



# RECONSTRUIRE LA CONNECTIVITÉ : LA TRIPLE RECONQUÊTE

> Thomas Juin, président de l'UAF et FA.

AIR & COSMOS A CONFIE À FRANCIS MASSÉ UNE RUBRIQUE INTITULÉE CIEL OUVERT. DANS LE CADRE DE L'UNIVERSITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE L'ENAC (UTA), IL PREND SOIN DE NOURRIR LES RÉFLEXIONS SUR LA FILIÈRE DE L'AIR ET DE L'ESPACE DANS SES ENJEUX ÉCONOMIQUES, GÉOPOLITIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX, MAIS ENCORE CULTURELS ET SOCIÉTAUX. FRANCIS MASSÉ VEILLE À CE QUE LES MEILLEURS ACTEURS ET LES MEILLEURS CONNAISSEURS DE CE SECTEUR DU TRANSPORT S'EXPRIMENT ET PUISSENT ÉCHANGER AVEC LES LECTEURS SUR LA BASE D'ARGUMENTS FONDÉS, SOIT PAR DES INTERVIEWS OU PAR DES TRIBUNES DIRECTES DANS CIEL OUVERT.



N. VEREDELINO

La crise du Covid-19 a cloué le transport aérien au sol et réduit à néant la connectivité aérienne de la France et de ses territoires. Il est illusoire de penser que tout redeviendra comme avant et que nous retrouverons dans nos territoires les liaisons aériennes d'hier. Les craintes suscitées par l'épidémie parmi les voyageurs, la consolidation du transport aérien avec la disparition des compagnies les plus fragiles, les critiques environnementales formulées à l'encontre de notre secteur nous imposent de nous réinventer. La reconstruction de la connectivité aérienne de la France et de ses territoires passera pour les aéroports français par une triple reconquête : celle des passagers, des compagnies aériennes et de l'opinion publique. Elle dépendra aussi étroitement de la volonté de l'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires à la redynamisation de la connectivité aérienne des territoires.

## LA RECONQUÊTE DES PASSAGERS.

Dans la perspective de la reprise, le maître mot est la confiance : il s'agit, pour les acteurs du transport aérien, de susciter parmi les passagers ce choc de confiance qui leur fera retrouver le chemin de nos aéroports. Des précautions sanitaires, comme le port du masque obligatoire, la désinfection régulière des espaces et des matériels ou encore la distribution de gel hydroalcoolique, ont d'ores et déjà cours sur tous les aéroports français. Nous sommes, sans nul doute, en capacité d'assurer la sécurité sanitaire de nos passagers comme nous avons su le faire en matière de sûreté après les attentats de 2001. La sécurité

des passagers est dans notre ADN. Mais, pour la reprise du trafic, il est primordial que les Etats européens se coordonnent pour adopter des mesures sanitaires homogènes. Constituer un socle européen de mesures sanitaires cohérent est indispensable avant l'ouverture des frontières de l'Union européenne. Le guide EASA/ECDC de bonnes pratiques sanitaires avec ses exigences de standard élevé va nous permettre de disposer de ce socle commun et de faciliter la reprise du trafic à l'échelle européenne.

## LA RECONQUÊTE DES COMPAGNIES AÉRIENNES.

Le réseau qui préexistait à la crise du Covid-19 sur les aéroports français est dorénavant détruit. Il doit donc être entièrement reconstruit. Les compagnies aériennes vont se livrer, lors de la reprise, à une rude concurrence et certaines d'entre elles, les plus fragiles, ne passeront pas l'hiver. Nous assisterons inéluctablement à un phénomène de concentration et à une réduction corollaire de l'offre des compagnies.

Les premières annonces d'Air France de réduction de 40 % de son offre de liaisons domestiques n'en sont que les prémices. L'offre globale de destinations qui existait jusque-là sur les aéroports français est menacée. Ce qui se dessine aujourd'hui, c'est un risque de centralisation des lignes aériennes sur les grandes aires métropolitaines.

L'Etat voudra-t-il limiter ces effets négatifs de la concentration et préserver un réseau aéroportuaire régional de proximité gage d'équilibre entre les territoires et de développement économique et social ? Voudra-t-il conserver la possibilité au plus

grand nombre d'accéder à l'avion ? C'est, à notre sens, l'un des enjeux de la reprise.

La reconstruction de la connectivité aérienne régionale nécessite des mesures fortes de baisse de la fiscalité sur le transport aérien. Il s'agit bien de permettre à nos aéroports d'être suffisamment attractifs en Europe pour reconquérir le maximum de compagnies aériennes tant françaises qu'européennes car seules la diversité et la concurrence entre les opérateurs aériens permettront de redynamiser le réseau aéroportuaire français. Rappelons que les compagnies low cost ont fait 86 % de la croissance du trafic passagers des dix dernières années sur les aéroports régionaux. Le coût de touchée sur un aéroport français ne doit donc pas être supérieur à celui de l'Espagne ou de l'Italie.

D'ores et déjà, les aéroports français sont très mal partis si les conditions de financement de la sûreté et de la sécurité aéroportuaire ne sont pas revues dès à présent. Aujourd'hui le passager en France paie la totalité des coûts de la sûreté. C'est le seul cas en Europe. Ce modèle économique qui fonctionnait en période de croissance ne tient plus en période de récession et peut même être destructeur de valeur. L'Etat doit prendre sa part dans le financement des missions régaliennes à l'avenir s'il veut éviter une envolée de la taxe d'aéroport sur les billets d'avions et détruire un peu plus de la connectivité, notamment en région.

## LA RECONQUÊTE DE L'OPINION PUBLIQUE.

Il faut d'abord rappeler que les émissions du transport aérien représentent à peine 3 % des

émissions mondiales de CO<sup>2</sup> et que le transport aérien n'a pas attendu d'être la cible de critiques pour prendre des engagements forts de réduction de son impact sur l'environnement. Notre secteur est finalement victime d'une réalité : la démocratisation du transport aérien. Si le trafic aérien a tant progressé ces quinze dernières années, c'est avant tout parce que l'avion est devenu accessible au plus grand nombre. Faut-il s'en plaindre ? Non, car dans son domaine de pertinence, il répond à un besoin de mobilité spécifique. Le modèle low cost est sans conteste le modèle économique le plus adapté sur les courtes distances en France et en Europe et s'imposera, encore plus à l'avenir. La direction d'Air France en est elle-même convaincue lorsqu'elle affiche sa volonté de renforcer la présence de la compagnie Transavia dans sa stratégie de redéploiement de son offre domestique.

Il n'en reste pas moins que le secteur doit accélérer et accroître sa transformation pour réduire son impact environnemental tant en matière d'émissions de CO<sup>2</sup> que de nuisances sonores. Toute crise est l'occasion d'une remise à plat. La fiscalité sur le transport aérien doit être ainsi entièrement repensée pour devenir un véritable levier du changement écologique et conduire l'ensemble de la chaîne du transport aérien à muter en profondeur.

La crise doit ainsi être l'occasion pour les pouvoirs publics et les acteurs du secteur aérien de bâtir un nouveau pacte écologique et refonder une connectivité aérienne durable.

