



**HAL**  
open science

## Aéroports français et Covid-19

Michel Carrard, Laurent Terral

► **To cite this version:**

Michel Carrard, Laurent Terral. Aéroports français et Covid-19. *Géotransports*, 2020, 14, pp.109-122.  
hal-03772711

**HAL Id: hal-03772711**

**<https://hal.science/hal-03772711>**

Submitted on 16 Feb 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## « NOTE D'ACTUALITE »

## Aéroports français et Covid-19

## French Airports and Covid-19

**Michel CARRARD**    **Laurent TERRAL**

Laboratoire Territoires, Villes,  
Environnement & Société (TVES-URL 4477)  
Université du Littoral Côte d'Opale  
[michel.carrard@univ-littoral.fr](mailto:michel.carrard@univ-littoral.fr)

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)  
Université Gustave Eiffel, Ecole des Ponts  
[laurent.terral@enpc.fr](mailto:laurent.terral@enpc.fr)

*Les articles présentés dans ce numéro spécial consacré aux aéroports ont répondu à un appel lancé juste avant la pandémie et sont tous parvenus en pleine crise sanitaire. Ils présentent donc les résultats de recherches qui ignorent la situation actuelle.*

*Etant donné le contexte, il aurait été malvenu de laisser les lecteurs dans la méconnaissance ce que la crise sanitaire est en train de produire. Et ceci d'autant plus que s'il y a bien un secteur éprouvé par la pandémie, c'est bien celui de l'aérien. A l'heure où nous écrivons ces lignes, la crise sévit toujours. Chacun conviendra qu'il est encore trop tôt pour tirer des enseignements définitifs et pour savoir quelles traces durables laissera cette crise dans le paysage aéroportuaire national (Hexagonal + Dom) ; cela étant, il est déjà possible de dresser un premier bilan après plus d'un an de pandémie. C'est l'objectif de cette note. Elle n'a pas d'autre ambition que de livrer une première mesure du choc encaissé par les aéroports nationaux à la suite des restrictions de circulation et de la fermeture de nombreuses frontières, ainsi que de présenter les différents scénarios de sortie de crise établis par les acteurs du secteur (IATA, Eurocontrol et ATAG)<sup>1</sup>.*

**I – LES IMPACTS DE LA COVID-19 SUR LES ACTEURS DU TRANSPORT AERIEN DANS LE MONDE**

Le secteur aérien fait partie des activités les plus durement frappées par la crise sanitaire actuelle. Ce n'est pas une surprise pour quiconque sait qu'il est un des plus sensibles à la conjoncture internationale et que son développement est généralement corrélé avec le dynamisme économique des Etats et leur niveau de croissance.

Or, au cours des derniers mois, la pandémie a imposé des restrictions de circulation entre pays rarement vues depuis la Seconde guerre mondiale et a provoqué une récession totalement inattendue de l'économie mondiale. Tous les facteurs étaient donc réunis pour faire s'effondrer le secteur aérien ; son activité avait déjà subi des sérieux coups d'arrêt par le passé – attentats du 11 septembre 2001, crise financière de 2008-2009 pour ne citer que les plus récents – mais aucun avec cette force et cette brutalité.

<sup>1</sup> Cette note a été rendue possible grâce à l'appui de Kevin GUITTET et de Philippe LAMBERT, respectivement sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective et chef du bureau des études économiques à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui ont permis l'accès aux données nationales les plus récentes.

De surcroît, la chute est apparue d'autant plus spectaculaire qu'elle est intervenue au moment où le secteur aérien venait d'atteindre un record avec 4,5 milliards de passagers transportés dans le monde et où les prévisions tablaient sur une croissance encore élevée dans les décennies à venir. En 2018, l'Association du transport aérien international (IATA) avançait un trafic global supérieur à 8,2 milliards de passagers pour 2037<sup>2</sup>, en dépit des incertitudes internationales et des craintes que la guerre commerciale entre les Etats-Unis et la Chine faisaient peser à ce moment-là.

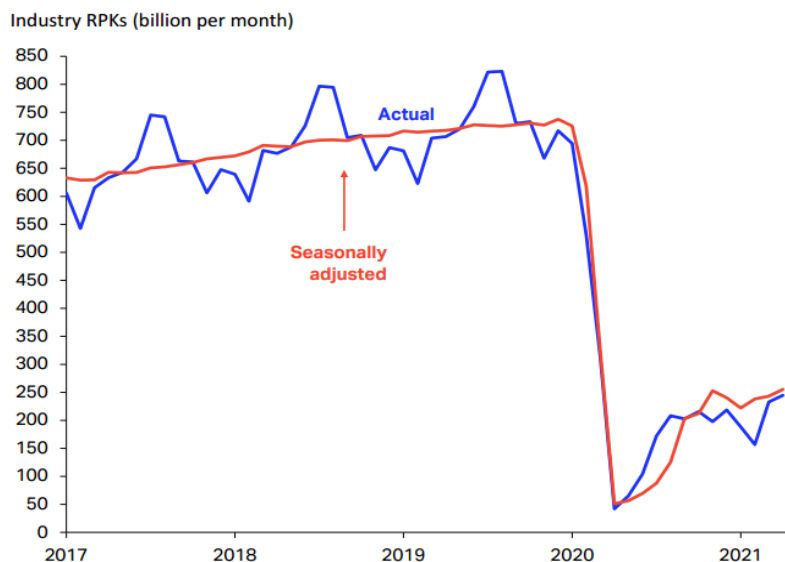


Fig. 1- Evolution globale du trafic passagers dans le monde  
(Sources : IATA Economics, IATA Monthly Statistics, Air Passengers Market Analysis, April 2021)

Quelques données suffisent pour illustrer l'ampleur des dégâts causés par la crise sanitaire sur l'activité aérienne.

En Europe, les aéroports sont revenus en 2020 au niveau du trafic passagers de 1995 selon l'ACI Europe<sup>3</sup> ; ce recul représente une chute de 70 % du nombre de voyageurs aériens entre 2020 et 2019 sur le continent.

La perte de connectivité aérienne est un autre indicateur de l'ampleur de la crise sectorielle. L'ACI Europe estime à près de 7 000 le nombre de routes aériennes éliminées par les aéroports européens, début 2021.

L'effondrement de l'activité aérienne en Europe donne néanmoins à voir des situations très inégales entre les aéroports de pays où les liaisons domestiques ont permis de maintenir un certain niveau de trafic et ceux où les restrictions de circulation plus sévères et la fermeture des frontières internationales ont condamné l'essentiel du trafic. La carte européenne du trafic de passagers aériens a été rebattue de façon totalement inattendue, parfois : ainsi le premier aéroport européen, Londres-Heathrow a accueilli au premier trimestre 2021 moins de passagers que l'aéroport de Sotchi, sur les bords de la mer Noire, le seul à avoir connu une progression de sa fréquentation comparativement à l'hiver précédent. A défaut de pouvoir voyager en Europe, les Russes ont privilégié les destinations touristiques nationales.

La crise sanitaire a également eu pour effet d'accélérer le sort de certaines plateformes : ainsi, le troisième aéroport suédois, Stockholm-Bromma, qui accueillait encore 2,4 millions de passagers en 2019 et 479 000 en 2020, fermera définitivement ses portes, victime de la crise autant que du *flygskam* (honte de prendre l'avion) et de la volonté de la Suède de

<sup>2</sup> IATA, *What does the future hold? The passenger outlook*, 2 octobre 2018.

<sup>3</sup> Communiqué de presse de l'ACI Europe du 12 février 2021 (Airport Council International, le syndicat des aéroports européens), « Europe's airport 2020 passenger traffic back to 1995 levels » : <https://www.aci-europe.org/press-release/303-europe-s-airport-2020-passenger-traffic-back-to-1995-levels.html>

vouloir atteindre la neutralité carbone en 2045. L'aéroport devrait être converti en quartier d'habitation.

A l'échelle de la France, le recul du transport aérien de passagers demeure dans des proportions comparables à celui observé sur le continent européen : les aéroports français en 2020 enregistrent une chute de fréquentation de 67,3% par rapport à 2019<sup>4</sup> ; leur trafic est divisé par trois en un an alors même que les premiers mois de l'année 2020 annonçaient une croissance entre 2 et 3%. Le premier confinement va mettre totalement à l'arrêt le secteur ; le second aéroport du pays, Paris-Orly, ferme ses portes pendant plus de deux mois et devient un parking géant d'avions.

L'arrêt soudain de toute circulation aérienne a eu des répercussions sur tous les acteurs du secteur, des gestionnaires de plateformes aux compagnies aériennes et jusqu'aux constructeurs aéronautiques. Le groupe ADP, l'exploitant des aéroports de Paris-CDG et d'Orly et de nombreux autres aéroports dans le monde, estime à la fin août 2020 sa perte de chiffre d'affaires entre 50 et 60%, soit un manque à gagner de 2,5 milliards d'euros<sup>5</sup>. Cette situation exceptionnelle le conduit à annoncer, très rapidement, une réduction de ses effectifs (685 postes) supérieure à 10% afin de réaliser une mesure d'économie de 10 à 15%.

Chez les constructeurs et équipementiers, les principaux acteurs (Airbus, Boeing et Safran) annoncent des résultats catastrophiques au 1<sup>er</sup> semestre 2020. Dès juin 2020, Airbus engage un plan social éliminant 3 600 emplois à Toulouse (2 398 à la production et 980 au siège, le reste réparti dans ses filiales Avions de transport régional et Stelia Aerospace). Assistance Aéronautique & Aérospatiale emboîte le pas dès juillet en mettant en place un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) censé conserver un emploi sur deux ; 1 600 emplois sont concernés. Liebherr-Aerospace Toulouse est également fortement touché. Face à ces difficultés, l'Etat met rapidement en place un plan de soutien de 15 milliards d'euros pour une filière industrielle qui pèse lourd dans les comptes de la nation<sup>6</sup>.

Enfin, les compagnies aériennes ont constitué « la première ligne » des entreprises les plus touchées. Air France-KLM met près de 80% de son personnel en chômage partiel pendant le premier confinement. Les difficultés s'accroissent avec le second confinement. La compagnie qui prévoyait une croissance de 21% entre novembre 2020 et février 2021 avec des vols en direction des Antilles et de la Réunion doit revoir ses scénarios fortement à la baisse. Fait inédit, son activité fret, sur les vols long-courrier, dopée par le manque de capacité mondiale, rapporte presque autant de revenus que l'activité voyageurs. Au plus fort de la crise, la compagnie perd plus de 10 millions d'euros par jour<sup>7</sup>. Pour l'année 2020, la perte d'exploitation s'élève à 7,1 milliards d'euros en 2020 et le groupe Air France-KLM prévoit une perte de 1,3 milliards d'euros au premier trimestre 2021<sup>8</sup>. La compagnie est à la recherche de nouveaux capitaux malgré les 10,4 milliards apportés par la France et les Pays-Bas en début de crise. En avril 2021, la Commission européenne a autorisé la recapitalisation d'Air France par l'Etat à hauteur de 30%<sup>9</sup> (contre 14,3% auparavant).

Les aides aux compagnies pour faire face à la pandémie ne sont pas propres à la France. La compagnie Lufthansa évite la faillite grâce à l'intervention de l'Etat allemand (une aide de 9 milliards d'euros) qui fait son entrée au capital de l'entreprise<sup>10</sup>. Chez IAG, le groupe propriétaire de British Airways, d'Iberia, de Vueling et d'Aer Lingus, les pertes approchent les

<sup>4</sup> Rapport UAF, 2020. Notons également que le trafic des aéroports français a été de 70 045 572 passagers commerciaux en 2020 contre plus de 214 millions en 2019.

<sup>5</sup> Avant la pandémie, Orly avait connu un ralentissement de son activité du fait de la fermeture d'une piste pendant plusieurs mois à la suite de travaux, mais également de la cessation d'activité des compagnies Aigle Azur (6 septembre 2019) et XL Airways (1er octobre 2019).

<sup>6</sup> Le Monde du 31 juillet 2020.

<sup>7</sup> Le Monde du 18 novembre 2020.

<sup>8</sup> Le Monde du 06 avril 2021.

<sup>9</sup> La commission européenne a fixé un certain nombre de contreparties à ces mesures, notamment l'interdiction de verser des dividendes tant que cette recapitalisation ne sera pas remboursée.

<sup>10</sup> Le Monde du 19 août 2020.

4,5 milliards d'euros en 2020<sup>11</sup>. Aux Etats-Unis, dès mars 2020, le gouvernement fédéral verse 25 milliards de dollars aux compagnies aériennes en échange d'un engagement à préserver l'emploi jusqu'en septembre. Malgré ces aides, les compagnies s'engagent dans de vastes restructurations, à l'instar d'American Airlines qui prévoit le licenciement de 19 000 salariés en octobre 2020. Enfin, la crise pourrait entraîner des recompositions sectorielles majeures : ainsi Korean Air (membre de Skyteam) a déjà racheté sa rivale Aslana Airlines ainsi que ses filiales low cost (Air Séoul et Air Busan) dans l'espoir de se classer parmi les dix premières compagnies mondiales dans le futur.

L'impact de la pandémie sur l'ensemble des acteurs du transport aérien est totalement inédit. Les prévisions les plus optimistes ne prévoient pas le retour du trafic aérien mondial à son niveau de 2019 avant 2024.

## II – CARTOGRAPHIE DES EFFETS DE LA COVID-19 SUR LES AEROPORTS FRANÇAIS

Prendre la mesure exacte des effets de la crise sanitaire sur l'activité aérienne demande de descendre au niveau de chaque aéroport, d'observer comment le trafic de passagers s'est comporté mois après mois... Derrière le chiffre global du recul de passagers se cachent certainement des situations et des temporalités différentes, d'un aéroport à l'autre, d'un type de trafic à un autre. C'est ce que nous nous proposons de vérifier dans cette partie. Car si la pandémie a ébranlé l'ensemble de la carte aéroportuaire, nous ne savons pas encore si elle a frappé avec une intensité égale tous les points du réseau.

### □ Une lecture de la crise par l'analyse des trafics mensuels de passagers

Le graphique représentant le trafic total des passagers de l'échantillon d'aéroports (les 54 plus importants) enregistrés mensuellement entre janvier 2019 et mai 2021<sup>12</sup>, compare les trafics d'avant la crise à ceux enregistrés pendant la crise tout en soulignant la forte saisonnalité de cette activité (Fig.2). Ainsi, juste avant le début de la pandémie, le trafic enregistré en juillet 2019 était plus de 50% supérieur à celui enregistré en février 2020.

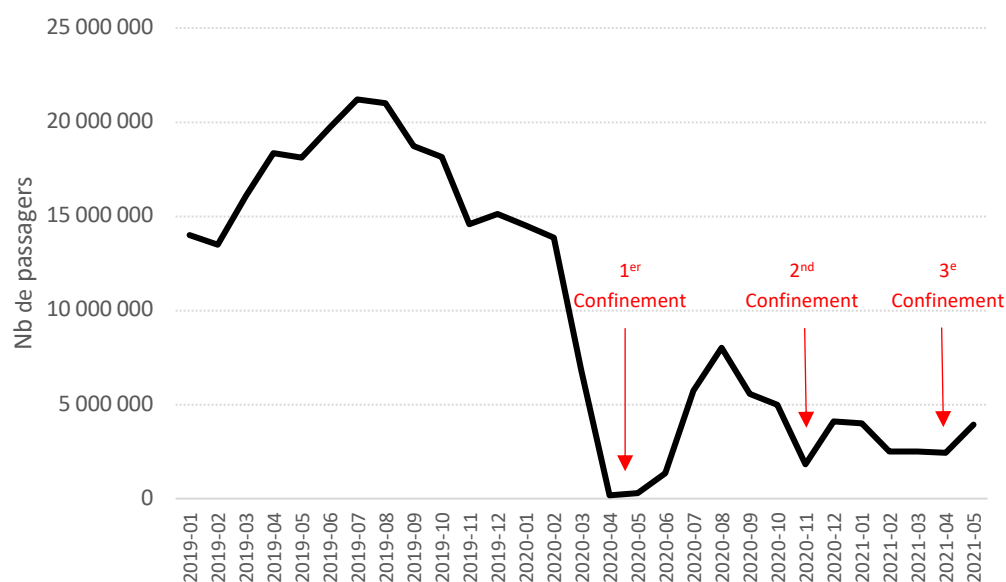


Fig.2- Evolution du trafic commercial de passagers des 54 plus grands aéroports français

<sup>11</sup> Reuters, 26 février 2021.

<sup>12</sup> Les données exploitées proviennent d'extractions faites « sur mesure » par la sous-direction des études du transport aérien de la DGAC à partir de ses propres fichiers sources. Elles compilent le trafic commercial mensuel de passagers aériens par aéroport, entre janvier 2019 et mai 2021. Afin de simplifier les analyses, nous avons réduit l'échantillon d'aéroports à tous ceux qui possédaient au moins une ligne régulière en 2019 ; si cette requête élimine un nombre important de plateformes, en revanche son impact sur le recensement de l'activité passagers est infime.

La chute du trafic dès le mois de mars 2020 est vertigineuse et annonce une période d'extrême incertitude pour les acteurs de l'aérien. Le premier confinement entraîne la fermeture complète de très nombreuses plateformes et le trafic aéroportuaire national passe de près de 14 millions de passagers en février à moins de 200 000 deux mois plus tard<sup>13</sup>. Avec la reprise progressive des vols au début de l'été 2020, on observe un rebond estival, bien réel, mais qu'il ne faut pas sur-interpréter. Il y a rebond parce que le trafic repart presque de zéro. Cela étant, le nombre de voyageurs passés par les aéroports français en août 2020 est tout de même inférieur de 62% à celui d'août 2019.

Au dernier trimestre 2020, l'effet du second confinement réduit à nouveau l'activité de façon très significative mais, contrairement au premier, il ne met pas l'activité à l'arrêt complet. Près de 2 millions de passagers franchissent les portes des aéroports à ce moment-là<sup>14</sup>. Même si on observe un très léger rebond hivernal en décembre 2020 et janvier 2021, le trafic national se stabilise entre 2,5 et 4 millions de passagers mensuels au premier trimestre 2021, si bien que le troisième confinement n'apporte pas d'inflexion majeure à la courbe. Ce maintien d'activité reste cependant à des niveaux historiquement bas ; au premier trimestre 2021, les aéroports français ont accueilli presque cinq fois moins de voyageurs qu'au premier trimestre 2019.

La pandémie n'a pas simplement fait s'effondrer l'activité passagers, elle a aussi modifié la structure des trafics domestique et international, comme l'illustrent les figures 3a et 3b.

En France, le traitement de passagers internationaux, en temps normal, est en moyenne 2 à 3 fois plus important que celui des passagers domestiques. La crise sanitaire a totalement modifié ce rapport : à partir du second trimestre 2020, la courbe du trafic international rejoint celle du trafic domestique, dont le recul est, en proportion, beaucoup moins brutal (Fig.3a). A partir de mars 2020, les deux courbes se superposent ; dans le détail, on observe même que la part du trafic domestique devient dominante, portée notamment par le maintien des liaisons avec l'outre-mer (Fig.3b). Cette évolution était prévisible dans la mesure où la pandémie a considérablement contraint le franchissement des frontières internationales et les conditions de circulation sur la planète.

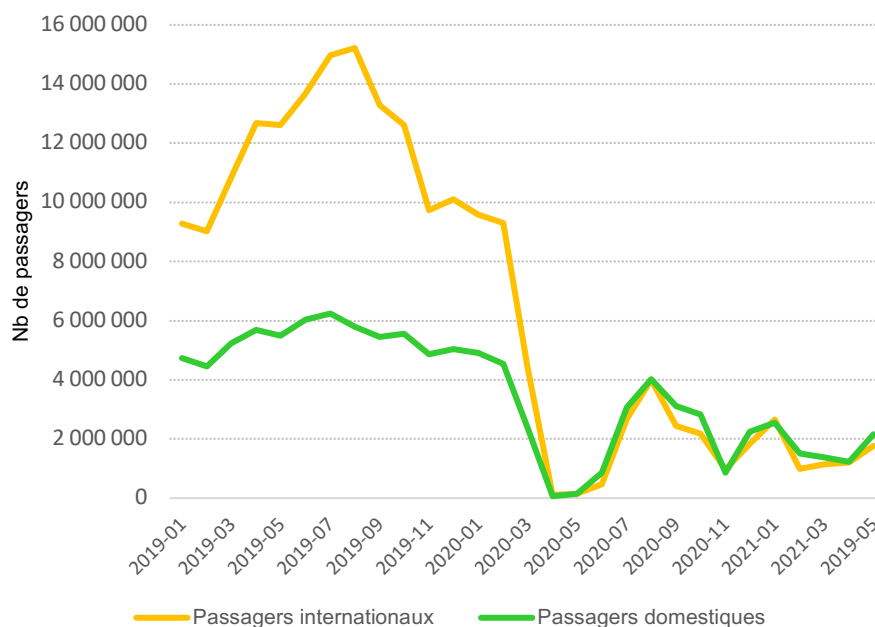


Fig.3a - Evolution du trafic commercial de passagers internationaux et domestiques en France

<sup>13</sup> En avril 2020, un seul aéroport, Paris-CDG, traite un peu plus de 73% du trafic (contre 35 % en moyenne)

<sup>14</sup> Pendant le second confinement, les restrictions de déplacement sont bien présentes comme pendant le premier confinement, mais le déploiement de tests PCR permet néanmoins aux voyageurs de prendre l'avion, sous certaines conditions.

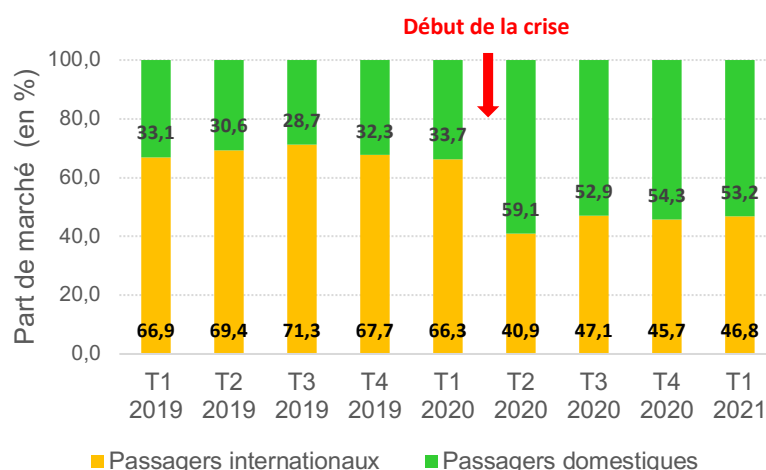


Fig.3b - Evolution de la part de passagers internationaux et domestiques dans le trafic total en France, par trimestre (%)

La situation de Paris-CDG, le principal hub national, fournit une autre bonne illustration du repli rencontré par le trafic international. Ce dernier concentre la quasi-totalité des liaisons internationales long-courrier pour la France, les plus affectées par les restrictions de déplacement. En temps normal, 90 % des passagers qui fréquentent Paris-CDG sont internationaux. Or dans son cas, le nombre de passagers internationaux a été divisé par 3,5 depuis le début de la crise pendant que celui des passagers domestiques était divisé par 1,7. Au deuxième trimestre 2020, sa part de passagers internationaux n'est plus que de 62% avant de remonter à 69% au moment du rebond estival. Ramené en nombre de passagers, les chiffres sont encore plus parlants. Alors qu'au troisième trimestre 2020, le trafic domestique de Paris-CDG est presque revenu au même niveau de ce qu'il était un an auparavant, le trafic international, de son côté, enregistre 16 millions de passagers en moins comparativement au même trimestre 2019, soit un recul de 81,2%.

Même si ce n'est pour le moment qu'une hypothèse, les plateformes très majoritairement tournées vers le traitement de passagers internationaux ont probablement moins bien traversé la crise que celles dont la répartition entre trafic domestique et trafic international est mieux équilibrée.

La pandémie donne également l'occasion d'observer les effets de la pandémie sur les deux principales familles de transporteurs – traditionnel et low cost – (Fig.4a et 4b). A la veille de la crise sanitaire, la part du trafic réalisé par les transporteurs low cost en France fluctue entre 31,4% (1<sup>er</sup> trimestre 2019) et 36% (2<sup>e</sup> trimestre 2019). Ces proportions confirment une donnée bien connue des experts : si les transporteurs low cost occupent une place croissante sur le marché français, ils sont encore loin d'être majoritaires contrairement à ce qu'on peut observer dans d'autres pays européens.

La crise sanitaire n'a pas été sans effet sur la répartition des trafics entre transporteurs non low cost et transporteurs low cost. Pour bien analyser la situation, il faut compléter la lecture de la figure 4a avec les proportions mesurées dans la figure 4b. On remarque alors que cette nouvelle distribution des passagers entre les deux types de transporteurs a connu trois temps différents :

- Au moment du premier confinement (T2 2020), les transporteurs low cost ont, dans leur grande majorité, laissé leurs avions au sol ; le peu de trafic est assuré à près de 90% par les compagnies traditionnelles, dont les services sont sollicités pour maintenir actives certaines liaisons essentielles et pour rapatrier les Français de l'étranger.
- Le second temps, celui du rebond estival (T3 2020), montre une répartition encore inédite. Pour la première fois, les low cost transportent près de 40% des passagers enregistrés dans les aéroports français ; ils montrent, à cette occasion, leur capacité à redéployer rapidement leur offre et à exploiter le sursaut d'activité.



- Le dernier temps intervient à partir du second confinement, en novembre 2020. La crise semblant s’installer durablement, elle entraîne une réduction considérable de l’offre low cost, qui se répercute dans les données de trafic. Ainsi, au dernier trimestre 2020, les transporteurs à bas coût réalisent un peu moins de 30% du trafic, et cette part se réduit à moins de 20% à l’hiver 2021 (T1 2021).

Ce repli de l’offre des transporteurs low cost pendant la crise a plusieurs explications possibles. A quelques exceptions près (comme Volotea par exemple), leur modèle de desserte est largement tourné vers l’exploitation de liaisons internationales, les plus impactées par la crise. Ils profitent également de leur modèle d’exploitation beaucoup plus flexible que celui des compagnies traditionnelles et ont à supporter des coûts fixes beaucoup plus faibles que ces dernières. Autrement dit, les transporteurs low cost ne réinvestiront le marché que s’ils ont l’assurance de remplir leurs avions.

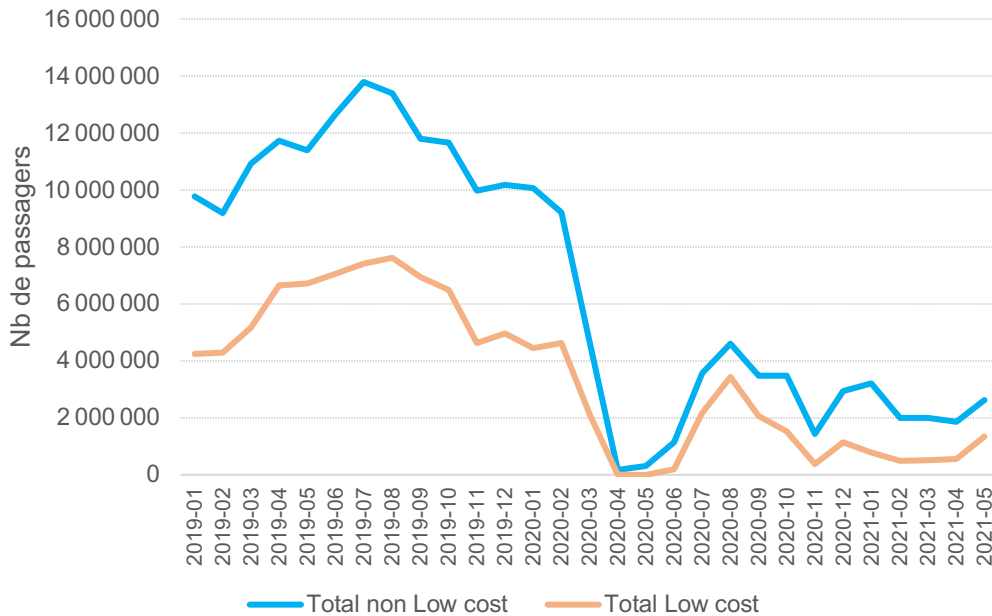


Fig.4a - Evolution du trafic commercial de passagers par type de transporteurs en France (low cost et non low cost)

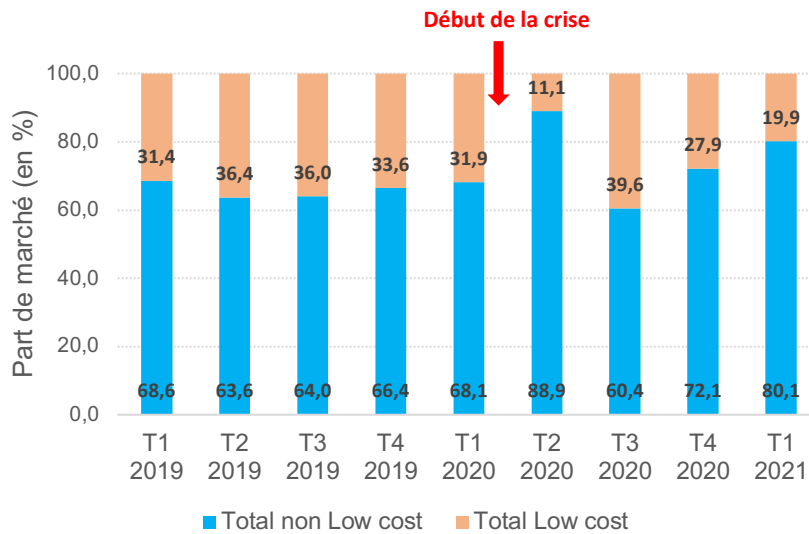


Fig.4b - Evolution de la part de passagers low cost et non low cost dans le trafic total en France, par trimestre (%)



### ❑ Des aéroports touchés à des niveaux différents par la crise du transport aérien

Comme on vient de le voir, la crise de l'aérien n'a pas frappé les types de trafic et les familles de transporteurs de façon homogène. Il s'agit maintenant de savoir comment ces premières observations se répercutent au niveau des aéroports et si, parmi l'échantillon, certains ont davantage souffert que d'autres des recompositions en cours.

Un premier résultat saute aux yeux : la baisse du nombre de passagers présente des différences substantielles d'un aéroport à l'autre (Fig.5). Compte-tenu des remarques précédentes, la surprise n'est évidemment pas totale ; néanmoins les écarts observés entre les moins bien lotis – Deauville, Quimper dont le recul est supérieur ou proche de 90% - et ceux qui semblent avoir mieux résisté comme Grenoble ou Figari – avec une chute inférieure à 40% - invitent à creuser un certain nombre d'hypothèses.

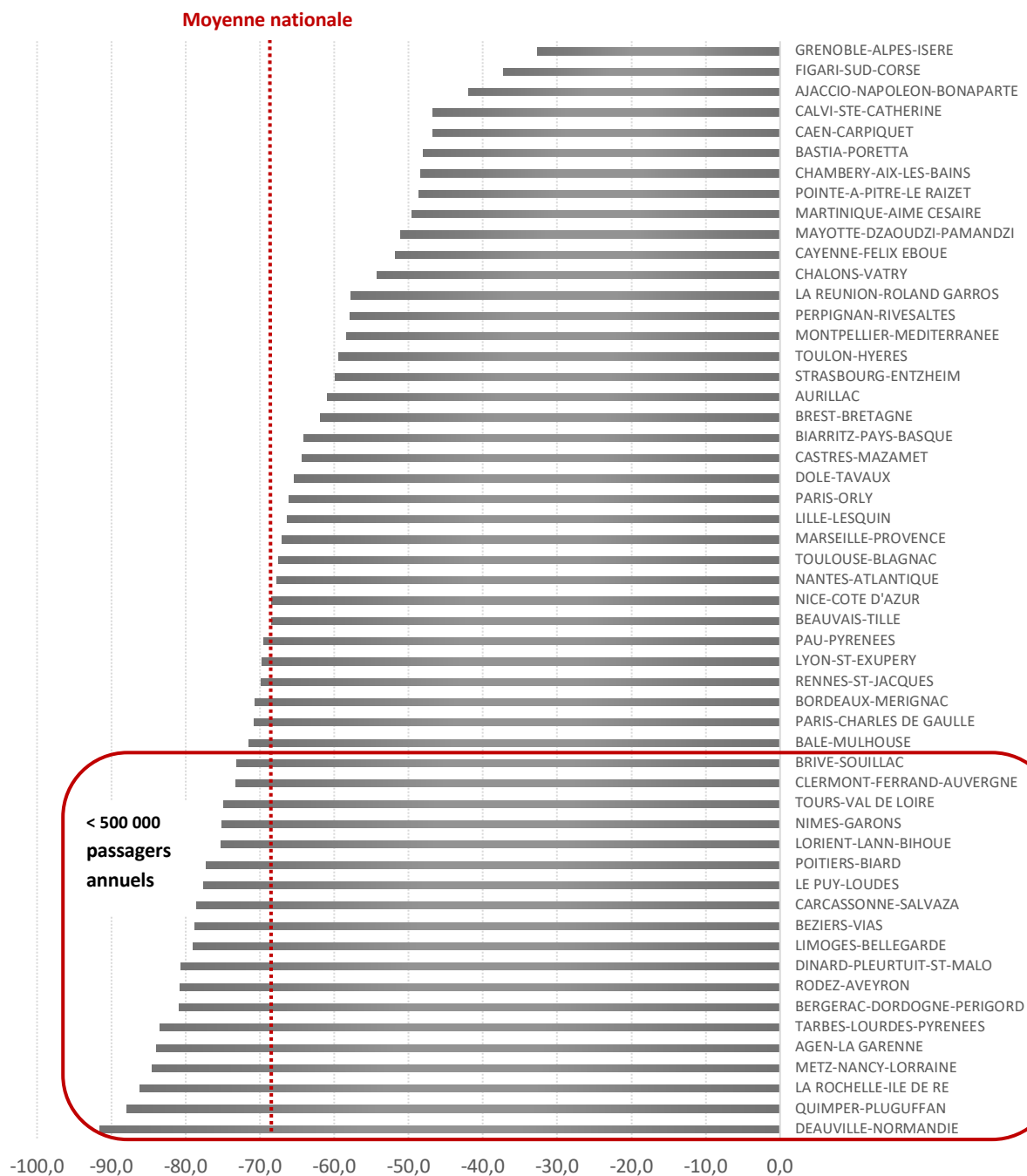


Fig.5 - Recul du trafic total de passagers par aéroport entre 2019 et 2020 (%)

Réglons d'emblée le cas des deux aéroports alpins, Grenoble et Chambéry, que la crise semble avoir un peu plus épargné. En réalité, ils ont « la chance » de réaliser l'essentiel de leur trafic durant les mois d'hiver. Or la crise sanitaire a paralysé l'activité aérienne seulement à partir de la mi-mars, c'est-à-dire vers la fin de leur saison touristique, ce qui explique leur apparente résistance quand on compare les chiffres de 2020 à ceux de 2019. Cela étant, il ne faut pas se méprendre dans leurs cas : de mars 2020 à mai 2021, le trafic est resté quasi-nul sur ces deux plateformes.

La position géographique de certains aéroports peut également expliquer l'évolution de leur activité pendant la pandémie. C'est le cas des aéroports corses ainsi que des aéroports implantés dans les départements d'outre-mer ; ils ont été beaucoup moins impactés par la Covid-19 avec un recul du trafic très nettement inférieur à la moyenne nationale. Ce n'est évidemment pas le fruit du hasard. Leur situation géographique – des îles –, le principe de continuité territoriale qui a continué de s'appliquer dans les DOM, ou bien la crise sanitaire en décalé dans certains cas, ont amoindri les effets de la pandémie sur leur trafic. Dans le cas des aéroports corses, ils ont pleinement profité du rebond estival et, très certainement, du réinvestissement du territoire national par les touristes français.

A l'autre extrémité du graphique se trouvent des aéroports dont la fréquentation a reculé plus rapidement que celle constatée au niveau national. Sans qu'on puisse établir une relation de cause à effet, on constate que parmi les aéroports ayant connu le repli le plus fort (encadré en rouge), tous accueillaient moins de 500 000 passagers par an en 2019. Autrement dit, ils appartiennent à un même ensemble, celui des aéroports dits « secondaires » ; quinze des vingt plus petites plateformes du pays se trouvent dans ce groupe. Sans dire que leur taille a joué en leur défaveur, on peut simplement constater que ces points du réseau sont les premiers que les transporteurs ont sacrifiés.

On retrouve parmi eux un nombre important d'aéroports plutôt « importateurs de voyageurs », tournés exclusivement (ou presque) vers la clientèle étrangère et dépendant d'un ou deux transporteurs low cost : Tours, Nîmes, Poitiers, Carcassonne, Béziers, Dinard, Bergerac et dans une moindre mesure, Limoges ou La Rochelle entrent dans cette catégorie (Fig.5). Se retrouvent aussi dans ce groupe des aéroports dont l'activité est essentiellement domestique. Mais dans leur cas, la crise sanitaire n'explique pas tout. Ainsi l'aéroport d'Agen a mis fin à l'exploitation de sa ligne aérienne avec Paris, mais la décision avait été prise avant la crise sanitaire. A Quimper, la relance de la liaison avec Paris, en novembre 2019, n'avait pas encore eu le temps de s'installer que la crise est venue tout interrompre. Le trafic n'a toujours pas repris.

Les grandes plateformes régionales se situent toutes autour de la moyenne nationale, à deux exceptions près, Strasbourg et Montpellier. Ces deux plateformes ont en commun d'avoir majoritairement un trafic au service d'une offre domestique et ont ainsi pu profiter de son moindre ralentissement.

Ainsi, la crise, loin de mettre sur un pied d'égalité tous les aéroports, a plutôt eu tendance à pointer les fragilités qu'on prête généralement à la carte aéroportuaire française.

### III – QUELLE SORTIE DE CRISE POUR LE TRANSPORT AERIEN ?

Nul ne sait encore combien de temps durera la pandémie, mais certains représentants du secteur présentent déjà des scénarios de sortie de crise et de reprise d'activité. Ils sont tous tournés vers un retour de la croissance à plus ou moins long terme ; cela étant, un premier diagnostic s'impose. Plus d'un an après l'apparition de la pandémie, on peut d'ores et déjà affirmer que l'impact de la Covid-19 sur le transport aérien n'a strictement rien à voir avec celui que les crises précédentes ont laissé.

#### ❑ Les conséquences des crises passées sur le transport aérien selon IATA

La pandémie de la Covid-19 n'est pas la première crise que traverse le transport aérien. Une étude réalisée par l'Association du transport aérien international (IATA) en février 2020

mettait en évidence les effets des précédentes épidémies (SARS 2003, grippe aviaire 2005 et 2013, et Middle East respiratory syndrome coronavirus (MERS) 2015) sur le trafic aérien. Les résultats soulignaient que, selon les zones géographiques concernées, les effets atteignaient leur pic un à trois mois après le début de l'épidémie et que le trafic aérien retrouvait les niveaux d'avant l'épidémie après six à sept mois<sup>15</sup> (Fig.6).

Or la crise actuelle est la première d'une telle ampleur et d'une telle durée. En mars 2021, une nouvelle étude de IATA montrait qu'en comparaison des crises récentes (Attaques terroristes du 11 septembre 2001, le SARS de 2003 jusqu'à la crise de 2008), le retour « à la normale » allait prendre nettement plus de temps<sup>16</sup>. Un an après le début de la crise, le trafic était toujours de 40% inférieur à celui du niveau qu'il avait avant la pandémie.

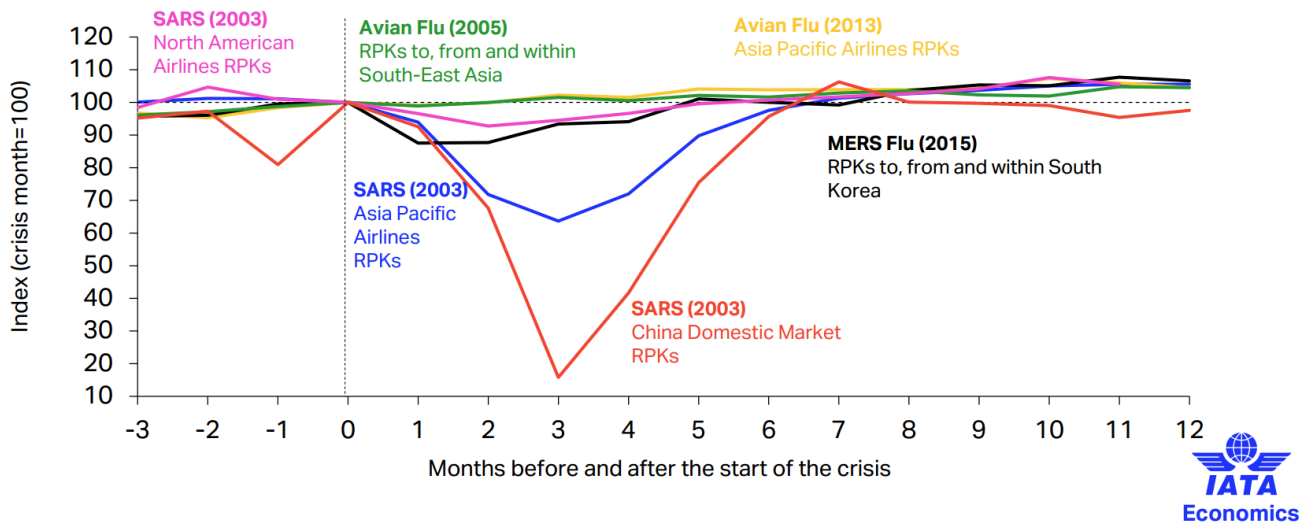


Fig.6 – Impact des précédentes épidémies sur le transport aérien  
(Source : IATA Economics using data from IATA Statistics)

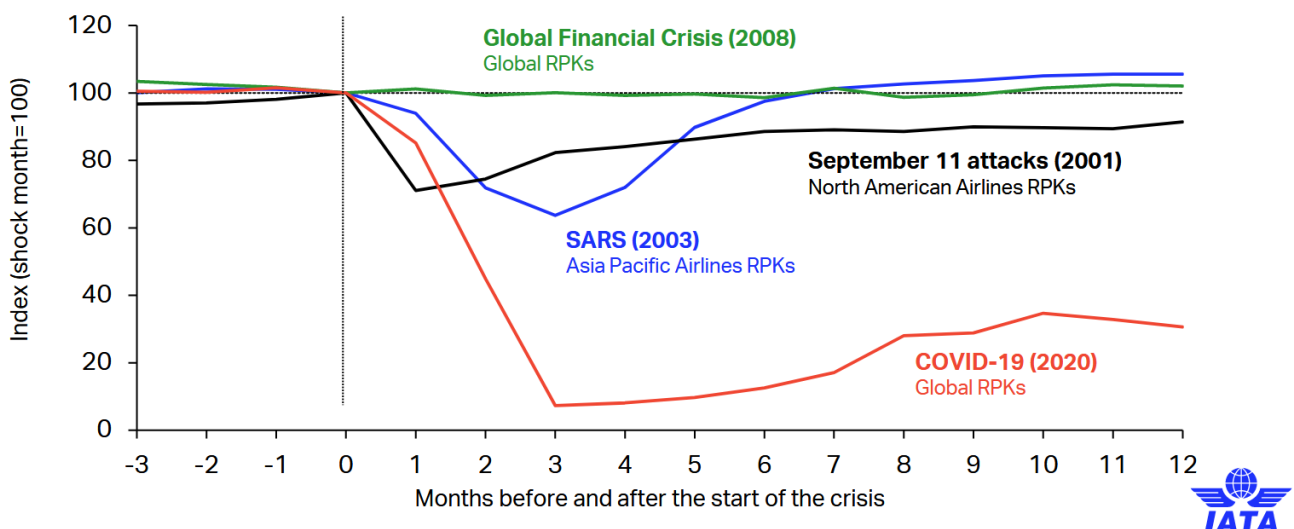


Fig.7 – La Covid-19. Des conséquences sans précédent sur le transport aérien  
(Source : IATA Economics using data from IATA Statistics, RPKs seasonally adjusted)

<sup>15</sup> IATA Economics, Covid-19. Initial impact assessment of the novel coronavirus, 2020. Le sigle "RPKs" signifie "The revenue passenger kilometers".

<sup>16</sup> IATA, COVID-19 has been an unprecedented shock, 17/03/2021.

### ❑ Les différents scénarios de sortie de la Covid-19 selon Eurocontrol

Plusieurs scénarios de sortie de crise circulent. En novembre 2020, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) a calé ses premières prévisions, pour l'Europe, en fonction de la disponibilité d'un vaccin<sup>17</sup>. Pour l'Organisation, les trois scénarios envisagés étaient dépendants de ce facteur :

- avec une campagne de vaccination démarrant en 2021, le transport aérien retrouverait son niveau de 2019 en 2024 (1<sup>er</sup> scénario) ;
- avec une vaccination commençant en 2022, le retour au niveau de 2019 serait retardé d'une année (2<sup>e</sup> scénario) ;
- dans le cas d'une pandémie qui durerait plusieurs années (3<sup>e</sup> scénario), il faudrait attendre au mieux 2029 pour retrouver le niveau de 2019.

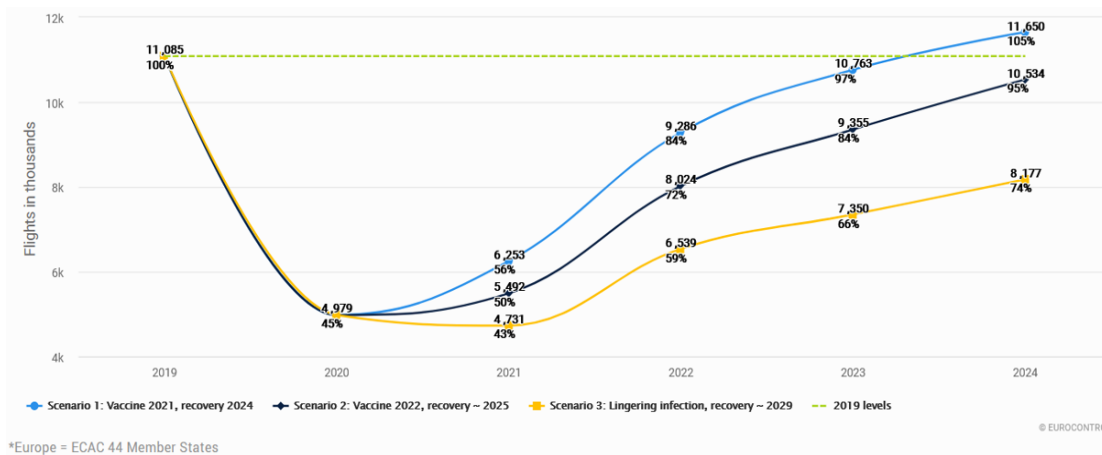


Fig.8 - Les prévisions d'Eurocontrol pour l'Europe\* de 2021 à 2024 (Source : Eurocontrol, <https://www.eurocontrol.int/covid19>)

### ❑ L'impact de la Covid-19 sur le long terme selon l'ATAG

Les prévisions, comme celles produites par le Groupe d'Action du Transport Aérien<sup>18</sup> (regroupement de compagnies, de constructeurs et d'aéroports), montrent que la pandémie pourrait amener à réviser les niveaux de croissance à plus long terme ; autrement dit, le choc ne serait pas que passager et il se combinerait à d'autres facteurs (démographiques, etc.) pour expliquer, qu'après 2030, la croissance soit plus mesurée. Selon les prévisions d'ATAG, le trafic en 2050 serait 16% plus faible que celui calculé avant la crise. Il ne faut évidemment pas perdre de vue que ces scénarios de croissance maîtrisée sont élaborés par des regroupements à qui on demande aussi d'apporter des solutions à l'urgence climatique.

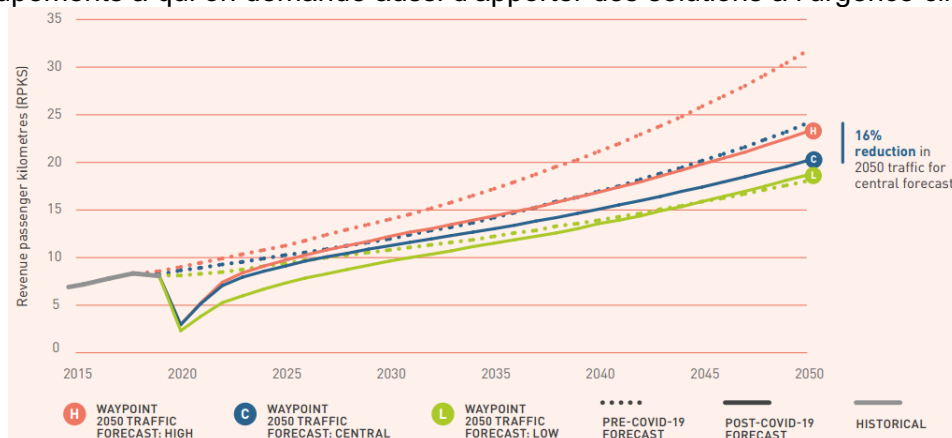


Fig.9 – Comparaison des prévisions du trafic aérien mondial de passagers, avant et après la crise de Covid (Source : ATAG, Waypoint 2050, 2020)

<sup>17</sup> <https://www.eurocontrol.int/covid19>

<sup>18</sup> ATAG, Waypoint 2050, 2020.

### □ Typologie des scénarios et modalités de sortie de crise

Une des questions aujourd'hui demeure de savoir si la sortie de crise va conduire vers un rattrapage de la tendance passée ou bien si les niveaux de croissance pré-crise appartiennent à l'histoire.

Une étude récente a tenté de classer les différents scénarios de reprise en fonction d'un certain nombre de modalités (Tytelman, 2020)<sup>19</sup>. Très schématiquement, elle aboutit à cinq scénarios résumés chacun par une lettre de l'alphabet : le scénario en V, en U, en W, en L ou encore en W+L.

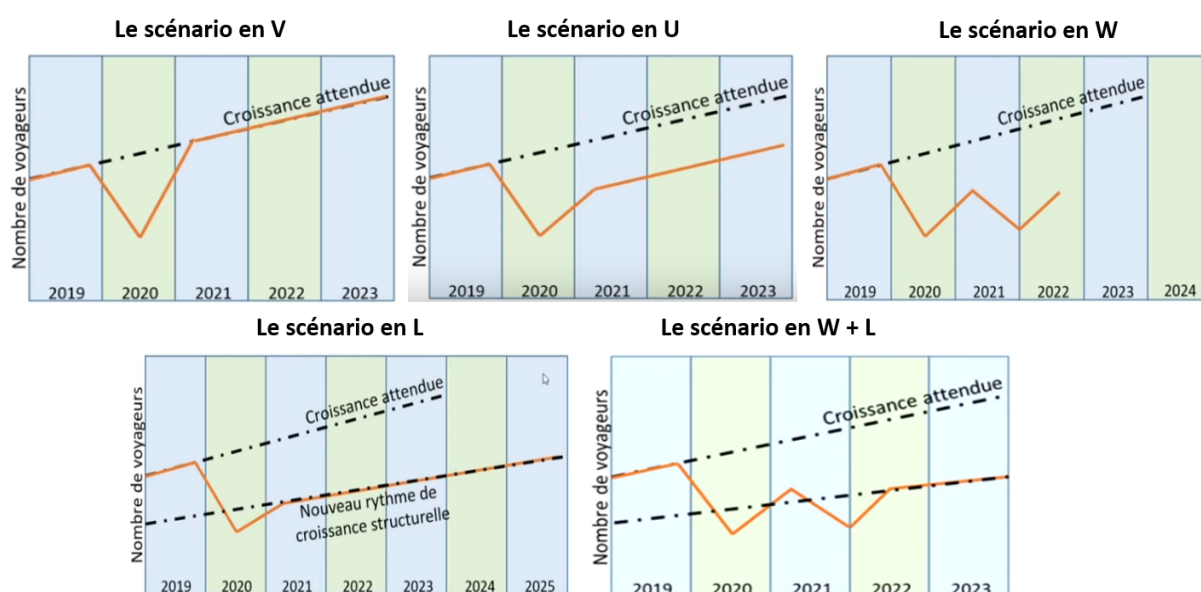


Fig.10 – Typologie des scénarios de sortie de crise (Source : Tytelman X., 2020)

#### Le scénario en V

Ce type de scénario correspond à ce qu'on a observé lors des épidémies précédentes, notamment dans le cas de la Chine et du SARS de 2003 (Fig.1). L'épidémie crée un choc sur la demande de transport aérien et entraîne une baisse brutale, le temps de la crise sanitaire. Une fois que les conditions de voyage redeviennent normales, l'activité retrouve son niveau d'avant la crise. Le scénario en V correspond également à la prévision n°1 d'Eurocontrol (Fig. 4) en cas de vaccination rapide (2021) et de sortie de crise dès 2024.

#### Le scénario en U

La crise du transport aérien consécutive aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 illustre le mieux ce scénario (Fig.2). Ces événements ont entraîné une chute brutale du trafic. Par la suite, la reprise de l'activité a suivi un chemin de croissance plus faible que celui qui préexistait car l'ensemble des acteurs ont dû s'adapter aux nouvelles règles de sécurité. Le retour à la normal a donc nécessité plus de temps que dans le scénario en V. Le scénario en U correspond également à la prévision n°2 d'Eurocontrol en cas de vaccination plus tardive et un retour du trafic au niveau de 2019 en 2025.

<sup>19</sup> Tytelman, Crise dans le secteur aérien : le pire est à venir, <https://www.youtube.com/watch?v=zgYmk4zpp-Y>

### Le scénario en W

Ce scénario correspond typiquement à ce qu'on a pu observer un peu partout dans le monde avec la Covid-19. D'abord une chute brutale de la demande de transport, suivi d'un rebond, et à nouveau d'un reflux avec la reprise épidémique. Ce scénario en W ressemble beaucoup à celui de la figure 2 pour la France. Il est également concordant avec la prévision n°3 d'Eurocontrol en cas de vagues pandémiques successives avec un retour du niveau de l'activité de 2019 en 2029.

### Le scénario en L

Ce scénario traduit une modification sur le long terme du rythme de la croissance du secteur de l'aérien. Alors qu'avant la crise, la croissance attendue du trafic aérien était de 4% par an, la pandémie pourrait agir sur les comportements et transformer la demande globale. Les entreprises pourraient préférer recourir aux visioconférences plutôt qu'aux voyages d'affaires, les touristes pourraient privilégier des déplacements plus courts et moins polluants, etc.<sup>20</sup>. Ce scénario correspond aux prévisions d'ATAG (Fig.5) dans lequel les effets de la Covid-19 pourraient se traduire par une réduction de 16% du trafic de passagers dans le scénario central en 2050. Ce scénario est redouté car il fragiliserait l'ensemble des acteurs de l'aérien.

### Le scénario W + L

Assez proche du précédent, ce scénario est un « cygne noir » pour les acteurs du transport aérien. Il combine et renforce les effets des scénarios en W et en L. La réduction de croissance serait à la fois la conséquence des restrictions de déplacement à la suite de vagues pandémiques successives et le résultat de la baisse structurelle de la demande de transport consécutive à des modifications de comportement.

Quelle confiance accorder aujourd'hui à tous ces scénarios de reprise ? Difficile de le dire quand on sait qu'aucun scénario passé, même le plus pessimiste, n'aurait pu imaginer les courbes actuelles de trafic. Si la crise dure longtemps encore, alors les chances de voir se transformer la demande aérienne en profondeur pourrait augmenter. Il sera également intéressant d'observer comment ces scénarios de reprise vont se décliner, localement, selon la maturité des marchés aériens, la dynamique économique propre à chaque pays : la France empruntera-t-elle le même schéma de sortie que celui d'un pays comme l'Inde ? On peut en douter.

## CONCLUSION : UNE CRISE SANS PRECEDENT DANS UN SYSTEME AEROPORTUAIRE DEJA FRAGILE

Cette note a été rédigée sans beaucoup de recul sur la situation. Son objectif était de faire une présentation du nouvel environnement dans lequel évoluent les acteurs du secteur aérien depuis plus d'un an et de fournir une première mesure de l'impact pour les aéroports. L'analyse complète des conséquences de la Covid-19 demandera d'autres études et son impact définitif ne sera connu qu'une fois la crise terminée.

Au plan national, la crise actuelle met à l'épreuve le dispositif aéroportuaire d'une façon inédite. Plusieurs articles dans ce numéro spécial, et d'autres travaux avant eux, ont pointé un certain nombre de fragilités dans la carte aéroportuaire nationale. Le nombre important d'aéroports de petite taille, souvent proches les uns des autres, la compétition qu'ils se livrent, leur dépendance pour certains à un seul transporteur, le difficile équilibre des comptes dans d'autres cas, sont quelques-uns des marqueurs de cette vulnérabilité.

<sup>20</sup> Dans cette optique, la loi climat en France qui vise à limiter les vols domestiques en cas d'alternatives en train de moins de 2h30 pourrait également constituer un frein à la croissance potentielle des compagnies qui desservent le territoire national.

La question se pose aujourd'hui de savoir si le recul prolongé de l'activité aérienne ne risque pas d'accélérer le passage à une nouvelle carte aéroportuaire. Cette perspective, souvent annoncée, jamais concrétisée, pourrait, en outre, être renforcée par la loi Climat et par l'émergence de nouveaux comportements sociétaux face aux voyages aériens. Force est d'admettre que la conjonction des trois événements – crise sanitaire, loi Climat, nouveaux comportements sociétaux – plonge le paysage aéroportuaire national dans un « monde d'après » particulièrement incertain.