



Podcast – Belfius Insights

Version écrite du podcast (05-07-2021)

L'aéronautique mise à mal par le Covid-19 et par l'agenda climatique

C'est le début des vacances et du traditionnel exode de nombreux voyageurs, désireux de découvrir de nouveaux paysages. Toutefois, même si les voyages reprennent, les compagnies aériennes restent ébranlées par la forte diminution du trafic passager. Pourquoi? Les restrictions restent toujours d'application. Ce sont les vols internationaux hors Europe qui connaissent le plus de difficultés. Et alors que le secteur aéronautique encaisse des pertes sans même savoir comment évoluera la pandémie, il reste confronté à un défi plus ancien, mais tout aussi gigantesque: l'adaptation aux exigences liées au climat. Ce défi nécessitera des investissements colossaux, en plus des nouvelles taxes envisagées par les autorités. Une chose est sûre: voler coûtera de plus en plus cher.

Bien que la plupart d'entre nous rêvent de vacances et que Brussels Airport est prêt à faire face à l'afflux des voyageurs estivaux, on ne s'attend pas à une reprise en masse du tourisme, et les compagnies aériennes connaîtront probablement encore un été difficile, en comparaison avec la période pré-Covid. En effet, des restrictions sont toujours en vigueur dans la plupart des pays, et le variant Delta du virus poursuit son avancée. Aujourd'hui, seul un tiers des Européens sont totalement vaccinés, ce qui veut dire que nous restons vulnérables. Ceux qui, aujourd'hui, s'envolent vers une zone verte, constateront peut-être demain que cette même zone est passée à l'orange, ou même au rouge. La situation n'est donc pas si différente de celle de l'an dernier.

Actuellement, selon l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol, on dénombre 711 vols par jour en Europe, soit pratiquement encore 60% de moins qu'en 2019. La destination la plus populaire du moment, Palma de Majorque, avec 8 arrivées de vols par jour, est malgré tout encore en diminution de plus d'un tiers par rapport à 2019. Le trafic vers les destinations hors Union européenne n'atteint pas encore la moitié de son volume normal, et il faudra peut-être attendre l'hiver prochain pour qu'il renoue avec un niveau à peu près acceptable.

L'an prochain, nous devrions atteindre un peu plus de 70% du nombre normal de vols. Eurocontrol ne prévoit un retour au niveau de 2019 que d'ici 2025. Et ce, pour autant

qu'aucune nouvelle flambée d'épidémie n'apparaisse, entraînant à nouveau des restrictions de voyage. Car le plus important, c'est que les voyageurs se sentent à nouveau en sécurité.

Comment les compagnies aériennes continuent à encaisser ces pertes?

Jusqu'à présent, les dommages subis par les compagnies aériennes semblent moins importants que prévu. En ce qui concerne les faillites, aucun nom n'a encore été prononcé. Néanmoins, le Covid-19 a touché un certain nombre de compagnies de plus petite taille, comme par exemple CityJet ou German Airways. Certaines filiales ont été fermées, comme Sun Express Deutschland ou Air Asia Japan. D'autres ont également demandé une protection contre leurs créanciers: c'est le cas notamment de Norwegian et de Virgin Atlantic. Les plus grandes sont soutenues par des aides publiques sous forme de capital, de prêts ou de garanties bancaires. C'est le cas de Brussels Airlines, qui a obtenu du gouvernement belge un prêt de quelque 290 millions d'euros. La plupart de ces ressources ont déjà été utilisées. Et il semblerait que Brussels Airlines connaisse à nouveau des difficultés. On pense notamment au continent africain, où la vaccination n'est encore nulle part, et avec lequel Brussels Airlines entretient des liens étroits en termes d'offre de vols.

Si la crise persiste, il se pourrait que les gouvernements réduisent leurs aides. Et qu'à terme les grandes compagnies aériennes fassent faillite. Bien entendu, de tout temps, ce secteur a connu des faillites. Rien qu'en Europe, entre 2010 et le

début de la pandémie, 91 compagnies aériennes européennes ont dû déposer leur bilan. Celles qui ont plongé sont principalement des compagnies charter et des acteurs régionaux. Bien souvent, la forte hausse du prix du kérosène a joué un rôle majeur, mais il ne faut pas non plus sous-estimer la concurrence effrénée des compagnies «low cost».

Ces compagnies à bas prix ont rendu la vie dure aux compagnies d'aviation nationales traditionnelles, qui ont fortement réduit leurs marges bénéficiaires pour pouvoir, elles aussi, brader leurs prix.

C'est également ce qui explique leur difficulté à faire face à cette crise. Pour survivre, beaucoup ont vendu des avions, mis en place une gestion drastique des coûts, et réduit leurs vols. Toutefois, selon l'Association du transport aérien IATA, l'offre de billets à prix réduit ne durera pas. Bientôt, la demande de tels billets dépassera l'offre, ce qui aura pour effet de booster les prix.

Le transport aérien, principal vecteur de la pandémie

D'après une récente étude de l'ULB et de la KU Leuven, parue dans la revue scientifique de référence «Nature», la deuxième vague de Covid en Europe est due à de nouvelles souches qui n'ont commencé à circuler que durant l'été. Il est très probable que la propagation rapide du virus à travers l'Europe soit due au nombre élevé de voyages. Par exemple, des souches virales apparues en Espagne se sont ensuite retrouvées dans une grande partie de l'Europe. Bien sûr, la

situation est différente aujourd'hui grâce à la vaccination et, dans la mesure où un pourcentage plus important de la population est protégé, il y a moins de risques de voir apparaître une quatrième vague sévère, avec de nombreux décès et des personnes gravement malades. Quoi qu'il en soit, selon les chercheurs, il reste primordial de maintenir le taux de contamination aussi bas que possible pour éviter davantage de mutations du virus, qui pourraient faire en sorte que nous soyons moins protégés par nos vaccins.

Bien sûr, nous savons que le transport aérien a été un vecteur du Covid-19, étant donné sa vitesse élevée et son rayon d'action. La vigilance reste donc de mise pour éviter une nouvelle pandémie mondiale à l'avenir. Les compagnies aériennes vont devoir s'y préparer. Les experts plaident pour la possibilité de stopper immédiatement tout trafic. Afin de limiter le préjudice économique pour le secteur aéronautique et les aéroports si un tel scénario se produisait, il conviendrait par exemple de constituer un fonds de réserve international. La solution la plus logique consistant dès lors à alimenter ce fonds en majorant le prix des billets.

Les nombreux avions cloués au sol: une bonne nouvelle pour le climat

Naturellement, le Covid-19 a eu un effet bénéfique sur l'impact en CO2 de l'aviation. Eurocontrol parle de 460.000 vols en moins depuis mars de l'année dernière. Selon la Commission européenne, l'aviation en Europe a contribué à 3,8% des émissions totales de CO2 en 2017. Si l'aviation était un pays, elle serait l'un des dix principaux responsables du réchauffement climatique. Mais il est clair que d'autres impacts, tels que les émissions d'oxyde d'azote ou de vapeur d'eau, ont des effets au moins aussi importants sur le réchauffement climatique. En tout état de cause, les objectifs climatiques de l'Accord de Paris exigent que nous atteignions la cible de «zéro émission net» d'ici 2050. Un véritable casse-tête pour l'aviation.

Il est évident qu'à l'heure actuelle, les compagnies aériennes sont plutôt occupées à lutter pour leur survie, et n'ont pas suffisamment de moyens pour investir massivement et à un rythme élevé dans «l'écologisation». Cette évolution va donc ralentir.

Chaque nouvelle génération d'avions est plus performante en termes de consommation de carburant, réduisant ainsi d'année en année les émissions par passager pour l'ensemble de la flotte. Néanmoins, de plus en plus de voyageurs ont recours à l'avion et pour des distances de plus en plus longues. En temps normal, le transport par avion enregistre une croissance annuelle d'environ 5%. Soit un doublement tous les 15 ans. À présent, cette tendance est quelque peu ralentie, mais dans quelques années, elle renouera avec l'ancien schéma de croissance.

La conception d'avions zéro émission

Il faut énormément de temps pour développer un nouvel avion. Au moins 10 ans, et un budget d'investissement de plus de 10 milliards d'euros. En effet, la technologie est particulièrement complexe, et les exigences en termes de sécurité sont évidemment très sévères. Ces dernières décennies, de nombreux acteurs ont disparu: les seuls constructeurs de gros avions de transport de passagers qui subsistent sont Boeing et Airbus. Boeing a eu d'énormes problèmes avec son 737 MAX il y a quelques années, les budgets d'investissement ne lui permettraient donc pas de travailler au développement d'un appareil zéro émission pour le moment. Quant à Airbus, son concurrent européen, il y travaille d'arrache-pied. Fin de l'année dernière, il a annoncé qu'il mettrait sur le marché le premier avion zéro émission d'ici 2035. Les appareils ZERO-E voleront à l'hydrogène. Mais évidemment, cela ne signifie pas que toutes les compagnies aériennes les achèteront tout de suite. Les avions d'ancienne génération sont toujours fabriqués et commandés en abondance, et une fois qu'ils font partie de la flotte, ils peuvent continuer à voler pendant dix

à vingt ans, voire plus. En tout état de cause, il est difficile pour les compagnies aériennes d'anticiper les innovations technologiques susceptibles de réduire leur empreinte carbone. Vu la concurrence acharnée sur le prix des billets, il ne reste qu'une très faible marge, par exemple, pour l'utilisation de carburants alternatifs plus propres en lieu et place du kérosène habituel. Toute compagnie qui s'engagera dans cette voie s'exclura elle-même inmanquablement du marché. Cette démarche devra donc s'initier progressivement et collectivement.

Et à l'instar des mesures plus strictes que l'Union européenne a prévues dans son Green Deal, cela fera aussi grimper le prix des billets d'avion.

L'industrie aéronautique, mise à genoux par le Covid-19, sera donc confrontée à des défis titanesques dans les prochaines décennies. C'est un prix à payer par nous tous, voyageurs. Voyager en avion était devenu si bon marché que cela ne reflétait pas les coûts environnementaux et sociaux. Réfléchir à deux fois avant de prendre l'avion est donc une évolution vers un mieux.

C'était Belfius Insights. Merci pour votre attention. En vous abonnant, vous ne raterez aucun épisode. À la prochaine fois.