



Nicolas Paulissen, délégué général de l'Union des aéroports français (UAF)

*« Le constat est unanime, les lignes d'aménagement
du territoire ne fonctionnent pas ou mal »*



Propos recueillis par David Cannard

L'aménagement du territoire est un thème majeur des Assises du transport aérien, quelles sont les problématiques soulevées et les solutions envisagées ?

Nicolas Paulissen : L'UAF s'est beaucoup investie pour que l'aménagement du territoire soit un thème à part entière des Assises. Nous estimons que le mode aérien est essentiel à l'aménagement des territoires. Les plateformes aéroportuaires participent au développement économique et social de leur territoire, certaines ont un véritable rôle de désenclavement. Nous avons constaté ces derniers mois, dans les déclarations de la ministre des transports, une prise de conscience de l'intérêt d'utiliser le mode aérien comme un outil de développement des territoires. C'est une petite révolution à laquelle nous assistons si l'on se souvient du Grenelle de l'environnement en 2007 qui avait privilégié le tout

ferroviaire, alors considéré comme le mode de transport le plus vertueux en matière de développement durable. Aujourd'hui, chaque mode de transport peut jouer un rôle, dans son domaine de pertinence évidemment. Nous avons donc saisi cette opportunité pour redonner à l'aérien ce qui lui revient.

Le thème de l'aménagement du territoire fera l'objet d'un grand colloque le 17 septembre intitulé « aéroports et territoires », il rassemblera tous les acteurs du secteur. Un groupe de travail spécialement dédié aux lignes d'aménagement du territoire a également été constitué, plusieurs réunions se sont d'ores et déjà tenues. Nous avons été très actifs en soumettant des propositions concrètes. Le constat est unanime, les lignes d'aménagement du territoire ne fonctionnent pas ou mal.

Trois raisons majeures à cela. La première concerne les crédits alloués par l'État à ces lignes, ils sont passés de 10 millions € il y a 10 ans à seulement... 4 aujourd'hui.

Le développement des lignes d'aménagement du territoire est par ailleurs contraint par la lourdeur de la réglementation française par rapport au cadre réglementaire européen. Ces textes franco-français encadrent de manière stricte le financement de l'État, ils sont très contraignants et se sont finalement imposés à l'ensemble des acteurs. À titre d'exemple, la réglementation française impose des lignes d'aménagement du territoire strictement hexagonales, ce qui n'est pas exigé par la réglementation européenne. Enfin, il est urgent de repositionner la mission des collectivités locales en matière de transport aérien. Nos travaux, au sein des Assises, s'inscrivent dans un changement de paradigme depuis la loi NOTRe de 2014, qui a vu les Régions récupérer la compétence économique, incluant des secteurs comme le tourisme et le transport. La position de l'UAF, dès le manifeste publié à l'occasion de la dernière élection présidentielle, est qu'il faut favoriser le développement par les Régions d'une vision et d'une politique aéroportuaire car la question n'est pas de savoir s'il y a trop d'aéroports en France, mais de définir la vocation de chaque aéroport. En effet, tous n'ont pas vocation à faire du trafic commercial, les Régions doivent mettre en cohérence leur réseau aéroportuaire.

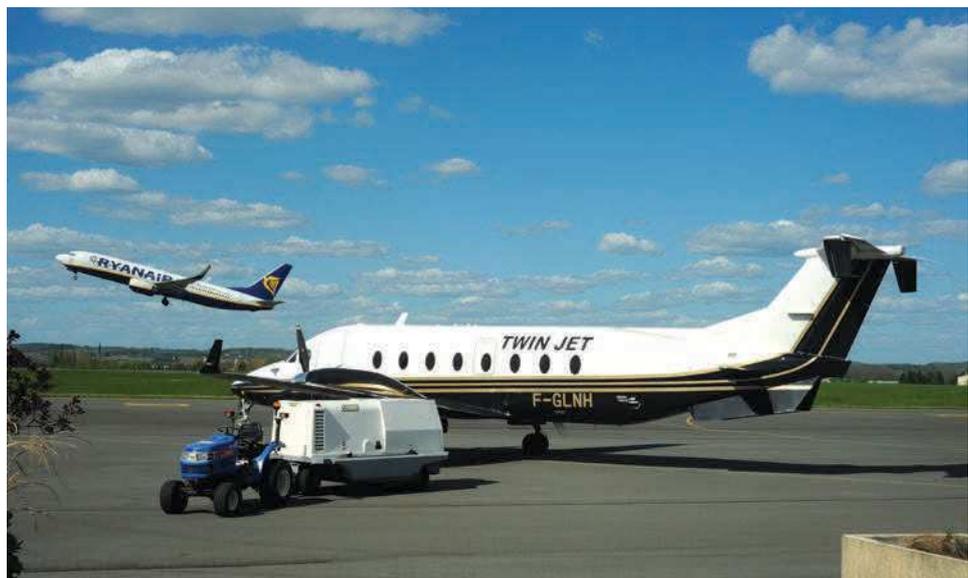
Que manquait-il lors du Grenelle en 2007 pour que l'aérien prenne sa part ?

N.P. : Il ne faut pas oublier que ce Grenelle de l'environnement avait des visées de développement durable, et il se trouve que, pour des raisons diverses, le ferroviaire était considéré comme le mode de transport le plus vertueux. Certaines études ont valorisé le ferroviaire plus que les autres, la SNCF a également été habile dans sa communication en surfant sur cette vague favorable ; il convient par ailleurs de noter que, dans le bilan carbone du mode ferroviaire, les émissions de gaz à effet de serre produites en amont et en aval n'étaient pas prises en compte tout comme les émissions produites pour la construction d'une ligne LGV.

D'où la volonté de l'UAF de voir les aéroports s'impliquer davantage dans le programme Airport Carbon Accreditation ?

N.P. : Absolument. Le développement durable est un sujet extrêmement important, il fait d'ailleurs l'objet de discussions fournies dans le cadre des Assises. Il faut rappeler tous les efforts réalisés par le transport aérien en matière d'efficacité énergétique, puisqu'aujourd'hui l'énergie requise par passager/km est beaucoup moins importante qu'il y a quelques années, même si du fait du développement constant du transport aérien les émissions en volume n'ont, quant à elles, pas diminué. Rappelons que le transport aérien représente 2 % des émissions mondiales de CO₂ et que les aéroports sont impliqués à hauteur de 5 % de ces 2 % soit 0,1 % des émissions mondiales. Malgré une responsabilité relativement faible dans le volume des émissions mondiales de CO₂, les exploitants aéroportuaires ont décidé de s'engager dans une démarche volontaire de développement durable et de réduction de ces émissions à travers le programme Airport Carbon Accreditation (ACA). Ce programme implique non seulement les aéroports, mais tous les maillons de leur écosystème. Il y a ici à la fois des enjeux d'image pour les aéroports, mais aussi la nécessaire prise en compte des problématiques de réchauffement climatique.

La France est l'un des pays en Europe où il y a le plus d'aéroports engagés dans ce programme. Les responsables environnement de nos aéroports sont extrêmement impliqués dans l'ACA et dans tout ce qui concerne le développement durable. Nous avons à l'UAF une commission très active sur ces sujets. Nous prenons donc toute notre part dans cette lutte contre les gaz à effet de serre et contre le réchauffement climatique.



DES HOMMES ET DES FEMMES

Comment aider les petites et moyennes plateformes à s'impliquer davantage dans ce programme ?

N.P. : Le programme ACA est extrêmement rigoureux, il demande non seulement la mobilisation de ressources humaines mais également des expertises ou encore des processus de validation avec des audits externes. Cela a un coût. Si ceux-ci sont supportables pour les grands aéroports, c'est plus difficile pour les aéroports de proximité. Nous avons soumis une proposition de démarche structurée lors des Assises pour les accompagner. Des dispositifs d'accompagnement sont à l'étude, car l'UAF souhaite jouer un rôle d'entraînement afin que le plus grand nombre d'entre eux puissent participer à ce programme.

Un aéroport doit-il être nécessairement rentable ? Ce sujet fait-il partie des échanges lors des Assises ?

N.P. : C'est effectivement un sujet abordé. Notons d'abord que les sommes allouées par l'État et les collectivités locales au mode aérien sont infimes par rapport à celles accordées au ferroviaire ou au transport routier. Lorsque l'on parle de quelques dizaines de millions d'euros pour le transport aérien, c'est en milliards que l'on compte pour les autres modes de transport. Si un aéroport n'a pas forcément vocation à gagner de l'argent, l'équilibre économique doit être recherché. L'effort de rigueur, en matière de financement public, est essentiel. Mais il n'est pas choquant que de l'argent public soit consacré aux aéroports, car il s'agit d'investissements au service du développement économique et social du territoire desservi. Ce constat est unanimement partagé dans le groupe de travail.

Quels messages portez-vous auprès des Régions ?

N.P. : Nous les incitons à travailler à une meilleure coordination entre les différents acteurs du tourisme autour de l'aéroport. Souvent les aéroports sont la pointe avancée du tourisme territorial, car ce sont eux qui vendent la destination aux compagnies aériennes lors d'événements tels que Connect Aviation ou les salons Routes. Ils peuvent se sentir parfois un peu seuls. Ce message d'une coordination plus

efficace est bien reçu aussi au ministère des affaires étrangères en charge du tourisme.

Pour finir, quelles sont vos attentes vis-à-vis des Assises du transport aérien ?

N.P. : L'UAF s'est beaucoup investie dans les travaux avec des propositions concrètes et détaillées. En matière de compétitivité des aéroports nous poussons le plus loin possible, mais c'est là où les contraintes sont les plus fortes. Par conséquent, il est difficile de dire si les résultats seront à la hauteur de nos ambitions, mais je ne doute pas que nous obtiendrons des avancées sur certains thèmes ou sujets qui nous tiennent à cœur. 

© photos : p. 8 : UAF – p. 9 : Olivier Constant – p. 10 : Connect Aviation

Speed dating entre aéroports et compagnies aériennes lors de Connect Aviation 2018 à Tbilissi

