entre l'Union européenne à 27 et le Royaume-Uni.
- Enfin, pour le contrôle des frontières, en lien avec le Ministre de l'intérieur, j'entends veiller à ce que le service ne soit pas dégradé dans les aéroports.

[4. Transition écologique]

Pour finir, je souhaiterais rappeler avec force combien il est essentiel de réussir la transition écologique et de s'inscrire collectivement dans un développement durable.

C'est l'un des défis collectifs majeur de ce siècle. Et les aéroports doivent en prendre toute leur part, pour réduire leur empreinte environnementale.

Je sais que vous êtes pleinement engagés dans cet effort :

- La loi relative à la transition énergétique et pour la croissance verte a impulsé, pour les principaux aéroports, l'établissement d'un programme d'actions. Ce programme doit permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques de 10 % en 2020, et 20 % en 2025, par rapport à 2010.
- Les 11 aéroports concernés ont communiqué leur programme d'actions à l'ADEME, qui a publié un bilan fin mai 2018. Ce bilan conclut que les objectifs assignés pour 2020 et 2025 devraient être atteints et évidemment je m'en félicite.
- Comme vous, Monsieur le Président, je tiens aussi à souligner l'effort des aéroports français dans le programme volontaire « Airport Carbone Accreditation ».
- Vous vous engagez aussi en faveur de la biodiversité et inscrirez vos actions dans la « stratégie nationale pour la biodiversité », ce qui fait écho au colloque des Assises que j'avais ouvert avec la Secrétaire d'Etat, Brune Poirson.
- Nous vous accompagnerons autant que nous le pouvons pour développer et valoriser les actions que vous entreprenez à cet égard.

- Le développement durable des aéroports nécessite aussi une réflexion sur la desserte des plateformes par les transports en commun et l'accompagnement des compagnies aériennes. Je pense par exemple au développement de l'alimentation électrique des avions au stationnement et, bientôt, je l'espère, à la mise à disposition de kérosène comportant une part de biocarburants.
- Le développement durable nécessite enfin une bonne relation entre l'exploitant aéroportuaire et les riverains. A cet égard, le mécanisme de financement des travaux d'insonorisation, financé par les compagnies aériennes et géré par les exploitants, tient une place centrale.
- Autant de leviers sur lesquels je vous invite tous à poursuivre les efforts déjà engagés.

[5. Conclusions]

Mesdames et messieurs,

Vos échanges au cours de cette matinée ont permis de dresser un tableau complet des enjeux qui se présentent à nous, en prenant le point de vue des plateformes aéroportuaires, par où on avait coutume de dire que le voyage commençait et se terminait.

Mais peut-être faut-il réinterroger nos visions.

Les réflexions sur le « smart airport », le numérique, les nouvelles technologies et l'ouverture des données constituent un potentiel à mettre au service du passager, en facilitant l'usage du transport aérien et en l'intégrant dans l'ensemble de la chaîne de déplacement.

C'est pourquoi il est indispensable de préparer les nouvelles ruptures technologiques et d'inscrire résolument le transport aérien dans le 21ème siècle.

Face à ces défis, je suis convaincue que notre réussite ne peut être que collective et je sais pouvoir compter sur votre professionnalisme pour développer l'offre de services commerciaux et, au-delà, pour hisser la qualité du service public aéroportuaire aux meilleurs standard internationaux, au bénéfice des usagers et des voyageurs.

Mon ambition, notre ambition Mesdames et Messieurs, c'est celle d'aéroports qui soient des références de rang mondial !

Je vous remercie.

Seul le prononcé fait foi