



« *L'avenir ne réside pas dans la décroissance du transport aérien, mais dans la décarbonation de l'aviation.* »

Thomas Juin,

président de l'UAF & FA



Propos recueillis par
Marie-Victoire Vergnaud

Comment abordez-vous la saison qui approche notamment au regard des normes sanitaires en vigueur ?

Thomas Juin : Sur le sanitaire, le préalable est que l'on puisse lever les quarantaines. L'Union européenne, c'est une nouveauté, est en train de travailler sur un projet de « certificat vert numérique », une application, un pass sanitaire en quelque sorte. Nous pensons que cet outil est particulièrement adapté pour conduire à la suppression des quarantaines. Il devrait permettre de continuer à voyager même en cas de reprise de l'épidémie. Le pass sanitaire est pour nous la condition *sine*

qua non du rebond de l'activité aérienne. Nous attendions avec impatience un mode opératoire pour pouvoir voyager sans risque de quarantaine et la mise en place prochaine de ce certificat est une bonne nouvelle. Il devient à présent nécessaire que l'État se positionne clairement sur ce pass sanitaire. L'été se joue dans les semaines à venir avec les décisions d'ouvertures de lignes sur la France des compagnies aériennes et les réservations de billets d'avion qui doivent pouvoir se faire dès le mois de mai.

Quels sont, selon vous, les enjeux de la reconstruction de la connectivité aérienne ?

T.J. : Nous allons entrer dans une phase de reconstruction

de la connectivité aérienne de la France. Cette phase devrait s'étaler sur deux années. En 2021, les compagnies aériennes vont positionner leurs vols puis vont tirer les résultats de la saison pour adapter ensuite, en 2022, leur offre. Il faut être conscient que même si les compagnies aériennes sont plutôt volontaristes, il y aura globalement une attrition de l'offre car elles seront beaucoup plus sélectives dans le choix des aéroports. Nous assisterons en Europe à une redistribution des cartes. Les compagnies vont privilégier les lignes en Europe les plus rémunératrices sur la base de deux éléments déterminants : le potentiel du marché (la France est bien positionnée à

cet égard en Europe) mais aussi la marge et le bénéfice qu'elles peuvent tirer des liaisons aériennes au regard des taxes appliquées par tel ou tel pays. La question de la fiscalité sur les billets d'avions dans ce contexte sera déterminante. La compétition se jouera essentiellement entre l'Espagne, l'Italie et la France pour tout le trafic Nord-Sud. Clairement nous ne sommes pas bien placés en termes de fiscalité par rapport aux pays voisins : la nôtre est comprise entre 15 et 22 € quand l'Espagne est à 4 € et l'Italie autour de 7 €. Le Royaume-Uni a d'ores et déjà annoncé des réductions de taxe sur les billets d'avions et ce n'est qu'un début... C'est la taxe d'aéroport qui, en France, vient peser principalement sur le billet d'avion, entre 7 et 15 € par vol, contre 3 € en Espagne.

Les compagnies low cost seront assurément dans la période post-Covid les moteurs de la reconstruction de la connectivité aérienne. Depuis dix ans, 86 % de la croissance des aéroports régionaux provient des compagnies low cost. Elles sont particulièrement sensibles aux niveaux des taxes puisqu'elles visent avant tout à proposer les tarifs les plus bas. Si Air France a fait le choix du low cost avec Transavia, ce n'est pas pour rien.

Où en est-on du projet de loi climat et résilience depuis votre audition du 22 février par le député Jean-Marc Zulesi, rapporteur du titre III « Se déplacer » ?

T.J. : L'objectif recherché par la convention citoyenne est de réduire les émissions de CO₂ du transport aérien. Cet objectif, nous le partageons à 100 %.

En revanche, les moyens proposés pour y parvenir (suppression des lignes domestiques, interdiction de l'extension des aéroports, augmentation de la fiscalité...), s'inscrivent dans une logique de décroissance inacceptable, car c'est un pari perdu d'avance. Les mesures proposées dans le projet de loi n'auront aucune efficacité dans la réduction des émissions de CO₂ du transport aérien et dans la lutte contre le changement climatique. La vérité est que la croissance du transport aérien dans les années à venir ne se fera pas en Europe, mais principalement en Asie, en Afrique ou encore en Amérique du Sud.

On nous fait croire que le train pourra se substituer à l'avion sur les lignes domestiques. D'abord, il faut rappeler que le transport aérien intérieur représente seulement 1,1 % des émissions

Innovons pour l'avenir dès aujourd'hui

Innovons pour l'avenir dès aujourd'hui

La construction d'un avenir durable repose sur nous tous. En tant que membre des Nations Unies, nous nous engageons à réduire notre empreinte carbone.

Daifuku a ainsi développé 54 éco-produits, permettant une réduction d'émission de CO₂ de 63 000 tonnes en 2019

C'est l'un des nombreux axes sur lesquels nous travaillons avec nos partenaires pour mettre en place des technologies innovantes et construire l'avenir

DAIFUKU | Daifuku Airport Technologies

w.daifukuatec.com



totales de CO₂ de notre pays et les lignes menacées de suppression (Bordeaux/Orly, Lyon/Orly, Nantes/Orly et Marseille/Lyon, soit près d'un million de passagers par an, dont plus de la moitié pour la seule liaison Bordeaux/Orly) représentent seulement 0,23 % des émissions du transport aérien en France soit 0,02 % des émissions du secteur des transports. Soyons clair : sur le réseau domestique français, ni aujourd'hui ni dans dix ans, le train ne pourra remplacer l'avion à moins de faire le choix d'une régression de la mobilité rapide des Français et d'un arrêt brutal du désenclavement des territoires. Nous savons que l'essentiel de la croissance du trafic domestique en France se fait sur les liaisons région-région (70,8 % de croissance entre 2009 et 2019). Or, il n'est

pas concevable de quadriller le territoire de lignes à grande vitesse dans tous les sens, ce serait irrationnel en termes de coûts et de conséquences écologiques. L'avion reste et restera le moyen le plus pertinent pour relier rapidement les grandes villes régionales entre elles.

L'avenir ne réside donc pas dans la décroissance du transport aérien, mais dans la décarbonation de l'aviation. Pour accélérer la transition énergétique du transport aérien, nous avons devant nous de nombreux chantiers car la solution miracle n'existe pas : l'optimisation des opérations, la mise en place des carburants alternatifs durables, la compensation des émissions de CO₂, l'arrivée sur le marché de l'avion électrique/hybride et de l'avion à hydrogène. Le renouvellement des flottes par des avions plus

sobres en carburant et l'utilisation de carburants alternatifs durables sont les deux enjeux majeurs à court terme. Aussi, nous réclamons de longue date une véritable volonté politique pour la mise sur pied rapide d'une filière européenne de production de carburants alternatifs durables et la création de mécanismes permettant la diminution des surcoûts à l'achat pour les compagnies aériennes. Si ces conditions sont réunies, il sera alors possible d'imposer aux compagnies un taux d'emport minimum.

La crise actuelle ne va-t-elle pas entraîner une remise en cause du modèle économique des aéroports ?

T.J. : Les mesures d'urgences qui ont été prises dans le cadre de la crise actuelle participent à la survie du secteur, mais il est



Flyinstinct

L'inspection des pistes se digitalise

Fondée en 2017, et récemment sélectionnée par le magazine Challenges comme l'une des 100 startups dans lesquelles investir en 2021, Flyinstinct conçoit et propose des solutions innovantes pour digitaliser les inspections visuelles des aéroports. Les systèmes proposés utilisent l'intelligence artificielle pour assister le personnel aéroportuaire, notamment en charge de la sécurité côté piste.

FODlocator – solution mobile pour la détection de FOD

Le premier produit de Flyinstinct permet d'améliorer la détection des FOD (Foreign Object Debris). Parmi tous les types d'incidents liés à la sécurité des pistes et des taxiways, les FOD représentent le coût le plus élevé, estimé à plus de 13 milliards de dollars à l'échelle mondiale pour l'ensemble de l'industrie aéronautique.

Afin de prévenir les risques liés aux FOD, les autorités de l'aviation civile réglementent les inspections des pistes et taxiways en aéroport. Dans la majorité des aéroports du monde, cette inspection est effectuée à l'œil nu par des inspecteurs, spécifiquement formés à ce dessein.



C'est pour accroître encore la sécurité côté piste et la porter au plus haut niveau d'exigence, que Flyinstinct a développé le FODlocator : un assistant mobile intelligent qui accompagne l'inspecteur dans la détection des FOD, et fonctionnant sous n'importe quelles conditions météorologiques.

Le FODlocator est composé d'un ensemble de caméras intelligentes, reliées à un logiciel breveté (propriétaire à Flyinstinct) installé sur le toit du véhicule d'inspection. Il assiste en temps réel les inspecteurs, leur indiquant la présence éventuelle de FOD sur la piste. Les données d'inspection récoltées sont, par la suite, stockées dans un cloud sécurisé, permettant aux aéroports d'avoir accès à toutes les données nécessaires pour les réclamations d'assurance ou encore pour assurer la maintenance prédictive des infrastructures.

La solution a déjà séduit plusieurs aéroports puisqu'elle est actuellement en déploiement à Lyon-Saint Exupéry et en expérimentation à Paris-Orly.

Innovations en continu – FODspot et OBSTAmoitor

Flyinstinct poursuit le développement d'autres solutions avec sa technologie basée sur un algorithme d'intelligence artificielle. Sont actuellement en cours de développement le FODspot, une solution fixe de détection FOD sur la piste et l'aire de trafic et l'OBSTAmoitor, un système intelligent qui vérifie l'absence d'obstacles dans l'approche. Ces projets en cours sont menés en collaboration avec deux grands groupes aéroportuaires français.

contact@flyinstinct.com

AU CŒUR D'AÉROPORT

certain qu'elles devront être suivies de mesures structurelles pour permettre aux aéroports français de se redéployer. Cette crise démontre que les aéroports doivent être en capacité d'affronter des retournements de marché alors qu'ils sont engagés sur des cycles d'investissements lourds et qu'ils doivent assumer seuls le risque en cas de défaillance du marché. La part des charges fixes pèse pour plus de 80 % dans leurs comptes et réduit considérablement leur capacité d'action avec des marges d'adaptation étroites, sans commune mesure avec celles des compagnies aériennes qui peuvent se dessaisir d'une partie de leurs flottes.

L'État devra nécessairement tenir compte de l'impact de la crise en adaptant la régulation aéroportuaire. Les taux de redevances aéroportuaires devront refléter à l'avenir le juste prix des investissements réalisés par les aéroports et le risque financier pris par les investisseurs. La transition écologique des aéroports va induire dans les années futures des coûts supplémentaires pour les exploitants aéroportuaires et donc une capacité financière à les porter. Il est temps que l'État approuve le passage en double caisse afin d'inciter les investisseurs aéroportuaires à aller de l'avant et à s'engager dans une politique

de redéploiement dynamique et durable. Il est temps également qu'il ouvre la réflexion sur le modèle de financement des missions régaliennes qui est un des tout premiers enjeux de compétitivité des aéroports français et de la filière touristique. L'État pourrait enfin participer à la redynamisation des recettes extra-aéronautiques des aéroports par la mise en œuvre du duty free aux arrivées comme cela existe ailleurs dans le monde. ✈️

© photos : p. 14 : Michaël Guichard - p. 16 : Aéroport Lille-Lesquin - p. 18 : DR



Extrait de

aéroport *lemag*

n°93
Mars/Avril
2021

PHOTOVOLTAÏQUE EN AÉROPORT, DES SOLUTIONS POUR TOUS LES BESOINS



Au cœur d'aéroport

Interview de
Thomas Juin,
président de l'UAF & FA



Au cœur d'aéroport

Les défis
et promesses
des ressources
extra-aéronautiques

www.aeroportlemag.net