

## Intervention à la table ronde 3

### Introduction

En préparation de cette table ronde vous avez mis l'accent sur deux points importants : *la question du développement indéfini du transport aérien qui mérite d'être posée, sans détours et avec franchise.*

*Etablir la feuille de route d'un transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée.*

Pour 10 minutes c'est un trop vaste programme et je vais d'abord me concentrer sur le développement du transport aérien tel que je peux l'apprécier.

Mon canevas de présentation sera	1. Évolution à Court terme : L'effet Covid
La guerre en Ukraine	2. Évolution à Moyen et long terme : Le développement infini Les enjeux climatiques

### Evolution à court terme

#### L'Après Covid

Deux années géniales pour les riverains !

Graphiques AIRBUS -et autres- montrent la résilience du transport aérien aux crises.

Si on regarde plus en détail :

Pour le tourisme et le regroupement familial, c'est déjà totalement reparti.

Il y aura un impact fort sur le transport d'affaire : la clientèle qui s'est habituée à la visioconférence.

Quelques conséquences pratiques :

Pour la France du tourisme, pas de soucis ;

Un défi pour les transporteurs traditionnels qui tirent de gros surplus de leur clientèle de la classe affaires, mais aussi pour des compagnies telle Easyjet où la clientèle d'affaires a une part importante ;

La France a une place importante dans l'organisation de salons d'affaires, comme Villepinte : c'est une considération importante pour Ville Aéroport.

On reviendra peut-être sur le cas AF et le cas France car deux actions importantes ont été prises lors du Covid : Arrêt du chantier du T4, la fermeture d'une partie du réseau d'AF : au niveau mondial ou même européen ça ne pèsera pas beaucoup, au niveau français ça peut peser lourd.

## L'après-guerre d'Ukraine : RAS sauf si ça dure longtemps (px du fuel)

Aujourd'hui la Russie n'est pas dans le top 10 des slots internationaux des aéroports français, donc AF peu concerné, par contre LH pourrait l'être ?

Attention : le prix du fuel est en forte hausse. C'est sans doute là la grosse incertitude : tant que le prix du jetfuel restera élevé il y aura un impact fort sur le marché du transport aérien. On peut espérer que force revienne à la raison et que ce conflit fera long feu.

Conclusion provisoire : Covid et guerre d'Ukraine auront eu un certain impact sur l'activité économique des villes aéroport ; mais la relativement faible réduction du trafic entrainera-t-elle une réduction appréciable du bruit pour les riverains ?

## Evolution à moyen et long terme

### Le développement indéfini

Question : est-ce que les arbres montent au ciel ?

On pourrait le croire au vu des graphiques (voir + haut).

Mais on a établi (graphique AIRBUS) que ce qu'on appelle la « propension à voyager » a ses limites:

Donc : Oui la croissance va se tasser avec 2 / 3 vols par habitant maximum et ce quel que soit la richesse par habitant : voilà une bonne nouvelle !

Mais ça va prendre du temps : on arrive au bout de la croissance en Amérique du Nord et on s'en approche en Europe, mais il reste un capital de croissance énorme en Chine et en Orient en général.

Vers 2040 ça va devrait se tasser : en effet les arbres ne montent pas au ciel !

Une remarque glissée à ce stade : On n'arrête pas la marée avec une cuillère, infléchir le développement du transport aérien mondial dépasse totalement les compétences de l'état français.

### Les enjeux climatiques

Ce que je viens de dire est « Toutes choses égales par ailleurs » :

Les incendies / inondations massifs sonnent l'ALERTE ROUGE

Par ailleurs on a compris que la transition coûterait beaucoup plus cher qu'envisagé lors de la COB 21 quand on rêvait encore d'algues, de champs de colza et de récupération d'huiles de friture pour produire du carburant propre et pas cher.

Le prix du carburant va X4 certainement : il faudra du carburant de synthèse ou de l'hydrogène propre et pas seulement pour l'aérien : camions, bateaux, production d'aluminium, d'acier : tout.

Par ailleurs on ne peut guère tabler sur une augmentation du pouvoir d'achat en raison du coût massif de l'investissement dans l'énergie propre (éoliennes, panneaux solaires, centrales

nucléaires, isolation des bâtiments vétustes, relocalisations...) bien au contraire. Donc il risque de ne pas se créer de surplus de production pour alimenter le tourisme mondial.

Conséquence : Avec un prix du billet doublé ou plus, et de moins en moins de tourisme, les conditions seront peut-être réunies pour une chute libre de la demande de transport aérien.

Il est donc possible que les courbes que j'ai montrés s'inversent avec la mise en œuvre de la transition énergétique.

Pour le coup on peut envisager, dans les villes aéroport, de pouvoir vivre enfin tranquille ! Mais les emplois liés à l'aviation civile disparaîtront : on vivra au calme, mais appauvris plus qu'ailleurs.

[NB : Le transport aérien pourrait être jugé indispensable et bénéficier d'exemptions (par exemple si on autorisait le long courrier à continuer d'utiliser du jetfuel)]

[NB : Taxer le carburant n'aurait d'autre effet que d'accélérer le mouvement

NB : interdit de taxer le carburant pour vols internationaux (Convention de Chicago)]

### **Conclusion : Réflexion pour Ville Aéroport**

La synthèse entre la richesse et le bruit est plus que jamais d'actualité. On peut envisager sur le court terme par maladresse de l'état (taxation du carburant domestique, fermeture de lignes) et plus long terme (du fait du coût de la transition écologique) une réelle réduction de l'activité aérienne en France.

Question : Une réduction de 30% suffirait elle à apaiser les riverains / quelle réduction du trafic serait de nature à les apaiser ?