

INTERVIEW THOMAS JUIN

« IL FAUT PRÉSERVER L'ATTRACTIVITÉ DES AÉROPORTS FRANÇAIS »



ALORS QUE LA CRISE DU COVID-19 IMPACTE TOUJOURS LE TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL, THOMAS JUIN, PRÉSIDENT DE L'UAF (UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS), A ACCORDÉ UNE INTERVIEW À AIR & COSMOS. L'OCCASION POUR LUI DE FAIRE LE POINT SUR LES DERNIERS CHIFFRES DE TRAFIC DES AÉROPORTS, MAIS AUSSI DE SE PROJETER VERS LA SORTIE DE CRISE, EN PRÉCISANT TOUTES LES MESURES QU'IL FAUDRA PRENDRE POUR QUE L'ATTRACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE DU MARCHÉ FRANÇAIS SOIT LA PLUS FORTE POSSIBLE CET ÉTÉ.

• *D'après les chiffres que vous avez pu réunir, comment la crise du transport aérien liée au Covid-19 a-t-elle impacté le trafic des aéroports français ?*

La baisse de trafic en 2020 devrait être de l'ordre de 70 %, soit une perte de près de 150 millions de passagers sur l'ensemble des aéroports français. C'est une chute sans précédent qui nécessitera forcément de repenser la suite.

• *Avez-vous reçu des aides de l'Etat, directes ou indirectes ?*

Nous avons bénéficié du dispositif de l'activité partielle, qui a

N. WERZELINO

été adapté pour les secteurs les plus impactés comme le nôtre. Il a permis d'amortir le choc et de préserver en 2020 l'essentiel des compétences et des emplois. Il est important que tout l'écosystème du transport aérien soit couvert par ce dispositif. Il a fallu argumenter, cela n'allait pas de soi. Or, moins de passagers dans les avions, c'est moins de chiffres d'affaires, que l'on soit une compagnie aérienne,

Une réelle reprise suppose également de réactiver toute la chaîne touristique indispensable pour attirer la clientèle étrangère. Nous visons le mois de mai pour le début de la reprise, avec une montée en puissance à compter de juin.

un exploitant aéroportuaire, une entreprise de sûreté, un assistant en escale, une boutique hors taxes... C'est toute la chaîne qui subit une perte de valeur et qui doit être traitée à la même enseigne. Il y a encore une nuance qui est faite entre les compagnies aériennes, d'un côté, et les « auxiliaires du transport aérien », de l'autre, conduisant encore aujourd'hui certains acteurs, y compris des aéroports, à ne pas pouvoir profiter de ce dispositif aux conditions les plus avantageuses. Nous demandons que tout l'écosystème du transport aérien puisse bénéficier du système appliqué

aux compagnies aériennes, sans limitation.

Nous vivons tout de même une première « casse » sociale qui touche des emplois qui, traditionnellement, viennent renforcer les effectifs pendant la haute saison avec le gel des recrutements. L'ensemble de la communauté aéroportuaire a perdu 10 à 15 % de ses effectifs, soit environ 30 000 emplois. Il est donc important de proroger le dispositif actuel jusqu'au 31 mars et au-delà, tant que l'activité n'est pas en mesure de reprendre.

L'autre mesure importante concerne le financement des missions régaliennes (sûreté, sécurité). L'enjeu est majeur pour nos aéroports. Il y a 1 Md€ à financer en temps normal. Avec l'effondrement du trafic, c'est 70 % des recettes qui disparaissent, sachant que ce dispositif repose sur le passager qui le finance par une taxe. Or les coûts fixes liés notamment aux investissements perdurent. Nous étions donc confrontés à une impasse. L'UAF a porté ce sujet dès le printemps 2020. Le gouvernement a fait le choix de verser des avances, soit 300 M€ en 2020. Sans cela, les aéroports auraient dû puiser sur leur trésorerie, ce qui était intenable. Pour 2021, il y a 250 M€ qui sont provisionnés, nous estimons déjà que cela sera insuffisant, cette somme ayant été calculée sur la base d'une prévision de trafic déjà dépassé. Il est important que les versements interviennent au cours du premier trimestre afin de ne pas impacter les trésoreries. Je rappelle que ces avances sont remboursables. Nous avons été écoutés sur le fait qu'elles le seront seulement à compter de 2024 et lissées sur une longue période. Mais c'est reporter une dette en faisant le pari que la croissance aérienne permettra de la financer en plus des dépenses courantes et des investissements. Nous aurions préféré qu'il s'agisse de subventions.

Il y a à l'avenir un problème de fond que nous voyons poindre sur le financement des dépenses régaliennes. Le fait que la France ait choisi de faire peser la quasi-totalité des dépenses régaliennes (sûreté-sécurité) sur le passager, c'est à ma connaissance un choix unique en Europe. Nous avons à plusieurs reprises demandé au gouvernement de repenser le système, qui risque de conduire à une inflation de la taxe dans les années à venir et constituer un frein à la restauration de la connectivité aérienne. Le niveau de cette seule taxe peut atteindre déjà jusqu'à 15 euros par billet. Nous alertons l'Etat sur l'importance de ce sujet à court terme.

• **Comment voyez-vous l'évolution de la situation actuelle ? Quel va être le calendrier de la reconstruction de la connectivité aérienne ?**

Les Etats doivent pouvoir se coordonner pour lever les quarantaines. Nous comprenons que, cet hiver, on ne puisse pas envisager quoi que ce soit vue l'aggravation de l'épidémie. En revanche, dès lors qu'on se rapprochera de la saison printemps-été, il est essentiel que les mesures sanitaires puissent être

un levier de négociation pour supprimer les quarantaines, sans quoi toute reprise est illusoire. Il faudrait au mieux une coordination européenne, sinon des accords bilatéraux de réciprocité avec nos principaux partenaires, en créant des sortes de « corridors sanitaires » pour pouvoir fonctionner avec le Covid. Une réelle reprise suppose également de réactiver toute la chaîne touristique indispensable pour attirer la clientèle étrangère. Nous visons le mois de mai pour le début de la reprise avec une montée en puissance à compter de juin.

La connectivité aérienne est en reconstruction. C'est un enjeu majeur pour le pays. La France a perdu 61 Md€ de recettes touristiques en 2020. La connectivité ne reviendra pas à l'identique. Un signe fort, les compagnies aériennes sont « allantes » pour se positionner et reprendre leurs vols. On l'a déjà vu à l'été 2020. Il y a aussi une volonté de voyager forte de la part des passagers. Le trafic VFR (Visiting Friends and Relatives, ou « trafic affinitaire ») va redémarrer vite. L'activité loisirs devrait aussi redécoller rapidement. Ce qui sera plus compliqué, c'est le

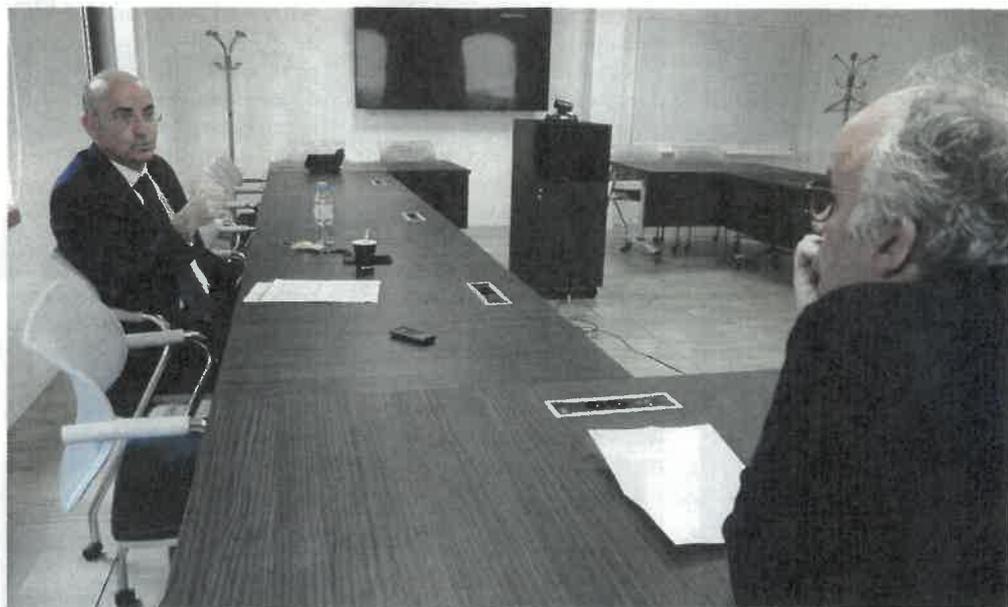


N. VERDELINO

retour du trafic affaires. Mais il ne faut pas se faire d'illusion, il y aura une attrition globale de l'offre. Plus que jamais les compagnies vont se positionner sur les aéroports en étant beaucoup plus sélectives. Le montant des taxes de chaque pays en Europe sera examiné à la loupe. Dans ces circonstances, la France doit attacher la plus grande importance à l'écart de fiscalité avec ses principaux concurrents européens. Les compagnies aériennes qui auront les coûts les plus bas seront les plus en capacité de restimuler le marché. N'oublions pas que 86 % de la croissance de la connectivité aérienne des régions françaises ces dix dernières années résultent des compagnies low cost. C'est la concurrence, l'émulation, la diversité des compagnies qui crée la connectivité. Cette crise va réduire tout cela. Il va y avoir une recomposition du paysage aérien et une probable consolidation, il est donc important que la France se positionne avec une fiscalité qui permette d'attirer les compagnies. Nous devons travailler avec toutes les compagnies aériennes européennes. C'est essentiel.

• **Considérez-vous que l'harmonisation des mesures sanitaires au niveau européen se fait mieux qu'avec les mesures prises après le 11 septembre 2001 ?**

Dès novembre, nous demandions une coordination européenne, voire des accords de réciprocité, et l'utilisation de ces cinq mois d'hiver pour préparer un mode opératoire nous permettant de fonctionner avec un objectif de reprise au printemps. Au niveau européen, des mesures plus fortes ont été décidées tout récemment sur les vols internationaux extra-européens, mais également intra-européens. Pour tous les vols en provenance de l'Europe, des tests PCR sont aujourd'hui requis. La crise nécessite que l'on accepte des mesures fortes



pour pouvoir fonctionner sous Covid avec comme objectif de lever les quarantaines lorsque l'épidémie sera mieux contenue.

• **La violence de la crise risque-t-elle d'entraîner des fermetures d'aéroports de petite taille ?**

Aujourd'hui, tous les aéroports quelle que soit leur taille sont touchés. Au-delà des aides, tous les aéroports réduisent les coûts qui peuvent l'être et, en premier lieu, les investissements qui sont reportés ou supprimés, ce qui n'est d'ailleurs pas sans conséquences en termes d'emplois dans les régions. La communauté aéroportuaire en France, c'est 200 000 emplois, mais chaque année les investissements aéroportuaires génèrent des milliers d'emplois, notamment dans le bâtiment.

Cependant, la part des charges incompressibles des aéroports est parmi les plus élevées du secteur. A titre de comparaison, la part variable des coûts d'une compagnie aérienne peut dépasser les 70 %, alors qu'elle ne dépasse guère les 20 % sur un aéroport. Notre marge de manœuvre est très réduite. L'avenir des aéroports passe donc aussi par une refonte de la régulation aéroportuaire et une renégociation des contrats de

concession pour permettre aux aéroports qui sont sur des cycles longs de pouvoir encaisser des retournements de marché.

Quant au devenir des aéroports de proximité, des avancées spectaculaires ont eu lieu depuis dix ans avec un vrai positionnement des compagnies low cost sur ce marché et des progrès considérables en termes de maillage du territoire. Attention à ne pas revenir au monde d'il y a trente ans, un monde de l'aérien avec une concentration du trafic sur les grandes métropoles et un saupoudrage de lignes de service public sur les aéroports des territoires enclavés. Certains aéroports de proximité fonctionnent en effet avec des lignes de service public dont le modèle d'exploitation, avec la crise, va devoir être repensé en termes de financement. Mais le destin des aéroports de proximité ne se résume pas aux lignes de service public. Malgré la crise, le constat est clair, les compagnies européennes souhaitent toujours se positionner sur ces aéroports. Il est essentiel que le gouvernement crée un terreau favorable pour la reprise du trafic sur ces aéroports, afin qu'ils puissent rester dans la course. Les territoires enclavés en ont besoin.

Il importe également que le sujet des aides d'Etat soit totalement reconsidéré. Le système actuel, datant de 2014, ne tient plus, alors que des dizaines de milliards ont été distribués par les Etats pour préserver des compagnies aériennes. Il est temps que la Commission européenne ouvre les yeux et révise les règles pour permettre aux aéroports de proximité de fonctionner et d'assurer leur survie. La France doit être moteur sur le sujet.

• **L'UAF est membre de l'ACI Europe. Par rapport aux autres marchés européens, comment se place la France ?**

En Europe, on assiste à un effondrement du trafic dans les mêmes proportions, de l'ordre de 70 %, soit un trafic d'environ 720 millions de passagers. C'est le niveau de trafic de 1995... La France n'est finalement pas plus mal lotie que ses grands voisins.

• **Qu'en est-il des relations aériennes avec la Grande-Bretagne ? Anticipez-vous des soucis avec le Brexit qui entre en vigueur ?**

Rappelons qu'en temps normal, le trafic entre la Grande-Bretagne et la France, c'est 10 millions de passagers. C'est la

première clientèle étrangère en France. Il faut clairement réussir le Brexit. Une première mesure importante a été prise récemment par les pouvoirs publics : la neutralisation de l'impact du Brexit sur la taxe de solidarité et la taxe de l'aviation civile. C'est une décision intelligente, car elle évite de dégrader l'attractivité de la France par rapport à ses voisins européens. Sur l'aspect « contrôle », je suis aussi confiant. Nous nous sommes adaptés.

Je suis plus préoccupé par l'échéance 2022, avec le règlement EES qui va s'appliquer à tous les pays aux frontières de l'Europe et qui inclut la Grande-Bretagne, mais pas seulement. Dès lors que des

L'environnement est un enjeu majeur de notre secteur. Quelle que soit l'importance de ses émissions, chaque acteur doit s'engager et contribuer à la réduction de celles-ci.

passagers arriveront en France en provenance d'un pays tiers à l'Union européenne, il va y avoir un renforcement considérable des contrôles. Les modalités de ce déploiement et le financement ne sont pas encore complètement arrêtés. L'UAF s'inquiète tout particulièrement des solutions opérationnelles et des options de financement retenues unilatéralement par le ministère de l'Intérieur.

• **Même si la mesure a été retoquée au Sénat, on parle de plus en plus de « passeport vaccinal » dans le transport aérien. Qu'en pensez-vous ?**

Il est sage que le Sénat ait retoqué aujourd'hui un tel projet. Aujourd'hui six millions d'Européens sont vaccinés sur 450 millions. Clairement, préconiser la mise en place d'un « passeport sanitaire » dans cette situation serait irresponsable. Une telle mesure entraînerait une discrimination entre les voyageurs et créerait de la confusion là où l'on cherche à restaurer la confiance. On a besoin de solutions sérieuses qui nous permettent de fonctionner sous Covid pour la saison aéronautique qui démarre dans à peine trois mois. Qu'on mette en place des certificats à moyen terme attestant que le passager a passé un test ou qu'il est vacciné, pourquoi pas, mais un passeport vaccinal, actuellement, c'est hors sujet. Je le répète, notre objectif c'est la saison été 2021.

• **Où en sont les aéroports français sur le plan environnemental ? Comment se place la France concernant les Airport Carbon Accreditation développées par ACI Europe ?**

L'environnement est un enjeu majeur de notre secteur. Quelle que soit l'importance de ses émissions, chaque acteur doit s'engager et contribuer à la réduction de celles-ci. A notre congrès de 2019, nous avons pris un engagement fort : conduire l'ensemble des aéroports français dans la démarche Airport Carbon Accreditation d'ici 2022 et faire en sorte que les aéroports français atteignent d'ici 2030 la neutralité carbone avec compensation des émissions résiduelles, puis d'ici 2050 la neutralité carbone sans compensation. Le programme EASEE développé par l'UAF permet dorénavant d'accompagner financièrement tous les aéroports, quelle que soit leur taille, dans leur démarche ACA. D'ores et déjà, la France, avec

42 aéroports, est le premier pays en Europe en termes d'aéroports engagés dans la démarche ACA.

• **Les choses avancent concernant la filière biocarburant et les motorisations**



alternatives comme l'hydrogène. Comment les aéroports se mettent-ils au diapason ?

La réduction des émissions doit se faire en plusieurs étapes. Il y a du long terme avec le but ultime de l'avion décarboné. Mais, avant cela, il nous faut aussi franchir des étapes intermédiaires. Dans le très court terme, il nous faut travailler sur toutes les optimisations possibles, notamment en matière de navigation aérienne. Il faut également favoriser le renouvellement des flottes et le développement des carburants durables pour lesquels techniquement tout est prêt, alors que pour l'hydrogène cela sera plus du moyen ou long terme. Le développement des carburants durables passe par une réglementation européenne qui impose un emport minimum dans les avions et surtout que cela soit accompagné d'une politique publique de développement de la filière qui permette aux compagnies d'acheter à des

prix compétitifs. La transition écologique du transport aérien requiert des moyens conséquents et donc une industrie en bonne santé. Toute taxe supplémentaire imposée aux compagnies aériennes réduira d'autant leurs marges de manœuvre et

constitue finalement un frein à la transition.

Concernant la loi contre le dérèglement climatique, il y a deux sujets qui nous préoccupent particulièrement : la suppression des lignes intérieures de moins de deux heures trente quand il y a une offre de transport alternative satisfaisante et l'interdiction de l'extension des aéroports. La première mesure est une régression pour l'attractivité des territoires concernés et la mobilité de leurs habitants et n'aura aucune influence sur le climat. Je pense notamment à la ligne Bordeaux-Paris, qui représente 500 000 passagers par an. Sur les extensions aéroportuaires, il faut tenir compte des spécificités des territoires et privilégier une approche plus régionale. Le transport aérien doit être intégré dans la trajectoire carbone globale de la France, dans une cohérence d'ensemble.

■ **Propos recueillis par Jean-Baptiste Heguy**