

## Le transport aérien dans une ère post-COVID

Habib MEKKI, le Directeur Général de l'Aviation Civile. Ministère du transport et de la logistique de la Tunisie

La pandémie de COVID-19 pourrait être considérée comme le plus grand défi que le secteur mondial de l'aviation n'aura jamais à relever. Ses effets se font sentir dans l'ensemble de l'écosystème : compagnies aériennes, aéroports, organismes de navigation aérienne, ...

Les dernières estimations de l'organisation de l'aviation civile internationale indiquent que la récession en 2020-2021 du trafic aérien est prévue selon l'un des formes suivantes :

- En forme de V : forme normale de récession, une brève période de forte baisse économique suivie d'une reprise rapide / douce
- En forme de U : contraction prolongée et reprise en sourdine de la croissance de la ligne de tendance
- En forme de L (dépression) : ralentissement à long terme de l'activité économique, forte baisse suivie d'une ligne plate avec possibilité de ne pas revenir à la croissance de la ligne de tendance
- En forme de W : une récession à double creux, modèle « descendant ascendant descendant ascendant » avant une reprise complète
- En forme de «Nike swoosh»: rebondit brusquement mais s'érousse rapidement

La gravité et la durée globales de la pandémie de COVID-19 étant encore incertaines, quatre (4) voies de rétablissement différent selon deux (2) scénarios indicatifs étaient élaborées :

- Base de référence : scénario contrefactuel, dans lequel la pandémie COVID-19 ne se produit pas, c'est-à-dire planifié à l'origine ou comme d'habitude.
- Scénario 1: deux (2) chemins différents (similaires à Nike en forme de swoosh et de W)

- International

- Voie 1: reprise en douceur de la capacité en reprenant la demande refoulée mais à un rythme de croissance décroissant
- Chemin 1 a: Capacité de démarrer avec une récupération en douceur, puis de redescendre en raison d'une surcapacité

- Domestique

- Voie 1: rebond rapide des capacités poussé par une demande refoulée mais à un rythme de croissance décroissant

- Chemin 1 a: Capacité de démarrer avec une récupération en douceur, puis de redescendre en raison d'une surcapacité
- Scénario 2: deux (2) chemins différents (similaires en forme de U et de L)
  - International
    - Voie 2: Accélérer le retour à la croissance tendancielle après une lente progression de la reprise de capacité
    - Chemin 2 a: Récupération de capacité à vitesse décroissante en raison du répit et de la baisse continue de la demande
  - Domestique
    - Voie 2: reprise progressive des capacités, suivie de l'accélération de la croissance
    - Voie 2 a: Récupération des capacités à une vitesse décroissante en raison d'une croissance lente de la demande

Sur cette base, l'organisation de l'aviation civile internationale a publié les résultats provisoires de l'année 2020 par rapport à l'année 2019, et qui montre une baisse de la capacité de sièges de **49.5%** et une diminution du nombre de passager à l'échelle mondiale de **2.69 milliards** de passager soit 60% en diminution. Aussi, les transporteurs aériens ont enregistré à un manque à gagner de **369.7 milliards USD**.

Selon l'organisation, cette tendance baissière va continuer pour le 1<sup>er</sup> semestre de 2021 par rapport à l'année 2019, en enregistrant au minimum une baisse pouvant atteindre jusqu'à **42.1%** des sièges offerts par les compagnies aériennes, et une perte de **1.096 milliard de passagers, soit de 50% en baisse** et une perte financière des revenus des compagnies aériennes pouvant atteindre **156 milliards**.

La Tunisie n'a pas échappé à ce contexte : le trafic aérien de et vers les aéroports tunisiens a été frappé de plein fouet enregistrant une **baisse** substantielle 2020 par rapport à la même période de 2019, **de 75.5%** pour le trafic de passagers, **64.8%** pour le mouvement d'avion et **14.4%** pour le tonnage du fret.

Cette baisse résulte naturellement de la suspension du trafic commercial des passagers de et vers aéroports tunisiens de mi-mars jusqu'au 27 juin 2020, avec la limitation du trafic pendant toute cette période aux vols de rapatriements, les vols sanitaires et humanitaires et les vols de cargo.

Le reprise du trafic commercial en Tunisie le 27 juin 2020 était une reprise prudente, graduelle, et surtout basée sur un protocole sanitaire élaboré par le ministère du transport et de la logistique, en coordination avec le ministère de la santé et en se référant aux directives de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et en s'inspirant des recommandations faites par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) et le Conseil International des Aéroports (ACI).

Ce protocole englobe les exigences et les recommandations destinées aux exploitants des aéroports, aux exploitants des aéronefs ainsi qu'à toute autre partie prenante concernée qui doivent coordonner leurs actions avec les autorités de santé et les comités locaux de facilitation aux aéroports afin de parvenir à une atténuation efficace des risques et d'assurer le respect des exigences nationales en matière de santé publique.

Actuellement, pour venir à la Tunisie à bord d'un avion, le passager doit être muni de son certificat de résultat négatif du test RT-PCR puis auto-confiné pendant une période de 14 jours, sauf exceptions.

Néanmoins, même avec ce protocole sanitaire et avec toutes les procédures sanitaires de précaution exigées envers les passagers et au niveau des compagnies aérienne et des aéroports, pour que la demande de transport aérien augmente et represse une tendance haussière, il faudra rétablir la confiance du passager.

Il faut donc rassurer ces passagers, inquiets d'attraper le virus durant leurs voyages par la voie aérienne, et leurs convaincre que le risque d'être contaminé à l'aéroport ou à bord de l'avion est infime.

En effet, les aéroports sont des endroits propres et sûrs : Le port du masque est obligatoire à l'enregistrement, à l'embarquement, pendant le vol et au débarquement pour tous les passagers. La distanciation physique d'au moins 1 mètre au comptoir d'enregistrement et à l'embarquement est obligatoire. Un dépistage de température est aussi obligatoire avant d'accéder à l'aérogare et avant l'embarquement, la température corporelle sera encore contrôlée. La désinfection et le nettoyage est permanent, les distributeurs de gel hydroalcoolique sont disponibles partout.

Également, l'avion est en endroit où la sécurité sanitaire est très élevée face au risque de transmission du Covid-19 étant donné que le port du masque est déjà obligatoire, que l'air au sein de la cabine est renouvelé toutes les deux à trois minutes, et que cette cabine est équipée

de filtres à particule, identiques à ceux des blocs opératoires (HEPA) qui absorbent 99,9% des particules. Cette rotation, assure une atmosphère saine à bord.

Des moyens d'assurances et de précaution pourraient être envisagés une fois le vaccin contre ce virus sera disponible, à l'instar de rendre le vaccin contre la covid-19 obligatoire avant l'embarquement et de mettre en place le passeport sanitaire (le carnet de vaccination internationale).

A ce jour, plusieurs organisations internationales travaillent là-dessus. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a quant à elle, publié le 17 novembre 2020 la deuxième édition du document d'orientation Paré au décollage : Orientation relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19 (CART II) qui comprends des recommandations et des orientations supplémentaires à la lumière des éléments nouveaux relatifs à la crise de la COVID-19 et qui complète les recommandations du rapport de la phase I de la CART publié en juin 2020.

Tous les états sont désormais confrontés à un nouveau défi et devraient mettre en place un plan de relance du transport aérien post-covid-19 basé sur l'innovation et la numérisation et l'utilisation de technologies telles que l'identité numérique et l'intelligence artificielle qui devraient jouer un rôle si important dans le redémarrage et la récupération sur la voie la plus durable le transport aérien après la crise.

Les états doivent également se partager les informations, leurs expertises et les bonnes pratiques basées notamment sur les procédures et de technologies innovantes afin de regagner la confiance des passagers dans le transport aérien.

La libéralisation des services aériens que ce soit dans l'Afrique (SAATM) ou avec l'union européenne doit prendre en considération les difficultés vécues par les compagnies aériennes à la suite de la crise covid-19 et doit être basée sur la concurrence loyale afin de préserver la pérennité économique des compagnies aériennes et ne pas éroder leurs résultats déjà négativement impactés par la crise de covid-19.

En guise de conclusion, la pandémie de COVID-19 n'est pas seulement une crise sanitaire, mais elle est aussi une crise économique, sociale et humanitaire. Étant donné l'incidence économique et sociale mondiale radicale que cette crise a engendré, le système de l'aviation se trouve à l'aube d'une transformation rapide.

Certes, la reprise ne semble pas pour tout de suite, mais, un jour cette pandémie ira, et le monde du transport aérien tournerait la page de la plus grave crise vécue dans son histoire.