



## Discours de **Jean-Pierre SAUVAGE**

Président

Assemblée Générale annuelle

6 février 2024

### Préambule

Quelques données factuelles :

-100% C'est le niveau du trafic 2019 réalisé en France en décembre 2023 (94,5% pour l'année) et un trafic international à 103,7% (97,0% annuel)

-Au niveau IATA mondial : 4,287 milliards de passagers (vs 4,543 en 2019). Perspective 2024 :4,7 milliards de passagers

Performance économique : 896 Mds \$ de recettes (vs 838 en 2019)

Marge opérationnelle 4,5 et un bénéfice net de 2,7%

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901



**1949 – 2024, 75 ans au service des compagnies  
aériennes**

## I - La taxation des infrastructures

L'exception française dans toute sa magnificence pour s'accrocher la médaille du mérite écologique aux dépens des aéroports et autoroutes sans aucune concertation au niveau européen

Alors quid du green deal et des dispositions inscrites dans le programme FIT for 55 excluant notamment par exemple le principe d'une taxation du kérosène pour les vols extra UE (Convention de Chicago oblige)

Une fois de plus on oublie au plus haut niveau de l'Etat la dimension internationale du transport aérien qui ne peut s'inscrire dans les seules limites géographiques hexagonales

Si au moins cela servait au financement de la transition énergétique du secteur aérien mais non, son produit est carrément fléché vers le soutien du ferroviaire incapable de fonctionner sans les aides publiques

Résultat assez surréaliste d'un point de vue juridique d'une taxe obérant sans nul doute la capacité d'investissement des aéroports concernés, reconvertie en redevances par certains aéroports et entraînant inéluctablement un renchérissement du coût du billet aérien

Pour terminer sur ce chapitre je rappellerai un propos de notre ancienne première ministre déclarant que **la fiscalité n'a pas fait avancer la transition écologique**

## II - La relation avec les aéroports et l'évolution du cadre de régulation économique

L'Autorité de Régulation des Transports (ART), notre régulateur, a publié en septembre 23 un rapport complet formulant un certain nombre de recommandations en vue d'améliorer l'efficacité du cadre de régulation des plus grands aéroports français (Rappel ART autorité plus 5 millions passagers)

Comme nous l'avons déjà exprimé dans un courrier commun avec IATA et l'A4E adressé le 4 août dernier au ministre des Transports nous sommes favorables à une réforme concertée et transparente du cadre applicable

Je ne vais pas passer en revue les 130 pages de ce rapport mais simplement rappeler les **trois principes clés** y figurant

- **Renforcer la transparence et la concertation** entre les parties prenantes notamment en matière d'investissements et de qualité de service
- **encourager une meilleure performance** en introduisant des mécanismes d'incitations économiques
- **assurer la stabilité du cadre de régulation par la mise en place de contrat pluriannuels** qui garantissent une contribution des activités commerciales des aéroports au financement du service public aéroportuaire

Des 19 recommandations opérationnelles proposées dans ce rapport quatre d'entre elles retiennent plus particulièrement notre attention

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901

**-Préciser explicitement le caractère modéré** de l'évolution des tarifs,

**-Renforcer le rôle des usagers dans l'élaboration du CRE**

**-Prévoir dans les CRE des objectifs contraignants de qualité de service avec des pénalités financières**

**-Prévoir une contribution du périmètre non-régulé au périmètre régulé** assise sur les bénéfices après rémunération du capital

Par ailleurs nous retenons avec intérêt l'étude exhaustive et comparative menée par l'Autorité projetant un CMPC entre une borne basse de 3,6% et une borne haute de 5,5% selon certains critères pris en compte

Rappelons que dans le code des transports (Art 6235-1) il est prévu que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investi sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aéroport

Une consultation publique vient juste d'être lancée après la présentation d'un projet relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports de LYON, Toulouse, Marseille, Bâle-Mulhouse et Bordeaux et dont l'objectif, à condition de conclure un CRE serait de limiter le périmètre d'activités au SPA et fixer un reversement des profits extra aéro à hauteur de 35% des coûts de services publics

A cet égard il me parait pertinent de souligner la communication récente de l'ART en date du 12 décembre 2023 mentionnant pour les huit sociétés aéroportuaires relevant de son périmètre

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901

de compétence, un résultat net cumulé de près de 800 millions d'euros en 2022 soit un niveau supérieur de 32% à la moyenne des trois années d'avant crise COVID

De quoi alimenter encore beaucoup de discussions entre les parties prenantes

Mais l'important dans ce sujet est le besoin d'évoluer vers un système plus efficient en matière d'investissements et concentré sur l'efficacité opérationnelle et économique

Nous sommes donc favorables, comme indiqué plus haut, à un processus pluriannuel obligatoire avec des rôles clairement définis notamment concernant les prérogatives respectives du régulateur et de l'Etat en matière d'investissements et de qualité de service

### III - L'environnement

#### 1-Les relations avec les riverains

Quitte à me répéter je ne peux qu'insister sur l'importance fondamentale de la prise en compte du **concept d'approche équilibrée de la gestion du bruit** telle que définie par la résolution A 33/7 de l'OACI et dont les principes sont repris dans le règlement EU 598/2014 et la directive EU 2002/49/CE

(Rappel approche équilibrée -Réduction à la source des nuisances sonores (-25% de bruit en 10 ans - aménagement et

gestion territoire - procédures d'exploitation dites à moindre bruit - restrictions d'exploitation)

Tous les textes indiquent que **les évaluations du bruit devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables** communs à tous les états membres et pour l'UE les **restrictions d'exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d'autres mesures** relevant de l'approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit

Bien que le règlement européen exige une évaluation régulière des nuisances sonores des aéroports une **telle évaluation n'implique pas nécessairement l'adoption de nouvelles restrictions** même si la pression omni permanente des riverains semble encourager certaines autorités à les promouvoir

Mais que fait notre secteur sinon justement mettre en œuvre les dispositions de réduction du bruit à la source et des procédures opérationnelles moins gênantes pour les riverains ?

Savez-vous ce qu'est **l'IGMP ou Indice global moyen pondéré** ? Peu de gens le savent ou ne veulent pas le savoir et pourtant c'est un indicateur qui a été instauré par un arrêté du 28 janvier 2003 pour mesurer et préciser l'évolution des nuisances sonores sur CDG .Mis en place pour mieux évaluer l'environnement sonore sur cette plateforme il calcule en temps réel l'énergie sonore totale durant une année pour les décollages et atterrissages rapportée à l'énergie calculée pour l'année de référence (la moyenne des années 199 à 2001 correspond à une valeur 100)

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901

C'est le seul indicateur réglementaire basé sur le bruit mesuré qui permet en outre de disposer d'une série statistique depuis maintenant plus de 10 ans

Vous serez étonné de constater que cet indicateur est en baisse constante de jour comme de nuit : depuis un point haut de 92,8 en 2008 jusqu'à 51,8 en 2022 soit un gain de plus de 40 points

Pourquoi n'avoir pas mis en place un système de mesure équivalent à ORLY ou d'autres aéroports régionaux ce qui permis pour le moins à avoir une référence propice à des échanges plus équilibrés avec les riverains ?

## **2-Le carburant aérien durable (CAD ou SAF sustainable aviation fuel)**

Avec la bonne dynamique de reprise du trafic aérien après Covid et les projections d'un doublement de passagers à horizon 2050 nous observons de la part des opérateurs aériens une frénésie de commande d'avions qui implique pour notre industrie de relever activement le défi de la transition écologique passant par l'utilisation exclusive de carburants non fossiles

Comme beaucoup d'experts et opérateurs beaucoup plus qualifiés que moi l'ont exprimé, l'objectif zéro carbone à l'horizon 2050 est un défi existentiel pour notre secteur

La question majeure aujourd'hui est de savoir comment y répondre technologiquement et économiquement

Même si le président d'Airbus nous promet un avion à propulsion hydrogène pour 2035, il n'échappe à personne que ce mode énergétique et encore plus celui électrique, ont leurs limites dans le temps et dans la capacité technologique à mouvoir des avions de grande capacité et à long rayon d'action

Dès lors l'alternative du CAD demeure la plus efficiente pour satisfaire les objectifs de durabilité et les besoins à moyen et long terme des transporteurs aériens.

Pour cela encore faut-il qu'ils disposent de ces nouvelles ressources énergétiques en quantité suffisante et à un prix compétitif pour une exploitation rentable de leur entreprise

Or aujourd'hui nous sommes bien loin du compte si l'on considère l'offre actuelle sur ce nouveau marché de carburant loin, très très loin de satisfaire les nécessités des opérateurs

Que pèse la production mondiale de 1,5 millions de tonnes de SAF en 2024 (la production de Total Energies ne seraient que de 170 000 tonnes) face aux besoins actuels en carburant estimés par IATA à environ 450 millions de tonnes

Que penser des prix actuels du CAD à 5000 euros la tonne en France quand le marché mondial semble établi aux alentours de 3000 alors que le cout actuel du kérosène oscille autour de 800€ la tonne ?

En la matière que le rôle de l'Etat sera primordial pour l'accomplissement de la feuille de route visant à la décarbonation du transport aérien en sécurisant le financement pluriannuel du CORAC, en favorisant l'émergence d'une filière française de carburant compétitive, en soutenant le renouvellement accéléré des flottes ,en accompagnant les services

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901



de la navigation aérienne pour une optimisation maximale des opérations aériennes en vol et au sol et, in fine en **assurant la soutenabilité financière globale de la décarbonation du secteur**

Avant de conclure je voudrais seulement mentionner les résultats d'un sondage d'opinions de IATA auprès des passagers qui démontre le rôle important que les voyageurs vont jouer dans l'industrie du transport aérien

-89% sont d'accord pour dire que le transport aérien est une nécessité pour la vie moderne

-89% sont d'accord pour dire que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie

-88% ont déclaré que le transport aérien avait un impact positif sur les sociétés

Et last but not least : 83 % ont déclaré que le réseau mondial de transport aérien est un contributeur clé aux objectifs de développement durable des Nations Unies

Ces données nous permettent de voir, sans honte particulière, l'évolution de notre industrie avec un certain optimisme

Voilà je vous remercie de votre attention et vous invite maintenant à un moment de convivialité pour fêter ensemble le 75ème anniversaire de notre organisation.

Board of Airlines Representatives in France  
Conseil des Représentants de Compagnies Aériennes en France

66, avenue des Champs-Élysées – 75008 Paris – Téléphone : (+33) 06 20 82 78 86  
Association loi 1901