



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Discours de clôture de Thomas JUIN

Président

4^{ème} Congrès de l'UAF & FA

Assemblée plénière

Territoires, aéroports et transition énergétique

Beffroi de Montrouge

Vendredi 25 novembre 2022 -12h30

Seul le prononcé fait foi

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Introduction

C'est toujours un réel plaisir de vous accueillir si nombreux au Congrès annuel de l'Union des aéroports français & francophones associés. Je tiens à remercier tout particulièrement les différents intervenants et orateurs que nous avons pu écouter tout au long de cette assemblée plénière.

Nous en sommes convaincus : la transition écologique, au même titre que la compétitivité ou la performance économique, sociale et financière, est aujourd'hui constitutive de l'attractivité et de l'avenir de nos plateformes, quelles que soient leur taille et leur spécialité. C'est ce que nous avons cherché à montrer à travers nos échanges et réflexions de cette matinée.

Je remercie également la société Total Energies, qui, une nouvelle fois, est le partenaire de notre Congrès.

*
**

Rebond du trafic et contrôle aux frontières aériennes

L'année 2022 aura marqué le rebond du trafic. C'est une bonne nouvelle pour tous les acteurs du transport aérien. Nous devrions atteindre cette année 80% du niveau de trafic de 2019 et l'égaliser en 2024. Au-delà de la perte d'activité sur plusieurs années, cette crise aura induit des changements structurels sur nos aéroports, à commencer par la problématique d'attractivité de nos métiers et la difficulté de recrutement ce qui ne nous a pas facilité la tâche dans un contexte de forte reprise. Un certain nombre d'aéroports en Europe et dans le monde ont été confrontés à des difficultés de temps d'attente pour les passagers et de qualité de service dégradée, notamment à la pointe estivale. Nous tenons à relever qu'à la différence de ce qui a pu se passer aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni, en France les compagnies aériennes n'ont pas été contraintes de supprimer des vols à la demande des aéroports.

Ces moindres difficultés sont à mettre au crédit des outils tels que l'activité partielle et l'APLD mis en place par le gouvernement et qui nous ont permis de préserver au mieux les compétences au sein de nos entreprises. Elles sont également dues à la mobilisation dès le printemps de tous les acteurs de l'écosystème aéroportuaire et à la coordination menée, au plus fort de la saison aéronautique estivale, par la DGAC.

Monsieur le Ministre,

Vous nous avez fait part en septembre de votre attachement à l'amélioration continue de la qualité de service dans les aéroports français, notamment dans la perspective des Jeux olympiques de 2024. Nous partageons naturellement cette préoccupation et sommes à la disposition de vos services pour travailler de concert avec les autres acteurs du transport aérien sur cette question. Pour 2023, notre principale inquiétude porte sur la mise en œuvre, au 1^{er} mai, de l'EES qui aboutira à un allongement des temps d'attente aux frontières aériennes de notre pays. La solution aux délais supplémentaires imposés aux passagers par la nouvelle réglementation européenne réside à nos yeux dans l'augmentation des effectifs dans les aubettes et dans la mise en œuvre d'un véritable « smart border ». Le recours aux moyens technologiques de pointe et l'amélioration continue des process de contrôle permettraient assurément de fluidifier les flux.

Nous saluons les avancées obtenues dans les discussions avec le ministère de l'intérieur. Il est essentiel de poursuivre et de renforcer ces actions dans l'intérêt de tous afin d'être au rendez-vous en mai prochain.



Défense des lignes intérieures

Au-delà de l'effet « rattrapage », la reprise du trafic est là et ne se dément pas cet automne. Même si les incertitudes géopolitiques et économiques pourront peser à l'avenir, force est de constater que le transport aérien reste plébiscité par le public. Il répond de fait à des besoins spécifiques de mobilité rapide des Français auxquels les autres modes de transport ne peuvent répondre. Le transport aérien est complémentaire des autres modes de transport. Ce constat est particulièrement valable pour la France. De fait, le report modal air-rail a pour l'essentiel déjà eu lieu en France. Il est pourtant présenté à cor et à cri comme la panacée pour réduire les émissions de CO2 du transport aérien. Les critiques dont font l'objet les lignes intérieures - qui seront par ailleurs les premières décarbonées-, sont déconnectées des réalités de notre secteur et des enjeux réels de la transition énergétique dans le transport aérien.

Entre 2010 et 2019, le trafic radial Régions-Paris, là où le réseau ferroviaire alternatif est pertinent, a peu augmenté, de l'ordre de 5% seulement. Ce trafic radial est de plus constitué en grande partie de passagers en correspondance vers Paris-Charles de Gaulle ou Orly et de passagers désireux d'éviter des alternatives ferroviaires trop contraignantes. En 2019, plus de 60% du trafic radial provenait des liaisons où il n'y a pas d'alternatives ferroviaires de moins de 4h.

Mais aujourd'hui avec une croissance de 72% entre 2009 et 2019, la dynamique du trafic domestique repose essentiellement sur le développement des lignes transversales Région-Région qui représentent dorénavant près de 40% de l'ensemble du trafic domestique. Or, ces lignes transversales, là où la substituabilité avec le rail s'avère peu crédible, constituent une chance pour le développement des échanges interrégionaux, le développement économique et social et le désenclavement des territoires. Elles permettent aussi d'échapper à moindre coût à la polarisation géographique du réseau ferroviaire sur Paris et sa région.

De même les critiques adressées à l'aviation d'affaires, trop vite assimilée aux seuls « jets privés » n'embrassent pas l'ensemble des réalités de ce service aérien. L'aviation d'affaires joue un rôle certain dans la localisation et le maintien dans nos territoires d'entreprises, dont de nombreuses ETI et PME.

Elle évite ainsi la trop forte concentration des entreprises dans les grandes métropoles ainsi que la désindustrialisation de nos territoires. Elle constitue aussi la raison d'être et une part non négligeable de l'activité aérienne et des équilibres économiques d'un grand nombre de nos aéroports.

Nous sommes non seulement convaincus que la mobilité aérienne régionale restera incontournable pour relier nos villes mais que de nouveaux usages de l'aviation vont naître dans un horizon proche sur les courtes distances avec le déploiement d'avions décarbonés.

Œuvrons donc tous ensemble à la complémentarité des modes, chacun dans son domaine de pertinence, au service des territoires et engageons-nous résolument dans la transition énergétique du transport aérien.



Œuvrer à la transition énergétique dans le transport aérien

Les aéroports entendent être pleinement les acteurs de cette transformation.

Nous avons en effet un rôle à jouer, d'abord dans la décarbonation de nos propres activités. C'est une démarche d'ores et déjà engagée, puisque près de 80 aéroports français devraient, avant la fin de cette année, être accrédités dans le cadre de l'Airport Carbon Accreditation. Le programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement), piloté par notre organisation et financé sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), a été à cet égard un formidable accélérateur pour entraîner l'ensemble de notre profession dans cette voie vertueuse de la sobriété et de l'efficacité énergétiques. Mais l'écosystème aéroportuaire comporte de nombreux acteurs et nous avons également un rôle à jouer dans la décarbonation de leurs activités. Les exploitants d'aéroport assurent l'animation opérationnelle de la plateforme. Ils ont la vocation, la capacité et la volonté de se poser aussi en animateurs de la transformation énergétique de l'écosystème aéroportuaire. Il nous faut désormais nous attaquer à

nos émissions de scope 3. C'est une entreprise ardue qui nécessitera des moyens importants. Sur ce point, nous espérons, si nos réflexions actuelles aboutissent, pouvoir déposer en 2023 un projet de programme EASEE 2, dans le cadre du prochain appel à projets CEE du ministère de la transition énergétique.

Nous avons enfin un rôle à jouer dans la décarbonation de l'ensemble du transport aérien. Nous devons d'ores et déjà préparer nos infrastructures à l'arrivée de l'avion décarboné de demain et au mix énergétique auquel nous devons faire face.

L'émergence des nouvelles mobilités aériennes, qu'elles soient électriques, hybrides ou hydrogène devrait impacter le modèle économique des compagnies aériennes, d'abord sur la courte distance, et favoriser le renouveau du transport aérien régional. Nous pensons que, dans la perspective de l'essor d'un transport aérien régional décarboné, le réseau aéroportuaire français dans toute sa diversité est une chance pour la France et ses territoires.

C'est aussi un nouveau regard que nous devons porter sur nos missions. Les aéroports entendent ainsi devenir des acteurs de la transition énergétique des territoires en favorisant non seulement le développement d'une connectivité décarbonée, mais aussi en assurant, au sein de chaque territoire, la fourniture d'énergies décarbonées pour d'autres usages que le transport aérien. Nos aéroports deviennent par exemple des producteurs d'énergies renouvelables, notamment d'origine solaire, avec pour finalité l'autoconsommation ou l'injection réseau selon les cas. Le projet de loi sur la production des énergies renouvelables va renforcer encore ce rôle.

Nous avons donc la vocation et la volonté de devenir des acteurs à part entière de la transformation énergétique des territoires. Ce travail, nous devons le faire avec les collectivités locales propriétaires de bon nombre de nos aéroports mais également avec les régions qui nous semble être l'échelon le plus à même d'intégrer les aéroports dans leur vision de la transformation énergétique des territoires.

Notre organisation participe activement aux côtés de ses partenaires du transport aérien aux travaux engagés dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 301 de la loi climat et résilience. Ces travaux déboucheront dès la fin de cette année sur une feuille de route opérationnelle de décarbonation du transport aérien qui aura permis d'identifier les principaux leviers de décarbonation, les obstacles que nous rencontrerons sur la voie de la décarbonation ainsi que les moyens à mobiliser pour réussir nos objectifs de décarbonation. Cette feuille de route viendra alimenter la stratégie française énergie climat et ses principaux outils et devrait conduire les pouvoirs publics à accompagner plus fortement la transition énergétique du transport aérien.

Les carburants aéronautiques durables restent le principal levier de décarbonation du secteur. Et l'aviation d'affaires a le potentiel pour jouer le rôle de catalyseur et de laboratoire du développement de l'usage des carburants aéronautiques durables en France.

Si les énergéticiens nous assurent que la production de carburants aéronautiques durables sera suffisante en 2030 pour couvrir les besoins requis par les mandats d'incorporation européens prévus dans le paquet « Fit for 55 », ce ne sera déjà plus le cas pour l'échéance suivante de 2035.

Les pouvoirs publics ont su financer l'émergence de l'avion vert. Nous avons besoin de la même volonté politique pour développer l'usage des carburants aéronautiques durables. L'utilisation massive des CAD dans le secteur aérien passe nécessairement par la mise en place des conditions favorables au développement en France d'une filière de production puissante garante de souveraineté nationale comme la création de mécanismes incitatifs sous forme de crédit d'impôt ou d'exonération de fiscalité ou comme l'utilisation des recettes de la fiscalité écologique pour développer la filière. Cela passe aussi par le déploiement des mécanismes indispensables à la réduction du coût d'achat des carburants aéronautiques durables pour les compagnies aériennes comme ont su le faire d'autres pays comme les Etats-Unis. Cela passe enfin par la priorisation de l'affectation de la biomasse vers les usages aériens.



Créer les conditions favorables à la transition énergétique : réforme de la régulation et compétitivité des aéroports

La transition énergétique du transport aérien et l'adaptation de nos aéroports au nouveau mix énergétique nécessiteront des investissements importants.

Nous devons donc être assurés de pouvoir recourir à la fois aux capitaux privés et aux contributions publiques.

La régulation aéroportuaire française est aujourd'hui ancrée dans une réalité disparue. Elle ne permet plus à nos aéroports de répondre aux enjeux auxquels ils font face. La décision du Conseil d'Etat du 28 décembre 2021 et les récentes décisions d'homologation tarifaire de l'ART n'ont fait qu'aggraver la situation. Notre organisation a mis à profit l'année 2022 pour construire une position commune de nos aéroports sur les adaptations à nos yeux nécessaires des règles de la régulation aéroportuaire française.

Il est temps aujourd'hui d'ouvrir la réflexion et le dialogue avec l'Etat régulateur et les compagnies aériennes afin d'avancer dans la voie de la réforme. Au préalable, Il faudrait aussi pouvoir collectivement questionner le présupposé systématique du pouvoir de marché des aéroports.

Les objectifs de cette réforme devront permettre :

- D'assurer la soutenabilité financière de nos aéroports en les dotant d'un cadre plus adapté pour la tarification des redevances du service public aéroportuaire
- De renforcer leurs capacités d'investissement dans la transition énergétique
- De mieux partager les risques liés à l'activité de transport aérien entre les compagnies aériennes et les aéroports dans une perspective gagnant-gagnant
- De donner tant à nos aéroports qu'aux compagnies aériennes une visibilité pluriannuelle sur le niveau des redevances

Face aux incertitudes de trafic qui pèsent sur notre secteur, il est indispensable à l'avenir que l'Etat redonne à nos aéroports un cadre qui leur permettent de retrouver de la stabilité, de la visibilité pour assumer leurs futurs investissements.

Enfin nous souhaitons poser à nouveau la question de l'application du régime de la double caisse à l'ensemble des aéroports régulés. Cette question importante avait été remise ces deux dernières années en raison de la crise de la Covid-19. Il est aujourd'hui nécessaire de reprendre le fil de la réflexion. Tous les aéroports régulés doivent pouvoir sortir de la caisse unique.

Le financement de la transition énergétique nécessite également que nous puissions exercer nos activités d'exploitation aéroportuaire dans un cadre compétitif ce qui pose notamment la question de l'évolution de nos coûts de touchée et donc du niveau de la fiscalité pesant sur le transport aérien.

L'édition 2022 de l'Observatoire des coûts de touchée européens montre la dégradation de la situation concurrentielle des aéroports français en 2021 par rapport à leurs homologues européens sous l'effet de l'instauration de l'écocontribution en 2020. L'Observatoire montre aussi la fragilité concurrentielle des aéroports de proximité par rapport à nos principaux concurrents du sud de l'Europe en particulier espagnols ou portugais.

La situation concurrentielle de nos aéroports devrait empirer dans les prochaines années en raison de l'augmentation prévisible de la taxe d'aéroport.

La crise de la Covid-19 a durablement déséquilibré le système de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaire. Et le dispositif d'avance sur recettes de la taxe d'aéroport mis en place par le ministère des finances pour la période 2020-2022 conduit nos aéroports à un mur lorsqu'il s'agira de commencer en 2024 à rembourser ces avances dont le montant total avoisine les 700 millions d'euros. Ces remboursements provoqueront une envolée de la taxe d'aéroport qui impactera le coût de touchée de nos aéroports et viendra grever leur compétitivité. Aussi l'UAF & FA continue-t-elle de plaider pour la transformation en tout ou partie de ces avances en subventions directes.

*
**

Conclusion

Monsieur le Ministre,
Chers amis,

Les années 2020-2022 marquent incontestablement un tournant pour le transport aérien : la fin d'une longue période de croissance assurée, le surenchérissement sans doute durable des coûts de l'énergie, l'augmentation des prix du billet d'avion, la nécessité d'accélérer et de financer notre transition énergétique.

Le transport aérien est aussi devenu, à son corps défendant, un « objet politique » pour ses principaux détracteurs alors même qu'il a joué un rôle vital au cœur de la crise sanitaire en assurant l'acheminement de patients et de marchandises de première nécessité. N'en doutons pas : aucune action de notre part, si pertinente soit-elle, ne trouvera grâce à leurs yeux.

La réalité est pourtant là : l'usage de l'avion reste privilégié par un nombre croissant de nos concitoyens. Et les acteurs du transport aérien ont su se mobiliser collectivement pour apporter de premiers éléments de réponse à l'urgence climatique et aux préoccupations environnementales de la société.

Au-delà des efforts déjà engagés et des résultats obtenus, le transport aérien disposera, à la fin de cette année, d'une feuille de route opérationnelle de décarbonation issue des travaux de l'article 301 de la loi climat et résilience. Il disposera également d'engagements clairs de toutes les parties prenantes. Les aéroports prendront naturellement toute leur part, et elle est importante, dans cet effort collectif.

L'efficacité de la lutte contre le changement climatique dans le transport aérien passe cependant à notre sens par trois conditions :

- Se garder de l'illusion de la décroissance dans un seul pays qui ne ferait qu'affaiblir le secteur aéronautique et aérien français et européen sans réduire les émissions de CO2.
- Penser la transition énergétique de l'aviation à l'échelle du monde, cadre naturel de son activité. A cet égard, l'adoption, lors de la dernière assemblée générale de l'OACI, de l'objectif LTAG - le zéro émission nette de carbone d'ici 2050 pour l'aviation, est une excellente nouvelle.
- Préserver les conditions économiques de nos activités et une concurrence équitable pour tous les acteurs afin de permettre le financement de la décarbonation.

Nous avons besoin que la France porte résolument une vision positive du secteur aérien afin que nous, acteurs, puissions relever les défis qui nous attendent avec pragmatisme et détermination.

Je vous remercie.