

INFRASTRUCTURES - QUELLES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

POUR LES AEROPORTS DE DEMAIN ?

Les effets de la pandémie ont engendré une baisse du trafic aérien mondial de l'ordre de 70% en 2020. Selon différentes prévisions, le retour à un niveau de trafic aérien similaire à celui d'avant-crise ne devrait pas intervenir avant 2024 au plus tôt, les restrictions sanitaires, les fermetures de frontières à répétition et l'apparition de nouveaux variants du COVID-19 ayant ralenti la reprise. Cette reprise contrariée accélère la réflexion sur un changement de trajectoire. Les gestionnaires d'aéroports s'interrogent aujourd'hui sur de nouveaux modèles de développement afin de s'adapter aux contraintes sanitaires et environnementales, ainsi qu'aux nouveaux modes de consommation. Tour d'horizon.

ETAT DES LIEUX DU SECTEUR AEROPORTUAIRE

Le trafic aérien n'a pas repris en 2021 à la cadence espérée par les acteurs du secteur. Il enregistre toujours une diminution de 45% par rapport au trafic de 2019. Eurocontrol prévoit que le trafic aérien annuel moyen en Europe pour l'année 2022 devrait atteindre 72% du trafic de 2019.

Ces chiffres ne reflètent toutefois pas parfaitement la diversité des situations affectant le secteur aérien. Le trafic de passagers internationaux est le secteur le plus touché puisqu'il enregistre en 2021 une diminution de plus de 75% du trafic par rapport à 2019. En revanche, la demande de fret aérien est revenue dès janvier 2021 au niveau d'avant-crise et connaît depuis une croissance presque sans accroc, bénéficiant notamment de la saturation des circuits maritimes.

Le COVID-19 a également affecté diversement le secteur aérien en fonction des zones géographiques concernées. Ainsi, le trafic international de passagers au départ du continent asiatique a plongé de 93% en 2021 par rapport à 2019, là

où le trafic international de passagers sur le continent africain a diminué seulement de 65% en 2021 par rapport à 2019.

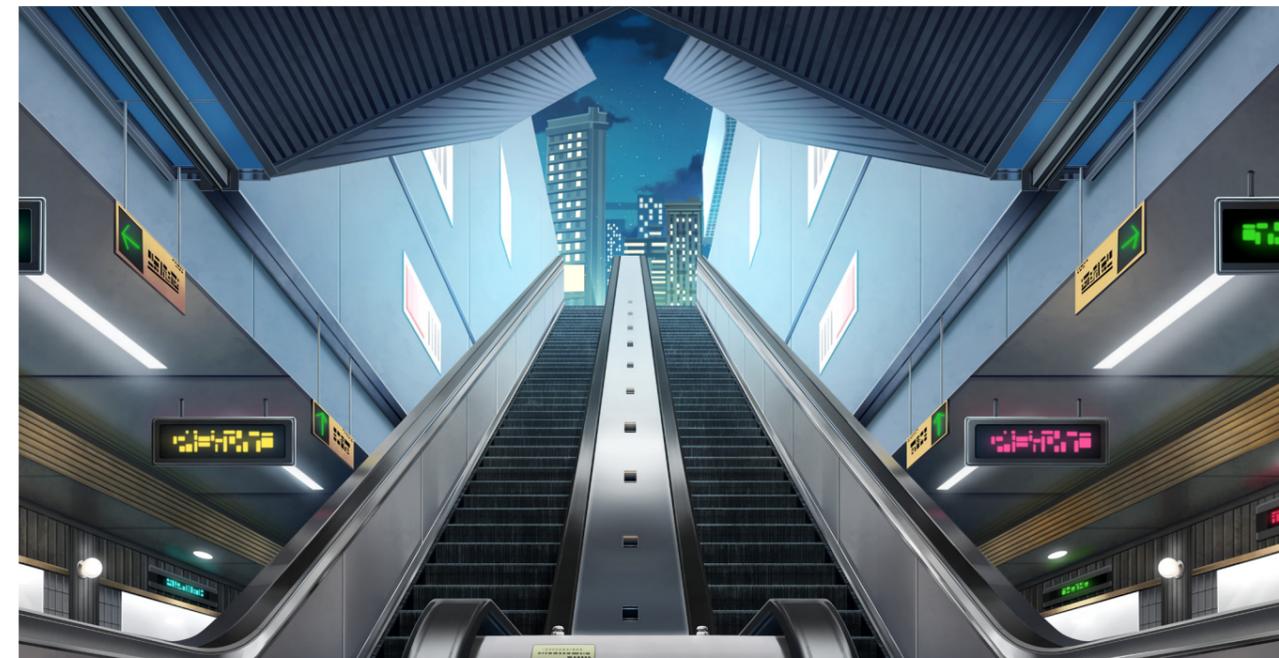
Pour faire face à la crise, certains Etats ont adopté des stratégies interventionnistes afin de soutenir les compagnies aériennes et tenter de sauver les fleurons nationaux. Les aides octroyées par les Etats ont pris différentes formes : contributions financières directes, prêts garantis, prises de participation au capital ou recapitalisations. Les gestionnaires aéroportuaires n'ont en revanche que très peu bénéficié de plans de soutien, alors qu'ils ont été également impactés par la chute du trafic. D'une part, les revenus des aéroports se retrouvent très affectés puisqu'ils reposent essentiellement sur les redevances payées par les compagnies aériennes. D'autre part, les aéroports continuent de faire face à des dépenses fixes incompressibles, notamment les coûts de sûreté. Or la chute sans précédent du trafic les a empêchés de répercuter pleinement ces coûts normalement supportés in fine par les passagers, via le paiement des taxes aéroportuaires. En France, l'Etat a proposé aux

aéroports français une avance de 250 millions d'euros en 2021 pour couvrir ces coûts fixes : cette avance serait en fait bien inférieure aux coûts réels de sûreté, qui avoisineraient les 350 millions d'euros. Plusieurs aéroports français ont d'ailleurs annoncé avoir recours à l'endettement pour couvrir ces coûts, un tel endettement étant amené à se creuser en 2022.

LA CROISSANCE CONTRARIEE DES AEROPORTS FACE AUX NOUVEAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIETAUX

Jusqu'à la pandémie, la croissance du trafic aérien et des aéroports ne semblait connaître aucune limite. Des voix alertaient cependant sur l'impact environnemental significatif du transport aérien, son caractère polluant et sa contribution élevée en émissions de gaz à effet de serre.

La crise du COVID-19 a été l'occasion de repenser le verdissement du secteur aérien, avec en ligne de mire les objectifs de neutralité carbone posés par la COP26 en novembre



2021. Vingt pays ont ainsi lancé la Coalition pour l'ambition climatique de l'aviation internationale lors de cette COP26, s'engageant à travailler les uns avec les autres « pour réduire les émissions de CO2 de l'aviation à un rythme compatible avec les efforts visant à limiter l'augmentation de la température ». Dès 2019, plus de 200 aéroports européens s'étaient engagés sur la voie du « zéro émission nette de CO2 » sur leur périmètre de responsabilité au plus tard en 2050. Plus récemment, le 4 octobre 2021, IATA a adopté une résolution s'engageant pour toutes les compagnies membres à atteindre le zéro émission nette de CO2 en 2050.

La réglementation à l'échelle communautaire et nationale devient par ailleurs plus coercitive, les Etats ne se contentant plus de mesures incitatives pour réguler le secteur aérien. En France, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021 (la Loi Climat et Résilience) reprend en son article 145 un règlement européen interdisant tout vol commercial domestique lorsqu'une alternative ferroviaire

de moins de 2h30 est possible. En pratique, cependant, l'impact de cette disposition doit être relativisé car celle-ci ne concernerait que quatre liaisons aériennes en France. Cette disposition risque d'ailleurs d'être annulée avant même son entrée en vigueur. Alors qu'elle était censée s'appliquer à compter du 27 mars 2022, la Commission Européenne a ouvert une enquête le 15 décembre 2021 en vue d'analyser les potentiels effets de cette loi sur la concurrence entre transporteurs. L'application de la mesure est désormais suspendue dans l'attente de la décision de la Commission.

La Loi Climat et Résilience vise également à limiter les possibilités d'extension et de création d'aéroports, en interdisant de déclarer d'utilité publique en vue d'une expropriation un projet visant à créer ou à étendre une aérogare ou une piste pour augmenter les capacités d'accueil d'un aéroport, si un tel projet a pour effet d'entraîner une augmentation nette des émissions de gaz à effet de serre. La mesure, au-delà de son impact sur les émissions de gaz à effet de serre, vise également à limiter l'artificialisation

des sols. Cette loi ne vient cependant pas remettre en cause les adaptations et aménagements réalisés dans les emprises existantes des aéroports ou qui seraient « rendus nécessaires par des raisons sanitaires, de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires » (art. L122-2-1.1 du Code de l'expropriation). En France, il semble toutefois que l'heure ne soit plus aux grands projets d'extension ou de réaménagement d'aéroports, ainsi que le démontre l'abandon début 2021 du projet de nouveau terminal T4 à Roissy.

Les aéroports doivent par ailleurs désormais tenir compte des impératifs de développement des biocarburants dits « durables », ayant vocation à terme à remplacer les carburants fossiles. La France a ainsi instauré au 1er janvier 2022, une obligation d'incorporation de 1% de carburant durable dans le kérosène d'aviation et mis en place une feuille de route pour élever ce taux à 2% en 2025 puis 5% en 2030. Alors qu'une poignée d'aéroports seulement, dont l'aéroport de Gatwick à Londres ou encore l'aéroport de Clermont-Ferrand, sont capables de distribuer quotidiennement des biocarburants,

les opérateurs aéroportuaires devront adapter leurs infrastructures et circuits d'approvisionnement pour répondre à cette évolution. A la montée en puissance des revendications environnementales, viennent s'ajouter des évolutions sociétales récentes qui affectent négativement l'activité aéroportuaire. Il en est ainsi dans certains pays du phénomène de flygskam ou « honte de voler » pour des raisons de préservation de l'environnement. Surtout, la crise sanitaire, les restrictions de déplacement et la généralisation du télétravail et de la visioconférence pourraient durablement affecter les déplacements aériens et plus singulièrement les voyages d'affaires, alors même que ceux-ci contribuent fortement aux revenus et recettes du secteur aérien.

PERSPECTIVES NOUVELLES

La pandémie mondiale a réorienté le schéma de développement du secteur aéroportuaire, qui doit désormais tenir compte des impératifs de transition énergétique et s'adapter aux habitudes nouvelles des voyageurs. L'effondrement du trafic aérien constitue une opportunité pour mieux repenser l'aéroport de demain et son redéploiement vers de nouveaux leviers de croissance.

Alors que le transport aérien subit des critiques en raison de son empreinte environnementale, le salut des aéroports passe d'abord par la voie de la décarbonation. De plus en plus d'aéroports font ainsi le pari de devenir des « hubs énergétiques » en développant leurs propres infrastructures de production, de stockage et de distribution d'électricité verte, de biocarburants et d'hydrogène au sein des emprises aéroportuaires. En France, par exemple, ADP, Air Liquide et Airbus ont récemment



Biographies

→ **Foucaud Jaulin** est avocat associé au sein de l'équipe Énergie & Infrastructure du bureau parisien d'Orrick. Il conseille des entreprises, des groupements, des institutions financières et des États sur le développement et le financement de projets d'infrastructures et d'énergie, principalement en Europe et en Afrique. Foucaud intervient dans le cadre de projets de partenariats public-privé et de concessions, ainsi que sur des opérations de privatisation et d'acquisition d'actifs.



→ **Carole Schertzing** est collaboratrice au sein de l'équipe Énergie & Infrastructure du bureau parisien d'Orrick. Elle accompagne différents acteurs, en France comme à l'étranger, dans le cadre du développement, de la construction et de l'acquisition de projets dans le secteur de l'énergie et des infrastructures. Elle intervient notamment dans la mise en place de montages contractuels complexes dans les domaines aérien, routier et ferroviaire.

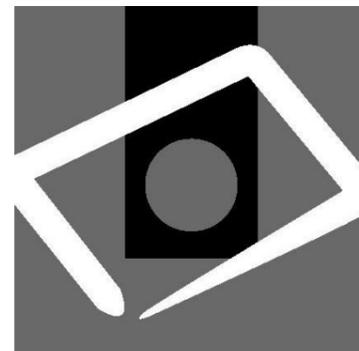
conclu un protocole d'accord afin d'orchestrer le développement à grande échelle d'un écosystème aéroportuaire de l'hydrogène dans la perspective de la mise en service de l'avion à hydrogène aux alentours de 2035. Les opérateurs aéroportuaires s'engagent en outre à compenser leurs émissions et à mettre en place des technologies de captage des émissions de CO₂. Près de deux cents aéroports européens, représentant 62,5% du trafic aérien européen (chiffres 2018), se sont ainsi engagés, dans le cadre du projet NetZeroCarbon2050, à ne plus émettre de carbone d'ici à 2050, mais aussi à atteindre, via la compensation et le captage, la neutralité carbone d'ici à 2030.

La crise sanitaire a également incité les opérateurs à repenser l'intégration des infrastructures aéroportuaires dans un schéma plus global de mobilité et alors que le train a vocation à supplanter l'avion sur les trajets courts. L'intermodalité et la complémentarité avec les réseaux ferroviaires et de transport urbain sont désormais au cœur du développement des aéroports, alors que ceux-ci étaient traditionnellement perçus comme des infrastructures décentralisées en

périphérie de ville. Le projet de gare multimodale de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, déjà accessible par TGV, qui doit accueillir le CDG-Express pour 2027, illustre cette nouvelle tendance.

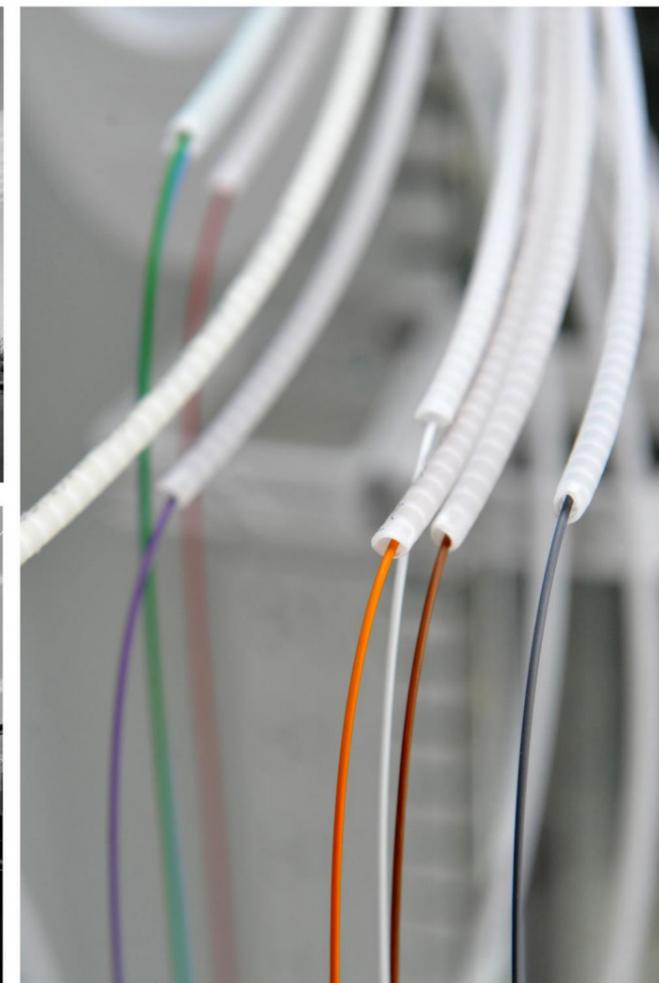
Enfin, l'objectif est désormais « d'optimiser [les] équipements », comme l'indiquait récemment Augustin de Romanet, PDG du Groupe ADP. Le développement des « smart airports » par l'usage des nouvelles technologies digitales participe de cette tendance, en optimisant la gestion des bagages, les contrôles de sûreté ou la communication des informations de vol, facilitant ainsi le parcours du passager.

En conclusion, dans de nombreux pays et particulièrement en Europe, l'heure n'est plus aux grands projets aéroportuaires dans l'objectif de maximiser le trafic de passagers. Pour autant, la crise et les changements structurels en cours laissent apparaître de nouvelles opportunités d'investissement, dont le secteur aéroportuaire devra se saisir pour répondre aux nouvelles évolutions et contraintes du transport aérien. ■



Combining Regular Yield and Capital Appreciation

Our team of **investment professionals** from the infrastructure industry boasts a strong operational background. We deliver investors unique access to the continental **European infrastructure mid-market** through proprietary transactions, with a **“buy-grow-and-hold” strategy**.



www.cubeinfrastructure.com

Cube Infrastructure Managers
41, Avenue de la liberté, L-1931 Luxembourg

