



COLLOQUE VILLE & AÉROPORT VENDREDI 21 JANVIER 2022

09H00 / 17h00

Transport aérien, le jour d'après ?

Ville et Aéroport organisera son prochain colloque sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? » le 21 janvier 2022 à la Maison de la Chimie (Petit Amphithéâtre, capacité 250 places) à Paris (28 rue Saint-Dominique, 75007). La Maison de la Chimie est située juste derrière l'Assemblée nationale. Le déjeuner sera organisé au restaurant Chez Françoise (Aérogare des Invalides) dans un espace privatisé.

Rappel des enjeux du colloque

La crise du Covid-19 a été brutale pour le secteur aérien. L'association internationale du transport aérien (IATA), 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 résolues : tous les acteurs du secteur ont été 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 (cf. étude épidémiologique 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 ?

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; 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.

Ville et Aéroport est prête à prendre sa part dans cette réflexion et à formuler des propositions. Ce colloque permettra l'élaboration d'un questionnaire qui sera adressé aux candidats à l'élection présidentielle.

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 et 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 a enregistré 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 ?

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 ou 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.



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

08H30	ACCUEIL DES PARTICIPANTS
09H00	OUVERTURE DU COLLOQUE
<p>M. Jean-Pierre BLAZY Président de l'association Ville et Aéroport Maire de Gonesse</p> <p>M. Didier GONZALES Secrétaire général de Ville et Aéroport Maire de Villeneuve-le-Roi</p>	
09H15	EXPOSE INTRODUCTIF Transport aérien, en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant ?
<p>M. Raymond WOESSNER Professeur de géographie à l'Université Paris-IV Sorbonne Auteur du livre « La crise du transport aérien : vers une autre planète ? » (2020)</p> <p>M. Alain GUINOISEAU Professeur d'économie Executive DBA Ecole des Ponts Paris Tech</p>	
09H45	TABLE-RONDE 1
Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?	
PRÉSIDENT	M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse
<p>Changement climatique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ? 	

INTERVENANTS	
	1 représentant du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) * Sous réserve de confirmation
Air France-KLM	1 représentant de la compagnie Air France-KLM * Sous réserve de confirmation
M. Dominique AUVERLOT	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)
M. Thibaud NORMAND	Directeur Climat - Groupe SAFRAN
M. Olivier HUSSE	Senior director Aviation Environmental Roadmap – AIRBUS
M. Reginald OTTEN	Directeur général adjoint d'easyJet pour la France
M. Gilles LEBLANC	Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)
Mme Chantal BEER-DEMANDER	Présidente de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)
10H45	DEBAT AVEC LA SALLE

11h15	TABLE-RONDE 2
Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?	
PRÉSIDENTE	Mme Brigitte VERMILLET, Vice-Présidente Ville et Aéroport, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis
<p>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 ?</p>	

INTERVENANTS	
M. Laurent DALONNEAU	Président de l'UNSA Aérien
M. Alain BATTISTI	Président de la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM)
Mme Zivka PARK	Députée du Val d'Oise Rapporteuse spécial du budget « Infrastructures et services de transports »
M. Patrick ARPINO	Membre du Bureau exécutif du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL)
12h15	DÉBAT AVEC LA SALLE
12H45	EXPOSÉ DE CLÔTURE
Mme Adina VALEAN	Commissaire européen – Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE) <i>* Sous réserve de confirmation</i>
13H15-14H30	DEJEUNER (Restaurant « Chez Françoise » – Aérogare des Invalides)

14h45	TABLE-RONDE 3
Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?	
Président	Jean-Claude LEMASSON , Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu
<p>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 ou 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%</p>	

INTERVENANTS	
M. Emmanuel VIVET	Sous-directeur des services aériens – Direction du Transport Aérien (DTA-DGAC)
Mme Claire LELEU	EUROCONTROL
Mme Dominique LAZARSKI	Présidente de l'UECNA
Mme Gézia DAMERGY	Maître de conférences Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne
15h45	DEBAT AVEC LA SALLE
16h15	CLOTURE DU COLLOQUE
<p>M. Jean-Pierre BLAZY Président de Ville et Aéroport Maire de Gonesse</p> <p>M. Didier GONZALES Secrétaire général de Ville et Aéroport Maire de Villeneuve-le-Roi</p>	
16h45	FIN DU COLLOQUE

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 @ : _____

Téléphone : _____ Profession : _____

Je participerai au cocktail déjeunatoire : Oui Non

Je participerai au colloque : Matin Après-midi Toute la journée

9H00 - 17H00

MAISON DE LA CHIMIE
28 RUE SAINT-DOMINIQUE - 75007 PARIS



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