

Newsletter ASAPAYERNE 2/2024

LE TRANSPORT AERIEN EFFICACE IMPLIQUE UNE INFRASTRUCTURE ADAPTEE AUX BESOINS

Alors que le transport aérien est exposé à une demande croissante, les contraintes sur le système aéroportuaire grandissent elles aussi et freinent sa capacité d'adaptation. Si les aéroports ont pu, durant des décennies, bénéficier d'un soutien des pouvoirs publics, ils sont plus qu'avant exposés à des normes et décisions limitant leur utilisation. Il en résulte un champ de tensions qui soulève des questions de priorité.

Ce constat doit inciter les milieux bénéficiant de la mobilité aérienne à mieux faire connaître leurs besoins et ceux-ci doivent être portés de sorte à être dûment pris en compte par les autorités.

Un lieu d'échange ouvert à cet effet est AVISTRAT, le processus collectif de conception stratégique, placé sous la conduite de l'Office fédéral de l'aviation civile. AVISTRAT vise « *un système aéroportuaire suisse coordonné et optimisé (...) à même de satisfaire les besoins des usagers* ». Outre la nécessaire prise en compte des « *attentes sociopolitiques* », AVISTRAT doit faire en sorte que le système aéronautique soit « *capable d'évoluer de manière dynamique* » et que les mouvements d'aéronefs soient « *sûrs, souples et simples à exécuter* ». La couverture des besoins effectifs implique donc nécessairement que ceux-ci s'expriment.

Par ailleurs, l'élaboration d'une stratégie fédérale donne l'occasion aux exploitants d'aéroports romands de travailler en commun, de penser en réseau plutôt qu'en concurrents et de développer une stratégie partagée. Pour ce faire, ASAPAYERNE a engagé de nombreux contacts auprès des autorités fédérales et régionales, auprès d'organisations économiques et d'associations aéronautiques telles que la Fédération faîtière Aérosuisse, AviationSuisse et l'Association Suisse des Aéroports. De nombreux représentants de ces milieux intéressés, respectivement impliqués se retrouveront le **30 septembre 2024 à Payerne Airport** : ASAPAYERNE y organisera en collaboration avec AERIA+ une manifestation sur le thème suivant : **Aéroports romands : un réseau et une stratégie.**

L'AVENIR DES CARBURANTS D'AVIATION

Lors de notre « cinq à sept d'ASAPAYERNE » du 22 mai dernier, nous avons eu le grand plaisir d'entendre M. Antoine Jaegle, Directeur stratégie et développement Aviation au sein du groupe TotalEnergies. L'auditoire aura appris à cette occasion les enjeux que représente le SAF (Sustainable Aviation Fuel = carburant d'aviation durable) dont tout le monde parle.

L'hydrogène et le carburant synthétique n'offrant pas encore de solutions validées et disponibles à grande échelle, le SAF constitue actuellement un des piliers de la décarbonation du transport aérien. Son utilisation obligatoire a d'ailleurs trouvé un ancrage dans la législation. La réglementation européenne fixe en effet un taux d'incorporation obligatoire de SAF dans le carburant traditionnel : il commence à 2 % à partir de 2025, passant à 6 % en 2030 pour monter à 70 % d'ici à 2050.

Dans le cadre de la récente révision de la loi sur le CO₂, le législateur suisse s'est référé à ces valeurs et à l'accord bilatéral liant la Suisse à l'UE. On constate par ailleurs un intérêt croissant de la clientèle pour le SAF, certains opérateurs et/ou clients optant pour un taux d'incorporation supérieur à celui que fixe la réglementation.

Au-delà de la question de la disponibilité de ce produit en quantité suffisantes, ces exigences soulèvent la question du réseau de distribution : faut-il dédié au SAF un réseau distinct ? une des réponses consiste à adopter en lieu et place le mécanisme du « book and claim », un système de vente de carburant décorrélé dans lequel l'acheteur du carburant durable n'est pas nécessairement celui qui le consomme. L'acheteur obtient un certificat correspondant à une quantité de carburant durable donnée et attestée, sans que celle-ci soit forcément livrée dans le réservoir de son avion.

Les avantages d'un tel système sont évidents : plus besoin de réseau de distribution dédié d'une part, réduction des transports du carburant grâce à sa vente sur un aéroport situé près d'un site de production d'autre part. Pareille décorrélation existe déjà dans le commerce de carburant pour le transport maritime et dans la vente d'énergie électrique à tarifs différenciés en fonction de la source d'énergie. Une telle solution permettra également à Payerne Airport de participer de manière active à la décarbonation du secteur aérien.

Payerne, juillet 2024

