

LES MATINS DU CEPS EN LIGNE

« Le modèle aéroportuaire doit entrer dans une nouvelle ère »

LE 4 JUIN DERNIER, LE CLUB DU CENTRE D'ÉTUDE ET DE PROSPECTIVE STRATÉGIQUE (CEPS) A INVITÉ PHILIPPE CRÉBASSA, PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE D'ATB (AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC), POUR UNE DISCUSSION AUTOUR DU THÈME DE L'ÉVOLUTION ET DE LA RECONSTRUCTION DU MODÈLE AÉROPORTUAIRE DANS LE CONTEXTE DE L'APRÈS-CRISE SANITAIRE.

Avant d'expliquer quelles sont les évolutions que va devoir connaître le modèle aéroportuaire français, Philippe Crébassa est revenu sur l'impact qu'a eu la crise sanitaire sur l'activité de l'aéroport de Toulouse. « Depuis le début de la crise, le trafic tourne autour de 20 % du niveau de 2019. En 2020, nous avons eu un peu plus de trois millions de passagers, c'est le trafic que nous avons en 1989. Le premier challenge est de maintenir en état de fonctionner nos infrastructures alors même que le trafic a été divisé par trois. »

RÉSILIENCE.

« Il y a une meilleure réactivité du trafic affinitaire et loisirs que du trafic affaires. Nos concitoyens ont toujours envie de voyager, de retrouver leurs amis. C'est ce qui porte les relances que nous avons pu voir sur les périodes de congés de fin d'année et pour la période de la haute saison estivale. En revanche, le trafic affaires mettra plus de temps à revenir. Il y a aussi un changement structurel puisque les entreprises ont appris à mieux travailler avec les outils de visioconférence. Toulouse est particulièrement touchée puisque l'aéroport est une des plateformes de trafic business, avec Lyon. Notre part de trafic affaires est plus élevée que la moyenne, au-delà

du tiers », explique Philippe Crébassa. Pour autant, en termes d'activité, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a limité les dégâts. « Notre chiffre d'affaires en 2020 n'a été divisé que par deux. Les redevances aéronautiques ont été corrélées à la baisse du trafic passagers. Les revenus commerciaux ont aussi fortement chuté. Ce qui a permis une certaine résilience, c'est l'immobilier. A Toulouse, nous valorisons notre foncier non plus comme simple aménageur mais aussi comme investisseur. Ces revenus ont pesé pour près de 6 M€ en 2020 et ont augmenté de près de 50 % par rapport à 2019. Nous avons fini l'année en perte, d'environ 11 M€. Il faut retenir que nous avons perdu 1 M€ de résultat tous les mois en 2020. »

EFFET DE CISEAUX.

Les aéroports ont dû en fait faire face à un « effet de ciseaux ». « Les accidents précédents ont tous été résorbés rapidement : la crise du Golfe, le 11 septembre, etc. Aujourd'hui, cette crise se conjugue avec une lame de fond. Il y a une amplification d'un mouvement sociétal qui met une énorme pression sur le transport aérien, voire qui le dénigre. L'aéroport est un lieu physique, il incarne le transport aérien et offre ainsi une tribune à un espace d'action pour tous ceux qui veulent nous attaquer.

Nous nous retrouvons aux avant-postes du "flygskam". Ce double effet secoue terriblement le modèle aéroportuaire. Il doit donc évoluer », considère Philippe Crébassa.

« Nous chassons toutes les bonnes idées pour tirer le meilleur parti de l'existant et repousser le plus loin possible l'investissement. Pour l'année 2021, nous avons divisé par quatre, notre budget d'investissement. Il faut aussi diversifier l'activité, pour réduire le risque et se décoller du « tout aéronautique » pour trouver de nouveaux relais de croissance. Sur l'immobilier, la concession est avant tout un foncier. Pour Toulouse, c'est 740 hectares. Ils sont déjà largement utilisés par les infrastructures strictement aéroportuaires. Pour autant, il reste du foncier disponible à Toulouse, ce qui n'est pas le cas de toutes les plateformes. Nous avons obtenu pour des opérations industrielles, tertiaires ou d'hôtellerie des niveaux de rentabilité tout à fait satisfaisants et qui donnent des relais de croissance. »

TROUVER DE NOUVEAUX TRAFICS.

Le modèle aéroportuaire régional doit aussi s'adapter pour trouver de nouveaux types de trafics. « Les plateformes régionales ont une marge de développement et de progression avec l'arrivée des avions de nouvelle génération qui permettent d'abaisser le point de rentabilité sur des lignes qui n'étaient jusqu'à présent pas viables. Pour un certain nombre de trajets, nous saurons offrir des lignes directes plutôt que des lignes par correspondance, qui ont un impact plus fort

en termes environnementaux. Nous allons nous connecter aux grands hubs vers l'Amérique du Nord, le Moyen-Orient... Il est aussi très clair que nous pouvons ouvrir des lignes directes point à point. En 2020, Air Canada devait venir s'installer à Toulouse pour ouvrir une liaison vers Montréal à l'année. Nous avions déjà une ligne avec Air Transat qui n'était que saisonnière. Que ce soit en low cost ou en traditionnel, les nouveaux appareils avec des emports plus réduits ouvrent de nouveaux horizons pour le long-courrier. »

La composante environnementale va aussi jouer un très grand rôle dans le nouveau modèle de développement aéroportuaire. « En Europe, en France, le législateur et le gouvernement ont pris position sur les lignes à 2 h 30 et, inévitablement, il faudra construire un modèle plus complémentaire entre les différents modes de transport pour servir les besoins de la société. C'est dans la complémentarité qu'il faut ainsi voir l'arrivée de la ligne TGV à Toulouse. Mais il aura une conséquence forte sur la ligne aérienne vers Paris. Nous attendons une baisse de trafic de l'ordre de 20 à 30 %. Nous avons dix ans pour nous y préparer. » Sur le plan environnemental, Toulouse est déjà engagé dans une forte démarche depuis une vingtaine d'années. « Entre 2010 et 2019, le trafic a augmenté de 40 % et, dans le même temps, nos émissions de carbone ont baissé de 50 %. Nous continuons à multiplier les initiatives environnementales, et nous allons obtenir cette année la neutralité carbone. »

■ Jean-Baptiste Heguy