



Janvier 2022- N° 84

La Newsletter

Ville & Aéroport

11^{èmes} rencontres Ville et Aéroport

Transport aérien, le jour d'après ?

Ville et Aéroport organise le 21 janvier 2022 à la Maison de la Chimie à Paris son colloque annuel sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? », sous réserve de l'évolution du nouveau variant Omicron et de l'ampleur de cette vague épidémique. Cette journée réunira comme toujours l'ensemble des acteurs du transport aérien et se déroulera sous la forme de plusieurs tables-rondes.

Suite aux différents débats, l'objectif est de transmettre un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur position sur le sujet.

Rappel des enjeux du colloque

La crise du Covid-19 a été brutale pour le secteur aérien. L'association internationale du transport aérien, qui prédisait en 2019 un doublement du trafic tous les 15 ans, a indiqué un trafic en 2020 en dessous de celui de 2005 et un retour à la situation antérieure pour 2024 au mieux. Les conséquences sont très lourdes et doivent être solutionnées : tous les acteurs du secteur sont contraints d'abandonner leurs plans de développement et d'assurer leur survie entre perfusion par les autorités publiques et réductions de coûts. Ils affichent aussi désormais une volonté d'accélérer leur transformation écologique. S'il ne doit pas être le seul à agir pour le climat et la santé environnementale, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis de notre siècle. Le jour d'après ne peut être semblable au jour d'avant et il est temps de changer de paradigme. Ce d'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés (étude DEBATS).

Comment imaginer un débat public éclairé alors que le trafic aérien est impacté à la baisse pour plusieurs années, et qui soulève des incertitudes sur l'avenir du secteur, avec notamment une profonde transformation d'Air France?

Comment susciter des échanges apaisés alors que l'avion est devenu un symbole de controverse écologique, entre interdiction des liaisons intérieures courtes et désir de voyager ? Alors que des milliers d'emplois ont été détruits notamment dans la sous-traitance, comment sauver le secteur aérien du marasme économique et de la crise sociale ?

Une opportunité pour repenser le modèle de développement du secteur avec plus de régulation

Ville et Aéroport considère que cette crise sanitaire est l'occasion de repenser le monde aérien que nous voulons construire pour les prochaines décennies. Il ne s'agit pas de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour nos aéroports, ce qui ne conduirait qu'à déplacer les long-courriers dans les aéroports des pays voisins en sacrifiant nos emplois et notre attractivité. Mais nous devons en revanche accepter de revoir notre modèle de croissance permanente d'un trafic aérien trop bruyant et polluant, qui est en outre remis en cause par les nouveaux modes de travail et de vie adoptés par nos concitoyens pendant la crise.

Profitons de cette période qui fait tomber nos certitudes pour mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un avion du futur propre et d'un transport aérien qui concilie compétitivité et respect de l'environnement.

Toutes les pistes doivent être étudiées sans tabous et au niveau européen :

- mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles ;
- identifier les synergies possibles entre aéroports d'une même région afin de rééquilibrer le système aéroportuaire national et parisien (ex. : reposer la faisabilité d'un complément à Paris-CDG déjà existant dans le grand Bassin Parisien tel que le développement de Paris-Vatry (Marne) (cette solution avait été proposée par les parlementaires dans un rapport d'information paru en 2003 après l'abandon du 3e aéroport parisien à Chaulnes) ;
- finaliser les études d'approche équilibrée pour la totalité des aéroports sous contrôle de l'Acnusa et généraliser la mise en place de restrictions d'exploitation sur la période nocturne (vols de nuit) ;
- revoir les redevances aéroportuaires pour inciter à un meilleur taux de remplissage des avions et à des avions plus propres et moins bruyants ;
- améliorer l'intermodalité entre trains et avions pour faciliter la fin des courts vols intérieurs ;
- lancer une filière de production de carburants à base d'énergies renouvelables et accélérer enfin les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques, etc.

Présentation thématique des tables-rondes

TABLE-RONDE 1: Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?

Le défi du changement climatique bouleverse aujourd'hui nos sociétés. Beaucoup s'expriment pour alerter l'opinion, d'autres pour proposer leurs solutions face à une opinion publique de plus en plus sensible au problème. Dans ce contexte, le transport aérien est fortement interpellé sur sa capacité à réduire drastiquement son empreinte carbone d'ici à 2050, alors que les perspectives de son développement apparaissent encore très importantes.

Comme dans toute révolution des usages, l'exigence qui pèse sur le transport aérien lui fournit une réelle opportunité de se réinventer. Il convient d'aborder ce sujet majeur avec indépendance, sans a priori ni tabou, afin d'éclairer les stratégies des différents acteurs.

Changement climatique :

- quelle part doit-on attribuer au transport aérien ?
- Quelle évolution peut-on attendre ?
- Quelle transition énergétique pour le transport aérien ?
- Élargissement du débat à toutes les évolutions qui pourraient impacter le transport aérien dans le futur

Énergies nouvelles, apports et limites de la technologie :

- jusqu'où les nouveaux biocarburants contribueront-ils à la diminution des émissions
- Quelle(s) source(s) d'énergie propulseront les avions en 2030, 2040, 2050 ?
- Quelle(s) stratégie(s) pour décarboner le transport aérien et avec quelles compensations
- Quels progrès attendus sur la motorisation des avions ?
- N'est-il pas urgent de définir un nouvel équilibre entre régulation et libéralisation ?
- Quelles politiques publiques à mettre en œuvre pour un transport aérien durable ?

TABLE-RONDE 2: Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?

Le secteur aérien vit aujourd'hui la pire crise de son histoire. Crise sanitaire qui engendre aujourd'hui une crise économique et demain une crise sociale.

Les chiffres sont sans appel : entre le confinement, la fermeture des frontières, le nombre de passagers dans le monde a chuté de **75 % en 2020**. Les compagnies aériennes sont au cœur de cette crise et accusent de lourdes pertes : **97 milliards d'euros en 2020**. En France, les plans de licenciements annoncés se succèdent. Au total, **30 % à 40 %** des postes dans le secteur pourraient être détruits.

Les aéroports, eux aussi, sont à la peine comme Aéroports de Paris qui enregistre plus d'un milliard de pertes nettes en 2020. Faute de vol, Orly vient de fermer son terminal international et à Paris-CDG le projet de Terminal 4 a été abandonné.

Le transport aérien peut-il survivre à cette crise sans aide gouvernementale ? Malgré une reprise d'activité fragmentaire, une majorité de salariés est encore au chômage partiel dans une situation de précarité. Les accords de performance collective aboutissent par des pertes de salaires importantes, des suppressions de primes, des gels de grilles de salaires et de primes d'ancienneté. La politique de soutien financier de l'État est-elle suffisante entre prêts garantis par l'État d'un côté et prêts d'actionnaires de l'autre ? Quel devenir pour les salariés du secteur et de leurs emplois à moyen terme ? Quelle politique de sauvegarde du secteur ou des milliers d'emplois sont concernés ? À Paris-CDG, entre 20 000 et 30 000 emplois risquent de disparaître.

TABLE-RONDE 3: Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?

Quelle que soit sa trajectoire, la reprise s'annonce lente. L'IATA table pour 2021 sur un trafic deux fois plus important qu'en 2020, mais moitié moindre qu'avant crise. Sauf si la propagation de variants du virus tasse ce rebond. Une chose est sûre, le trafic au sein des grandes zones géographiques (Amérique du Nord, Europe, Chine, Russie) repartira d'abord. Il pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022, alors que sur le segment international, il faudra patienter jusqu'en 2025-2026 selon Eurocontrol. Car le réseau long-courrier sera reconstruit progressivement par des compagnies aériennes fragilisées et qui vont d'abord se concentrer sur les routes qui étaient avant la pandémie les plus rentables. Même sous perfusion d'argent où ayant réussi à obtenir des prêts, les compagnies vont devoir tenir jusqu'à une reprise du trafic, qui dépendra de la levée des restrictions. En outre, certaines d'entre elles vont disparaître et ce seront surtout des compagnies de taille moyenne. Les acteurs traditionnellement présents sur les liaisons intercontinentales devraient souffrir plus longtemps. Les compagnies low-cost telles que Ryanair sont plus résilientes et elles abordent l'après-COVID-19 en position de force. Quant aux avionneurs, Airbus a baissé sa production de près de 40 %.

Une stratégie postcolloque : l'envoi d'un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle et la tenue d'une conférence de presse à Paris

Au lendemain du colloque, Ville et Aéroport adressera un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur position sur ce dossier et de leur communiquer nos propositions. Elle présentera ses propositions pour le transport aérien de demain lors d'une conférence de presse qui sera programmée à Paris courant février.

SOUS LE HAUT-PATRONAGE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

INVITATION



*Inscription obligatoire à renvoyer par courriel à : contact@villeaeroport.fr

« Transport aérien, le jour d'après ? »

11^{es} RENCONTRES DE VILLE & AÉROPORT

VENDREDI 21 JANVIER 2022

Nom :	Prénom :		
Adresse @ :			8H30 - 17H00
Téléphone :	Profession :		MAISON DE LA CHIMIE 28 RUE SAINT-DOMINIQUE - 75007 PARIS
Je participerai au cocktail déjeunatoire : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			
Je participerai au colloque : <input type="checkbox"/> Matin <input type="checkbox"/> Après-midi <input type="checkbox"/> Toute la journée			



Ville & Aéroport - Association nationale d'élus - 66 rue de Paris - 95500 - GONESSE - www.villeaeroport.fr - contact@villeaeroport.fr

Carton d'invitation





PROGRAMME

Transport aérien, le jour d'après ?

Sous le Haut-patronage du Ministère de la transition écologique et solidaire

Colloque présidé par

M. Jean-Pierre BLAZY
Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse

M. Didier GONZALES
Secrétaire général de Ville et Aéroport
Maire de Villeneuve-le-Roi

MAISON DE LA CHIMIE – PARIS
(Petit Amphithéâtre)

Vendredi 21 janvier 2022
9H00 / 17H00

Ville & Aéroport – www.villeaeroport.fr – contact@villeaeroport.fr

Programme

Agenda Ville & Aéroport

Ville & Aéroport – www.villeaeroport.fr – contact@villeaeroport.fr