



THOMAS JUIN

PRÉSIDENT DE
L'UNION DES
AÉROPORTS
FRANÇAIS ET
FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

LES AÉROPORTS FRANÇAIS FACE À DE MULTIPLES ENJEUX

Thomas Juin, président de l'Union des Aéroports français et Francophones associés (UAF & FA), évoque le contexte difficile dans lequel doivent évoluer les aéroports, dont le modèle économique a été ébranlé par la crise sanitaire. Un modèle à réinventer pour réussir la transition énergétique en conciliant croissance maîtrisée du trafic et décarbonation, avec des activités et des ressources diversifiées.

Propos recueillis par Guy Zunino

D'abord, en quoi consiste l'UAF (dont le site est www.aeroport.fr), et quel est son rôle dans le transport aérien hexagonal et francophone ?

Notre organisation a pour mission de défendre et de promouvoir les intérêts des exploitants d'aéroports français auprès des décideurs nationaux et européens. Nous rassemblons plus de 150 aéroports, quelles que soient leur taille et leur spécialité, du groupe ADP jusqu'aux plus petites plateformes spécialisées dans l'accueil de l'aviation générale et d'affaire en passant par les aéroports régionaux desservant les territoires. Nous accueillons également des aéroports francophones qui recherchent le contact avec leurs homologues français.

Nos commissions métiers réunissant les professionnels des aéroports par grandes activités sont ouvertes à tous nos membres et sont pour nous des lieux indispensables de réflexion. L'UAF & FA est donc pour les aéroports français et francophones à la fois un outil de lobbying, une source d'information et un espace d'échanges, de discussions sur les dossiers professionnels.

Le contexte économique des aéroports français était déjà fragile pour certains d'entre eux avant la crise sanitaire, et celle-ci aura entraîné des pertes considérables. Dès

lors, comment financer l'avenir, d'autant plus qu'il faudra accomplir la transition écologique, après avoir consacré des sommes importantes à la sûreté durant ces vingt dernières années ?

2020 a vu une chute de trafic de près de 70 % sur les aéroports français et 2021 n'est guère meilleure avec une chute de trafic avoisinant les 60 %. Pour des exploitants aéroportuaires qui tirent leurs revenus à 80 % du trafic passagers, l'impact est brutal. 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. Pour faire face à nos besoins opérationnels, nous avons ainsi été contraints de puiser dans nos trésoreries et de nous endetter au détriment de nos investissements qui ont chuté de près de 30 % d'une année à l'autre.

La période de reconstruction s'annonce, elle aussi, compliquée. Les aéroports continueront de faire face à la faiblesse de leurs revenus liés au plus bas 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 et à l'effondrement de leurs

capacités d'investissements. Nous ne devrions pas récupérer nos capacités d'investissements avant le début de la prochaine décennie. Comment alors nos aéroports peuvent-ils relever le défi de la transition énergétique ? La crise des investissements aéroportuaires appelle une triple réponse de la part de l'État : l'ajustement de la régulation aéroportuaire aux nouvelles réalités du secteur, la refonte du régime européen des aides d'État, la préservation de la compétitivité des aéroports français.

L'endettement des États 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 devra donc s'attacher à mettre en œuvre une juste rémunération du capital. La crise impose également de repenser le régime européen des aides d'État. 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. Il appartiendra enfin à l'État de construire rapidement le cadre économique 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 train bénéficie en France d'une image de marque dans l'opinion plus favorable que l'avion, celui-ci étant accusé de nuire à l'environnement plus que cela n'est vrai. En effet, son impact environnemental est très nettement inférieur, par exemple, à celui des transports routiers qui eux sont très pollués, et ce partout sur le territoire !

Il ne faut pas opposer l'avion au train. Les deux modes de transport sont complémentaires, chacun dans son domaine de pertinence, et répondent tous deux à des besoins de mobilité

différents. Le report modal a déjà eu lieu, là où le train est pertinent, notamment sur les liaisons de moins de 500 km ou les trajets de moins de 3 h. Au-delà le choix entre l'avion et le train peut se poser. Mais disons-le tout net : le réseau ferroviaire ne sera jamais en capacité de concurrencer la densité du réseau des liaisons aériennes et la formidable connectivité des aéroports ; et le train ne répondra jamais aux besoins en mobilité souple et rapide de nos concitoyens. L'avion est tout particulièrement pertinent sur les liaisons domestiques région-région et sur la plupart des destinations européennes.

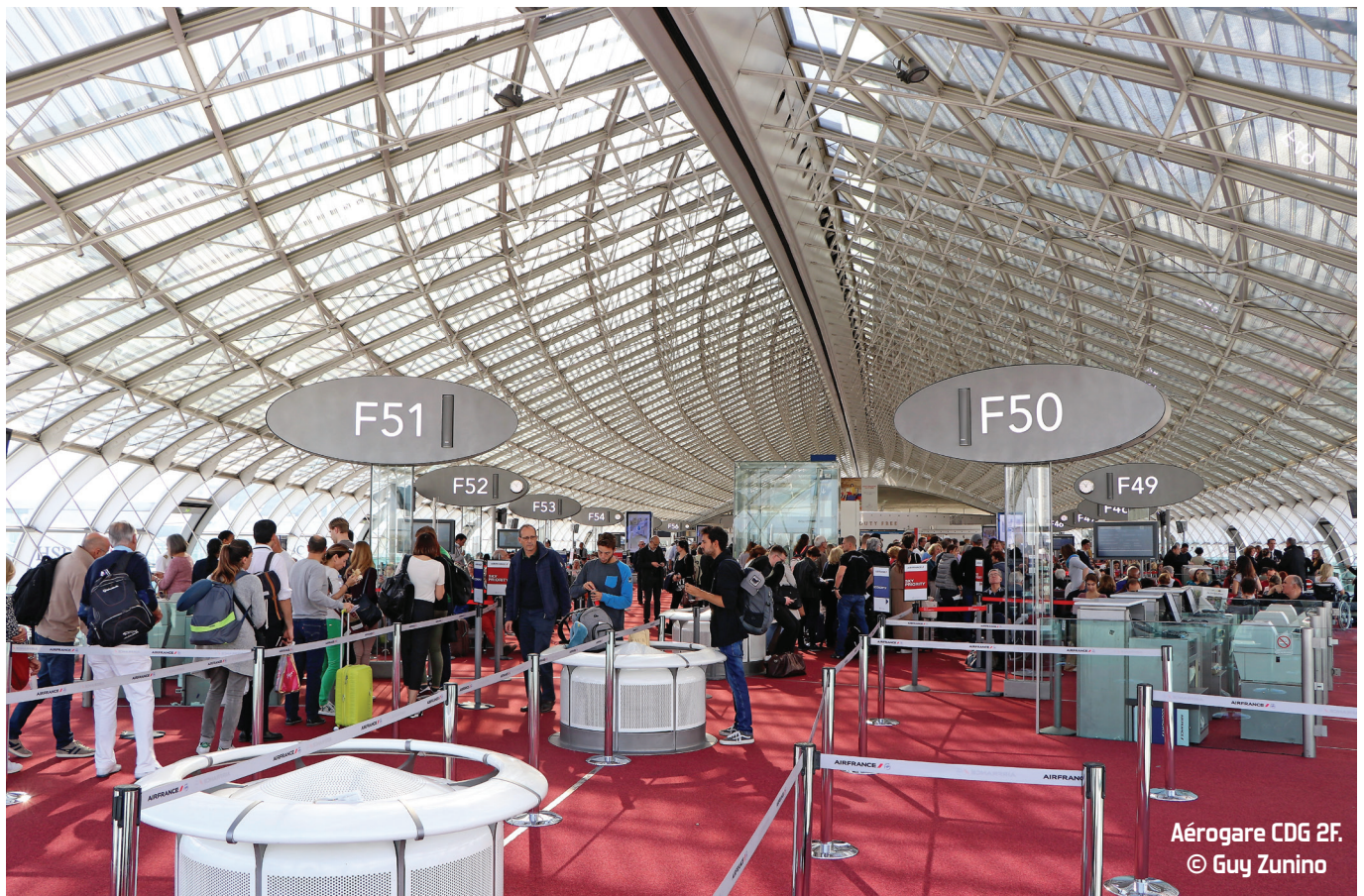
Laisser penser que le report modal est un outil efficace de lutte contre le changement climatique est une erreur ne faisant que retarder la mise en place de politiques publiques indispensables à la transition énergétique du transport aérien. D'importants investissements sont nécessaires pour accélérer le déploiement de technologies radicalement nouvelles - avions électriques ou à hydrogène -, et pour généraliser l'usage des carburants aéronautiques durables. La décarbonation du transport aérien par les innovations technologiques et le développement des carburants alternatifs pourra de fait bénéficier au transport aérien dans son ensemble, vols long-courriers compris, qui représentent 80 % des émissions de CO2 de l'aviation.

N'y a-t-il pas, d'ailleurs, un déficit de communication par les acteurs du transport aérien pour démontrer que cette industrie n'est pas aussi polluante, contrairement à ce qui est clamé trop facilement par démagogie ou volonté politique, et alors que des progrès formidables ont été réalisés ces dernières décennies ?

Les acteurs du transport aérien se sont certainement laissés surprendre par la virulence des polémiques autour des nuisances environnementales du transport aérien qui ont



INTERVIEW



Aérogare CDG 2F.
© Guy Zunino

émergé à l'occasion du mouvement des gilets jaunes. Depuis lors la pression sociétale ne s'est pas relâchée, et nous travaillons avec l'ensemble des partenaires de la filière – les constructeurs aéronautiques, les compagnies aériennes, l'écosystème aéroportuaire –, à mieux communiquer. Mais la communication est tout autant affaire de fond que de forme, et le secteur de l'aviation s'est résolument engagé depuis maintenant deux ans dans un travail de fond afin d'accélérer la décarbonation de ses activités. Car l'urgence climatique est là, et beaucoup reste à faire dans le transport aérien pour répondre aux objectifs fixés de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les acteurs français de l'aéronautique et du transport aérien ont travaillé au sein du conseil pour la recherche aéronautique de l'aviation civile (CORAC), et en s'appuyant sur l'expertise de l'ONERA, à une trajectoire de décarbonation du transport aérien, cohérente avec la stratégie de recherche adoptée par les grands acteurs aéronautiques français. Cette trajectoire française de décarbonation a une double vocation : d'abord accompagner la stratégie de recherche du CORAC et de ses acteurs industriels mais également constituer un scénario de référence pour les acteurs du transport aérien engagés dans la transition écologique.

Afin de respecter cette trajectoire de réduction des émissions de CO2, nos aéroports doivent à la fois accélérer la décarbonation de leurs activités et préparer d'ores et déjà l'adaptation des infrastructures à l'avion décarboné de demain. Nos aéroports ont vocation à terme à devenir de véritables hubs énergétiques décarbonés au service de leurs territoires.

Depuis 2005, les dirigeants des principaux aéroports français dénoncent une distorsion de concurrence

qui leur est défavorable par rapport aux aéroports de la plupart des pays européens, en raison de la fiscalité française imposant des taxes trop nombreuses sur les billets d'avion (taxes payées par les passagers). En 2022, que dire de cette problématique qui nuit à la compétitivité française ?

Depuis la libéralisation du marché du transport aérien en Europe et l'essor des compagnies low-cost, les aéroports européens sont aujourd'hui concurrents entre eux et cherchent tous à attirer les compagnies aériennes. Outre les potentialités du marché, la compagnie aérienne, avant de s'installer sur un aéroport, va aussi regarder attentivement le coût de touchée. Or, en France, la fiscalité représente une part importante de ce coût de touchée. Dans la période de reconstruction de la connectivité aérienne que nous connaissons actuellement,



Nice Côte d'Azur, aérogare T2.2 et extérieur. © Guy Zunino



Avions en escale à Toulouse Blagnac. © Guy Zunino

il faut veiller tout particulièrement à ne pas dégrader la compétitivité des aéroports français par un alourdissement de la fiscalité pesant sur le transport aérien.

L'Observatoire des coûts de touchée mis en place par la DGAC permet aujourd'hui d'apprécier le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens. Le benchmark des coûts de touchée, publié par cet Observatoire en juillet dernier et portant sur l'année 2019, montre clairement que les aéroports de proximité français (entre 100 000 et 1 million de passagers), dont certains sont très dépendants du trafic généré par les compagnies à bas-coûts, souffrent déjà d'un coût de touchée plus élevé que leurs concurrents directs pour attirer les flux touristiques. Les aéroports de proximité présentent ainsi des coûts de touchée toujours supérieurs aux aéroports des pays du sud de l'Europe : 31,5 € pour la France contre 20 € pour l'Italie et moins de 15 € pour l'Espagne.

La principale difficulté provient de la taxe d'aéroport visant à financer les missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires. La chute des recettes de cette taxe, due à l'effondrement du trafic, a rendu impossible la couverture des coûts et a engendré un déficit de financement des missions régaliennes sur les aéroports français. L'État a alors mis en place un dispositif d'avances gagées sur les recettes futures de la taxe d'aéroport pour combler ces déficits. Ce sont ainsi près de 900 millions d'euros d'avances qu'il nous faudra rembourser sur les recettes de la taxe d'aéroport à partir de 2024. Nous devons donc assumer à la fois le retour à la normale des coûts avec la reprise du trafic, soit un milliard d'euros par an, et le remboursement des avances dans une période de convalescence ce qui va engendrer une augmentation importante de la taxe d'aéroport. C'est pourquoi nous demandons à l'État de transformer ces avances en subventions directes pour préserver notre compétitivité.

Avec un contexte qui a beaucoup évolué depuis le nouveau millénaire, et une compétition internationale plus forte, quels sont les axes majeurs des aéroports français pour assurer leur développement économique en le conciliant avec les enjeux environnementaux, devenus incontournables ?

Les aéroports français visent tous aujourd'hui à développer une connectivité durable leur permettant de concilier croissance maîtrisée du trafic et enjeux de décarbonation. Ce développement se fera en fonction des besoins des territoires et en étroite concertation avec eux. Il nous faut tout à la fois réinventer notre modèle économique ébranlé par la crise en diversifiant nos activités et nos ressources et mobiliser les investissements nécessaires à la transition énergétique du transport aérien dont nous sommes pleinement partie prenante. ✈



Tarmac de l'aéroport de Nice Côte d'Azur. © Guy Zunino