

Le développement du transport aérien, l'outil pour obtenir de bonnes saisons de récolte

Quel rôle clé peut jouer l'aviation dans la prospérité d'une Méditerranée post COVID-19 ?

Ignacio Biosca, responsable des relations internationales, du marketing aéroportuaire et de l'assistance aux compagnies aériennes, AENA.

Il est difficile d'écrire un article sur les voyages et le tourisme ces jours-ci. Nous ne sommes qu'à quelques semaines de la fin de l'année 2020, l'année où les voyages se sont arrêtés. En pleine pandémie de COVID-19, les compagnies aériennes et les aéroports luttent pour survivre dans la crise la plus dure que le secteur du transport aérien ait connue dans toute son histoire. Pourtant, tout le monde s'accorde à dire qu'une fois la pandémie maîtrisée, les voyages et le tourisme reprendront, et nous pourrons à nouveau profiter d'un aspect aussi important de nos vies, et bien sûr, de nos économies.

Il suffit de revenir en 2019 pour avoir une idée de l'ampleur du transport aérien entre les pays de la zone méditerranéenne. En 2019, environ 130 millions de sièges ont été mis en vente par les compagnies aériennes qui ont effectué des vols internationaux entre deux points de la région. Ce chiffre n'est pas négligeable.

Comment a-t-il été possible d'atteindre ce chiffre ? Le processus de libéralisation qui permet l'ouverture des marchés, dans lequel les compagnies aériennes décident où voler en fonction de la rentabilité des lignes qu'elles exploitent, a sans aucun doute joué un rôle clé. En ce sens, la politique promue par l'Union européenne, qui consiste à signer des accords d'ouverture des espaces aériens avec ses pays voisins, s'est avérée extrêmement fructueuse.

L'espace aérien commun, conçu pour permettre une ouverture progressive du marché entre l'UE et ses voisins, a offert des opportunités aux compagnies aériennes et un choix plus large aux passagers. Dans le même temps, il a permis une convergence réglementaire en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et dans d'autres domaines du secteur.

Un bon exemple de l'efficacité de cette politique est l'accord signé entre l'UE et le Maroc en 2006. Par exemple, le nombre de passagers ayant pris un vol reliant l'Espagne et le Maroc a augmenté de plus de 50 % en seulement un an, et en 2019, il était 4 fois supérieur à celui de 2006. D'autres accords ont été signés depuis lors avec la Jordanie et Israël, et des négociations sont en cours avec le Liban et la Tunisie. Si l'espace aérien commun atteignait ses objectifs, il pourrait englober jusqu'à 50 à 55 États et une population totale de 1 milliard d'habitants. L'opportunité offerte au bassin méditerranéen doit être évaluée correctement par les acteurs du transport aérien et du tourisme et par les décideurs politiques.

Cette opportunité peut sembler illusoire en 2020, alors que le monde entier s'est presque arrêté et que les voyages et le tourisme sont loin d'être une priorité. Les autorités sanitaires se concentrent sur le contrôle de la pandémie et les restrictions de mobilité sont un élément essentiel de la stratégie visant à lutter contre celle-ci. En effet, dans le bassin méditerranéen, les 130 millions de sièges mentionnés précédemment ont été réduits de plus de 60 % en 2020, et compte tenu des taux de remplissage extrêmement bas enregistrés cette année, il est possible d'estimer que le nombre de passagers ne représente qu'environ 20 % de celui de 2019. Cependant, il ne s'agit pas d'une illusion.

Le transport aérien est un élément clé pour le développement des régions qu'il dessert. Pour chaque million de passagers, l'étude réalisée par Intervistas pour ACI Europe estime qu'environ 950 emplois directs sont créés¹, et si l'on compte les emplois indirects et induits, ce chiffre peut facilement être 3 fois supérieur. L'analyse a également révélé que chaque augmentation de 10 % de la connectivité était associée à une augmentation du PIB par habitant de 0,5 %. Le transport aérien est clairement un catalyseur de la croissance économique. Mais, même si elle est extrêmement importante, l'économie n'est pas la seule composante essentielle. Le transport aérien tisse également des liens culturels et favorise la compréhension entre les régions et les sociétés, ce qui constitue le fondement d'un développement pacifique et durable, avec l'effet direct que cela a sur la vie des citoyens. Ce n'est qu'avec une politique appropriée et équilibrée, qui ouvre progressivement le marché, que nous sèmerons les graines qui, à terme, nous permettront de récolter les fruits d'un bassin méditerranéen développé et pacifique.

Mais, quelles sont ces graines ? Où pouvons-nous les trouver ? Quels sont les moteurs de la croissance et de la prospérité de notre région dans une ère post COVID-19 ? Étant originaire du bassin méditerranéen, je suis sûr que nous connaissons tous les ingrédients de base de notre ancienne tradition agricole. Le blé, la vigne, les olives. Permettez-moi d'utiliser cette métaphore pour décrire comment nous pouvons utiliser le secteur du transport aérien pour développer nos terres.

Tout d'abord, nous avons besoin d'une terre fertile. Dans notre secteur, une terre fertile signifie une destination attrayante. Personne ne doute que la Méditerranée, de la Grèce ou de la Turquie à l'Espagne, de la Croatie ou de l'Albanie au Maroc ou à l'Égypte, en passant par tous les autres pays de la région, est une région privilégiée. Un climat doux, des sites culturels étonnants qui témoignent de la naissance de la civilisation humaine et une riche gastronomie sont les éléments essentiels d'une destination très attrayante. Nous ne disposons pas seulement d'une terre extrêmement fertile, mais aussi de bonnes graines prêtes à être plantées.

Cependant, nous avons du pain sur la planche. Nous ne pouvons pas simplement nous asseoir et attendre que cette terre fertile nous donne les fruits qu'elle peut produire. Nous devons labourer la terre. Des investissements dans les infrastructures, des hôtels de qualité et compétitifs en termes de prix, ainsi que des normes de sûreté et de sécurité élevées, sont essentiels pour attirer les voyageurs et les touristes. Du point de vue opérationnel et

¹ Dans les aéroports comptant entre 1 et 10 millions d'unités de trafic aérien. Pour plus d'informations sur les aéroports ayant des niveaux de trafic différents, voir Intervistas : « *Economic Impact of European Airports* »

économique des compagnies aériennes, des aéroports efficaces sont également importants. Toutes ces infrastructures et conditions réunies permettent de passer à l'étape suivante : préparer le sol avec des minéraux et des nutriments.

Une fois toutes les conditions réunies, il faut fournir les nutriments adéquats à la terre et l'arroser. Dans le secteur du transport aérien, la combinaison de nutriments et d'eau se présente sous la forme d'un marché ouvert. Les accords d'ouverture des espaces aériens permettent aux compagnies aériennes de développer correctement leur activité de manière saine et durable. Comme mentionné précédemment, la politique que l'Union européenne encourage dans son espace aérien commun permet l'ouverture du marché et la convergence réglementaire, ce qui permet aux compagnies aériennes d'explorer et de développer de nouvelles lignes en toute confiance. De nouvelles lignes qui permettent aux passagers de voler et de découvrir des destinations, avec le bénéfice correspondant pour les régions qu'ils visitent.

Avec notre terre fertile, les graines correctement plantées, et les nutriments et l'eau d'un marché ouvert, nous sommes prêts à recueillir les résultats de la récolte et à les amener sur le marché.

Comme dans tout marché, dans le secteur du transport aérien, vous devez vendre votre produit. Les aéroports et les destinations jouent un rôle clé pour « *vendre la destination* » aux compagnies aériennes et aux voyageurs. La meilleure façon d'y parvenir est de collaborer et de coordonner les messages. Les exploitants d'aéroports et les autorités touristiques disposent des bonnes informations pour convaincre une compagnie aérienne ou un voyageur que s'ils desservent leur région, les retombées économiques seront importantes, mais aussi plus rentables que les autres options. Cette collaboration peut par exemple prendre la forme de « *Comités de développement des lignes aériennes* » (CDLA). Dans ces comités, les autorités touristiques, les conseils municipaux, les chambres de commerce et les aéroports, chacun dans son domaine de compétence, fournissent des informations sur le marché, des promotions et des incitations dans un programme commun qui facilite le processus de décision des compagnies aériennes. Le CDLA créé à Barcelone est un bon exemple de ce type d'approche.

Les événements aéronautiques comme *Routes*, ou touristiques comme le World Travel Market ou Fitur, sont les plus appropriés pour que ces CDLA rencontrent les compagnies aériennes et proposent les produits de leur récolte. Ils ressemblent beaucoup aux marchés antiques où l'on vendait du pain, du vin ou de l'huile d'olive dans les différentes villes de la rive méditerranéenne. Des informations sur le marché, accompagnées d'analyses de rentabilité personnalisées et détaillées, d'incitations et de propositions de promotion, sont expliquées en détail et échangées avec les développeurs de réseaux des compagnies aériennes, pour pouvoir enfin célébrer l'ouverture d'une nouvelle ligne. La patience et la cohérence sont également des éléments essentiels de ce marché, car le processus de décision dans le secteur du transport aérien peut être long, un peu comme la prudente stratégie des agriculteurs de nos pays.

Néanmoins, le plan, comme expliqué précédemment, est facile à élaborer, mais difficile à réaliser. Des défis extrêmement importants sont à relever. L'économie du bassin méditerranéen, comme celle du reste du monde,

sera sérieusement endommagée par la COVID-19. Reste à savoir dans quelle mesure l'évolution de la pandémie s'améliorera grâce aux vaccins qui seront disponibles à partir de début 2021, et à quel rythme l'économie se rétablira. Les experts de la santé s'accordent à dire qu'en 2021, la combinaison du processus de vaccination, du développement de nouveaux tests plus précis, de la découverte d'un traitement précoce et de l'évolution naturelle du virus entraînera une diminution significative de la pandémie. D'autre part, nous avons constaté que lorsque les restrictions de mobilité sont levées, la demande de voyages se rétablit extraordinairement vite. C'est la nature humaine. Nous voulons tous être auprès de nos proches, mais aussi profiter de quelques jours sous le soleil et à proximité de la mer. Nous voulons tous en savoir plus sur la culture antique, les pyramides, les amphithéâtres, la musique, l'architecture, la gastronomie et nous avons tout cela en Méditerranée. Par conséquent, le secteur des voyages et du tourisme se rétablira sans aucun doute.

Dans tous les cas, il est vrai que la COVID-19 va changer le monde, même une fois la pandémie maîtrisée. Nous devons être conscients des défis et tirer les enseignements qui en découlent. La durabilité est déjà, mais elle le sera encore plus à l'avenir, la pierre angulaire de toute stratégie dans le secteur du transport aérien. C'est particulièrement vrai en Méditerranée, une mer qui subit les conséquences du changement climatique et des émissions de CO₂, avec la disparition de ses coraux et posidonies, ou l'invasion d'espèces tropicales qui colonisent nos côtes. C'est pourquoi l'utilisation de carburants durables et d'hydrogène, ainsi qu'une conception plus efficace de la navigation aérienne, sont essentiels pour atteindre l'objectif de zéro émission nette de CO₂ dans l'aviation européenne en 2050. À l'avenir, l'aviation sera durable ou ne sera pas.

Un autre défi important de la feuille de route pour le développement de la région est le processus de numérisation. Certes, le monde est déjà numérique. Nos smartphones peuvent chaque jour faire de plus en plus de choses, et l'achat d'un billet d'avion ou la réservation d'un hôtel après avoir cherché les activités à proximité, ou la qualité des plages d'une destination particulière, n'est pas rare. Les hôtels, les parcs naturels, les sites historiques, les sites de plongée sous-marine, les musées, tous font partie de l'expérience potentielle d'un touriste. Pour que cette expérience potentielle devienne réelle, il faut paradoxalement qu'ils soient numériques.

D'autre part, sur le marché qu'est le secteur de l'aviation, il est essentiel de préparer les analyses de rentabilité avec les informations les plus précises et personnalisées possibles, afin de permettre aux compagnies aériennes de prendre les bonnes décisions. Les outils de recherche de voyages sur Internet, l'utilisation des cartes de crédit, l'itinérance des téléphones portables ne sont que quelques exemples du type d'informations dont les compagnies aériennes ont besoin pour être enfin en mesure de décider de l'ouverture d'une nouvelle ligne. Un autre exemple de l'importance de disposer d'outils numériques de pointe.

Enfin, la sûreté et la sécurité sont des aspects sans lesquels les voyages et le tourisme n'existent tout simplement pas. Malheureusement, nous en faisons l'expérience aujourd'hui. Le secteur du voyage a déjà mis en place des normes de sûreté et de sécurité très exigeantes, qu'il adapte en permanence aux nouveaux défis. La sûreté, avec toutes ses différentes perspectives, et maintenant surtout celle liée à la santé, est une condition préalable à tout voyage. Il en va de même pour la sécurité. Nous sommes conscients de la fragilité de la demande vers une

destination si la sécurité n'est pas garantie. Par conséquent, allouer les ressources adéquates à la sûreté et à la sécurité est un investissement qui ne peut être sous-estimé pour obtenir le retour attendu en termes de demande de voyage. Depuis la pandémie de COVID-19, les mesures de protection de la santé pendant les vols et dans les aéroports, ou plus tard dans les hôtels, les théâtres ou les musées, sont devenues une priorité pour garantir une expérience de voyage sûre. Il n'est pas difficile de prévoir qu'elles continueront de l'être à l'avenir.

Permettez-moi de conclure en déclarant que le trafic long-courrier connaîtra plus de difficultés dans les années à venir. Les passagers rechercheront des voyages plus courts vers des endroits qui leur permettront de rentrer plus facilement chez eux si cela s'avérait nécessaire. Dans cet environnement, le bassin méditerranéen a l'occasion d'offrir à la région, et à l'ensemble de l'Europe, tout son potentiel.

L'espace aérien commun que l'UE promeut, avec ses accords d'ouverture des espaces aériens, et son harmonisation réglementaire qui rassure les passagers et les compagnies aériennes, peut être la voie vers un développement durable du bassin méditerranéen, et l'un des outils pour renforcer les liens entre les pays qui partagent une région aussi privilégiée. En suivant cette voie, je suis convaincu que, tôt ou tard, nous verrons à nouveau ces 130 millions de sièges accessibles aux voyageurs qui souhaitent rendre visite à leurs proches ou découvrir une culture différente. De plus, je suis convaincu que ce chiffre peut augmenter de manière significative avec les résultats positifs que cela signifie pour les emplois et les économies, et donc pour les habitants, de tout le bassin méditerranéen.

Dans le bassin méditerranéen, rien n'est plus courant et familier que le pain, le vin et l'huile d'olive. Travaillons ensemble comme si nous étions des agriculteurs pour récolter les fruits de notre travail.