

« *Le principal défi à relever dans les prochaines années pour les aéroports est bien celui de la disponibilité et de la mise à disposition des SAF auprès des compagnies aériennes.* »



Thomas Juin,

président de l'UAF & FA



**Propos recueillis
par David Cannard**

Malgré le contexte qui demeure très lourd sur le plan sanitaire, les aéroports français et francophones ont-ils maintenu en 2021 leurs engagements environnementaux et poursuivi leurs actions en ce domaine ?

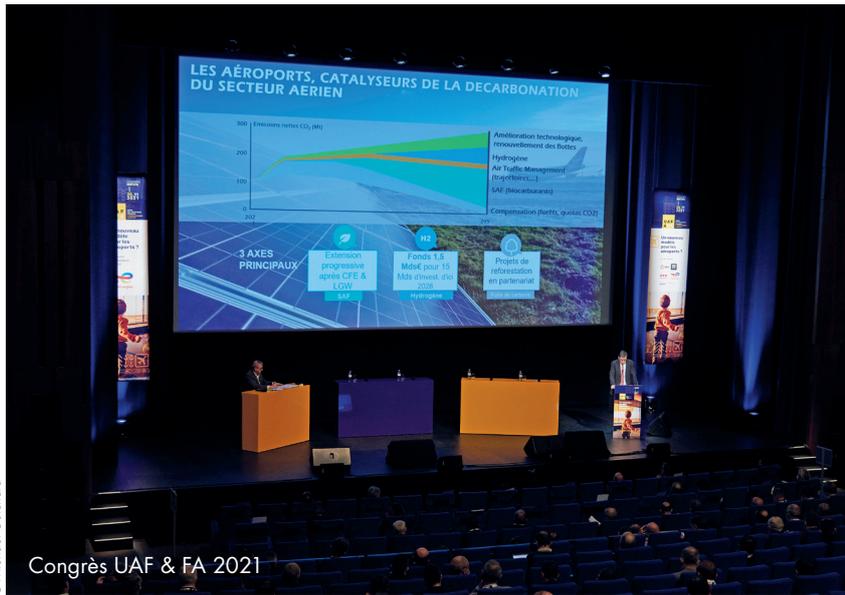
Thomas Juin : En dépit de la crise économique, les aéroports ont considérablement renforcé leur engagement en matière de transition écologique et de développement durable. L'UAF a ainsi lancé au printemps 2020, en partenariat avec Eco CO2, soit en pleine crise de la Covid 19, le programme EASEE. L'initiative est financée par le dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) et vise à accompagner les aéroports français

dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA). Aujourd'hui, ce sont plus de 70 aéroports français qui ont adhéré au programme EASEE portant ainsi à plus de 80 le nombre des aéroports français inscrits dans la démarche ACA. Les aéroports de la Côte d'Azur ont obtenu en 2021 le niveau ACA4+, le plus haut dans l'échelle ACA. L'Aéroport de Lyon cible cet objectif pour 2026 et les aéroports de Nice, Marseille et Bâle-Mulhouse pour 2030. Le groupe ADP est impliqué dans le projet européen OLGA qui a pour objectif de mettre en œuvre des actions durables innovantes pour réduire les émissions côté piste et côté ville. L'initiative vise aussi à améliorer l'efficacité énergétique, la qualité de l'air, la biodiversité et la gestion des déchets. Dans le même cadre de

financement européen, l'Aéroport de Toulouse participe au projet Stargate, qui comprend la construction d'une installation de mélanges de biocarburant à l'aéroport, parmi d'autres objectifs relatifs au bruit et aux émissions atmosphériques.

Pouvez-vous détailler les axes majeurs sur lesquels les aéroports agissent en matière de développement durable ?

T.J. : La grande priorité des aéroports est la transition énergétique de leurs opérations terrestres. Le développement de la production et du stockage d'énergies renouvelables sur site nous semble un axe important. À court terme, on parle de production d'électricité et de gaz, à moyen terme, de production d'hydrogène. Un autre axe majeur est l'électrification des tarmacs afin d'éviter l'utilisation des APU



ne pourront apporter de solution pour les vols long-courriers. C'est bien l'utilisation à grande échelle de ces carburants qui permettra à l'aviation d'atteindre ses objectifs de réduction de ses émissions de CO₂ en lien avec l'accord de Paris. Or, il n'existe pas à ce jour de filière de production de ces SAF capable de répondre aux besoins de l'aviation qui iront croissant. Nous incitons ainsi les pouvoirs publics à être plus ambitieux sur les mandats d'incorporation et à engager des politiques publiques et des financements afin d'aider à la création de la filière de production et de réduire au bénéfice des compagnies aériennes le différentiel de coût par rapport au kérosène.

(Auxiliary Power Unit), qui polluent et génèrent des nuisances sonores. Ce travail est prioritaire, car l'obligation d'électrifier les tarmacs pour certains aéroports est prévue dans la proposition de règlement européen AFIR, dans le contexte du paquet européen « Fit for 55 ». Des mesures d'efficacité énergétique sont également mises en œuvre dans les aéroports. Ce sont, peut-être, les mesures les plus faciles à prendre à court terme et qui permettent des réductions importantes de la consommation énergétique. Un autre chantier intéressant exploré de plus en plus par les aéroports, ce sont les activités et les technologies à émissions négatives, comme le puits carbone. L'exemple peut-être le plus connu en France est celui de l'Aéroport de Saint-Tropez, qui a atteint le zéro émission nette dans ses opérations terrestres en 2021. Ceci a été rendu possible par l'installation d'un puits de carbone naturel capable d'absorber les émissions de l'aéroport. La décarbonation des véhicules et des engins de piste, d'un côté, et des accès terrestres de l'autre, constituent enfin un aspect essentiel du processus de transition énergétique dans les aéroports. Cette transition énergétique requiert

de travailler en étroit partenariat avec les autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire.

Le développement de l'hydrogène et des SAF constitue deux priorités pour la décarbonation du secteur. Quels rôles les aéroports peuvent-ils jouer pour aider à leur développement ?

T.J. : Le principal levier de décarbonation de l'aviation, et le plus immédiat, est le développement des carburants aéronautiques durables. Et ce levier est appelé à perdurer, car ni l'électricité ni l'hydrogène

Le principal défi à relever dans les prochaines années pour les aéroports est bien celui de la disponibilité et de la mise à disposition de ces carburants auprès des compagnies aériennes. L'hydrogène nous semble être un levier intéressant pour la décarbonation des vols court et moyen-courriers. En ce qui concerne les aéroports, plus spécifiquement, la priorité actuelle est de bien définir et de comprendre les besoins concrets et les opportunités qu'apporte l'hydrogène à



AU CŒUR D'AÉROPORT

l'écosystème aéroportuaire. En d'autres termes, il nous faut avoir une vision claire de la diversification des usages et services de l'hydrogène dans nos aéroports.

Comment les aéroports vont-ils pouvoir financer leur transition écologique après deux années de pertes abyssales et alors que leur connectivité est totalement à reconstruire ?

T.J. : C'est bien la question qui nous occupe. Pendant la crise, nous avons été contraints de puiser dans nos trésoreries ou d'emprunter afin de pouvoir continuer à fonctionner. Tout cela s'est fait au détriment de nos investissements qui ont chuté de près d'un tiers. Il faudra attendre une dizaine d'années pour retrouver nos capacités d'investissement. Or, les besoins d'investissement pour assurer la transition énergétique du transport aérien et des aéroports en

particulier sont importants. Il nous faut à la fois accélérer notre transition énergétique en réduisant nos émissions propres et adapter nos infrastructures à l'avion décarboné de demain. Nous aurons ainsi à faire face à la mise en œuvre d'une mixité énergétique complexe afin de répondre à la fois aux besoins des avions électriques, des avions à hydrogène et des avions utilisant les SAF. Il est essentiel que le problème du financement de la transition énergétique de nos aéroports soit clairement posé. Nous devons à la fois compter sur des financements publics, ce qui pose la question de l'évolution nécessaire du régime européen des aides d'État, et sur des financements privés ; ce qui impose de repenser la régulation aéroportuaire française et de préserver l'accès de nos aéroports à la finance verte.

Quelle est la feuille de route de l'UAF sur le plan du développement durable pour 2022 ?

T.J. : Notre feuille de route 2022 comporte trois priorités. La première, c'est la décarbonation des activités aéroportuaires. Nous devons d'abord viser la réduction des émissions de gaz à effet de serre de scope 1 et 2, celles sous le contrôle direct de l'exploitant aéroportuaire. Mais il nous semble aussi important de réduire les émissions de scope 3, celles des autres acteurs de la plateforme aéroportuaire, comme les assistants en escale, par exemple. Il est donc important de travailler avec toutes les parties prenantes dans une trajectoire de décarbonation des activités aéroportuaires. Le programme ACA joue un rôle essentiel de levier dans cette démarche. Notre deuxième priorité est d'œuvrer au



© Michaël Guichard

Thomas Juin lors du congrès UAF & FA 2021

développement rapide d'une filière de production de SAF en France et en Europe. L'UAF travaille sur cette question avec les principaux acteurs du transport aérien et avec les énergéticiens. Notre troisième priorité est la préservation de la biodiversité. Il s'agit d'un enjeu très important pour les aéroports qui servent d'habitat et de refuge pour des centaines d'espèces de la flore et de la faune. Ainsi, l'UAF a lancé en 2021 le projet « Aéroports zéro Phyto », financé par l'Office français de la biodiversité (OFB). Ce projet a pour objet d'identifier, promouvoir et disséminer sur tous les aéroports français les bonnes pratiques de gestion zéro phyto déjà mises en place sur certaines plateformes.

À plus long terme, comment concilier développement économique des plateformes aéroportuaires et développement durable ?

T.J. : Les enjeux liés au développement durable doivent être placés au centre du modèle économique de l'aéroport. Notre expérience issue du programme EASEE nous montre que la réalisation des travaux de transition énergétique au sein de l'aéroport nécessite de repenser certains aspects de l'exploitation de la plateforme. S'engager dans la décarbonation de nos activités nous oblige à réfléchir sur les aspects techniques, logistiques, organisationnels de l'aéroport. Compte tenu de l'urgence climatique et des conclusions des derniers rapports du GIEC, la seule façon d'assurer un développement économique à long terme est de rendre les activités aéroportuaires plus respectueuses de l'environnement et du bien vivre des communautés riveraines.

Comment le secteur peut-il mieux se faire entendre et valoriser ses engagements environnementaux ?

T.J. : La communication est affaire de forme, mais aussi de contenu.



© Aéro Biodiversité

Le transport aérien est d'abord engagé depuis 2 ou 3 ans dans un travail de fond. En février 2021, les principaux acteurs européens du secteur ont ainsi pu produire 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 se rassembler autour d'un scénario national de décarbonation de l'aviation. Nous avons en effet collectivement besoin d'un scénario reconnu et soutenu par les pouvoirs publics et qui fasse autorité. Dans cette perspective, les travaux conduits au sein du CORAC avec le soutien de l'ONERA, dont l'expertise indépendante est reconnue sur ces sujets, nous paraissent les plus légitimes. Le scénario CORAC/ONERA doit être le socle de notre feuille de route et des engagements que prendront les différents acteurs

du transport aérien français en matière de décarbonation.

De son côté, le ministère des transports a annoncé, en décembre 2021, la création d'un Observatoire de l'aviation durable dont l'objectif est de travailler à la fois sur les effets du transport aérien sur le réchauffement climatique et sur les actions mises en œuvre au niveau national, européen et international pour décarboner le secteur. L'UAF prendra toute sa part dans les activités de cet Observatoire et valorisera les actions de la communauté aéroportuaire.

Il faut le dire et le répéter, le transport aérien, une fois la problématique CO₂ traitée, sera le mode de transport le plus vertueux. Il l'est déjà, et de loin, en matière de préservation de la biodiversité, d'artificialisation des sols ou encore de nuisances sonores. ✎

Extrait de

aéroport lemag

n°97

Nov/Déc
2021

**SPÉCIAL
DÉVELOPPEMENT
DURABLE**



Au cœur d'aéroport

**INTERVIEW DE
THOMAS JUIN,
PRÉSIDENT
DE L'UAF & FA**



Au cœur d'aéroport

**LE CARBURANT
D'AVIATION
DURABLE
ÉMERGE**

www.aeroportlemag.net