



🏠 > Entreprises & Finance > Services > Transport & Logistique

## Comment reconstruire la connectivité aérienne dévastée par le Covid-19 ?

👤 Par **Patrick Cappelli** | 25/11/2020, 7:54 | 1604 mots  
🕒 Lecture 8 min.

**La connectivité aérienne des aéroports s'est effondrée avec la pandémie et son cortège de fermeture de lignes. La rétablir est un enjeu majeur pour les territoires et les relations intra-européennes comme l'ont expliqué Thomas Juin, président de l'UAF (Union des aéroports français), Nathalie Stubler, PDG de Transavia, Carlos Munioz, PDG fondateur de Volotea et Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI (Airports Council International) Europe, les quatre intervenants de la table ronde du Paris Air Forum consacré à ce sujet brûlant.**

Avec une multitude de liaisons aériennes supprimées depuis mars, des fréquences de vol réduites sur les lignes conservées et une offre de sièges ramenée à la portion congrue (10 à 20 %), la connectivité aérienne qui permet de relier villes et territoires en France et en Europe a subi un sérieux revers. La question de la reconstruction des réseaux des compagnies et celle de la santé des aéroports se pose alors que l'arrivée prévue d'un vaccin redonne de l'espoir au secteur aérien. La barre des 1,5 milliard de passagers perdus en Europe a été franchie, « un effondrement sans précédent » selon Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI (Airports Council International) Europe. L'index de connectivité directe entre aéroports a plongé de 59 % en septembre et sera sans doute de 80 % pour octobre/novembre en raison des confinements. Sur l'intercontinental, les chiffres sont encore pires, entre - 75 et - 91 %.

*« Le directeur de l'aéroport de Cork (Irlande) m'a dit que sur 54 liaisons opérées avant la crise il ne lui en restait plus que 2 » évoque Olivier Jankovec.*

L'arrivée programmée d'un vaccin début 2021 peut-elle sonner la reprise ? Pour Thomas Juin, président de l'UAF (Union des aéroports français), le redémarrage n'aura pas lieu avant le printemps 2021. Côté compagnies, la PDG de Transavia Nathalie Stubler étudie plusieurs scénarios :

*« au printemps 2020, nous avons zéro activité. Or, nous avons réussi à revenir à 40 % en juillet et 50 % en août en nous adaptant aux différentes phases de la pandémie. Nous allons nous préparer à chaque scénario ».*

Pour elle, les trafics domestique et intra européen reprendront dès l'arrêt du confinement, grâce au motif de voyage dit VFR (visit friends and relatives, rendre visite à sa famille et ses amis). En Espagne, le PDG de Volotea Carlos Munoz partage cette analyse :

*« il faut s'adapter très vite. Je gère des compagnies aériennes depuis 20 ans et je n'ai jamais vu ça : la situation change chaque semaine. Le temps de réservation des billets est passé de 70 à 30 jours ».*

## **Pas de reprise sans corridors sanitaires**

Le vaccin devra être efficace pour que l'été 2021 ne ressemble pas à celui de cette année, avec une saison qui démarre bien puis la douche froide de l'absence de coordination des États sur l'ouverture ou la fermeture des frontières.

*« Durant les cinq mois qui nous restent, il nous faut un mode opératoire qui nous permette de fonctionner sous Covid » explique Thomas Juin.*

Le président de l'UAF réclame des tests Covid dans les aéroports pour les passagers à l'arrivée mais aussi au départ, et pas seulement au niveau de l'Union Européenne mais également hors UE.

*« L'Etat français doit signer des accords de réciprocité avec les principaux pays partenaires pour créer des corridors sanitaires. Sinon, toute reprise est illusoire » avertit Thomas Juin.*

Cette collaboration entre États est indispensable pour l'ACI, qui va discuter prochainement avec l'AESA (agence européenne de la sécurité aérienne) et le ECDC (le centre européen de prévention et de contrôle des maladies) sur un projet de protocole de tests, pour établir une analyse uniforme du risque par les États.

*« En sachant que la quarantaine n'est pas une approche zéro risque car il faut que tout le monde la respecte, ce qui n'est pas le cas » rappelle Olivier Jankovec.*

Pour l'instant, chaque pays a une politique différente : la France est proactive sur ces accords réciproques, le Royaume-Uni beaucoup moins. L'Espagne, elle, ne reconnaît pas les tests antigéniques (plus rapides mais moins efficaces que les PCR) et réclame toujours un test PCR effectué 72 heures avant l'arrivée sur son territoire.

*« Notre gouvernement a reçu une demande de l'IATA pour l'acceptation de ces tests antigéniques et nous croisons les doigts pour qu'il les autorise » précise Carlos Munoz.*

Des tests salivaires, moins intrusifs, sont aussi un espoir : « l'innovation médicale peut nous aider à disposer de solutions plus rapides à mettre en place » ajoute Nathalie Stubler. Au moment de la reprise, les compagnies ariennes vont-elle arbitrer entre les aéroports en fonction des réductions tarifaires proposées ? Pour Carlos Munoz, les éventuels rabais sont un facteur mineur : « seules quelques compagnies choisissent en fonction des incentives et repartent quand celles-ci disparaissent. Ce n'est pas notre cas, nous étudions plutôt les occasions commerciales avec nos aéroports partenaires ». Sa collègue de Transavia attend elle que « les structures de coût des aéroports soient compétitives lors de la

reprise. Les choix que l'on sera amenés à faire reposent sur les opportunités de trafic ».

## Baisse des taxes et chômage partiel

Si les compagnies souffrent, beaucoup d'aéroports européens sont eux-mêmes « au bord du gouffre » selon le mot d'Olivier Jankovec, qui précise que 200 d'entre eux sont en risque de cessation de paiement et que les grandes plateformes croulent sous les dettes.

« Il n'y a pas de hiérarchie dans la peine. Tout le monde fait des efforts. Les aéroports brûlent 350 M€ par semaine, contre 600 M au deuxième trimestre, ce qui montre les efforts drastiques effectués sur les réductions de coût, avec une diminution de la masse salariale de 30 % pour certains », explique Olivier Jankovec. D'après lui, 70 % des aéroports européens ont ajouté des incentives spécifiques pour le Covid, tout en rappelant que le niveau de redevances ne couvre pas leurs coûts. Thomas Juin, lui, annonce une raréfaction de l'offre, avec moins de trafic loisir et une destruction de valeur massive dans tout le secteur.

*« La préoccupation première, c'est de survivre. Notre but est de tenir jusqu'au printemps. Les aéroports français dépensent 1 milliard d'euros par an pour les dépenses de sécurité, or l'Etat a prévu 300 millions d'aides pour 2020. Mais nos estimations pour 2021 sont de 500 millions. Je demande officiellement que cette somme, qui ne figure pas dans le PLF (projet de loi de finances), soit provisionnée. Et que nous puissions bénéficier d'une prorogation des dispositions actuelles sur le chômage partiel durant six mois », déclare le président de l'UAF.*

Outil de relance économique puissant et de désenclavement, la connectivité en Europe doit être soutenue par des contributions supplémentaires par passager, comme à Chypre et en Irlande. « Les compagnies aériennes ont reçu 32 Md\$ d'aides financières de l'UE, les aéroports seulement 800 millions » précise Olivier Jankovec, qui réclame que l'UE définisse un cadre commun pour ces contributions, qui doivent être non discriminatoires et limitées dans le temps. Thomas Juin soulève lui le problème des écarts de fiscalité en Europe : « la taxe aéroport est un vrai sujet de compétitivité que l'Etat doit résoudre. À la reprise, les compagnies aériennes feront leur calcul en fonction de ces écarts. Nous proposons de baisser la taxe de 50 % ».

## Le « use it or lose it » en question

Le sujet des créneaux horaires doit aussi être adressé, en particulier le moratoire de la règle des 80/20. Les compagnies aériennes sont soumises à cette règle dite aussi « use it or lose it ». Celle-ci oblige les compagnies à utiliser au moins 80 % de leurs créneaux horaires de décollage et d'atterrissage dans les aéroports européens, sous peine de les perdre au profit d'un concurrent l'année suivante. Faut-il reconduire ou stopper ce moratoire durant l'été prochain ?

Pour Olivier Jankovec, il faut revenir progressivement à cette règle mais avec certains aménagements, sur les pourcentages notamment :

*« la reprise se fera avec des niveaux de capacités réduites. Inversement, certaines compagnies maintiennent leur flotte intacte et envisagent même de l'augmenter. Une prolongation pure et simple du moratoire serait un frein à une restauration immédiate de la connectivité aérienne. Nous discutons avec IATA pour avoir une recommandation en juin ».*

Le moratoire est « un sujet délicat » pour Carlos Munoz, qui ne pense pas que son prolongement aurait des répercussions positives : « je crois que cela pourrait fausser la concurrence, en empêchant les compagnies de se développer dans les aéroports où les créneaux sont limités. Ce serait au détriment du consommateur ».

Nathalie Stubler, à l'inverse, est en faveur d'un moratoire ou au moins d'un allègement de la règle des 80/20 : « on sait tous que rien ne va changer au premier jour de l'été prochain ». Depuis dix ans, le développement des aéroports français régionaux a été permis par le modèle low cost (86 % de la croissance selon Thomas Juin) et la diversité et la concurrence des acteurs.

*« Si demain nous devons aller vers une concentration, ce ne serait pas une bonne nouvelle. La connectivité aérienne va baisser et la nature du trafic va changer » analyse le président de l'UAF.*

Pour lui, la transformation du groupe Air France est encourageante pour les aéroports français : « si le groupe positionne Transavia sur le segment court moyen courrier avec une offre de prix attractive, la connectivité aérienne sera meilleure en régions et en Europe. Mon inquiétude, c'est la possibilité de reprise par d'autres acteurs des liaisons opérées auparavant par Hop ! ». Nathalie Stubler confirme les ambitions du groupe sur le domestique, à condition que les routes soient économiquement viables : « nous en avons une dizaine de prévues, depuis des villes où nous ne sommes pas présents comme Brest ou Rennes, dès Noël si c'est possible ».