



**Discours de clôture de Thomas JUIN  
Président  
3<sup>ème</sup> Congrès de l'UAF & FA  
Assemblée plénière**

*Seul le prononcé fait foi*

**Beffroi de Montrouge  
Vendredi 26 novembre 2021 -12h45**

Mesdames et Messieurs les Élus,  
Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile,  
Mesdames et Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs,  
Mesdames et Messieurs,  
Chers amis (es),

**Introduction**

Nous sommes heureux de vous retrouver aussi nombreux pour ce 3<sup>ème</sup> congrès de l'UAF & FA.

Il était important pour nous de renouer dès que possible, avec ces moments d'échanges et de convivialité rassemblant nos adhérents comme notre environnement.

Je veux saluer d'abord le soutien de notre partenaire TotalEnergies qui contribue à la bonne organisation de cette assemblée plénière. Je tiens également à remercier chaleureusement tous les orateurs et intervenants de notre matinée de réflexion.

La question posée au fil de cette matinée est bien celle de la réinvention de notre modèle économique. Et comme nos débats l'ont montré, la décarbonation de nos activités, et plus généralement le développement durable, sont et seront encore plus demain au cœur de ce nouveau modèle.

La crise nous a rappelé l'importance de jouer collectif et a redonné toute sa place aux organisations professionnelles représentatives qui portent l'intérêt commun. Elle a aussi mis en lumière la nécessité de considérer l'écosystème du transport aérien comme un

tout. Cela n'allait pas de soi pour tous les ministères comme l'a illustré l'application différenciée du dispositif d'activité partielle.

Nous nous sommes ainsi fortement mobilisés avec nos partenaires de la CSAE, du SESA, de l'AFCOV et du CNPA pour faire entendre la voix spécifique de l'écosystème aéroportuaire et de ses différents métiers auprès des cabinets ministériels et des administrations. Cette mobilisation nous a apporté une reconnaissance et une visibilité accrue et produit quelques résultats comme l'inscription des principaux acteurs de l'écosystème aéroportuaire dans la liste des secteurs protégés. L'UAF poursuivra ce travail dans les mois à venir et continuera à porter haut et fort la voix de notre communauté aéroportuaire.

Dans la tourmente, nous avons toujours pu compter sur le ministre délégué aux transports et son cabinet, sur la mobilisation et le travail continu des services de la DGAC. Cet accompagnement et le dialogue constant avec nos organisations ont permis d'éviter bien des écueils.

L'Etat a été incontestablement au rendez-vous de la crise. Nos aéroports ont massivement utilisé les outils de traitement économique et social mis en place par les pouvoirs publics. Les PGE, l'activité partielle et l'activité partielle de longue durée notamment nous ont permis de préserver, dans la mesure du possible, les équilibres économiques de nos entreprises et les compétences au sein de nos équipes. Aujourd'hui, nos aéroports sont donc prêts à accompagner la reprise.

Pendant toute la pandémie de la COVID-19, le transport aérien a su répondre dans l'urgence aux besoins du pays. Il s'est montré indispensable tant dans le transport de masques que plus récemment dans l'acheminement des vaccins. La plupart de nos aéroports sont restés ouverts à la circulation aérienne et ont assuré des fonctions essentielles comme l'accueil des vols sanitaires et des évacuations d'urgence, le développement des vols de fret ou encore le travail aérien. Au plus fort de la crise, le réseau aéroportuaire s'est révélé être, dans toute sa diversité, un atout pour la France et la desserte de ses territoires.

La passe sanitaire est sans conteste une grande réussite européenne et française. C'est à lui que nous devons le rebond du trafic en Europe avec la disparition corollaire de ces quarantaines qui tuaient toute activité aérienne. La France, et le ministère des transports en particulier, ont beaucoup œuvré à sa mise en place. Nous tenons à le souligner.

### **Les aéroports au défi de la crise**

La crise a été inédite, brutale et la reconstruction sera longue, difficile. 2021 devrait être à l'image de 2020 : une chute de trafic comprise entre -60 et -65% après -67,3% l'année dernière. Et ce en dépit du rebond estival qui laisse néanmoins entrevoir des temps meilleurs.

Pour des exploitants aéroportuaires qui tirent leurs revenus à 80% du trafic passager, le choc est rude. En 2020, le chiffre d'affaires des aéroports européens s'est effondré de 60% par rapport à 2019. Dans le même temps, nous n'avons pu réduire nos coûts que de 24% en raison de l'importance de nos coûts fixes dus notamment aux multiples exigences réglementaires de sûreté et de sécurité, à la maintenance de nos

équipements et installations, au défi des pics journaliers et aux mesures sanitaires supplémentaires. Pour faire face à nos besoins opérationnels, nous avons ainsi été contraints de puiser dans nos trésoreries et de nous endetter.

Et ce au détriment de nos investissements qui ont chuté de près de 30% d'une année l'autre.

Selon la plupart des analyses, le trafic de 2019 ne devrait pas être retrouvé avant 2024 au plus tôt. Pour 2022, l'ACI EUROPE prévoit une baisse de trafic comprise entre -39% (scénario pessimiste) et -20% (scénario optimiste), sachant que le scénario médian prévoit une baisse de -32%.

Le rythme de la reconstruction dépendra alors étroitement de la structure (vols, court, moyen ou long-courriers) et de la nature (compagnies low-cost ou régulières) du trafic de chaque aéroport. La reprise du trafic long courrier sera de toute évidence plus lente et étroitement dépendante du rythme de la vaccination dans le monde et des évolutions de la pandémie.

### **Les aéroports au défi de la reconstruction**

La période de reconstruction s'annonce compliquée. Les aéroports continueront de faire face à la faiblesse de leurs revenus liés au niveau de trafic, à la pression constante des compagnies aériennes sur le niveau des redevances aéroportuaires, à l'épuisement des trésoreries à l'augmentation du coût de la dette avec la fragilisation de notre modèle économique ainsi qu'à l'effondrement de leurs capacités d'investissement.

C'est un fait majeur : nous ne devrions pas récupérer nos capacités d'investissement avant une dizaine d'années alors même que nous aurons à faire face au défi de la transition énergétique de nos aéroports ainsi qu'à l'adaptation de nos infrastructures à l'arrivée de l'avion décarboné de demain.

La crise des investissements aéroportuaires appelle une triple réponse de la part de l'Etat : l'ajustement de la régulation aéroportuaire aux nouvelles réalités du secteur, la refonte du régime européen des aides d'Etat, la préservation de la compétitivité des aéroports français.

L'endettement des Etats pose inévitablement la question du recours aux capitaux privés dans le secteur aéroportuaire et, par conséquent, celle de l'attractivité du secteur pour les investisseurs privés. La régulation aéroportuaire devrait donc s'attacher à mettre en œuvre une juste rémunération du capital, à permettre aux aéroports de récupérer dans la durée leur perte par l'augmentation des redevances, à s'adapter enfin aux nouvelles réalités du transport aérien telles que le renforcement du pouvoir de marché des compagnies aériennes et la concurrence entre aéroports.

La crise impose également de repenser le régime européen des aides d'Etat. Les lignes directrices aviation de 2014 ne sont clairement plus adaptées aux nouvelles réalités économiques de nos aéroports.

Les grands aéroports devraient pouvoir bénéficier à l'avenir et sur le long terme d'aides publiques à l'investissement et les petits aéroports de la prolongation des aides publiques au fonctionnement. L'intensité des aides et les coûts éligibles doivent être également revus. Nous devons être particulièrement attentifs aux travaux en cours à Bruxelles tant sur les règles relatives aux aides d'Etat en matière de développement

durable que sur la taxonomie. Les résultats de ces travaux conditionneront aussi nos capacités de recourir aux sources de financement public comme privé.

Il appartiendra enfin à l'Etat de construire rapidement le cadre économique et social le plus favorable à la reprise du trafic, avec une attention toute particulière portée à la compétitivité des aéroports français dans un secteur aéroportuaire européen très concurrentiel.

Le chantier de la réforme du financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires est à cet égard crucial.

La faiblesse du trafic en 2021 a provoqué, comme en 2020, un déficit de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires. Il manque encore aujourd'hui, selon la DGAC, 100M€ pour couvrir l'ensemble de nos dépenses régaliennes pour l'année en cours (en plus des 250M€ prévu en LFI 2021) et 180M€ pour couvrir le déficit prévisionnel de 2022.

Rien n'est prévu encore, dans le cadre du PLF 2022, pour remédier à cette situation intenable pour les aéroports français. A notre connaissance aucun amendement n'a encore été déposé par le gouvernement, en dépit de nos demandes pressantes. Notre inquiétude est vive tant sur la pérennisation du dispositif d'avances que sur les montants en jeu. Il n'est pas acceptable que les aéroports aient à assumer sur leurs fonds propres la charge de ces missions régaliennes. Les défaillances de l'Etat mettent à mal les trésoreries aéroportuaires, les équilibres économiques et les politiques d'investissement par la dégradation mécanique des ratios d'endettement due au recours forcé à l'emprunt !

Cette problématique de financement des missions régaliennes se pose également à plus long terme. A compter de 2024, ce sont plus de 900M€ qui devront être remboursés sur les recettes futures de la taxe d'aéroport. Ces remboursements, même lissés sur 7 ans, susciteront une envolée de la taxe d'aéroport et pèseront lourdement sur la compétitivité de nos aéroports au moment même où nous devons attirer les compagnies aériennes sur nos plateformes pour reconnecter nos territoires au monde. Aussi notre organisation réclame-t-elle la transformation de tout ou partie de ces avances en subventions.

L'amendement gouvernemental au PLF 2022 qui vise au relèvement du plafond de la taxe d'aéroport de 14 à 15€ pour les aéroports de classe 3 ne va pas non plus malheureusement dans le sens de l'amélioration de la compétitivité des aéroports français et représente un coup dur pour nos aéroports de proximité déjà fragilisés et situés pour la plupart dans les territoires les plus enclavés. Notre organisation réaffirme son opposition à cette mesure qui nous paraît contreproductive alors que nous vivons une chute de trafic sans précédent. Elle ne résoudra d'ailleurs pas notre problématique de financement des missions régaliennes.

Nous nous sommes réjouis de la première publication en juillet de l'Observatoire des coûts de touchée. Nous comptons sur les futures publications de cet Observatoire de la DGAC, qui permet d'apprécier chaque année le positionnement concurrentiel de nos

aéroports en Europe, pour éclairer la décision publique sur la fiscalité du transport aérien.

L'Etat doit également chercher à préserver la qualité de service dans les aéroports français. Or la mise en œuvre aux frontières aériennes de la France du règlement européen EES courant 2022 devrait se traduire par une détérioration notable de la qualité de service dans les aéroports français.

Le traitement unitaire des passagers par les gardes-frontières devrait être multiplié par 2, ce qui devrait occasionner des délais d'attente plus importants. L'utilisation de kiosques de pré-enregistrement réservée à quelques aéroports ne permettrait de limiter que très partiellement la dégradation des délais d'attente des ressortissants des pays tiers.

Les saisons aéronautiques à venir, qui devaient marquer la reprise du trafic et le retour de la clientèle étrangère dans notre pays, s'annoncent par conséquent difficiles. Nous appelons à la poursuite de la concertation engagée avec le ministère de l'intérieur et à la mise en place d'un réel dispositif de « smart border » à nos frontières aériennes permettant de concilier exigences de sécurité et impératifs de qualité de service.

L'ajustement des effectifs de garde-frontière aux nouvelles exigences de l'EES tant sur les aéroports sous contrôle de la PAF que de l'administration des douanes, une dotation suffisante en kiosque sur les grands aéroports français et le déploiement effectif des process et technologies de « smart border » sont les conditions incontournables du maintien d'une qualité d'accueil acceptable pour les visiteurs étrangers arrivant dans nos aéroports.

### **Les aéroports au défi de la transition énergétique**

Devant l'urgence climatique, la décarbonation du transport aérien est devenue notre priorité numéro 1. La décennie qui vient est, en matière de lutte contre le changement climatique, cruciale.

Au regard du transport aérien, la loi climat et résilience n'est clairement pas à la hauteur des enjeux de la lutte contre le changement climatique. Les mesures nous concernant relevaient toutes de l'illusion de la décroissance du transport aérien dans un seul pays. Pour avoir une réelle efficacité dans la réduction de nos émissions de CO2, nous devons non pas faire le pari de la décroissance, perdu d'avance à l'échelle de la planète, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien.

La France et l'Europe ont la chance de pouvoir disposer de toute la filière aéronautique et doivent pouvoir l'utiliser comme un véritable levier pour réduire à l'échelle internationale l'empreinte carbone de l'aviation.

A cet égard, l'effort budgétaire consenti par l'Etat en faveur de la recherche aéronautique, tant dans le plan France Relance de 2020 que dans le plan France 2030 présenté le mois dernier, est un signal fort.

Ces deux plans confirment tous les deux la volonté de l'Etat de faire de l'aéronautique un secteur d'avenir. Et nous nous en réjouissons.

En 2021, les principaux acteurs européens du transport aérien ont produit un rapport intitulé « Destination 2050 » présentant les scénarios de réduction des émissions de CO2 de l'aviation. Les acteurs du transport aérien français entendent à leur tour s'engager résolument sur un scénario national de décarbonation de l'aviation. Nous avons collectivement besoin d'un scénario reconnu et soutenu par les pouvoirs publics, qui fasse autorité parmi le foisonnement actuel d'initiatives relatives à la transition énergétique de notre secteur. Dans cette perspective, les travaux en voie de finalisation au sein du CORAC avec le puissant soutien de l'ONERA, dont l'expertise indépendante est reconnue sur ces sujets, nous paraissent les plus prometteurs et légitimes.

La décarbonation de l'aviation passe immanquablement par le développement accéléré en France et en Europe d'une filière de production massive de carburants aéronautiques durables. Ces nouveaux carburants sont un des principaux leviers de la décarbonation de l'aviation à court et moyen termes.

Il est primordial d'adopter à Paris comme à Bruxelles une ambition forte en matière de mandat d'incorporation et fixer des taux d'emport de ces carburants aéronautiques à la hauteur des enjeux. Un mandat d'incorporation de 10% à l'horizon 2030 est un objectif atteignable et réaliste !

Les investissements nécessaires à la mise en place d'une filière de production suffisante pour répondre aux objectifs de la trajectoire de décarbonation du transport aérien sont colossaux. Les 400M€ inscrits dans le plan France 2030 pour les carburants aéronautiques durables sont une première étape bienvenue.

Pour faire de l'Europe le champion des carburants aéronautiques durables et le fer de lance d'une aviation décarbonée, il est indispensable d'affecter les recettes de la fiscalité écologique pesant sur le transport aérien à la transition énergétique de l'aviation. C'est une condition sine qua non de la réussite de la décarbonation de notre industrie. Les recettes issues de la suppression prévue dans le paquet « Fit for 55 » des quotas gratuits alloués dans le cadre de l'EU-ETS devraient ainsi pouvoir revenir prioritairement au secteur aérien.

Ces ressources doivent non seulement servir à financer la recherche aéronautique, les innovations et les ruptures technologiques mais elles doivent aussi aider les opérateurs du transport -compagnies aériennes et aéroports notamment- à accélérer leur mue énergétique. Les compagnies aériennes françaises ont besoin de financement pour leur permettre de compenser le surcoût occasionné par les carburants aéronautiques durables !

Nos exploitants aéroportuaires auront besoin de financement non seulement pour réduire leurs propres émissions de GES mais également pour adapter leurs infrastructures à l'avion décarboné de demain !

La plupart des aéroports français sont déjà engagés dans cette démarche de réduction volontaire des émissions de CO2. Pour renforcer le mouvement, l'UAF a lancé en 2020

le programme EASEE financé sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) visant à accompagner tous les aéroports français dans la démarche ACA.

Fin 2021, près de 70 aéroports français ont rejoint le programme EASEE faisant de la France ; avec plus de 80 aéroports, le premier pays au monde en nombre d'aéroports engagés dans la démarche ACA.

Notre ambition est bien que l'ensemble des aéroports français atteignent le net zéro émission au plus tard en 2050.

En 2021, l'aéroport de Saint-Tropez est devenu le premier aéroport français à atteindre le net zéro émission de carbone. Cet exemple démontre que la neutralité carbone sans compensation est possible, dans des délais courts, et pour des aéroports de toute taille, même les plus petits. En France, le mouvement s'accélère : l'aéroport de Lyon s'est fixé pour objectif le net zéro émission de carbone dès 2026, les aéroports de Bâle-Mulhouse, Nice ou encore Marseille, dès 2030.

Nos aéroports doivent aussi se préparer dès maintenant à l'accueil de l'avion décarboné de demain qu'il soit à motorisation électrique ou hydrogène, ou qu'il fonctionne avec des carburants aéronautiques durables. Ils auront ainsi à faire face à une mixité et une complexité énergétique inédites requérant d'importants investissements pour préparer leurs infrastructures.

La transition énergétique du transport aérien passe également par l'intermodalité et la décarbonation des accès terrestres aux plateformes aéroportuaires.

La décarbonation de nos plateformes passe notamment par l'électrification de nos activités et de nos services.

Cela suppose par exemple d'intégrer nos aéroports dans toute réflexion nationale ou locale sur l'installation de bornes de recharge électrique, sur la production et distribution des énergies renouvelables, sur l'électrification des engins et véhicules de piste, ou encore sur l'électrification des tarmacs.

Nos aéroports ont vocation à devenir de véritables hubs énergétiques décarbonés au service de leurs territoires.

## **Conclusion**

Mesdames et Messieurs,  
Chers amis,

Il est temps que l'Europe s'exprime pour rappeler que l'aviation est indispensable à son bon fonctionnement et à sa cohésion économique et sociale. L'aviation répond à des besoins de mobilité, de voyage et de découverte inhérents à la condition humaine. L'attente forte et l'empressement des populations à prendre l'avion ces derniers mois dès lors que les frontières réouvrent sont très éloignés de la campagne de dénigrement que subit l'aviation et devraient conduire les responsables européens et français à engager des politiques publiques cohérentes permettant à la fois de préserver l'activité du secteur et ses emplois tout en permettant de réduire efficacement ses émissions de GES.

La réussite de la transition énergétique du transport aérien passe par une trajectoire de décarbonation crédible d'un point de vue économique comme environnemental et par la mobilisation de moyens financiers considérables tant de la part des acteurs du

transport aérien que des pouvoirs publics -Etat et collectivités locales. La réussite de la transition énergétique du transport aérien requiert aussi un énorme effort d'investissements trop souvent sous-estimé. Les Etats-Unis l'ont déjà compris et entendent mobiliser dans le deuxième volet du plan Biden un ensemble de moyens conséquents au service du développement d'une filière de carburants aéronautiques durables.

La présidence française de l'Union européenne qui vient est un moment charnière pour impulser l'essor en Europe d'une filière de production de carburants aéronautiques durables visant à inscrire sûrement et rapidement l'aviation dans une démarche de développement durable.

Nous connaissons l'engagement du ministre et du ministère des transports sur ce dossier à Paris comme à Bruxelles. Ils pourront compter sur notre soutien dans ce combat.