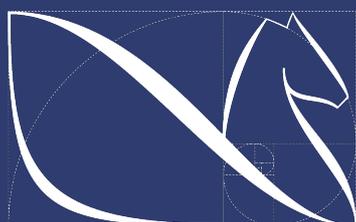


Les carnets de la
Chaire Pégase

Décembre
2020
n°2

Transport aérien : l'impact du COVID-19
sur le comportement des Français



CHAIRE
PEGASE
ECONOMIE
ET MANAGEMENT
DU TRANSPORT AERIEN
ET DE L'AEROSPATIAL



Citation de ce rapport

Chiambaretto P., Bildstein C., Mayenc E., Bennouri M., Grall M., Chappert H., Fernandez A-S (2020). « Transport aérien : l'impact du COVID-19 sur le comportement des Français », *Les Carnets de la Chaire Pégase*, n°2

Droits d'auteur

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Financement

La Chaire Pégase bénéficie du soutien d'Air France, du Groupe ADP et de l'Aéro-Club de France pour développer ses recherches. Ce rapport a aussi bénéficié du soutien financier du Labex Entreprendre (ANR-10-LabEx-11-01).

Montpellier Business School n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce rapport. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur(s) auteur(s).

Sommaire

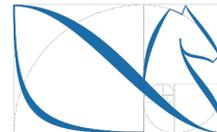
PRESENTATION DE LA CHAIRE PEGASE	4
ILS ONT CONTRIBUE A LA REDACTION DE CE RAPPORT	5
RESUME DE L'ETUDE	6
INTRODUCTION	9
PARTIE 1. LE COVID-19 : UNE CRISE SANS PRECEDENT POUR LE TRANSPORT AERIEN	10
1.1. Pourquoi le transport aérien a-t-il été aussi impacté par le COVID-19 ?	11
1.1.1. Un des premiers secteurs à avoir vu son activité réduire	11
1.1.2. Un choc global d'une intensité inédite dans l'histoire du transport aérien	12
1.2. Une crise sanitaire mettant en difficulté les compagnies aériennes	17
1.2.1. Des compagnies aériennes particulièrement fragilisées par la crise	17
1.2.2. Les réactions des compagnies aériennes face à la crise.....	23
1.3. Une reprise qui tarde à arriver.....	27
1.3.1. Une amélioration temporaire de la situation pendant l'été	27
1.3.2. Une stagnation de l'activité aérienne depuis mi-août.....	29
PARTIE 2. METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	37
PARTIE 3. ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COMPORTEMENT DES FRANÇAIS EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN SUITE AU COVID-19	38
3.1. Le comportement des Français en matière de transport aérien en 2019	39
3.1.1. Le transport aérien : un mode de transport utilisé par plus de 60% des Français.....	39
3.1.2. Une forte dominante des vols pour motif personnel	41
3.1.3. L'Europe et la France, principales destinations des passagers aériens français.....	42
3.1.3. Des trajets réservés longtemps à l'avance	43
3.2. Le comportement des Français pendant les 5 mois qui ont suivi le premier confinement (mai à octobre 2020).....	45
3.2.1. Une réduction drastique du nombre de vols effectués à l'issue du confinement.....	45
3.2.2. L'évolution des comportements des passagers aériens à la suite du premier confinement	47
3.3. Les intentions des Français en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois (octobre 2020 – octobre 2021)	50
3.3.1. Une réelle volonté de voyager dans les 12 prochains mois	50
3.3.2. Des passagers aériens plus attentistes	53
3.3.3. Des motifs de déplacements inchangés et une légère reconfiguration géographique	54
3.3.4. Des Français prêts à voyager plus mais sous certaines conditions.....	55
CONCLUSION	58
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX	60

Présentation de la Chaire Pégase

- **Qu'est-ce que la Chaire Pégase ?**

La Chaire Pégase est la première chaire française dédiée à l'économie et au management du transport aérien et de l'aérospatial. Elle a pour ambition de renforcer les liens entre le monde académique et les entreprises dans les secteurs de l'aérien et de l'aérospatial.

Rattachée à Montpellier Business School, la Chaire Pégase est développée en collaboration avec plusieurs institutions scientifiques dont l'Université de Montpellier.



**CHAIRE
PEGASE**
ECONOMIE
ET MANAGEMENT
DU TRANSPORT AERIEN
ET DE L'AEROSPATIAL

La Chaire Pégase bénéficie du soutien de trois institutions majeures du transport aérien : Air France, le Groupe ADP et l'Aéro-Club de France.

Les activités de la chaire s'articulent autour de 3 axes

- Des activités de veille et de recherche scientifique pour créer de nouvelles connaissances
- Des activités d'enseignements pour former les managers de demain
- Des activités d'orientation et d'animation du réseau des anciens élèves dans les secteurs de l'aérien et de l'aérospatial

- **Qui sont les chercheurs de la Chaire Pégase et que font-ils ?**

Créée en 2019, la Chaire Pégase est dirigée par Paul Chiambaretto, Professeur Associé en Stratégie et Marketing à Montpellier Business School et chercheur associé à l'École Polytechnique. Spécialiste du transport aérien, il collabore régulièrement avec les acteurs du secteur pour apporter un éclairage scientifique à leurs réflexions.

La Chaire Pégase regroupe une vingtaine de chercheurs qui consacrent une partie de leurs travaux aux problématiques du transport aérien et de l'aérospatial. Les membres de la Chaire sont issus de Montpellier Business School, de l'Université de Montpellier ainsi que de d'autres institutions avec lesquelles nous collaborons régulièrement.

Les thématiques abordées dans le cadre de la chaire sont les suivantes :

- Les stratégies concurrentielles et relationnelles dans le transport aérien et dans l'aérospatial
- Les enjeux économiques et internationaux du transport aérien et de l'aérospatial
- Les problématiques financières et comptables dans les secteurs de l'aérien et de l'aérospatial
- L'étude des enjeux sociétaux et environnementaux dans l'aérien et l'aérospatial
- Le comportement du consommateur dans l'aérien et dans l'aérospatial
- Les problématiques d'innovation et de digitalisation dans le transport aérien et dans l'aérospatial

- **Comment en savoir plus sur la Chaire Pégase ?**

Si vous souhaitez en savoir plus sur la Chaire Pégase, vous pouvez visiter notre site internet www.chaire-pegase.com ou contacter directement le directeur de la chaire, Paul Chiambaretto, à l'adresse p.chiambaretto@montpellier-bs.com

Ils ont contribué à la rédaction de ce rapport



Paul Chiambaretto est le directeur de la Chaire Pégase. Il est Professeur Associé en Stratégie et Marketing à Montpellier Business School et Chercheur Associé à l'École Polytechnique. Il étudie depuis de nombreuses années les problématiques économiques et les stratégies des acteurs du secteur aérien. Il collabore régulièrement avec des acteurs du secteur aérien pour apporter un éclairage scientifique à leurs réflexions.



Camille Bildstein est ingénieur d'études au Labex Entreprendre. Elle est diplômée d'un Master Conseil Management Organisation et Stratégie à Montpellier Management. En parallèle de son poste au Labex, elle travaille sur le développement de la Chaire Pégase.



Elodie Mayenc était ingénieur d'études au Labex Entreprendre. Elle est diplômée d'un Master Conseil Management Organisation et Stratégie à Montpellier Management et travaillait pour la Chaire Pégase et le Labex Entreprendre. Elle travaille désormais au sein d'un cabinet de conseil à Lyon.



Moez Bennouri est Professeur Associé en Finance à Montpellier Business School. Il est par ailleurs le directeur des programmes de Master of Science. Parmi ses thématiques de recherche, il travaille actuellement sur les problématiques d'investissement et de valorisation boursière des compagnies aériennes et des aéroports.



Margaux Grall est doctorante en sciences de gestion à l'École Polytechnique où elle réalise une thèse CIFRE chez Air France. Diplômée de Montpellier Business School, ses recherches portent sur le management de l'innovation et la transformation digitale au sein des compagnies aériennes.



Hervé Chappert est Maître de Conférences en Management Digital à l'Université de Montpellier. En parallèle, il dirige les formations liées au management du tourisme à l'Université de Montpellier. Il travaille régulièrement sur les stratégies relationnelles et les problématiques liées à la digitalisation des entreprises, en particulier dans le secteur du tourisme.



Anne-Sophie Fernandez est Maître de Conférences HDR en Management Stratégique à l'Université de Montpellier. Elle est par ailleurs à la tête du groupe "MRM – Management Stratégique" et co-directrice du Master CMOS. Spécialiste des stratégies d'alliances entre concurrents (coopétition), ses recherches se sont concentrées sur le secteur spatial et plus récemment sur le secteur aérien.

Résumé de l'étude

- **Pourquoi cette étude ?**

Le secteur aérien est l'un des secteurs les plus fortement impactés par la crise du COVID-19. Deux raisons principales permettent d'expliquer cet impact inédit. D'une part, ce secteur a été l'un des premiers à faire face à des restrictions, et cela dès la fin du mois de janvier. D'autre part, la crise que traverse le secteur aérien est inédite de par son ampleur. Contrairement aux crises précédentes qui étaient de faible importance et essentiellement régionales, l'impact du COVID-19 sur le trafic aérien est global et beaucoup plus marqué (-68% de l'offre aérienne au pire de la crise).

Néanmoins, toutes les zones géographiques et tous les acteurs n'ont pas été impactés de la même manière. L'Europe (et plus particulièrement la France) fait partie des zones où le trafic aérien a été réduit de plus de 90% au printemps 2020 et qui met le plus de temps à retrouver son niveau d'avant-crise. Il est donc important de bien comprendre l'impact de la crise du COVID-19 sur le comportement des Français en matière de transport aérien.

- **Une crise frappant de plein fouet des compagnies aériennes à la santé fragile**

Parce que la majorité des compagnies aériennes présentaient déjà de faibles performances financières avant l'épidémie de COVID-19, elles ne disposaient pas de suffisamment de liquidités pour tenir une longue période sans voler. La majorité des compagnies aériennes avaient moins de trois mois de liquidités et seules quelques compagnies à bas coûts pouvaient tenir jusqu'à 6 mois sans voler.

Face à la crise du COVID-19, et pour améliorer leurs chances de survie, les compagnies aériennes ont cherché à réduire leurs coûts en diminuant fortement leur offre de vols. Pour autant, compte-tenu de la faiblesse de leur santé financière, ces efforts n'ont pas été suffisants. De nombreuses compagnies aériennes ont ainsi cherché à bénéficier d'un soutien gouvernemental (prêts, prise de participation, aides, etc.). Néanmoins, la majorité de ce soutien financier a généré de nouvelles dettes pour les compagnies aériennes rendant leur reprise encore plus difficile à long terme.

En parallèle de la réduction de leurs vols, les compagnies aériennes ont mis en place différentes actions pour faire face à la crise, comme la sortie anticipée de certains avions de leur flotte ou la reconversion de certains avions pour transporter des marchandises. Mais le principal changement structurel a été la mise en place de mesures sanitaires strictes pour tenter de rassurer les passagers aériens.

- **Une reprise du trafic qui tarde à arriver**

Les premiers mois de l'été 2020 ont donné l'impression aux compagnies aériennes européennes que le pire de la crise du COVID-19 était passé. L'offre aérienne se faisant plus généreuse en termes de destinations et de fréquences, le nombre de passagers aériens a significativement augmenté au cours de l'été.

Pour autant, la situation s'est rapidement dégradée à partir de mi-août 2020 lorsque plusieurs pays européens ont décidé unilatéralement de rétablir des restrictions à leurs frontières. Instantanément, la croissance du transport aérien européen a été interrompue, replongeant le secteur dans l'incertitude concernant son avenir.

S'il est hasardeux de réaliser des prévisions ou des scénarios quant à l'avenir du secteur aérien européen, il apparaît clairement que la reprise du secteur sera impactée par des facteurs épidémiques, légaux, économiques et comportementaux.

- **Comprendre l'impact du COVID-19 sur le comportement aérien des Français**

Pour autant, quel est le véritable impact de la crise du COVID-19 sur le comportement des Français en matière de transport aérien ? Pour répondre à cette question, nous avons constitué un échantillon représentatif de la population française âgée de 20 ans ou plus. Les 1010 répondants de notre échantillon ont dû répondre à différentes questions sur :

- Leur consommation de transport aérien en 2019, soit juste avant la crise du COVID-19 ;
- Leur consommation de transport aérien dans les cinq mois qui ont suivi le premier confinement (de mai à octobre 2020) ;
- Leurs intentions en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois (d'octobre 2020 à octobre 2021).

- **Portrait-robot des passagers aériens avant le COVID-19**

Au cours de l'année 2019, 63% des Français ont pris l'avion au moins une fois et même 31% des Français ont pris l'avion deux fois ou plus au cours de l'année. Les principales raisons évoquées par les 37% de Français qui n'ont pas pris l'avion sont l'absence d'envie ou de besoin de prendre l'avion, suivie du manque de moyens.

En 2019, plus des trois-quarts des passagers aériens (80%) ont pris l'avion essentiellement pour des raisons personnelles. A l'inverse, seuls 10% des passagers aériens ont voyagé principalement pour un motif professionnel. Toutefois, ceux qui prennent le plus l'avion (en termes de nombre de vols effectués dans l'année) sont aussi ceux qui voyagent le plus pour un motif professionnel.

Notre étude révèle aussi que les Français ont principalement pris l'avion pour voyager en Europe (65%) et en France métropolitaine (56%). Les destinations lointaines, accessibles par des vols long-courriers, sont moins fréquentes (moins de 20% des répondants).

Enfin, concernant les délais moyens de réservation des billets, en 2019, près des trois quarts des répondants (73%) ont réservé leur billet plus de 3 semaines avant leur vol et même 38% des répondants ont effectué leur réservation plus de deux mois avant le vol. A l'inverse, les réservations de billets dans les 10 jours qui précèdent le vol ne concernent que 13% des répondants.

- **Portrait-robot des passagers aériens après le premier confinement**

Conformément aux statistiques nationales et européennes, nous mettons en évidence qu'au cours des 5 mois qui ont suivi le premier confinement (mai à octobre 2020), seuls 20% des Français déclarent avoir pris l'avion au moins une fois. Parmi les 80% de Français qui n'ont pas pris l'avion, l'absence d'envie ou de besoin de prendre l'avion reste la raison principale (68%). Mais contrairement à 2019, des motifs spécifiques liés au risque épidémique ou aux contraintes légales (comme la fermeture des frontières) sont clairement mis en avant.

Par ailleurs, si les passagers aériens voyageant pour motif personnel demeurent majoritaires, la part des répondants qui ont déclaré voyager pour motif professionnel (exclusivement ou principalement) est de 19%, soit plus du double par rapport à la période d'avant-crise.

Contrairement à 2019, nous observons que la destination principale des passagers aériens français à l'issue du confinement a été la France métropolitaine (70%), suivie de l'Europe (54%). Il est aussi intéressant de noter la part beaucoup plus élevée des Outre-Mer (22%) qui ont vu leur attractivité croître pour les touristes français lorsque les frontières sont fermées.

Notre analyse révèle aussi que la crise du COVID-19 a eu pour effet de raccourcir fortement les délais de réservation des billets. Ainsi, depuis la fin du premier confinement, 36% des passagers aériens français déclarent avoir réservé en moyenne leur billet moins de 10 jours avant le vol (ils n'étaient que 13% à la faire en 2019).

- ***Une envie intacte de voyager dans les 12 prochains mois***

Nous révélons tout d'abord que les Français ont toujours autant envie de prendre l'avion. Ainsi, 61% des Français comptent prendre l'avion au moins une fois dans les 12 prochains mois, ce qui est quasi-équivalent à la part (63%) de 2019. En revanche, si le nombre de Français prenant l'avion devrait être relativement stable, le nombre total de trajets effectués devrait probablement baisser du fait d'une réduction du nombre des vols effectués par les voyageurs les plus fréquents.

Nous montrons en parallèle une certaine forme d'attentisme de la part des futurs passagers aériens puisque la majorité d'entre eux (55%) souhaitent attendre six mois ou plus avant de reprendre l'avion. Ces vols seront d'ailleurs majoritairement effectués pour des motifs personnels, de sorte que l'on retrouve la répartition « classique » des motifs d'avant la crise du COVID-19.

Concernant les destinations envisagées par les Français dans les 12 prochains mois, on note le retour de l'Europe comme destination principale (71%) suivie de la France métropolitaine (61%). Contrairement à la période d'avant crise, les Outre-Mer se positionnent comme la 3^{ème} destination préférée, car ces destinations sont moins risquées tant légalement que d'un point de vue sanitaire.

Enfin, notre analyse met en lumière plusieurs mesures pouvant accroître l'intention de prendre l'avion dans les 12 prochains mois comme les mesures qui permettent de réduire ou de faire face à l'incertitude (par exemple, la possibilité offerte par les compagnies aériennes d'annuler ou d'échanger sans justification ses billets). Les mesures sanitaires prises par les aéroports et compagnies aériennes sont aussi appréciées par les passagers, d'autant plus quand elles sont accompagnées de garanties sur le maintien de l'ouverture des frontières. En revanche, les quarantaines, tant à destination qu'au retour en France, sont très peu appréciées et sont plutôt vues comme un frein à des déplacements futurs.

- ***La réduction de l'incertitude, principal défi du secteur aérien***

Qu'elle soit sanitaire, économique ou légale, l'incertitude est probablement la caractéristique qui définit le mieux cette crise du COVID-19. Or si les Français ont encore envie de voyager et de prendre l'avion, leurs intentions de voyage restent freinées par l'incertitude.

La reprise durable du trafic aérien ne pourra donc être possible que si les gouvernements, les compagnies aériennes et les aéroports collaborent de façon à mettre en place des mesures fortes pour rassurer les Français et les convaincre qu'ils peuvent réserver en toute confiance leurs billets d'avion.

Introduction

Avec 4,5 milliards de passagers transportés en 2019, le secteur aérien était confiant en ce début d'année 2020 sur ses perspectives de croissance. Les crises passées que le secteur avait connues n'avaient pas réussi à ralentir fortement ou durablement la croissance du trafic aérien. C'était sans compter sur la plus grande crise épidémique des temps modernes : le COVID-19.

L'épidémie de COVID-19 représente en effet un choc inédit pour le secteur, tant de par son ampleur que par son caractère global. L'International Air Transport Association (IATA) estime ainsi que le trafic mondial devrait baisser d'environ 66% en 2020, faisant du COVID-19 le plus gros choc pour ce secteur depuis la Seconde Guerre Mondiale¹.

Pour autant, toutes les zones géographiques et tous les acteurs n'ont pas été impactés de la même manière. Alors que fin 2020, certains pays asiatiques semblent déjà avoir retrouvé leur activité aérienne d'avant-crise, l'Europe (et plus particulièrement la France) fait partie des zones où le trafic aérien a été réduit de plus de 90% au printemps 2020 et qui met le plus de temps à retrouver son niveau initial. Il est donc important de bien mesurer l'impact de la crise du COVID-19 sur le comportement des Français en matière de transport aérien.

Pour cela, nous avons développé notre étude en trois temps.

1. Dans un premier temps, nous revenons sur les principales étapes de la crise du COVID-19 pour le transport aérien. Nous analysons pourquoi le transport aérien a été fortement impacté par le COVID-19 avant d'expliquer comment les compagnies aériennes ont fait face à cette crise. Enfin, nous soulignons les difficultés du secteur aérien à retrouver son niveau d'activité d'origine.
2. Dans un deuxième temps, nous détaillons la méthodologie de l'étude en expliquant la constitution de l'échantillon représentatif de la population française âgée de 20 ans ou plus.
3. Dans un troisième temps, nous analysons les réponses des 1010 répondants de l'échantillon. Cette analyse est structurée autour de trois moments clés pour identifier les points communs et les évolutions du comportement des français en matière de transport aérien. Nous analysons d'abord la consommation de transport aérien en 2019, soit juste avant la crise du COVID-19. Ensuite, nous mettons en lumière les premières évolutions de la consommation dans les cinq mois qui ont suivi le premier confinement (de mai à octobre 2020). Enfin, nous étudions les intentions en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois (d'octobre 2020 à octobre 2021).

¹ IATA (2020). Outlook for air transport and the airline industry. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-november-2020---presentation/>

Partie 1. Le COVID-19 : une crise sans précédent pour le transport aérien

Depuis le premier vol commercial régulier avec des passagers en 1914, le transport aérien a connu de nombreuses crises d'origine géopolitique (la Guerre du Golfe), économique (la crise de 2008), terroriste (le 11 septembre 2001) ou sanitaire (le SRAS). Pour autant, face à toutes ces crises, le transport aérien a toujours fait preuve de résilience et a su s'adapter rapidement.

Néanmoins, aucune de ces crises n'a frappé aussi durement et longuement le secteur aérien que la crise du COVID-19. Afin de bien comprendre l'impact sans précédent du COVID-19 sur le transport aérien, nous procédons en trois temps.

- (1) Nous analysons pourquoi le transport aérien a été fortement impacté par le COVID-19.
- (2) Nous étudions comment les compagnies aériennes ont fait face à cette crise.
- (3) Nous soulignons les difficultés du secteur aérien à retrouver son niveau d'activité d'origine.

1.1. Pourquoi le transport aérien a-t-il été aussi impacté par le COVID-19 ?

Si le COVID-19 a perturbé toute l'économie mondiale, le secteur du transport aérien fait partie des secteurs les plus impactés (en pourcentage de réduction d'activité) dans la durée. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer ce très fort impact.

1.1.1. Un des premiers secteurs à avoir vu son activité réduire

Le 5 janvier 2020, dans un communiqué de presse, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) annonce avoir été prévenue le 31 décembre 2019 de « cas de pneumonie d'étiologie (de cause) inconnue détectés dans la ville de Wuhan »². Derrière ce banal communiqué de presse se trouve le début d'une des crises sanitaires les plus importantes des temps modernes.

Très rapidement, le nombre de cas augmente de manière exponentielle dans la ville du Wuhan et dans la province de Hubei, amenant les autorités chinoises à suspendre tous les trains et les vols au départ ou à destination de Wuhan à partir du 22 janvier 2020.³ Cet arrêt des vols marquera le début d'une longue série de suspension des activités aériennes d'abord au sein du marché domestique chinois, avant de s'étendre progressivement au reste du monde.

Cette suppression des vols s'appuie sur l'idée selon laquelle le transport aérien peut contribuer à l'accélération de la diffusion des épidémies au niveau mondial. Bien avant l'épidémie de COVID-19, de nombreuses recherches avaient déjà étudié l'impact des transports en général et du transport aérien en particulier sur la diffusion des épidémies à l'échelle mondiale^{4,5}. Ces recherches soulignent que si le transport aérien contribue en effet à la diffusion des épidémies, son impact demeure marginal. En d'autres termes, en l'absence de vols, une épidémie se diffuse quand même à travers le monde mais plus lentement.

Ces quelques semaines de gagnées peuvent néanmoins permettre aux gouvernements des autres pays de s'organiser au mieux pour lutter face au risque épidémique. Dans cette optique, dès Janvier 2020, de nombreux pays à travers le monde décident de réduire puis d'interdire les vols en provenance ou à destination de la Chine. L'apparition de premiers cas en dehors de la Chine (à partir du 13 janvier 2020) puis en Europe à partir de février réduit encore plus drastiquement le nombre de vols internationaux et accélère la fermeture des frontières avec d'autres pays que la Chine. L'objectif est simple : ralentir à tout prix la diffusion de l'épidémie.

Cette stratégie d'endiguement de l'épidémie par la suppression (puis l'interdiction) des vols met en difficulté les compagnies aériennes dès la fin du mois de janvier, avec une diminution drastique du nombre de passagers transportés. La Figure 1 ci-dessous montre l'évolution du nombre de vols et de sièges offerts au départ de l'Europe et à destination de la Chine entre juin 2019 et avril 2020. On observe très clairement à partir de février 2020 une chute massive du nombre de vols entre l'Europe et la Chine. A titre d'exemple, le nombre de sièges offerts par la compagnie Air France a

² OMS (2020). Pneumonie de cause inconnue - Chine. <https://www.who.int/csr/don/05-january-2020-pneumonia-of-unknown-cause-china/fr/>

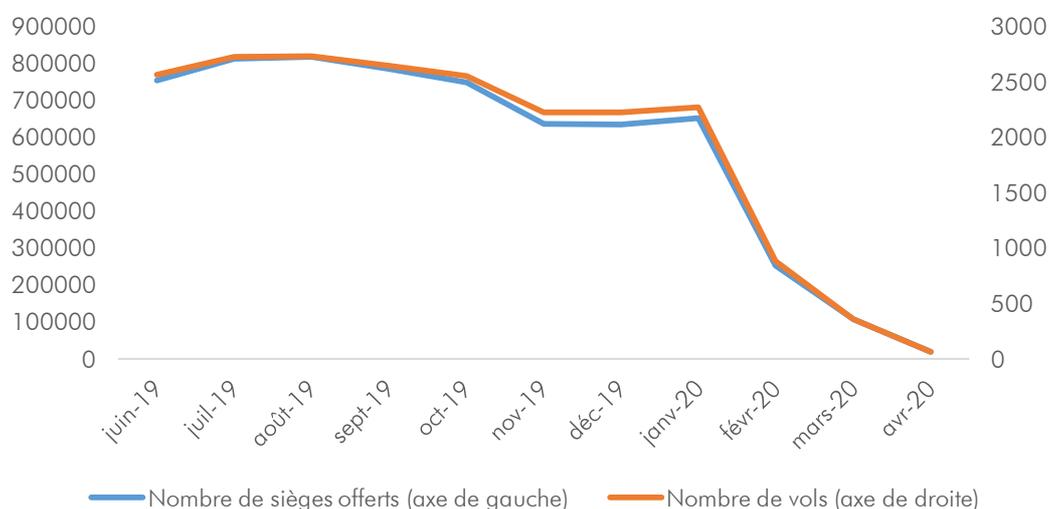
³ Moritsugu K. (2020). Chinese city stops outbound flights, trains to fight virus, *Associated Press*, <https://apnews.com/article/902c9f9f551d55b227b3d754f42aad50>

⁴ Grais, R. F., Ellis, J. H., & Glass, G. E. (2003). Assessing the impact of airline travel on the geographic spread of pandemic influenza. *European Journal of Epidemiology*, 18(11), 1065–1072. <https://doi.org/10.1023/A:1026140019146>

⁵ Hollingsworth, T. D., Ferguson, N. M., & Anderson, R. M. (2006). Will travel restrictions control the international spread of pandemic influenza? *Nature Medicine*, 12(5), 497–499. <https://doi.org/10.1038/nm0506-497>

diminué de 80 000 sièges par mois en 2019 à moins de 30 000 sièges en février 2020 et moins de 1000 sièges en mars 2020.

Figure 1 – Evolution du nombre de vols et sièges offerts de l’Europe vers la Chine de Juin 2019 à Avril 2020



Source : RDC Apex & Chaire Pégase

La situation est absolument inédite pour les compagnies aériennes qui se retrouvent, bien avant les autres secteurs économiques, à devoir limiter ou cesser leur activité à travers le monde. Alors que les confinements voient le jour à partir du mois de mars à travers le monde, l’activité du secteur aérien était déjà en baisse depuis le mois de Janvier.

1.1.2. Un choc global d’une intensité inédite dans l’histoire du transport aérien

- **Une crise unique de par son intensité et de par son impact global**

L’impact du COVID-19 sur le transport aérien s’explique aussi par l’intensité du choc auquel le secteur doit faire face. A l’échelle mondiale, selon le fournisseur de données aériennes OAG⁶, au pire de la crise, l’offre aérienne (mesurée en nombre de sièges offerts par les compagnies) avait baissé de 65,9% en avril et 68,9% en mai par rapport à l’année 2019.

Si cette baisse drastique du trafic mondial s’avérait inédite, cette valeur moyenne cachait toutefois une grande disparité de situations à travers le monde. Au cours de cette même période, l’offre aérienne des pays européens comme la France, le Royaume-Uni, l’Italie ou l’Allemagne diminue de plus de 90%. A l’inverse, le marché aérien chinois ne baisse « que » de 54,2% en février.

La figure 2 ci-dessous permet d’appréhender l’évolution de l’offre aérienne au niveau mondial et dans différents pays.

⁶ OAG (2020). COVID-19 and Airline Schedules. <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>

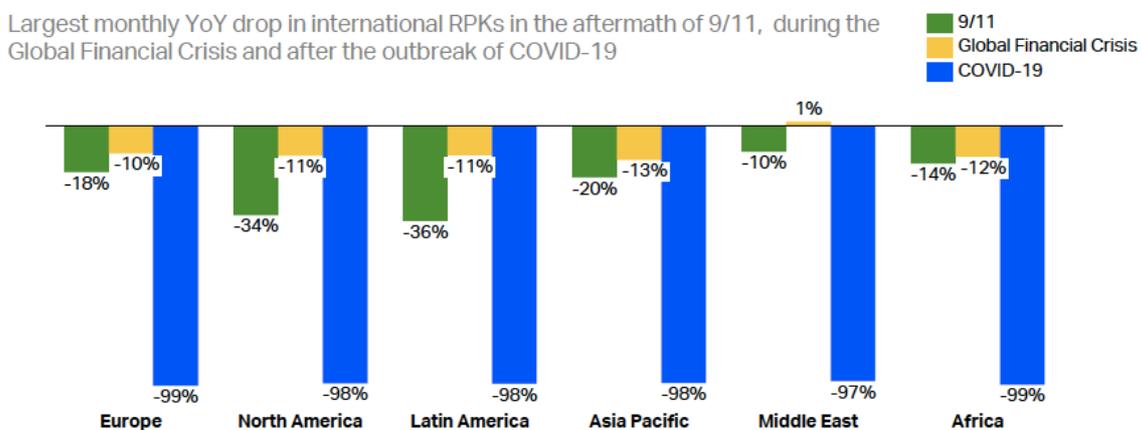
Figure 2 – Evolution de l’offre aérienne à travers le monde entre 2019 et 2020

Region	January	February	March	April	May	June	July	August	September
ALL	1.5%	-7.8%	-14.5%	-65.9%	-68.9%	-64.1%	-53.8%	-48.3%	-47.5%
Spain	-3.7%	-1.7%	-23.2%	-94.1%	-93.5%	-90.2%	-65.7%	-47.1%	-54.0%
Hong Kong	-10.1%	-46.9%	-77.4%	-93.4%	-90.2%	-89.9%	-91.0%	-91.3%	-89.6%
Germany	-8.5%	-6.8%	-30.6%	-92.9%	-91.5%	-87.2%	-72.6%	-64.1%	-64.7%
Singapore	0.1%	-15.8%	-42.9%	-93.5%	-96.5%	-95.2%	-93.7%	-92.4%	-93.8%
Italy	-3.2%	-4.1%	-48.0%	-85.6%	-83.3%	-88.0%	-66.7%	-52.1%	-55.3%
France	-0.8%	0.3%	-15.5%	-90.9%	-91.9%	-87.5%	-66.0%	-50.2%	-51.2%
UK	-3.7%	-3.2%	-22.7%	-92.6%	-93.6%	-90.2%	-80.2%	-66.8%	-64.9%
Australia	-2.0%	-2.5%	-5.9%	-84.8%	-86.2%	-83.2%	-77.4%	-75.6%	-74.2%
Sweden	-9.0%	-5.4%	-22.9%	-87.9%	-89.7%	-85.0%	-75.7%	-72.2%	-72.1%
UAE	-2.0%	-3.1%	-23.1%	-80.6%	-78.6%	-79.9%	-69.6%	-65.0%	-62.6%
South Korea	2.2%	-11.3%	-49.2%	-56.4%	-49.1%	-49.2%	-48.3%	-41.3%	-46.2%
USA	2.7%	2.1%	-0.4%	-57.8%	-72.6%	-66.7%	-51.1%	-47.7%	-47.4%
India	3.2%	7.0%	8.5%	-82.3%	-59.5%	-65.6%	-52.7%	-60.0%	-55.7%
China	5.1%	-54.2%	-38.7%	-42.3%	-27.9%	-19.6%	-17.2%	-10.1%	-5.1%
Japan	2.6%	-2.9%	-15.7%	-39.4%	-46.4%	-44.2%	-37.1%	-29.5%	-37.3%

Source : OAG

La baisse de trafic au niveau mondial paraît d’autant plus impressionnante lorsqu’elle est mise en perspective avec les crises précédentes. L’IATA⁷ étudie l’impact de différents chocs économiques ou géopolitiques sur le trafic aérien mondial et montre que, même au pic de chaque crise, la baisse du trafic mondial est nettement inférieure et plus localisée que la baisse enregistrée avec la crise du COVID-19 (Figure 3).

Figure 3 – Evolution du trafic aérien mondial suite à différents chocs



Source : IATA

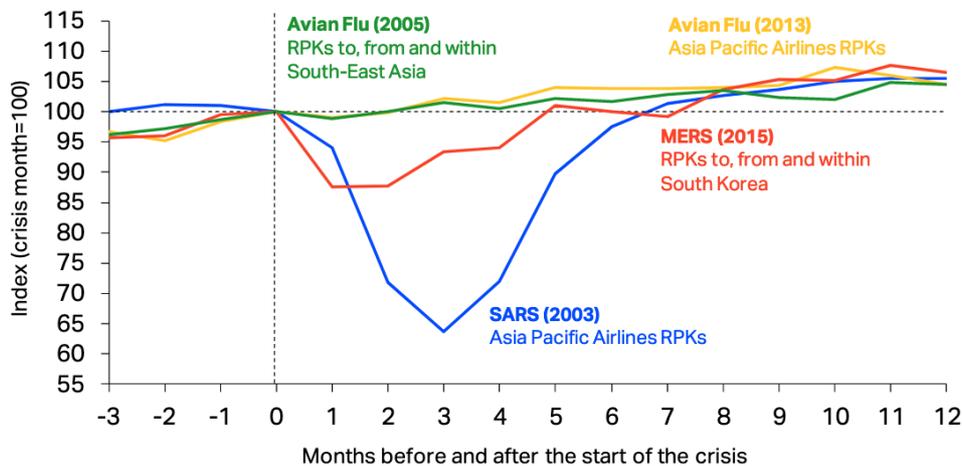
Si l’on se concentre maintenant sur les chocs liés à des épidémies, dès janvier 2020, l’IATA publie une analyse⁸ de l’impact des différentes épidémies sur l’offre de trafic aérien. S’intéressant plus particulièrement à quatre épidémies majeures, le SRAS en 2003, la Grippe Aviaire (en 2005 puis de nouveau en 2013) et le Syndrome respiratoire du Moyen-Orient (en 2015), ils soulignent deux faits importants. Premièrement, ces différentes épidémies ont eu un impact sur le trafic aérien relativement modéré avec une baisse généralement inférieure à 15% (sauf pour l’épisode du SRAS)

⁷ IATA (2020). COVID-19 Flexibility will be critical to success in first year of restart – 16th June 2020

⁸ IATA (2020). What can we learn from past pandemic episodes? <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/what-can-we-learn-from-past-pandemic-episodes/>

et une reprise du trafic en quelques mois (figure 4). Deuxièmement, les réductions de trafic étaient très localisées, limitées aux pays ou au continent où l'épidémie avait lieu, sans avoir de réel impact sur le trafic mondial.

Figure 4 – L'impact des épisodes épidémiques passés sur le trafic aérien



Source : IATA

A l'inverse, l'impact de l'épidémie de COVID-19 est non seulement beaucoup plus important (-65% du trafic mondial au pire de la crise) mais également globalisé, de sorte qu'aucune zone géographique n'est épargnée par la crise.

- **Un impact encore plus marqué en Europe et en France**

En se concentrant sur le continent européen, il est intéressant de noter que les pays européens sont particulièrement touchés par le COVID-19, à la fois en termes de nombre de malades, mais aussi en termes de réduction du trafic aérien.

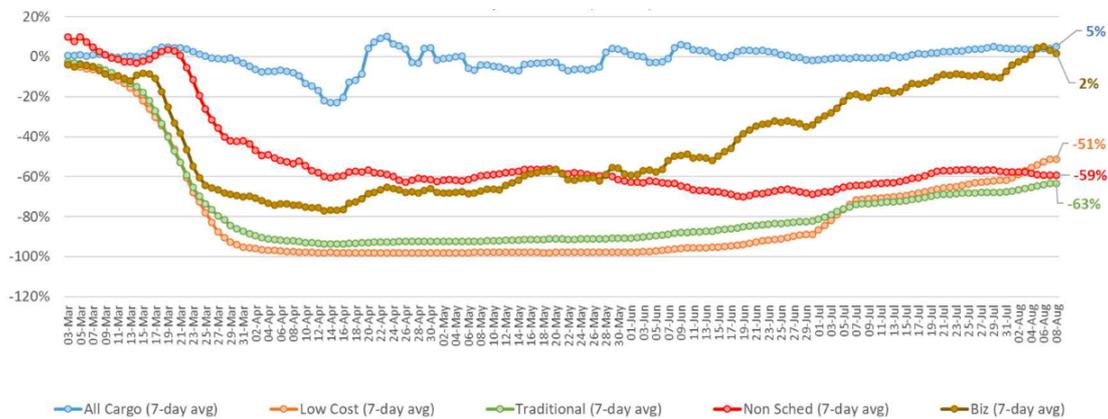
Selon les données d'Eurocontrol⁹, le trafic aérien européen a diminué de près de 90% mi-avril 2020, soit bien plus que la moyenne mondiale. Pour autant, l'étude d'Eurocontrol¹⁰ publiée en août 2020, souligne que cette réduction n'est pas totalement homogène. Tous les transporteurs aériens n'ont pas enregistré la même baisse d'activité. Ainsi la Figure 5 ci-dessous révèle que ce sont les compagnies à bas coûts (en orange) et les compagnies aériennes traditionnelles (en vert) qui sont le plus impactées, avec une baisse de plus de 90% de leur activité. A l'inverse, l'activité des transporteurs aériens non-réguliers (en rouge - qui réalisent des vols d'affrètement) diminuent de l'ordre de 60% car ils continuent à répondre aux demandes des Etats et des entreprises pendant la crise. L'aviation d'affaires (en marron), enregistre une baisse sensible de l'offre (-80%), mais retrouve rapidement son niveau de 2019. Les transporteurs de fret (en bleu) sont les seuls à ne pas avoir été affectés. Leur activité reste stable tout au long de la crise notamment pour assurer la continuité des chaînes logistiques.

⁹ Eurocontrol (2020). Daily traffic variation. <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html>

¹⁰ Eurocontrol (2020). COVID19 Impact on European Air Traffic, 12 August 2020.

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-08/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-12082020.pdf>

Figure 5 – L’impact différencié du COVID-19 sur les différents types de transporteurs aériens en Europe

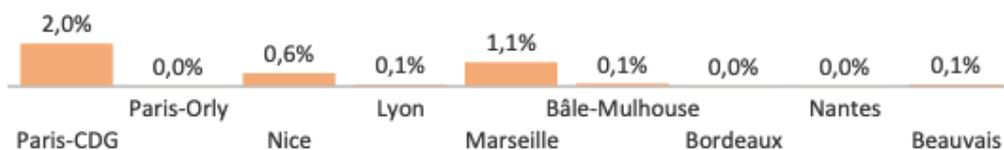


Source : Eurocontrol

Sur le marché français, l’offre aérienne est réduite de plus de 90% en avril. Mais qu’en est-il de la demande effective ? Quel est le taux de remplissage des quelques vols restants en mars et avril ? Selon les données de la DGAC¹¹, la majorité de ces vols sont malheureusement vides, de sorte que le nombre de passagers transportés en France en avril 2020 représente seulement 0,9% du trafic d’Avril 2019. Autrement dit, au pire de la crise, le nombre de passagers aériens est réduit de plus de 99% en France.

Concernant les aéroports, les données de la DGAC (synthétisées dans la Figure 6) rappellent que de nombreux aéroports français sont complètement fermés pendant le confinement. Parmi les quelques aéroports français qui sont restés ouverts, on note que le nombre de passagers aériens accueillis en avril 2020 représente dans l’ensemble moins de 2% du volume de passagers à la même période en 2019.

Figure 6 – Nombre de passagers accueillis dans les principaux aéroports français en avril 2020 (par rapport à avril 2019)



Source : DGAC

¹¹ DGAC (2020). Tendanciel Avril 2020. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/tendanciel_2020_04_n80.pdf

EN RESUME

Le secteur aérien est l'un des secteurs les plus fortement impactés par la crise du COVID-19. Deux raisons principales permettent d'expliquer cet impact inédit.

D'une part, le secteur aérien est l'un des premiers à faire face à des restrictions. Alors que l'activité des autres secteurs ralentit à partir du mois de mars ou d'avril, celle du secteur aérien est réduite puis suspendue dès la fin du mois de janvier.

D'autre part, la crise que traverse le secteur aérien est inédite dans son histoire. Contrairement aux crises précédentes qui étaient de faible ampleur et essentiellement régionales, l'impact du COVID-19 sur le trafic aérien est global et beaucoup plus marqué (-68% de l'offre aérienne au pire de la crise).

Néanmoins, toutes les zones géographiques et tous les acteurs ne sont pas impactés de la même manière. L'Europe (et plus particulièrement la France) fait partie des zones où le trafic aérien a diminué de plus de 90% au printemps 2020.

1.2. Une crise sanitaire mettant en difficulté les compagnies aériennes

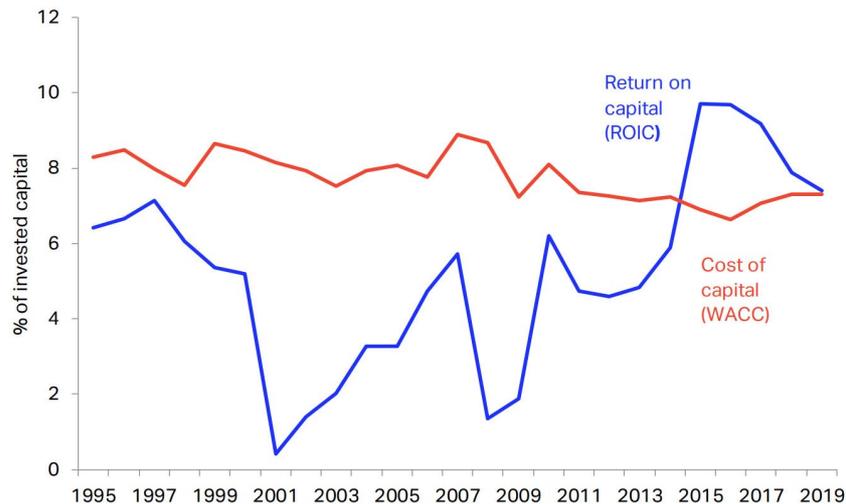
1.2.1. Des compagnies aériennes particulièrement fragilisées par la crise

- Des acteurs historiquement peu rentables

Dans un rapport de 2011¹², l'IATA soulignait que les compagnies aériennes font partie des acteurs les moins rentables du secteur aérien et rappelait que la majorité des compagnies aériennes dans le monde ne dégagent généralement pas de profit.

A l'échelle mondiale, entre 1995 et 2014, les compagnies aériennes perdaient plus d'argent que ce qu'elles n'en gagnaient (figure 7). Les rendements des capitaux investis (en bleu) étaient inférieurs au coût du capital (en rouge). Cela ne veut pas dire qu'il n'y avait pas de compagnie aérienne rentable à cette époque mais plutôt que dans le monde, en moyenne, les compagnies aériennes ne faisaient pas de bénéfices.

Figure 7 - Rendement des capitaux investis et coût du capital pour les compagnies aériennes



Source : IATA

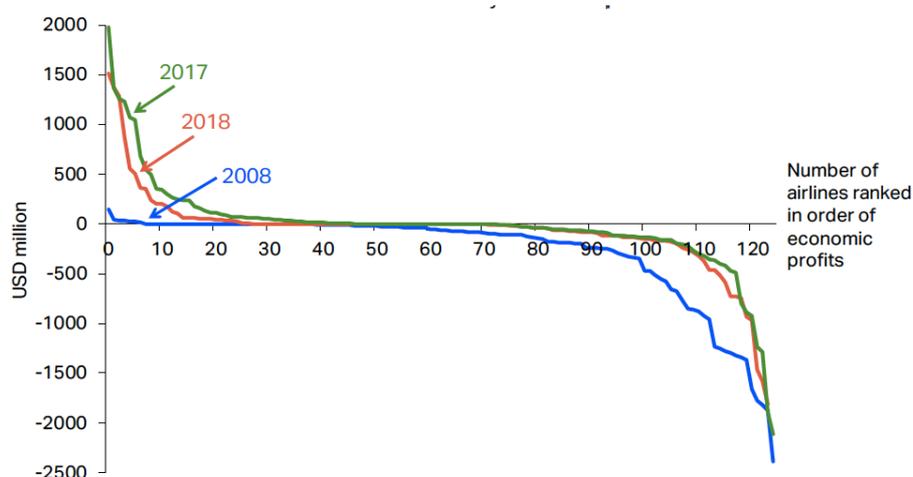
A partir de 2015, la baisse du cours du baril de pétrole, la réduction du coût du capital et les mesures de productivité mises en place par les compagnies aériennes portent leurs fruits. A l'échelle du secteur entier, les compagnies aériennes deviennent enfin rentables. Cette période est accueillie avec un certain soulagement par les compagnies aériennes qui, en 2015, génèrent un peu plus de 33 milliards de dollars de profit.

Cette situation cache malheureusement un équilibre très fragile et des situations financières très hétérogènes. En 2020, l'IATA révèle ainsi que seules quelques compagnies aériennes étaient rentables. La plupart d'entre elles restaient déficitaires (Figure 8). Le profit net moyen de 5,70 dollars par passager obtenu en 2019, restait le fait d'une trentaine de compagnies aériennes dans le monde.

¹² IATA (2011). Vision 2050 Report.

<https://www.iata.org/contentassets/bccae1c5a24e43759607a5fd8f44770b/vision-2050.pdf>

Figure 8 – Distribution de la rentabilité des compagnies aériennes en 2008, 2017 et 2018



Source : IATA

La profitabilité des compagnies aériennes se réduisant et la répartition des profits entre elles étant inégales, leur santé financière au début de l'année 2020 peut être considérée comme fortement précaire.

- **Des compagnies aériennes inégalement armées pour faire face à la crise**

Comme nous l'indiquions précédemment, la crise du COVID-19 représente un choc d'une intensité inouïe pour le secteur aérien, de sorte que toutes les compagnies aériennes n'ont pas les mêmes chances de survie. Mais comment les analyser ?

Lorsqu'un bateau de pêche fait face, en pleine mer, à une tempête, ses performances en termes de vitesse de croisière, de capacité de stockage à bord, ou de qualité des filets ne sont d'aucune aide. Dans cette situation, le plus important est d'arriver à bon port avec le minimum de dégâts pour être prêt pour la prochaine sortie en mer après la tempête. De la même façon, les ratios financiers habituels utilisés pour analyser les performances financières et opérationnelles des compagnies aériennes sont caduques et peuvent biaiser notre jugement. Le plus important pour elles est d'assurer leur survie et de se doter des moyens nécessaires pour reprendre leurs activités dans les meilleures conditions afin de retrouver rapidement leurs performances opérationnelles.

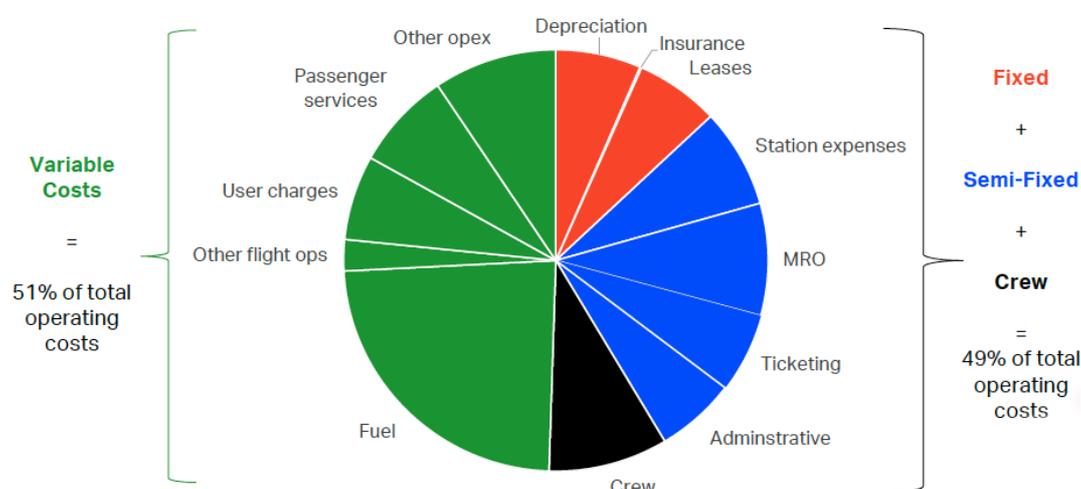
En termes financiers, assurer ces deux objectifs (survie et reprise des activités) dépend de deux caractéristiques propres à chaque entreprise : sa résilience (capacité financière à survivre) et ses conditions et capacités d'accès au financement lors de la reprise des activités.

Ces deux caractéristiques sont affectées par différents facteurs, à commencer par la structure des coûts des compagnies aériennes. Une partie des coûts dits variables évolue en fonction de l'activité (comme les dépenses de carburant qui sont d'autant plus élevées que la compagnie aérienne effectue beaucoup de vols). A l'inverse, les coûts dits fixes ou semi-fixes, n'évoluent pas en fonction de l'activité de la compagnie aérienne (comme les frais administratifs, les coûts liés à la propriété des avions et dans une moindre mesure les frais liés au personnel). Dans une présentation faite en mars 2020, l'IATA¹³ révèle qu'en moyenne les coûts fixes et semi-fixes représentent 49% des

¹³ IATA (2020). COVID-19 Cash burn analysis – 31st March

dépenses opérationnelles des compagnies aériennes. La Figure 9 ci-dessous permet d’appréhender la répartition moyenne des différents coûts d’une compagnie aérienne.

Figure 9 – Répartition moyenne des coûts d’une compagnie aérienne



Source : IATA

Evidemment, cette décomposition est très variable selon les compagnies, selon les régions et surtout selon les modèles économiques des compagnies. Par exemple, les compagnies à bas coûts ont généralement moins de coûts fixes que les compagnies traditionnelles. Or, les niveaux importants des coûts fixes et semi-fixes détériorent la résilience des compagnies aériennes car ils représentent des dépenses contraintes indépendamment de leur niveau d’activité et de leurs revenus¹⁴.

Afin d’analyser si les compagnies aériennes peuvent continuer d’honorer leurs dépenses lorsque l’activité est réduite, une variable très importante à prendre en compte est le niveau des liquidités des entreprises au moment de l’arrêt des activités. Ces liquidités représentent le matelas de secours de l’entreprise pour faire face à une baisse significative de l’activité et pouvoir payer ses coûts fixes.

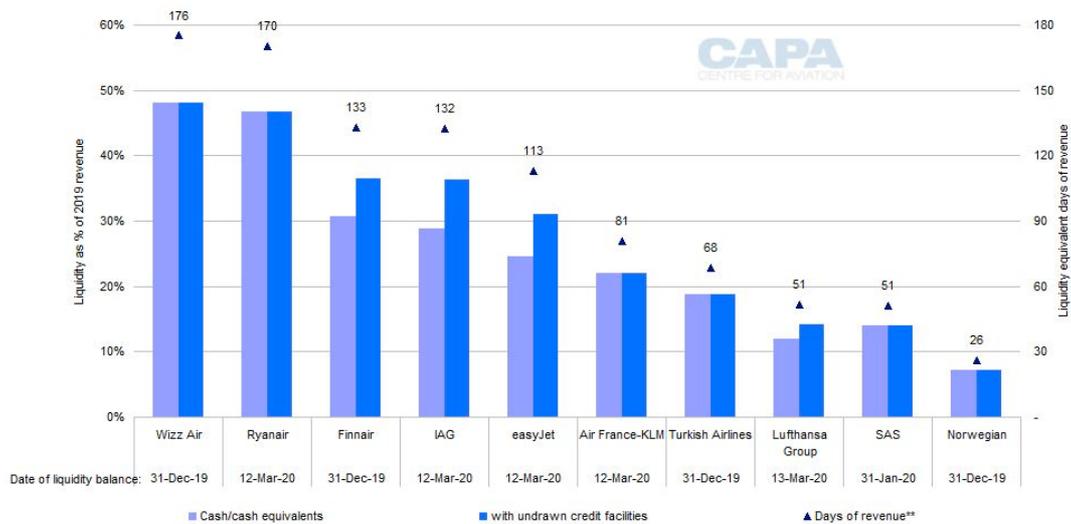
Dans un rapport sur les liquidités des principales compagnies aériennes européennes publié en mars 2020, le CAPA – Centre for Aviation¹⁵ note qu’en moyenne, celles-ci disposent de moins de 3 mois de liquidités pour couvrir leurs coûts fixes. Comme on peut le voir sur la Figure 19 (ci-dessous), toutes n’ont pas le même niveau de liquidités : certaines compagnies aériennes ou groupes comme Lufthansa Group ou SAS disposaient d’une cinquantaine de jours de liquidités tandis que d’autres acteurs comme Ryanair ou Wizz Air pouvaient tenir près de 6 mois (plus de 170 jours) grâce à leurs liquidités.

Plus globalement, on peut noter que grâce à la maîtrise des coûts fixes (avec des coûts fixes plus réduits), les compagnies à bas coûts étaient mieux placées et disposaient de périodes de sécurité financière plus longues que les compagnies traditionnelles.

¹⁴ Combe E., & Bréchemier D. (2020). Après le COVID-19- Le transport aérien en Europe : Le temps de la décision. <http://www.fondapol.org/etude/apres-le-covid-19-le-transport-aerien-en-europe-le-temps-de-la-decision/>

¹⁵ CAPA (2020). Wizz Air & Ryanair lead Europe on liquidity for COVID-19. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/wizz-air--ryanair-lead-europe-on-liquidity-for-covid-19-517608>

Figure 10 – Liquidités des principales compagnies aériennes au début de l'année 2020



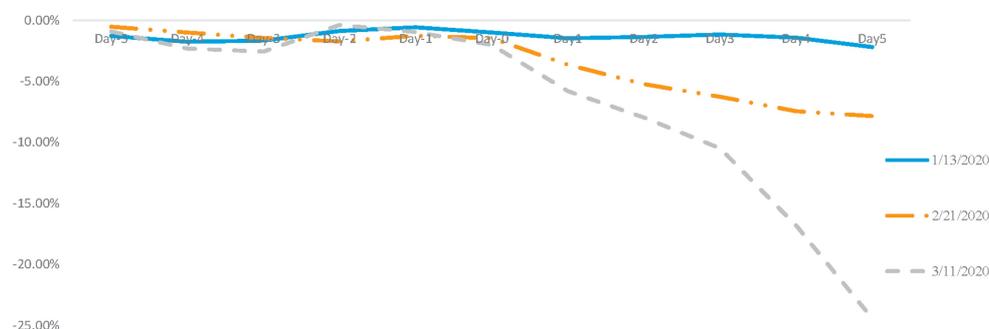
Source : CAPA

- Des marchés financiers conscients des difficultés des compagnies aériennes et peu convaincus par les aides gouvernementales

Ayant bien conscience des risques engendrés par le développement de l'épidémie de COVID-19, les marchés financiers ont réagi fortement aux différentes annonces des compagnies aériennes et de l'OMS.

Dans une étude publiée en 2020, Maneenop et Kotcharin¹⁶ ont étudié les réactions des marchés financiers lors de moments clés de l'épidémie de COVID-19 (voir figure 11 ci-dessous). Les chercheurs analysent 52 compagnies aériennes cotées en bourse et suivent l'évolution des rendements des actions (CAR – *Cumulative Abnormal Returns*) suite à 3 annonces importantes dans l'évolution de l'épidémie : (1) le premier cas identifié en dehors de la Chine le 13 janvier 2020 ; (2) le début de la pandémie en Italie le 21 février 2020 ; et (3) la caractérisation par l'OMS du Covid19 comme une pandémie mondiale et l'interdiction des vols vers les Etats-Unis pour 26 pays le 11 mars 2020.

Figure 11 – Evolution des rendements des actions aériennes suite aux annonces de l'OMS



Source : Maneenop & Kotcharin (2020)

¹⁶ Maneenop, S., & Kotcharin, S. (2020). The impacts of COVID-19 on the global airline industry: An event study approach. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101920. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101920>

L'analyse montre que les marchés financiers n'ont que très peu réagi suite à l'annonce du premier cas hors de Chine, à l'exception de quelques compagnies aériennes asiatiques. A l'inverse, lorsque l'épidémie devient plus internationale et menace d'impacter plus fortement l'activité des compagnies aériennes, l'impact de l'annonce sur les cours de bourse devient nettement plus négatif, avec une baisse moyenne des rendements de l'ordre de 8%. L'effet négatif est encore plus marqué par les déclarations de l'OMS et des Etats-Unis en mars 2020, avec une baisse de 25%.

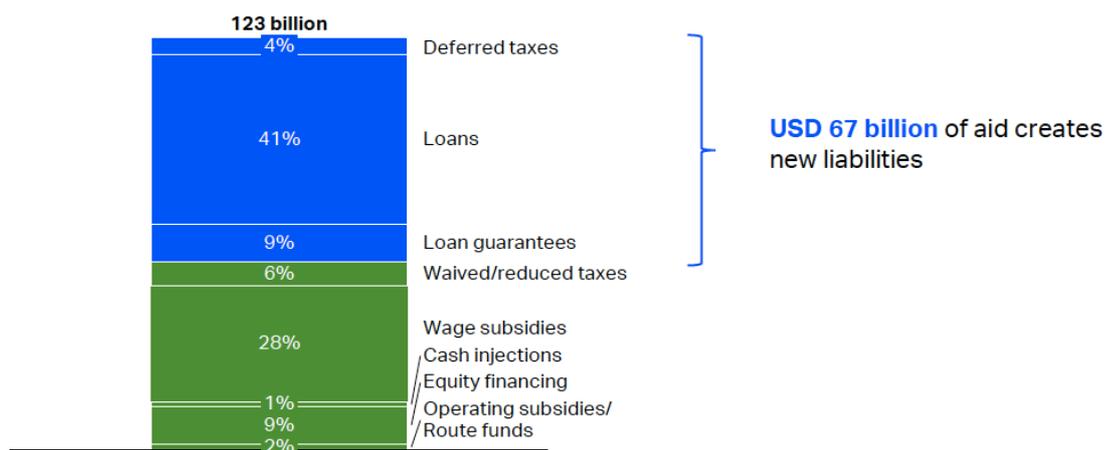
Une autre étude, cette fois-ci publiée par Abate et al.¹⁷ en 2020, souligne que le soutien étatique aux différentes compagnies aériennes modère la réaction négative des marchés. Compte-tenu de la complexité de la situation traversée par les compagnies aériennes et des enjeux économiques et géopolitiques associés à la survie des compagnies nationales, plusieurs gouvernements ont proposé des programmes d'aides de différentes natures : prêts, garantie de dette, participation au capital, injections de fonds, subventions salariales ou encore réduction de charges fiscales et salariales.

Selon une étude réalisée par l'IATA¹⁸, en mai 2020, les compagnies aériennes ont bénéficié d'un soutien gouvernemental pour une valeur totale de 123 milliards de dollars. Ce soutien, bien souvent accordé en l'échange de contreparties sociales ou environnementales, a permis d'éviter la faillite de certaines compagnies aériennes majeures.

Pour autant, toutes les compagnies aériennes n'ont pas bénéficié d'un tel soutien et certaines d'entre elles ont fait faillite suite à la crise. Par ailleurs, les autres acteurs du secteur aérien (aéroports, prestataires, fournisseurs, etc.) qui ont eux aussi vu leur activité réduire n'ont pas bénéficié d'un soutien aussi marqué et rencontrent actuellement de grandes difficultés financières.

Comme le montre la Figure 12, le soutien gouvernemental a pris différentes formes : report de taxes, subventions, prêts, prises de participation, garanties de prêts, etc. Or 55% de ce soutien gouvernemental (soit 67 milliards de dollars) n'est que temporaire et a pour effet d'accroître encore plus fortement l'endettement des compagnies aériennes.

Figure 12 – Répartition des différents types de soutiens gouvernementaux aux compagnies aériennes



Source : IATA

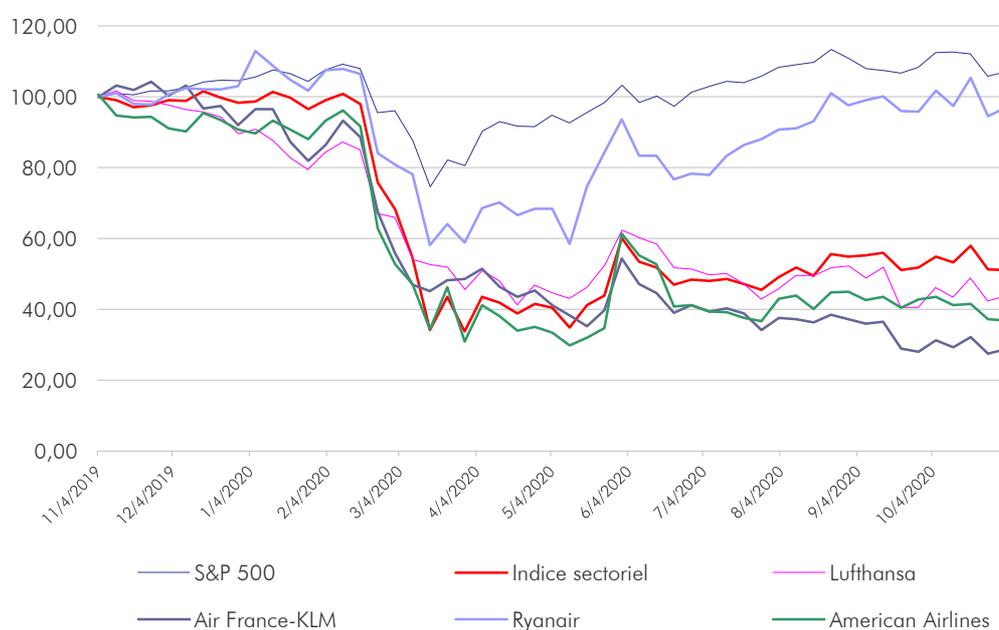
¹⁷ Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. J. (2020). Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101931. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101931>

¹⁸ IATA (2020). COVID-19 Government Aid – 26th May 2020

Or le niveau très élevé de la dette rend encore plus difficile l'accès des entreprises au marché de la dette pour de futurs investissements. Ces difficultés risquent d'augmenter le coût de la dette et par conséquent accroître les difficultés financières futures des compagnies aériennes. L'augmentation du risque des investissements dans le secteur est d'ailleurs à l'origine de la baisse significative des valeurs des entreprises sur les marchés boursiers.

La Figure 13 ci-dessous représente l'évolution des cours des actions entre le 4 novembre 2019 et le 2 novembre 2020 de certaines entreprises du secteur aérien (Air France-KLM, Lufthansa, Ryanair et American Airlines), des valeurs de l'indice S&P500 ainsi que de l'indice NYSE ARCA AIRLINE qui est un portefeuille de titres internationaux du secteur de transport aérien. Afin de faciliter la comparaison, toutes les valeurs ont été normalisées à 100 au 4 novembre 2019.

Figure 13 – Les cours boursiers d'Air France-KLM, Lufthansa, Ryanair, American Airlines, de l'indice S&P500 et l'indice NYSE ARCA AIRLINE entre novembre 2019 et novembre 2020



Source : Bloomberg & Chaire Pégase

Comme indiqué précédemment, en février et mars 2020, les marchés réagissent négativement aux risques et incertitudes associés à la crise sanitaire. Entre le 12 février 2020 et le 16 mars 2020, alors que la baisse de l'indice S&P500 n'est « que » de 32%, l'indice du secteur aérien perd 66% de sa valeur. Les compagnies aériennes enregistrent des baisses comparables sur la même période allant de 39,7% pour Lufthansa à 64,5% pour American Airlines. Ces baisses significatives pour le secteur traduisent le manque de confiance des investisseurs dans la capacité des compagnies aériennes à retrouver un niveau d'activité profitable.

Entre le 4 novembre 2019 et le 2 novembre 2020, alors que le marché en général (représenté par l'indice S&P500) réalise 6% de rentabilité, le secteur aérien réalise une rentabilité négative de -48%. Les actionnaires de la compagnie Air France-KLM perdent presque 72% de leurs investissements soit plus de 3,14 milliards d'euros. De la même façon, les actions de Lufthansa et d'American Airlines perdent 57% et 61% de leurs valeurs respectivement. Par contre, à l'image de ses capacités à mieux résister à la crise, la valeur de l'action de la compagnie Ryanair ne perd que 4% au cours de la même période.

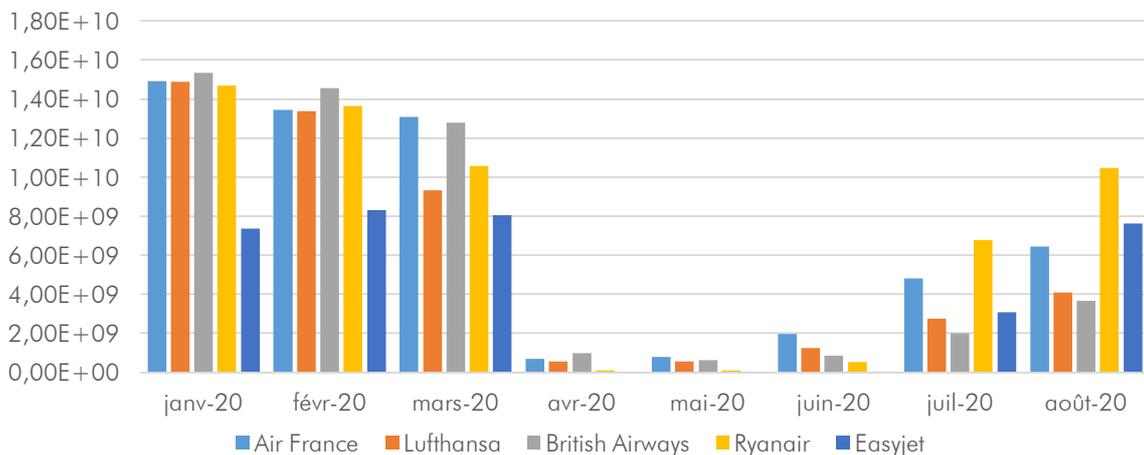
1.2.2. Les réactions des compagnies aériennes face à la crise

- Réduire la voilure pour survivre face à la crise

Compte-tenu des liquidités à leur disposition et afin d'accroître leur probabilité de survie, les compagnies aériennes commencent par réduire leurs opérations afin de limiter leurs coûts variables. En effet, les frontières étant fermées ou les voyageurs n'ayant pas le droit de se déplacer du fait des confinements, il est dans l'intérêt des compagnies aériennes de réduire leur offre de sièges.

Comme le montre la Figure 14 ci-dessous, toutes les compagnies aériennes européennes réduisent considérablement leur offre (mesurée ici en SKO – Sièges-Kilomètres-Offerts) à partir du mois de mars 2020. Si les compagnies traditionnelles (comme Air France, Lufthansa, British Airways, etc.) maintiennent un certain nombre de vols, certaines compagnies à bas coûts comme Easyjet arrêtent tout simplement de voler pendant plusieurs mois.

Figure 14 - Evolution de l'offre (en SKO) des principales compagnies aériennes européennes de janvier à août 2020



Source : RDC Apex & Chaire Pégase

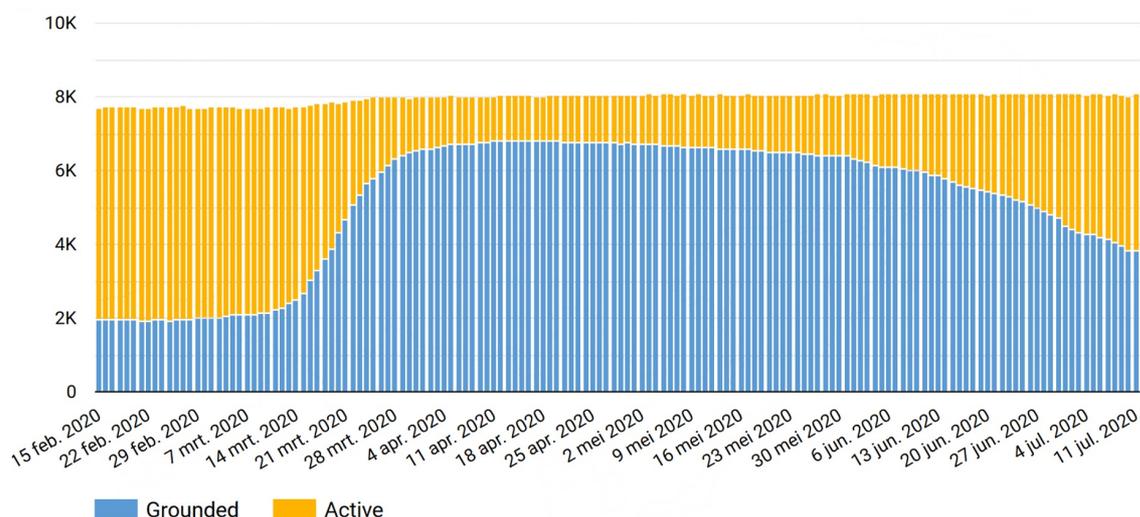
Bien que les compagnies traditionnelles essayent de maintenir une partie de leurs vols, les volumes d'activité n'ont plus rien à voir avec ceux d'avant-crise. A titre d'exemple, en avril 2020, Air France opère 870 vols contre 21 991 vols (soit 25 fois plus) en janvier 2020. Le corollaire de cette réduction du nombre de vols est la mise en activité partielle d'une partie importante des personnels aériens en Europe et à travers le monde.

En parallèle, comme les compagnies aériennes ont besoin de moins d'avions pour opérer leur programme, elles décident de maintenir au sol la majorité de leur flotte. Selon une étude d'Adrienne et al.¹⁹ publiée en 2020, au pire de la crise, plus de 6000 avions sont maintenus au sol (*grounded*) en Europe.

¹⁹ Adrienne, N., Budd, L., & Ison, S. (2020). Grounded aircraft: An airfield operations perspective of the challenges of resuming flights post COVID. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101921. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101921>

La Figure 15 ci-dessous, publiée par Eurocontrol²⁰, permet de voir qu'au mois d'avril 2020, plus de 85% de la flotte européenne est maintenue au sol. Ce n'est qu'à partir de mi-mai que les compagnies commencent à refaire voler un certain nombre de leurs avions, posant par la même occasion un certain nombre de défis opérationnels sur la remise en marche de ces avions.

Figure 15 – Répartition de la flotte européenne entre les avions actifs et ceux maintenus au sol entre février et juillet 2020



Source : Eurocontrol

- **Innovier pour survivre et sortir renforcés de la crise**

Comme le soulignent Albers et Rundshagen²¹ au cours de l'été 2020, les compagnies aériennes ne se sont pas contentées de réduire leur activité pour faire face à la crise. Entre janvier et mai 2020, les compagnies aériennes ont mis en place cinq grandes catégories d'actions :

- (1) La restriction (*Retrenchment*) pour réduire momentanément les capacités et les coûts, en gelant certaines lignes.
- (2) La persévérance (*Persevering*) pour maintenir un *statu quo* organisationnel et préparer l'après crise, en essayant de préserver l'emploi à travers l'activité partielle par exemple ou l'obtention de soutien de la part de l'Etat.
- (3) L'innovation (*Innovating*) qui utilise la crise comme un moyen de tester de nouvelles opportunités stratégiques, comme la conversion d'avions pour les passagers en avions cargo.
- (4) La sortie (*Exit*) qui fait référence à l'arrêt définitif de certaines routes, compagnies aériennes ou le retrait définitif de certains avions des flottes (A340, B747, A380, etc.)
- (5) La reprise (*Resume*) qui regroupe les actions de reprise des vols et des activités.

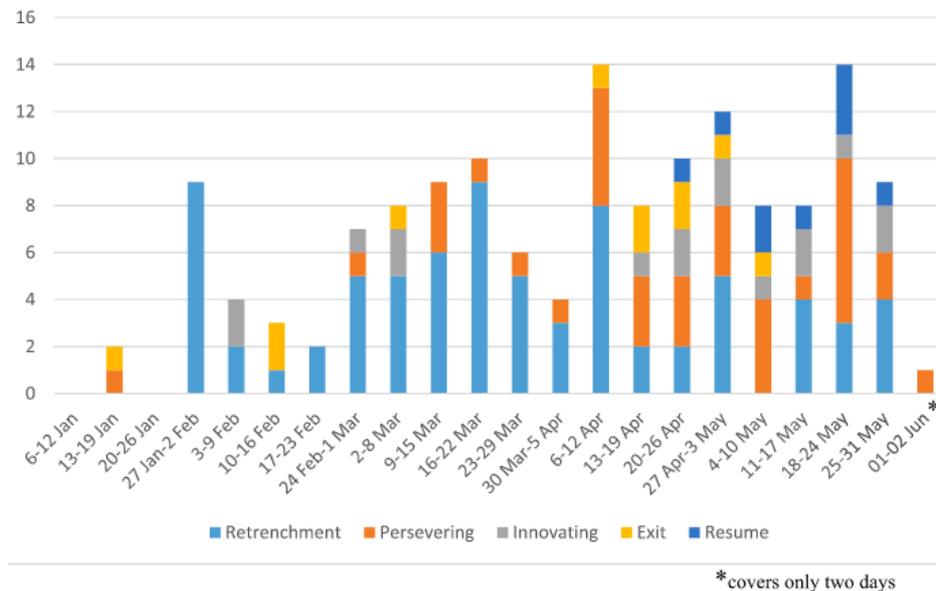
La Figure 16 nous révèle que si les activités de réduction de l'offre sont très fortement utilisées au début de la crise, les compagnies aériennes combinent différents mouvements concurrentiels afin de faire face à la crise. En fonction des évolutions de leurs priorités, elles mettent en place des stratégies très différentes.

²⁰ Eurocontrol (2020). COVID-19 Grounded aircraft in the Eurocontrol area.

https://ansperformance.eu/covid/acft_ground

²¹ Albers, S., & Rundshagen, V. (2020). European airlines' strategic responses to the COVID-19 pandemic (January-May, 2020). *Journal of Air Transport Management*, 87, 101863. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101863>

Figure 16 – Chronologie des principaux mouvements concurrentiels des compagnies aériennes européennes



*covers only two days

Source : Albers & Rundshagen (2020)

Ainsi, au début de la crise, la réduction des coûts variables est la priorité ce qui entraîne la suspension des vols sur un grand nombre de lignes. Les semaines passant, l'accent est mis sur la réduction des coûts fixes en sortant de leur flotte les avions les plus vieux ou les plus coûteux à opérer (comme les quadrimoteurs Airbus A340, A380 et le Boeing B747). Dans cette optique, de nombreuses compagnies aériennes décident de réduire leurs investissements dans de nouveaux avions ou d'en décaler la livraison, générant par ricochet de très grosses difficultés pour Airbus, Boeing et leurs fournisseurs.

En parallèle, compte-tenu de la nécessité de maintenir des recettes en cette période de crise, il est intéressant de voir comment plusieurs compagnies essayent de diversifier ou rééquilibrer leur activité en mettant l'accent sur les activités de transport de marchandises (en procédant par exemple à la transformation de certains de leurs avions pour les passagers en avions cargo).

Mais le véritable enjeu pour les compagnies aériennes est d'arriver à redonner confiance aux passagers aériens en leur assurant que l'avion n'était pas un lieu de contamination. En effet, comme le confirme l'étude de Lamb et al.²² publiée en 2020, la peur de tomber malade pendant le vol a un fort impact négatif sur la volonté de voler dans les mois suivant le printemps 2020.

Ainsi, dès le début du mois d'avril, la compagnie aérienne américaine Delta lance le programme « Delta Clean »²³, en créant un nouveau standard de propreté avec, par exemple, une désinfection systématique de l'avion. Selon la même approche, afin de réduire les craintes des passagers, Air

²² Lamb, T. L., Winter, S. R., Rice, S., Ruskin, K. J., & Vaughn, A. (2020). Factors that predict passengers willingness to fly during and after the COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101897. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101897>

²³ Delta (2020). Le programme 'Delta Clean' propose une nouvelle norme de propreté aérienne. <https://pro.delta.com/content/agency/fr/fr/news/news-archive/2020/april-2020/-delta-clean--delivers-new-standard-of-airline-cleanliness.html>

France²⁴ lance au mois de mai 2020 la prise de température systématique des passagers sur l'ensemble des vols.

Pour autant, les risques de contamination demeurent faibles. Une étude récente publiée par Freedman et Wilder-Smith²⁵ fait une synthèse des cas de contamination dans les avions et souligne que les risques de contamination au cours d'un vol sont très faibles si les passagers portent un masque. De même, selon un récent communiqué de l'IATA²⁶, seules 44 contaminations ont eu lieu sur les 1,2 milliard de passagers transportés en 2020. Néanmoins, les mesures sanitaires prises par les compagnies aériennes sont cruciales pour rétablir la confiance des passagers, d'autant plus que la reprise tarde à revenir.

EN RESUME

Parce que la majorité des compagnies aériennes présentaient déjà de faibles performances financières bien avant l'épidémie de COVID-19, celles-ci ne disposaient pas de suffisamment de liquidités pour tenir une longue période sans voler. Ainsi, la majorité des compagnies aériennes avaient moins de trois mois de liquidités et seules quelques compagnies à bas coûts pouvaient tenir jusqu'à 6 mois sans voler.

Face à la crise du COVID-19, et pour améliorer leurs chances de survie, les compagnies aériennes ont réduit leurs coûts en diminuant fortement leur offre de vols. Pour autant, compte-tenu de la faiblesse de leur santé financière, ces efforts n'ont pas été suffisants. Ainsi, de nombreuses compagnies aériennes ont bénéficié d'un soutien gouvernemental (prêts, prise de participation, aides, etc.). Néanmoins ce soutien financier génère de nouvelles dettes pour les compagnies aériennes rendant leur reprise encore plus difficile à long terme.

En parallèle de la réduction de leurs vols, les compagnies aériennes ont mis en place différentes actions pour faire face à la crise, comme la sortie anticipée de certains avions de leur flotte ou la reconversion de certains avions pour faire du transport de marchandise. Mais le principal changement structurel que l'on observe est la mise en place de mesures sanitaires strictes pour tenter de rassurer les passagers aériens.

²⁴ Air France (2020). Des contrôles de température seront progressivement déployés au départ de l'ensemble des vols opérés par Air France à compter du 11 mai 2020. <https://corporate.airfrance.com/fr/communique-de-presse/des-controles-de-temperature-seront-progressivement-deployes-au-depart-de>

²⁵ Freedman, D. O., & Wilder-Smith, A. (in press). In-flight transmission of SARS-CoV-2: A review of the attack rates and available data on the efficacy of face masks. *Journal of Travel Medicine*. <https://doi.org/10.1093/jtm/taaa178>

²⁶ IATA (2020). Research points to Low Risk of COVID-19 Transmission Inflight. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-09-08-012/>

1.3. Une reprise qui tarde à arriver

Les mois de mai et juin 2020 marquent la fin des confinements en Europe, laissant présager que le pire de la crise du COVID-19 est passé. Si le début de l'été 2020 semble prometteur, la stagnation puis le recul du trafic aérien européen à partir de mi-août montre que le transport aérien n'est pas encore sorti de la crise.

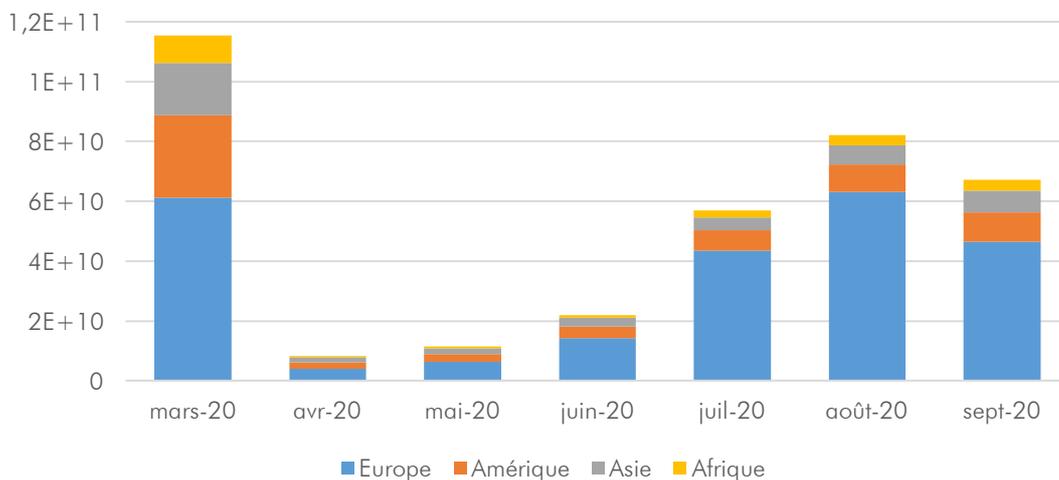
1.3.1. Une amélioration temporaire de la situation pendant l'été

Avec la fin des confinements en Europe à partir du mois de mai 2020, l'espoir d'une reprise relativement rapide du trafic aérien commence à voir le jour. Bien que la majorité des compagnies aériennes ne s'attendent pas à un retour à la normale avant plusieurs années, elles commencent malgré tout à accroître leur offre aérienne, en termes de nombre de destinations desservies et de fréquences.

Pour autant, cette augmentation de l'offre aérienne ne se fait pas de manière homogène. La majorité des nouveaux vols programmés en Europe sont soit des vols domestiques (à l'intérieur du même pays), soit des vols intra-européens. Ce choix s'explique à la fois par la fermeture des frontières de nombreux pays non-européens aux citoyens européens, ainsi que par la réticence des passagers à voyager loin en période d'incertitude.

La Figure 17 représente l'évolution de l'offre aérienne au départ de l'Europe (mesurée en Sièges-Kilomètres-Offerts) entre mars et septembre 2020. Les vols intra-européens représentent 53% de l'offre aérienne (en SKO) en mars et 77% de l'offre aérienne en août, confirmant le caractère très « localisé » de la reprise aérienne.

Figure 17 – Evolution de l'offre aérienne (en SKO) des vols au départ de l'Europe entre mars et septembre 2020



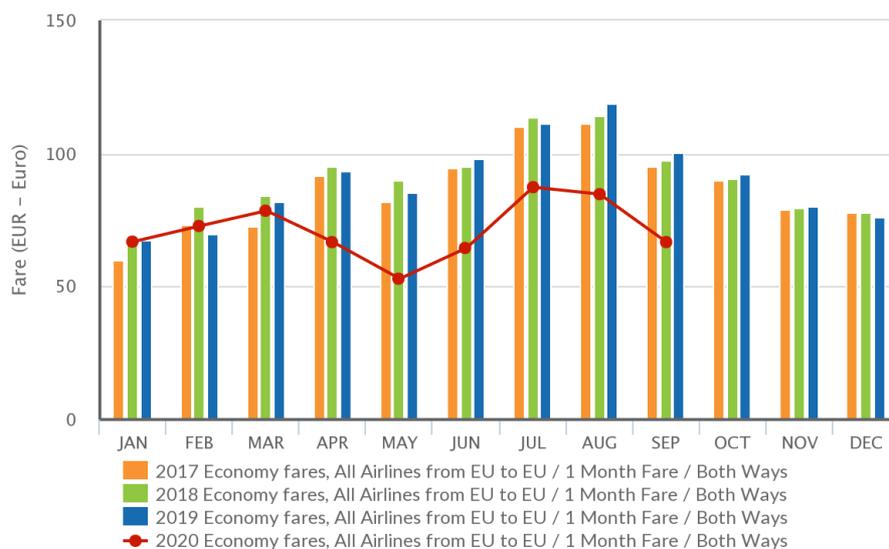
Source : RDC Apex & Chaire Pégase

La figure 17 peut donner l'impression trompeuse que l'offre européenne en août 2020 est supérieure à la période d'avant-crise car elle est plus élevée que celle de mars 2020. La réalité est malheureusement plus nuancée et cela pour deux raisons. D'une part, dès mars 2020 l'offre aérienne commence à être réduite par les compagnies aériennes de sorte que le mois de mars 2020 n'est pas nécessairement une « bonne » référence. D'autre part, l'activité aérienne présente une très forte saisonnalité avec une activité beaucoup plus forte pendant les mois d'été. Il faut donc comparer le mois d'août 2020 au mois d'août 2019. En août 2020, l'offre aérienne intra-européenne a été

de 63,1 milliards de SKO contre 119,7 milliards l'année précédente, soit une baisse 48% de l'offre aérienne intra-européenne entre 2019 et 2020.

Dans ces conditions difficiles, les compagnies aériennes se sont lancées dans une véritable guerre des prix pour capter les clients qui souhaitent voyager en Europe. Ainsi, la Figure 18 ci-dessous permet de voir l'évolution des prix des billets d'avion (à un mois de la réservation) pour les vols intra-européens. Nous pouvons observer que les prix pratiqués au cours de l'été 2020 sont en moyenne 30 à 40% inférieurs à ceux de 2019.

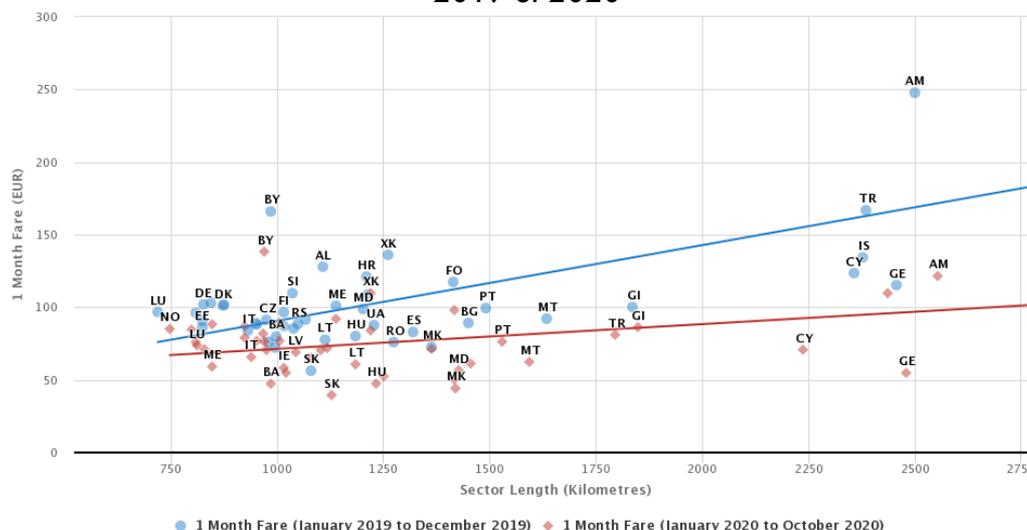
Figure 18 - Evolution des prix des billets pour les vols intra-européens de 2017 à 2020



Source : RDC Apex & Chaire Pégase

Une approche plus géographique permet de voir que généralement le prix du billet augmente avec la distance parcourue lors du vol. La Figure 19 ci-dessous nous révèle toutefois que si la distance continue d'avoir un impact sur le prix du billet, son impact est moins fort en 2020 (courbe de tendance rouge) qu'en 2019 (courbe de tendance bleue) pour les vols intra-européens.

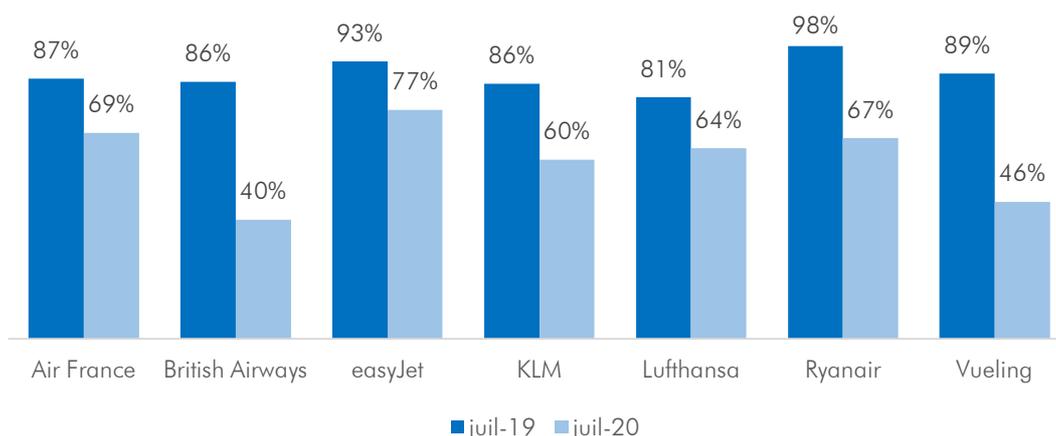
Figure 19 - Comparaison de l'évolution des prix des billets en fonction de la distance en 2019 et 2020



Source : RDC Apex & Chaire Pégase

La déconnexion plus marquée entre les prix des billets et la distance géographique peut s'interpréter comme la volonté des compagnies aériennes d'accroître le taux de remplissage de leurs vols, parfois au détriment de leur recette par passager. En effet, comme le révèle la Figure 20, le taux de remplissage moyen de l'ensemble des compagnies aériennes a chuté de 15 à 20 points. Alors que la majorité des compagnies avaient des taux de remplissage d'environ de 85 à 90% en juillet 2019, ce taux moyen est de 65 à 70% en juillet 2020.

Figure 20 – Taux de remplissage des principales compagnies aériennes européennes en juillet 2019 et 2020



Source : RDC Apex & Chaire Pégase

1.3.2. Une stagnation de l'activité aérienne depuis mi-août

- **Une reprise coupée dans son élan depuis mi-août**

La reprise du trafic aérien en juin et en juillet donne l'impression que la crise est, en partie enrayée et que les compagnies vont pouvoir retrouver graduellement leur niveau d'activité d'avant-crise. Malheureusement, cette dynamique positive s'est arrêtée de manière brutale à partir de mi-août, lorsque plusieurs états européens décident unilatéralement de réinstaurer des restrictions à leurs frontières.

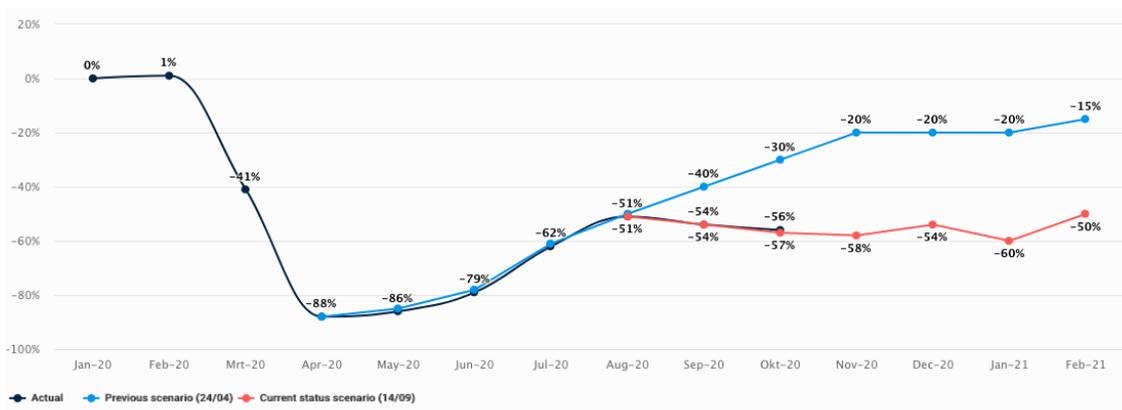
Ainsi, dès le 15 Août, le Royaume-Uni met en place une quarantaine pour les voyageurs en provenance de France, tandis que les Allemands classent soudainement l'Espagne comme un pays à risque et renforcent les contrôles à leurs frontières²⁷. Dans les semaines qui suivent, de nombreuses compagnies aériennes européennes réduisent leur offre en supprimant les vols en provenance ou à destination des nouveaux pays européens dits « à risque ».

Comme le montre très clairement la figure 21 ci-dessous, le mois d'Août est un moment clé dans l'évolution du transport aérien européen. Jusqu'au mois d'Août, le trafic européen semble suivre les prévisions faites par Eurocontrol en avril (courbe bleue) qui envisage, en l'absence d'une seconde vague, un niveau de trafic équivalent à 80% de celui de 2019 en novembre ou décembre. Or à partir du mois d'août, le nombre de cas ré-augmentant et les restrictions se durcissant, le trafic aérien européen atteint un plafond de verre (-51% du niveau de trafic par rapport à 2019) avant de

²⁷ Le Monde (2020). La quarantaine obligatoire au Royaume-Uni pour les voyageurs venus de France, les restrictions ressurgissent en Europe. 15 Août 2020. https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/08/15/londres-impose-la-quarantaine-au-retour-de-france-les-restrictions-resurgissent-en-europe_6049018_3244.html

baisser légèrement. Cette évolution significative du nombre de vols a d'ailleurs poussé Eurocontrol²⁸ à faire de nouvelles prévisions en septembre 2020 (courbe rouge), nettement plus pessimistes avec un niveau de trafic équivalent à 40-45% de celui de 2019 pour l'hiver 2020.

Figure 21 – Trafic aérien européen réel et scenarios de reprise d'Eurocontrol

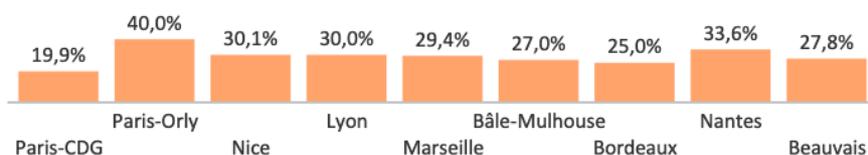


Source : Eurocontrol

Selon les dernières statistiques publiées par la DGAC²⁹ et par Eurocontrol³⁰ au moment de la rédaction de ce rapport, le trafic aérien français à l'automne 2020 représente environ 50% de celui de 2019 à la même période et le nombre de passagers transportés en France en septembre 2020 ne représente que 25% du volume transporté en 2019. La DGAC précise que si le marché domestique se porte relativement bien (-42% par rapport à 2019), le nombre de passagers internationaux a très fortement chuté (-82% par rapport à 2019).

Le corollaire de cette baisse plus forte du trafic international est un impact plus marqué sur les aéroports français les plus « internationaux » (c'est-à-dire dont les vols internationaux représentent une part importante de leurs vols). Si la Figure 22 montre que les principaux aéroports français sont tous impactés négativement par la crise du COVID-19, l'aéroport le plus fortement touché reste Paris-CDG qui n'a accueilli en septembre 2020 que 19,9% du volume de passagers de 2019.

Figure 22 – Nombre de passagers accueillis dans les principaux aéroports français en Septembre 2020 (par rapport à Septembre 2019)



Source : DGAC

²⁸ Eurocontrol (2020). Eurocontrol revises downwards draft traffic scenarios for September to February 2021. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf>

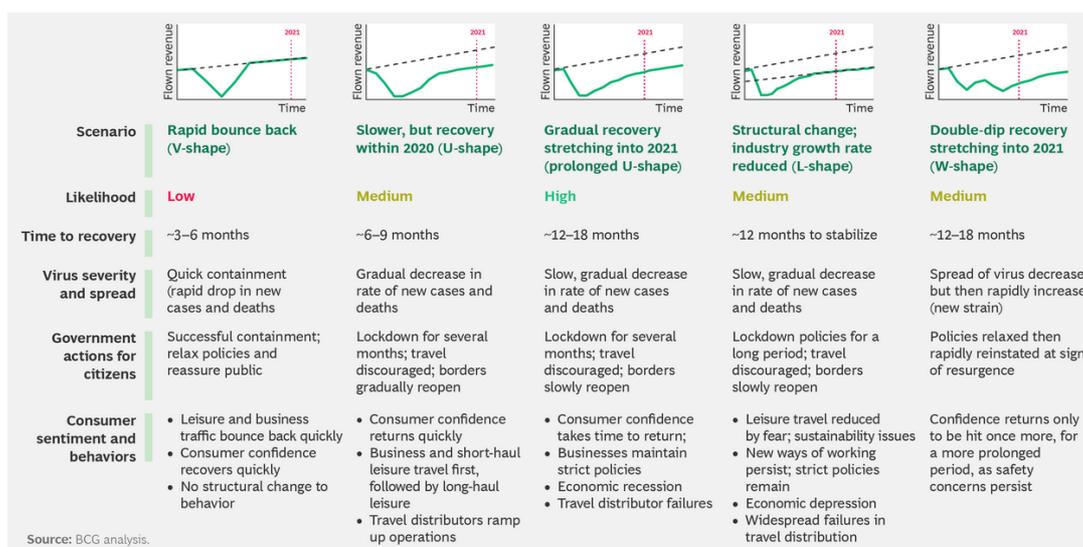
²⁹ DGAC (2020). Tendanciel Septembre 2020. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/tendanCIEL_2020_09_85.pdf

³⁰ Eurocontrol (2020). Incidence de la Covid-19 sur les Etats membres d'Eurocontrol – France. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-10/eurocontrol-fiche-info-covid19-redresse-france-20102020.pdf>

- Une incertitude forte concernant l'évolution du trafic aérien dans les prochains mois

Dès le mois de mars 2020, différentes institutions ou cabinets de conseil se sont lancés dans la création de scénarios de reprise du trafic aérien. A titre d'exemple, alors même que la majorité des pays européens rentraient à peine dans leurs premières semaines de confinement, le cabinet de conseil *Boston Consulting Group*³¹ présentait différents scénarios d'évolution du trafic aérien mondial (Figure 23).

Figure 23 – Scénarios de reprise du trafic aérien identifiés par le cabinet BCG en mars 2020



Source : BCG

Compte-tenu de l'incertitude actuelle sur l'évolution de l'épidémie de COVID-19 (en particulier avec l'émergence d'une deuxième vague de cas), rares sont les institutions qui se hasardent maintenant à faire des prévisions longues sur l'évolution du trafic aérien. Tout au plus, il est possible d'identifier certains facteurs qui peuvent contribuer à accélérer ou ralentir la reprise du trafic aérien.

▪ Le facteur sanitaire

Sans surprise, le facteur qui a le plus d'importance dans la reprise du trafic aérien est l'évolution de l'épidémie en tant que telle. Plus précisément, comme le souligne l'étude de Wilson et Chen³² publiée en 2020, le principal critère qui favorisera la reprise durable du transport aérien sera la découverte d'un vaccin efficace pour lutter contre la diffusion de l'épidémie.

En effet, comme le révèlent les données de l'IATA³³, il existe une corrélation (négative) très forte entre le nombre de cas et l'évolution du trafic aérien. Prenant l'exemple du marché domestique sud-coréen (un des premiers pays affectés par une deuxième vague), l'IATA souligne comment les différentes vagues de cas génèrent à chaque fois une contraction de la demande aérienne, suivies d'une reprise lorsque les cas baissent.

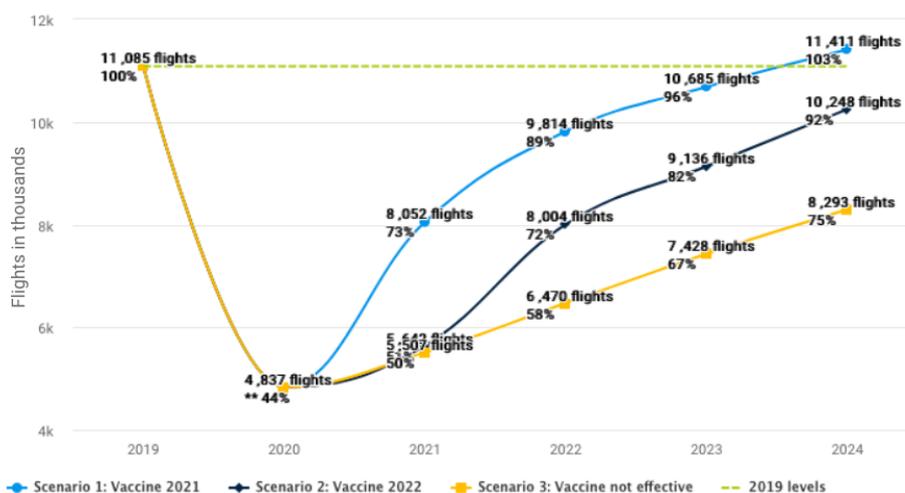
³¹ BCG (2020). The Post-COVID-19 Flight Plan for Airlines – 31st March 2020. <https://www.bcg.com/fr-fr/publications/2020/post-covid-airline-industry-strategy>

³² Wilson, M. E., & Chen, L. H. (2020). Re-starting travel in the era of COVID-19: Preparing anew. *Journal of Travel Medicine*, 27(5). <https://doi.org/10.1093/jtm/taaa108>

³³ IATA (2020). COVID-19 – Downgrade for global air travel outlook. 29th September 2020

De même Eurocontrol³⁴ souligne l'importance de la découverte d'un vaccin dans les différents scénarios de reprise du trafic aérien. Ainsi, selon leurs prévisions (figure 24), la découverte d'un vaccin en 2021 pourrait signifier un retour à la normale du trafic aérien européen à l'horizon 2024. A l'inverse, un vaccin arrivant en 2022 ou pas du tout reporterait un retour à la normale au-delà de l'horizon 2026.

Figure 24 – Scénarios de reprise du trafic aérien européen en fonction de la disponibilité de vaccins à différentes dates



Source : Eurocontrol

D'ailleurs, l'annonce le 9 novembre 2020 par Pfizer de résultats prometteurs pour son vaccin contre le COVID-19 a eu un effet positif très net sur les marchés financiers, et en particulier sur le cours des compagnies aériennes. La Figure 25 ci-dessous souligne clairement que les entreprises liées au transport aérien et au tourisme sont parmi celles qui ont le plus bénéficié de cette annonce, tandis que le cours d'entreprises comme Zoom ou Netflix, dont l'utilisation a explosé pendant les différents confinements, s'est effondré.

Figure 25 – Evolution des cours de bourse suite à l'annonce des résultats prometteurs du vaccin de Pfizer le 9 novembre 2020



Source : Statista

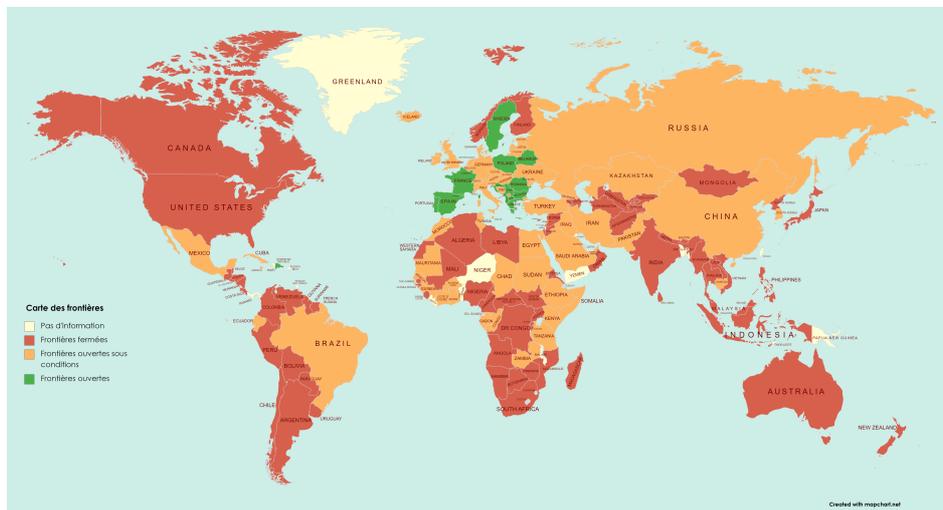
³⁴ Eurocontrol (2020). Five-Year Forecast 2020-2024. <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>

▪ Le facteur légal

En parallèle de l'incertitude concernant l'évolution de l'épidémie, les compagnies aériennes et les voyageurs doivent faire face à une très forte incertitude juridique et légale. Comme nous l'expliquions précédemment grâce à la Figure 21, la croissance du transport aérien européen est stoppée en août 2020 non pas par une explosion des cas mais par des décisions unilatérales de gouvernements de fermer leurs frontières ou d'instaurer des quarantaines.

La fermeture de la majorité des frontières dans le monde est une situation inédite dans l'histoire moderne du transport aérien de sorte que le faible nombre de passagers aériens s'explique non pas par une absence de demande mais par l'impossibilité pour les passagers de voyager à l'étranger (en particulier sur d'autres continents). La Figure 25 ci-dessous souligne que rares sont les pays où les Français sont autorisés sans restriction (en vert), la majorité des frontières étant ouvertes aux Français sous conditions (en orange) ou complètement fermées (en rouge).

Figure 25 – Statut des frontières pour les voyageurs français le 23 Octobre 2020



Source : MisterFly

Cette gestion non-concertée des frontières a aggravé la crise, en générant une incertitude supplémentaire pour les compagnies et les passagers. Suite aux appels répétés des acteurs du secteur aérien, la Commission Européenne a adopté le 4 septembre 2020 une proposition du Conseil Européen visant à créer des critères d'harmonisation et de meilleure clarté pour tout renforcement des restrictions aux frontières liées au Covid-19. Pour autant, sa mise en œuvre demeure complexe, car tous les états européens ne partagent pas nécessairement cette perspective d'ouverture.

En attendant, les différents états cherchent à fluidifier le passage de leurs frontières tout en garantissant une bonne identification des cas de COVID-19. Cette fluidification passe par le développement des tests antigéniques qui devraient permettre d'obtenir les résultats de tests en quelques dizaines de minutes. La décision prise par la France³⁵ de mettre en place dès le mois d'octobre des tests antigéniques est un premier pas dans le bon sens pour permettre de rouvrir les frontières en toute sécurité.

³⁵ Le Monde (2020). Covid-19 : des tests antigéniques dans les aéroports pour faire revenir les passagers. https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/10/23/des-tests-dans-les-aeroports-pour-faire-revenir-les-passagers_6057073_3234.html

▪ **Le facteur économique**

Qu'il s'agisse d'une période de crise ou d'une période d'activité normale, le moteur principal du trafic aérien demeure la croissance économique. Il existe en effet une relation très forte entre la croissance économique et l'activité aérienne³⁶. La croissance économique est une source de demande aérienne, mais le transport aérien est aussi source de croissance économique.

Il est généralement admis (et c'est entre autres confirmé par les données de l'IATA³⁷), que l'élasticité-revenu de la demande de transport aérien est comprise entre 1,5 et 2. Autrement dit, lorsque le revenu d'une personne ou le PIB d'un pays augmente de 1%, sa demande de transport aérien augmentera de 1,5 à 2%.

Malheureusement, cette relation fonctionne tout autant dans l'autre sens et lorsque le PIB d'un pays se contracte de 1%, sa demande aérienne diminue de 1,5 à 2%. Cela s'explique principalement par le fait que le transport aérien, qu'il soit associé à des déplacements personnels ou professionnels, fait partie des premiers budgets qui sont réduits par les ménages et les entreprises en période difficile.

Les évolutions des PIB français, européen et mondial seront donc autant d'indicateurs à suivre pour anticiper la reprise du transport aérien lorsque la croissance économique sera de retour.

▪ **Le facteur comportemental**

En parallèle de ces trois facteurs, une interrogation demeure sur l'évolution du comportement des consommateurs et des passagers suite à l'épidémie de COVID-19. En effet, au niveau des déplacements urbains, certaines contributions^{38,39} mettent en évidence des changements dans le comportement des citoyens, comme une réduction des trajets au profit des réunions virtuelles. Néanmoins, une partie de ces études ont été réalisées pendant les périodes de confinement, posant donc des questions sur la validité externe de ces résultats (autrement dit, hors périodes de confinement, ces comportements sont-ils aussi observés ?). Par ailleurs, au niveau des déplacements interurbains ou internationaux, il n'existe pas encore de véritable étude sur l'impact du COVID-19 sur les comportements en matière de voyage.

L'année 2020 témoigne d'une accélération très forte du recours à la visioconférence, essentiellement dans le cadre des activités de télétravail. L'application Zoom a ainsi vu son nombre d'utilisateurs croître très fortement au cours des derniers mois, contribuant ainsi à une explosion de son cours boursier. La Figure 26 ci-dessous, réalisée par le Lufthansa Innovation Hub, révèle ainsi que la capitalisation boursière de Zoom en fin octobre 2020 était équivalente à la capitalisation boursière des 15 plus grandes compagnies aériennes dans le monde.

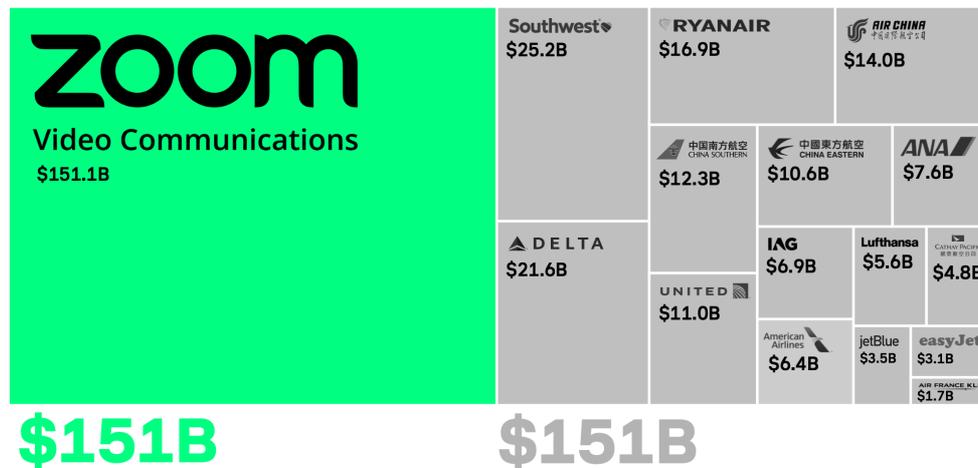
³⁶ Mukkala, K., & Tervo, H. (2013). Air transportation and regional growth: Which way does the causality run? *Environment and Planning A*, 45(6), 1508 – 1520. <https://doi.org/10.1068/a45298>

³⁷ IATA (2007). Estimating Air Travel Demand Elasticities. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/estimating-air-travel-demand-elasticities---by-intervistas/>

³⁸ Shamshiripour, A., Rahimi, E., Shabanpour, R., & Mohammadian, A. (Kouros). (2020). How is COVID-19 reshaping activity-travel behavior? Evidence from a comprehensive survey in Chicago. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, 100216. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100216>

³⁹ De Vos, J. (2020). The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100121. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100121>

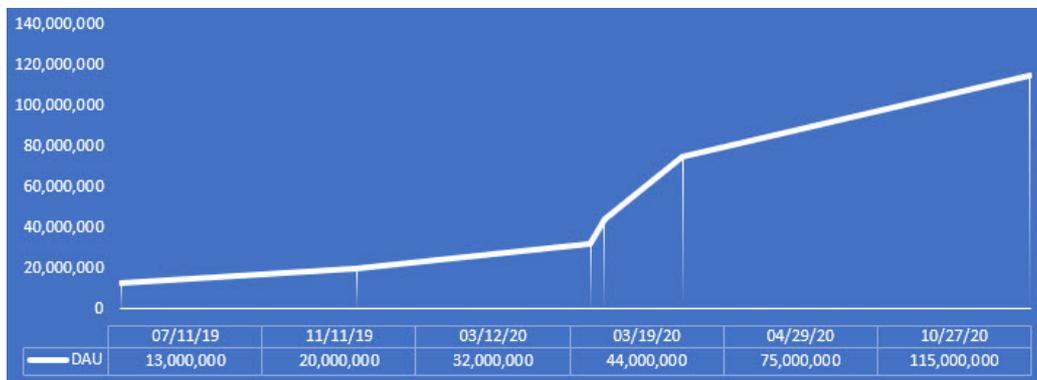
Figure 26 – La capitalisation boursière de Zoom et des 15 principales compagnies aériennes mondiales en fin octobre 2020



Source : Lufthansa Innovation Hub

La crise ne bénéficie pas uniquement à l'entreprise Zoom. Le nombre d'utilisateurs du logiciel Microsoft Teams a également très rapidement augmenté. La Figure 27 permet de suivre l'évolution de nombre d'utilisateurs actifs quotidiens (Daily Active Users – DAU) entre juillet 2019 et octobre 2020. Le nombre d'utilisateurs est presque multiplié par 10 en moins de 18 mois et la croissance du nombre d'utilisateurs s'accélère depuis mars 2020.

Figure 27 – Evolution du nombre d'utilisateurs actifs quotidiens sur Microsoft Teams entre juillet 2019 et octobre 2020



Source : Office 365 for IT Pros

Au-delà de l'usage actuel de ces outils, de nombreux observateurs du secteur aérien s'interrogent sur les conséquences à long terme du recours à la visioconférence (Skype, MS Teams, Zoom, etc.) sur les voyages d'affaire. Autrement dit, les entreprises vont-elles demander à leurs commerciaux et à leurs cadres de remplacer leurs déplacements en train ou en avion par des réunions virtuelles ?

A ce jour, les études sur le sujet (qui datent d'avant le COVID-19) présentent des résultats contrastés et soulignent que la substituabilité n'est pas parfaite entre les visioconférences et les réunions

physiques. Ainsi, l'étude de Lu et Peeta⁴⁰ de 2009 souligne que si certaines réunions peuvent effectivement être remplacées par des réunions virtuelles, la visioconférence n'est pas adaptée à toutes les situations. Plus précisément, les voyages d'affaires en avion sont pertinents pour des réunions qui nécessitent une vraie communication comme les discussions d'affaires, les négociations, les présentations face aux clients et la participation à des événements. A l'inverse, les visioconférences conviennent à l'échange d'informations, aux réunions de suivi de projet nécessitant un degré plus faible de communication.

En ce sens, la contribution de Denstadli et al.⁴¹ publiée en 2013 est riche d'enseignements car elle nous invite à ne plus opposer ces deux modes de communication, mais à les voir au contraire comme complémentaires. Les auteurs révèlent ainsi que les managers qui ont le plus recours à la visioconférence sont aussi ceux qui prennent le plus l'avion pour des motifs professionnels, maximisant ainsi les opportunités de communication tant virtuelles que réelles.

Toutes ces incertitudes nous conduisent à étudier dans les parties suivantes le comportement de voyage des Français lors de l'année 2020 et les intentions de voyage pour les douze prochains mois.

EN RESUME

Les premiers mois de l'été 2020 donnent l'impression aux compagnies aériennes européennes que le pire de la crise du COVID-19 est passé. L'offre aérienne se fait plus généreuse tant en termes de destinations que de fréquences, et le nombre de passagers aériens augmente significativement au cours de l'été.

Pour autant, la situation se dégrade rapidement à partir de mi-août 2020 lorsque plusieurs pays européens décident unilatéralement de rétablir des restrictions à leurs frontières. Instantanément, la croissance du transport aérien européen est interrompue, replongeant le secteur dans une profonde incertitude quant à son avenir.

S'il est hasardeux de réaliser des prévisions ou des scénarios quant à l'avenir du secteur aérien européen, la reprise du secteur est conditionnée par un ensemble de facteurs sanitaires, légaux, économiques et comportementaux.

⁴⁰ Lu, J.-L., & Peeta, S. (2009). Analysis of the factors that influence the relationship between business air travel and videoconferencing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(8), 709–721. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.07.001>

⁴¹ Denstadli, J. M., Gripsrud, M., Hjørthol, R., & Julsrud, T. E. (2013). Videoconferencing and business air travel: Do new technologies produce new interaction patterns? *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 29, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2012.12.009>

Partie 2. Méthodologie de l'étude

Afin d'étudier l'évolution du comportement des Français en matière de transport aérien, une étude quantitative est réalisée par l'administration d'un questionnaire diffusé par le cabinet d'études Creatests/Panelabs⁴². Pour éviter tout biais dans notre étude, un échantillon représentatif de la population française de 1010 répondants est obtenu par les méthode des quotas. Autrement dit, cet échantillon, interrogé entre le 12 et 19 octobre 2020, respecte les proportions de la population en matière de genre, d'âge, de catégories socioprofessionnelles et de zones géographiques.

Le Tableau 1 ci-dessous compare la composition de notre échantillon et celle de la population française afin de montrer l'absence de biais particulier.

Tableau 1 – Composition de l'échantillon par rapport à la population nationale

	Objectif %	Réel %	Objectif N	Obtenu N	Ecart
Genre					
Hommes	47,4%	47,4%	474	479	0,0%
Femmes	52,6%	52,6%	526	531	0,0%
Age					
20-24 ans	7,7%	7,8%	77	79	0,1%
25-34 ans	16,2%	16,5%	162	167	0,3%
35-44 ans	16,9%	17,2%	169	174	0,3%
45-54 ans	17,7%	18,0%	177	182	0,3%
55-64 ans	16,4%	15,9%	164	161	-0,5%
65 ans et plus	25,1%	24,5%	251	247	-0,6%
Catégorie socioprofessionnelle					
Agriculteurs, artisans, commerçants et chefs d'entreprises	4,6%	4,6%	46	46	0,0%
Cadres, professions intellectuelles supérieures et professions libérales	10,9%	10,8%	109	109	-0,1%
Professions intermédiaires	15,2%	15,0%	152	151	-0,2%
Employés et ouvriers	29,4%	28,9%	294	292	-0,5%
Retraités	28,9%	30,0%	289	303	1,1%
Autres inactifs	11,0%	10,8%	110	109	-0,2%
Zone géographique					
Ile-de-France	20,8%	20,8%	208	210	0,0%
Nord-Ouest	21,7%	21,8%	217	220	0,1%
Nord-Est	21,0%	21,0%	210	212	0,0%
Sud-Ouest	10,7%	10,7%	107	108	0,0%
Sud-Est	25,8%	25,7%	258	260	-0,1%
Total	100,0%	100,0%	1000	1010	

⁴² <https://www.panelabs.com>

Partie 3. Analyse de l'évolution du comportement des Français en matière de transport aérien suite au COVID-19

Afin de mieux comprendre l'impact du COVID-19 sur le comportement des Français en matière de transport aérien, nous avons procédé en trois étapes (synthétisées dans la Figure 28 ci-dessous).

- (1) La première étape fait un état des lieux du comportement des Français avant l'arrivée du COVID-19. La crise ayant commencé en janvier 2020, on peut considérer que l'année 2019 est la dernière année de « référence » concernant le transport aérien.
- (2) La deuxième étape fait un point sur « l'après-confinement ». Pour rappel, en France, le premier confinement a pris fin le 11 mai 2020. Nous avons donc analysé le comportement des Français dans les 5 mois suivant le confinement (du 11 mai au 11 octobre 2020). Cette étape intermédiaire permet d'identifier des premiers changements dans le comportement des passagers aériens, en particulier en période de crise (avec de nombreuses frontières encore fermées pendant l'été 2020).
- (3) La troisième étape étudie les intentions des Français en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois (octobre 2020 à octobre 2021). L'objectif principal de cette étape est d'identifier d'éventuelles évolutions dans les intentions à long terme des Français par rapport à leur comportement effectif en 2019.

Figure 28 – Principales étapes de l'étude



3.1. Le comportement des Français en matière de transport aérien en 2019

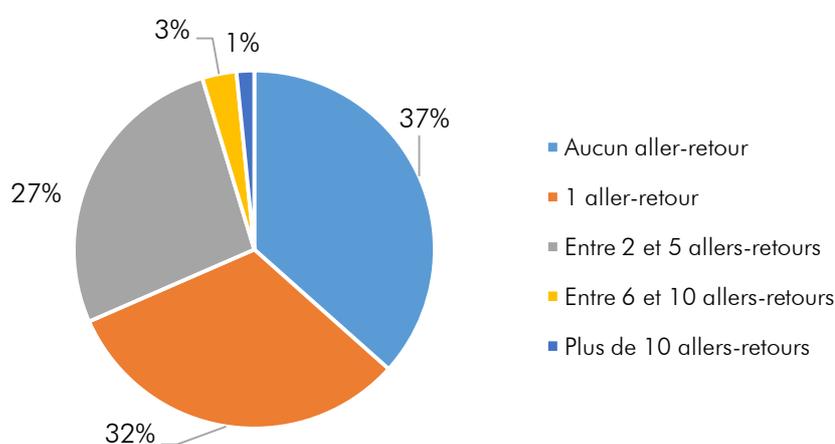
Pour pouvoir étudier l'impact du COVID-19 sur les habitudes des Français en termes de transport aérien, il est tout d'abord nécessaire de bien comprendre leur comportement avant l'épidémie.

3.1.1. Le transport aérien : un mode de transport utilisé par plus de 60% des Français

La première question est de savoir quelle est la part des Français qui ont réellement pris l'avion en 2019. S'agit-il d'une minorité de la population française ou au contraire est-ce un mode de transport emprunté par la majorité des Français ?

La Figure 29 ci-dessous révèle la distribution du nombre de vols réalisés par les répondants de notre échantillon. On observe ainsi que 63% des Français déclarent avoir pris l'avion au moins une fois en 2019 et que 31% ont même pris l'avion « 2 fois ou plus » au cours de l'année.

Figure 29 – Nombre de vols effectués au cours de l'année 2019 par les Français



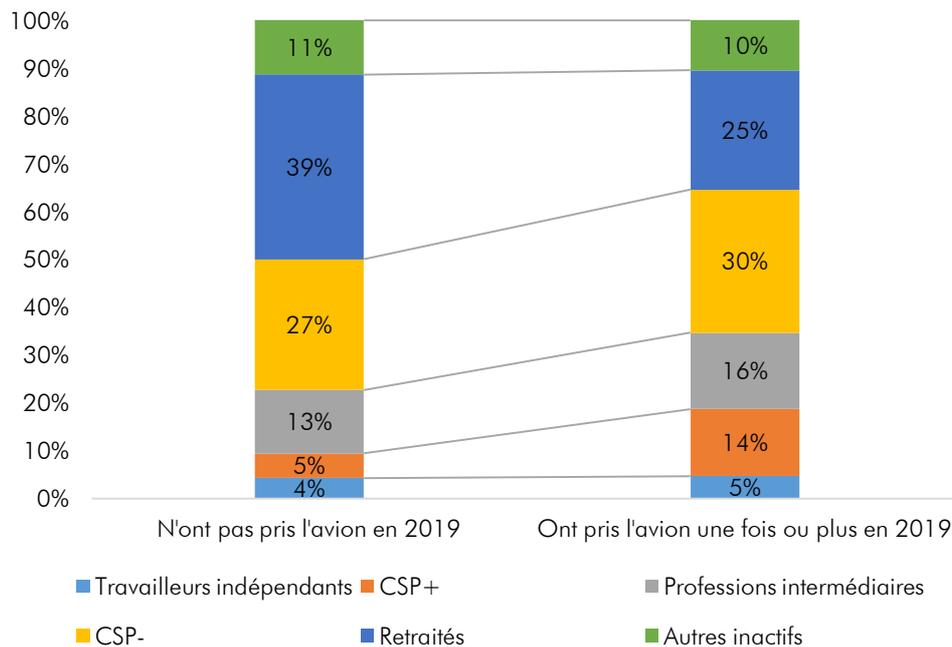
Source : Chaire Pégase

Au-delà du pourcentage des Français qui prennent l'avion ou non, se pose la question de la représentation des catégories socioprofessionnelles parmi les passagers aériens. Autrement dit, les passagers aériens sont-ils représentatifs de l'ensemble de la population ? Ou au contraire, certaines catégories socioprofessionnelles sont-elles complètement absentes chez les voyageurs aériens ?

La Figure 30 ci-dessous montre que l'ensemble des catégories socioprofessionnelles sont bien représentées parmi les consommateurs et les non-consommateurs de transport aérien en 2019. Par ailleurs, la part des différentes catégories socioprofessionnelles entre les deux groupes semble relativement stable.

Le changement le plus notable est la part beaucoup plus importante des retraités au sein du groupe des non-voyageurs (39%) alors qu'ils ne représentent que 25% (-14 points) des voyageurs aériens en 2019. A l'inverse, on note que les catégories socioprofessionnelles supérieures (CSP+) sont plus fortement représentées dans les voyageurs (14%) que dans les non-voyageurs (5%). En revanche, les autres catégories socioprofessionnelles ont une part relativement stable dans les voyageurs et non-voyageurs montrant ainsi que le transport aérien n'est pas un mode de transport réservé à certaines catégories socioprofessionnelles.

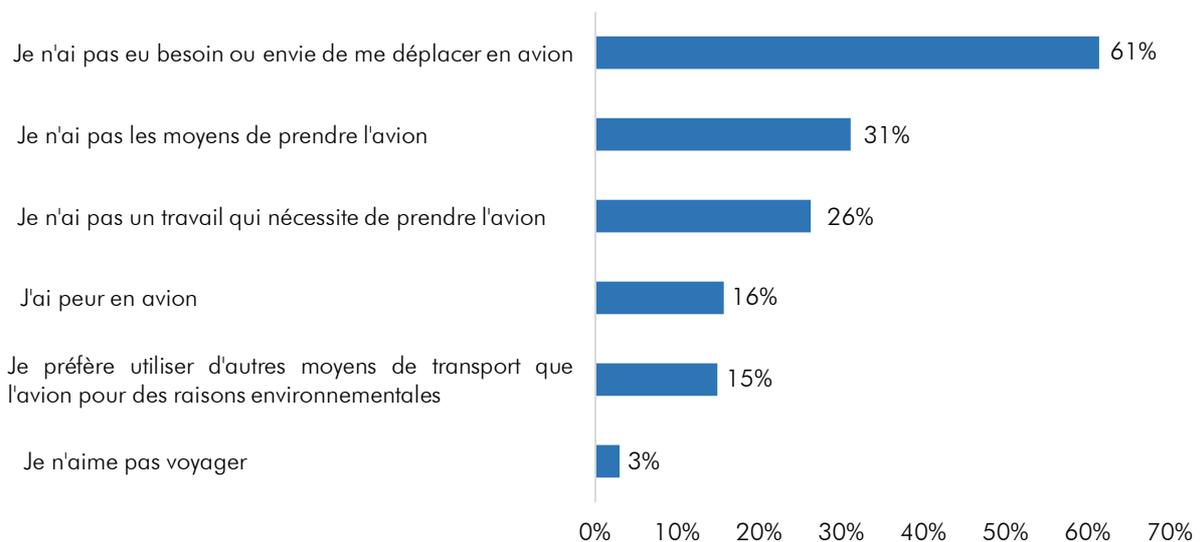
Figure 30 – Répartition des catégories socioprofessionnelles chez les Français qui ont pris ou non l’avion en 2019



Source : Chaire Pégase

On interroge ensuite les 37% des Français qui n’ont pas pris l’avion en 2019 sur les raisons qui les ont poussés à ne pas le faire au cours de l’année. La Figure 31 offre une synthèse des raisons indiquées⁴³ par les répondants n’ayant pas pris l’avion (N=370) pendant l’année 2019.

Figure 31 – Principales raisons de la non-consommation de transport aérien en 2019



Source : Chaire Pégase

⁴³ Les répondants ont pu identifier plusieurs raisons, de sorte que la somme des pourcentages dans la Figure 31 est supérieure à 100%.

La raison principale parmi les « non-consommateurs » de transport aérien est l'absence de besoin ou d'envie de se déplacer en avion (61% des répondants n'ayant pas pris l'avion en 2019 ont mentionné cette raison). La deuxième raison mentionnée par les répondants est l'absence de moyens suffisants pour pouvoir prendre l'avion (31%), suivie de l'absence d'un travail nécessitant de prendre l'avion (26%). Parmi les facteurs restants, une partie importante des répondants ne souhaite pas prendre l'avion parce qu'ils ont peur de ce mode de transport (16%) ou parce qu'ils n'aiment pas voyager (3%). Enfin, 15% des non-consommateurs de transport aérien en 2019 ont préféré opter pour d'autres modes de transport pour des raisons environnementales.

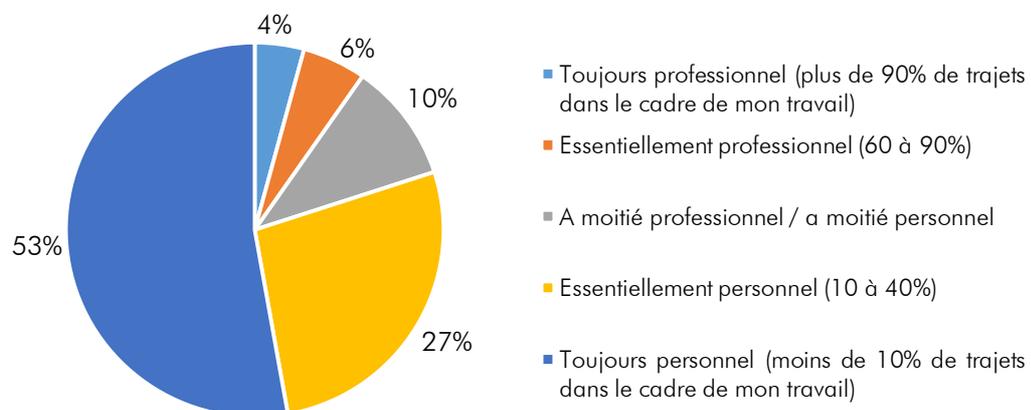
Ces résultats sont en adéquation avec les analyses de Graham et Metz⁴⁴ qui étudient les spécificités du comportement des « *infrequent flyers* » et des « *non-flyers* ». Même si leur étude se concentre sur les consommateurs anglais, les principales raisons de non-consommation de transport aérien identifiées par ces chercheurs sont globalement similaires aux résultats de cette étude.

3.1.2. Une forte dominante des vols pour motif personnel

Nous analysons ensuite les motifs de vol des 63% des Français qui ont pris l'avion en 2019. Les Français prennent-ils l'avion essentiellement pour des motifs personnels ou professionnels ?

En analysant les 640 réponses, nous identifions que l'écrasante majorité des vols sont effectués pour des motifs personnels (figure 32) : 53% des répondants déclarent avoir pris l'avion quasi-exclusivement pour des motifs personnels et 27% essentiellement pour des motifs personnels. Plus des trois-quarts des passagers aériens (80%) ont donc pris l'avion essentiellement pour des raisons personnelles en 2019. A l'inverse, seuls 10% (=4% + 6%) des passagers aériens ont voyagé principalement pour un motif professionnel.

Figure 32 – Répartition des motifs de déplacement des passagers aériens en 2019



Source : Chaire Pégase

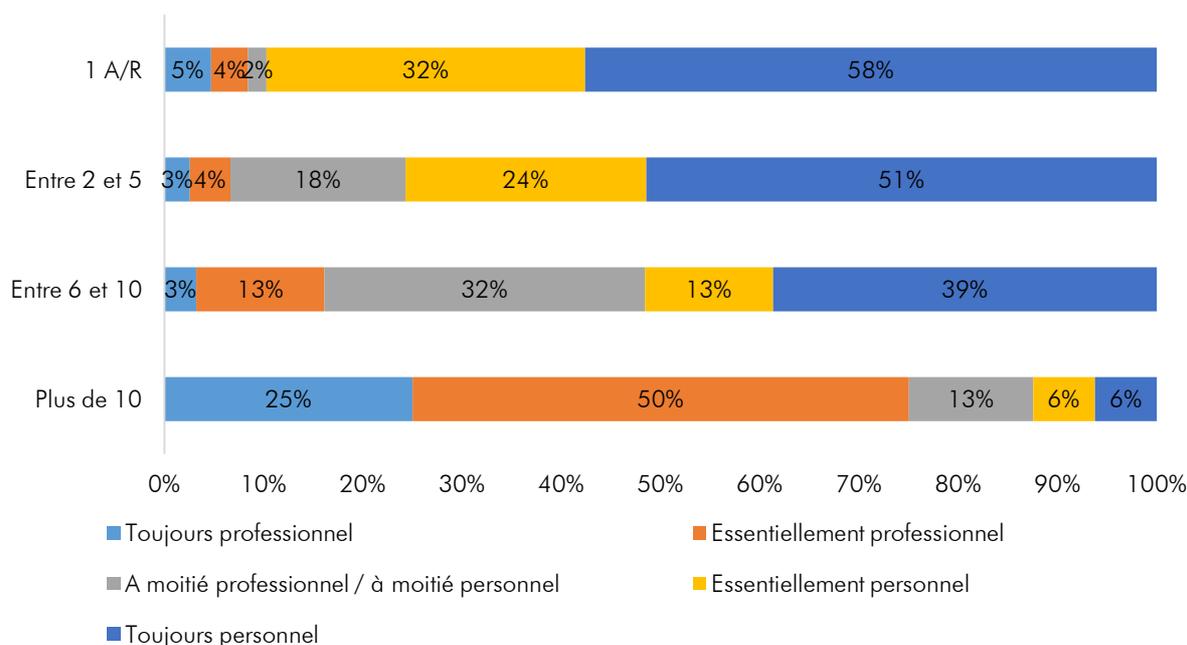
Il faut cependant nuancer cette première analyse et croiser le nombre de vols effectués en 2019 et les motifs de déplacement. Même si les passagers aériens volant pour des motifs essentiellement ou uniquement professionnels ne représentent que 10% des passagers aériens, ils peuvent représenter

⁴⁴ Graham, A., & Metz, D. (2017). Limits to air travel growth: The case of infrequent flyers. *Journal of Air Transport Management*, 62, 109–120. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.011>

une part beaucoup plus importante des trajets effectués (puisqu'un même passager peut effectuer plusieurs trajets au cours de l'année).

En ce sens, la figure 33 indique un lien très fort entre le motif principal des déplacements et le nombre de vols effectués pendant l'année 2019. Les Français n'ayant effectué qu'un seul aller-retour en avion au cours de l'année 2019 ont principalement volé pour un motif personnel (90% des répondants). A l'inverse, les Français ayant réalisé plus de 10 allers-retours en 2019 ont principalement pris l'avion pour un motif professionnel (75% des répondants).

Figure 33 - Nombre de vols effectués (allers-retours) en fonction du motif de déplacement



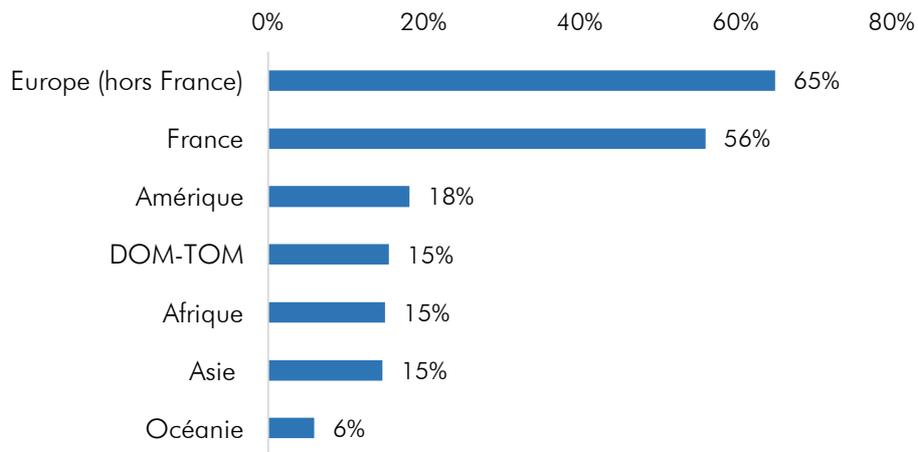
Source : Chaire Pégase

3.1.3. L'Europe et la France, principales destinations des passagers aériens français

En parallèle du motif des déplacements aériens, nous cherchons à identifier les principales destinations des Français en 2019 (figure 34). Parmi les 640 répondants qui ont pris l'avion en 2019, 65% d'entre eux ont volé au moins une fois à destination d'une ville européenne (hors France)⁴⁵. L'Europe est donc la première destination des passagers aériens français. La France métropolitaine est la deuxième destination des passagers aériens français puisque 56% des répondants déclarent avoir pris l'avion dans le cadre d'un trajet domestique en 2019.

⁴⁵ Les répondants pouvant indiquer plusieurs destinations en cas de voyages multiples en 2019, la somme des pourcentages de la figure 34 est supérieure à 100%.

Figure 34 – Principales destinations des passagers aériens français en 2019



Source : Chaire Pégase

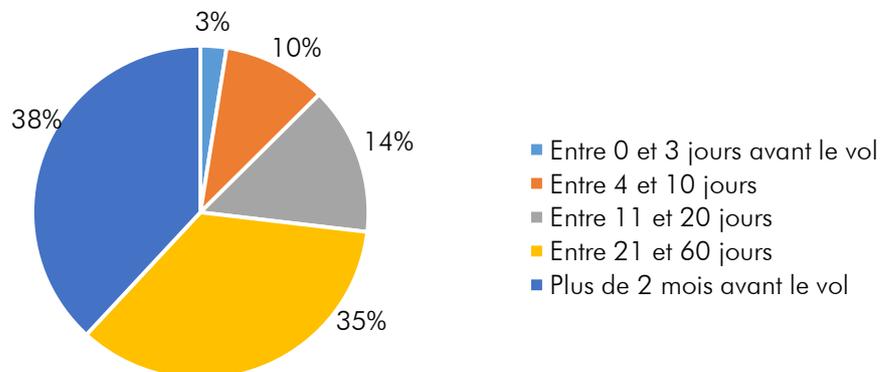
A l'inverse, les destinations long-courrier ou sur d'autres continents représentent une part beaucoup plus faible des passagers aériens français. Seuls 18% des répondants déclarent avoir volé à destination du continent américain en 2019, suivis de 15% des répondants pour les DOM-TOM, 15% pour le continent africain et 15% pour le continent asiatique. Loin derrière, l'Océanie n'a été visitée que par 6% des répondants ayant pris l'avion lors de l'année 2019.

3.1.3. Des trajets réservés longtemps à l'avance

Au-delà de la question du nombre de vols ou des destinations vers lesquelles les Français ont volé en 2019, l'analyse de leur comportement de réservation demeure cruciale.

S'appuyant sur les réponses des 640 répondants ayant pris l'avion pendant l'année 2019, la Figure 35 met en lumière que près des trois quarts des répondants (73%) ont réservé en moyenne leur billet plus de 3 semaines avant leur vol et que 38% des répondants ont même effectué leur réservation plus de deux mois avant le vol. A l'inverse, les réservations de billets dans les 10 jours qui précèdent le vol ne concernent que 13% des répondants.

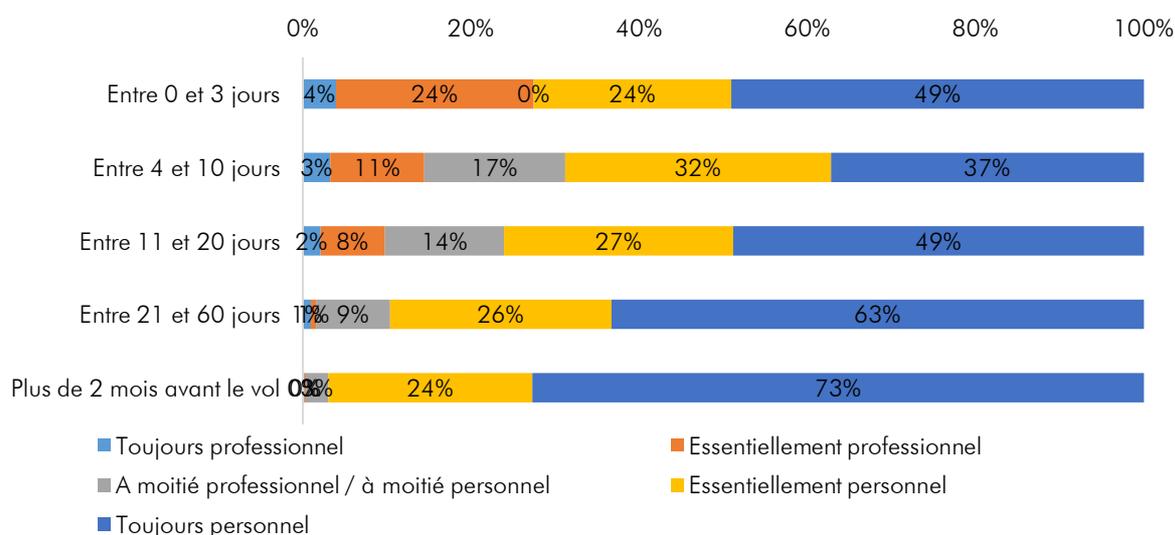
Figure 35 – Délai moyen de réservation des billets en 2019



Source : Chaire Pégase

Notons également que le délai moyen de réservation des billets d'avion est très fortement impacté par le motif principal de déplacement au cours de l'année 2019 (figure 36). Les répondants voyageant principalement pour des motifs professionnels ont tendance à réserver leur billet plus tard (c'est-à-dire plus proche de la date du vol) que les répondants voyageant essentiellement pour des raisons personnelles.

Figure 36 – Délai moyen de réservation des billets en fonction du motif principal des déplacements en avion en 2019



Source : Chaire Pégase

EN RESUME

Pendant l'année 2019, 63% des Français ont pris l'avion au moins une fois et même 31% des Français ont pris l'avion deux fois ou plus au cours de l'année. Parmi les 37% de Français n'ayant pas pris l'avion, la raison principale évoquée est l'absence d'envie ou de besoin de prendre l'avion, suivie du manque de moyens.

Plus des trois-quarts des passagers aériens (80%) ont pris l'avion essentiellement pour des raisons personnelles en 2019. A l'inverse, seuls 10% des passagers aériens ont voyagé principalement pour un motif professionnel. Toutefois, ceux qui prennent le plus l'avion (en termes de nombre de vols effectués dans l'année) sont aussi ceux qui voyagent le plus pour un motif professionnel.

Les Français ont principalement pris l'avion pour voyager en Europe (65%) et en France métropolitaine (56%). Les destinations lointaines, accessibles par des vols long-courriers, sont moins fréquentes (moins de 20% des répondants).

Près des trois quarts des répondants (73%) ont réservé leur billet plus de 3 semaines avant leur vol et même 38% des répondants ont effectué leur réservation plus de deux mois avant le vol. A l'inverse, les réservations de billets dans les 10 jours qui précèdent le vol ne concernent que 13% des répondants.

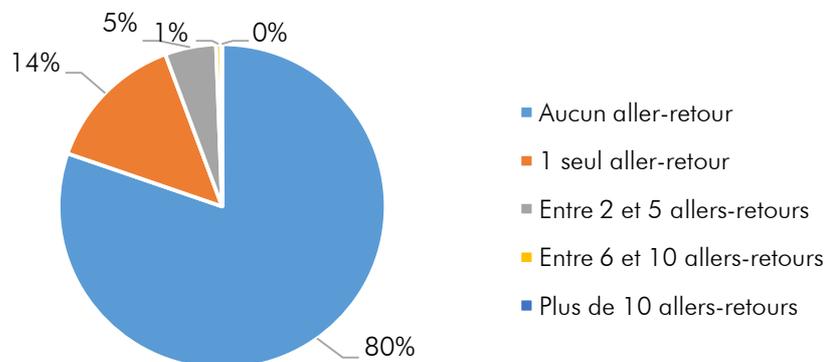
3.2. Le comportement des Français pendant les 5 mois qui ont suivi le premier confinement (mai à octobre 2020)

Comme nous l'expliquions dans la partie 1.3., le 11 mai 2020 marque la fin du premier confinement et le début d'une reprise des activités du transport aérien. Notre questionnaire ayant été administré entre le 12 octobre et le 19 octobre, nous avons pu analyser comment les Français ont fait évoluer leur consommation de transport aérien au cours des 5 mois suivant le confinement.

3.2.1. Une réduction drastique du nombre de vols effectués à l'issue du confinement

Conformément aux statistiques nationales présentées dans la partie 1.3, notre étude révèle une réduction très forte du nombre de vols effectués à l'issue du confinement. Sans vouloir comparer des statistiques annuelles (celle de 2019) et des statistiques portant uniquement sur 5 mois (celles post-confinement), on observe malgré tout qu'une très grande partie des Français n'ont pas pris l'avion à l'issue du premier confinement (figure 37).

Figure 37 - Nombre de vols effectués par les Français de mai à octobre 2020



Source : Chaire Pégase

Le fait le plus remarquable dans cette figure est que 80% des Français déclarent ne pas avoir pris l'avion au cours des 5 mois suivant le confinement. Pour autant, les motifs de « non-consommation » de transport aérien sont-ils les mêmes qu'avant l'arrivée du COVID-19 ?

L'analyse des déclarations des 811 répondants qui n'ont pas pris l'avion à l'issue du confinement, nous permettent de comprendre les raisons qui ont poussé les Français à ne pas prendre l'avion (figure 38). Nous classons ainsi les motivations en fonction du pourcentage de répondants ayant répondu être « totalement d'accord » (en vert foncé) et « plutôt d'accord » (en vert clair).

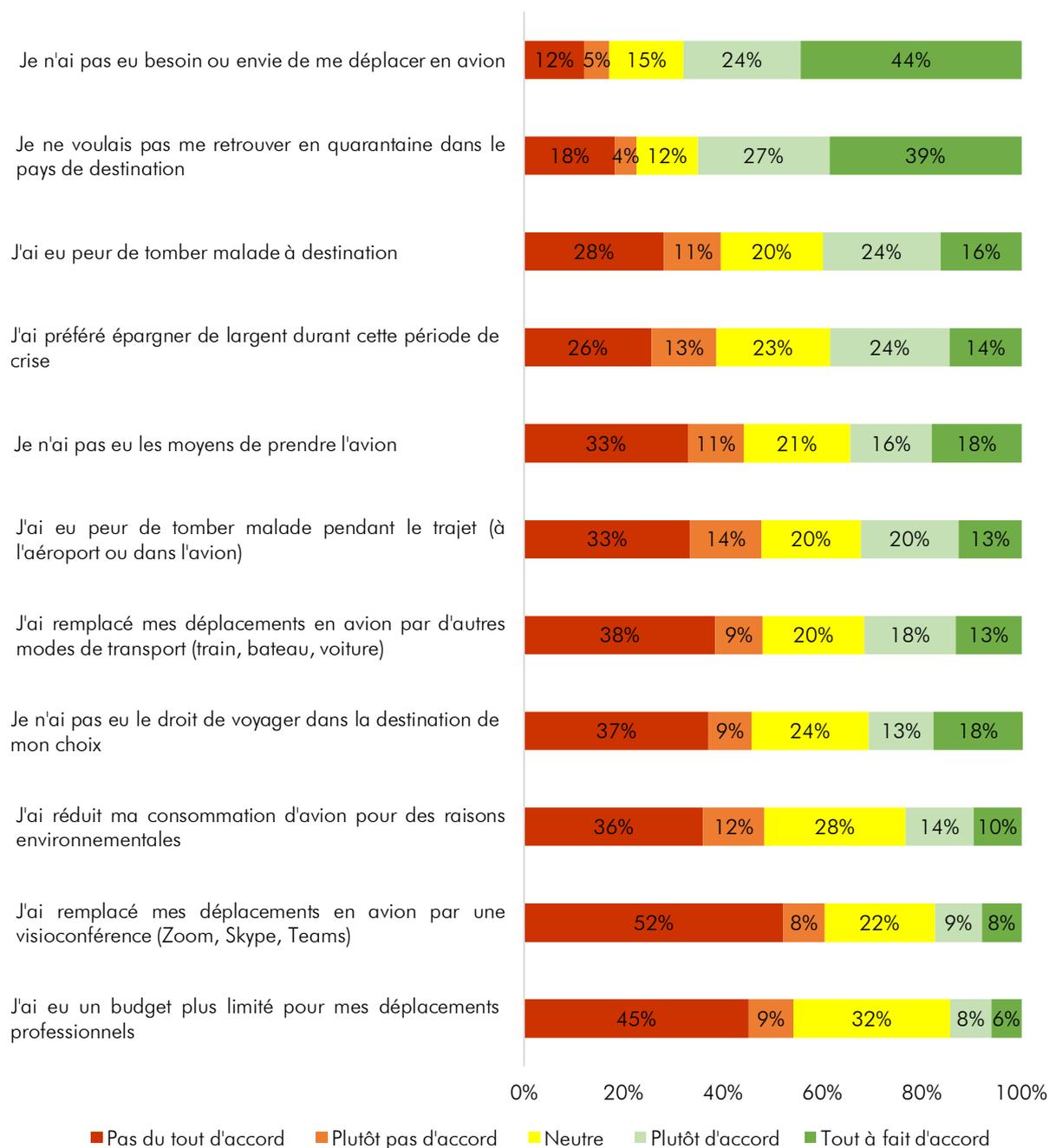
Les deux motifs principaux de « non-consommation » de transport aérien à l'issue du confinement sont « l'absence de besoin ou d'envie de se déplacer en avion » (68% des répondants sont d'accord avec cette motivation) et la crainte de se « retrouver en quarantaine dans le pays de destination » (66%). Deux autres motivations sont identifiées : la « peur de tomber malade à destination » (40%) et la volonté d'« épargner de l'argent en cette période de crise » (38%).

Les autres motifs de non-consommation identifiés par nos répondants, peuvent être regroupés en trois catégories :

- Des motifs financiers comme « ne pas avoir les moyens de prendre l'avion » (34%) ou un « budget plus limité pour les déplacements professionnels » (14%)
- Des motifs liés à l'épidémie comme la crainte de « tomber malade pendant le trajet » (33%) ou le fait de ne « pas avoir le droit de voyager dans la destination de son choix » (31%).

- Des motifs comportementaux avec une évolution des pratiques comme l'utilisation d'«autres modes de transport » (31%), la réduction de la consommation d'avion « pour des raisons environnementales » (24%) ou parce que ces déplacements ont été « remplacés par des visioconférences » (17%).

Figure 38 – Principaux motifs de non-consommation de transport aérien à l'issue du confinement (mai – octobre 2020)



Source : Chaire Pégase

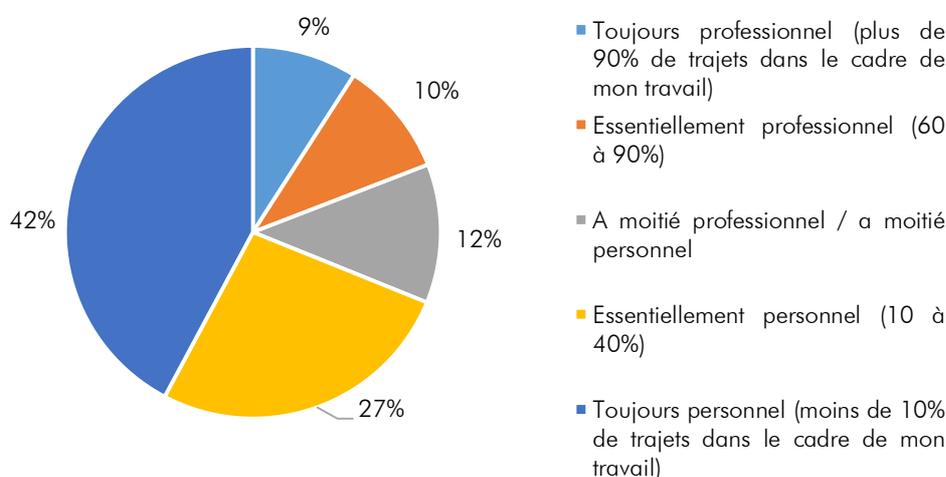
3.2.2. L'évolution des comportements des passagers aériens à la suite du premier confinement

Nous analysons à présent le comportement des 20% des Français (199 répondants) qui se sont déplacés en avion entre mai et octobre 2020.

- **Une part plus importante des déplacements pour motif professionnel**

Alors qu'en 2019, 9% des répondants déclaraient que leurs déplacements en avion étaient totalement ou essentiellement professionnels, cette part est devenue nettement plus élevée au cours des mois qui ont suivi le confinement. En effet 19% des répondants ont déclaré avoir pris l'avion pour un motif professionnel à l'issue du premier confinement (figure 39).

Figure 39 – Répartition des motifs de déplacement des passagers aériens dans les 5 mois suivant le confinement



Source : Chaire Pégase

Mécaniquement, la part des déplacements pour motif « toujours personnel » se réduit de 53% en 2019 à 42% (-11 points) dans les 5 mois suivant le confinement. Cet écart peut, en autres, s'expliquer par le fait qu'en période de forte incertitude, ce sont principalement les trajets essentiels (et donc plus fortement pour motif professionnel) qui ont été maintenus.

- **Plus de vols vers la France et les Outre-mer**

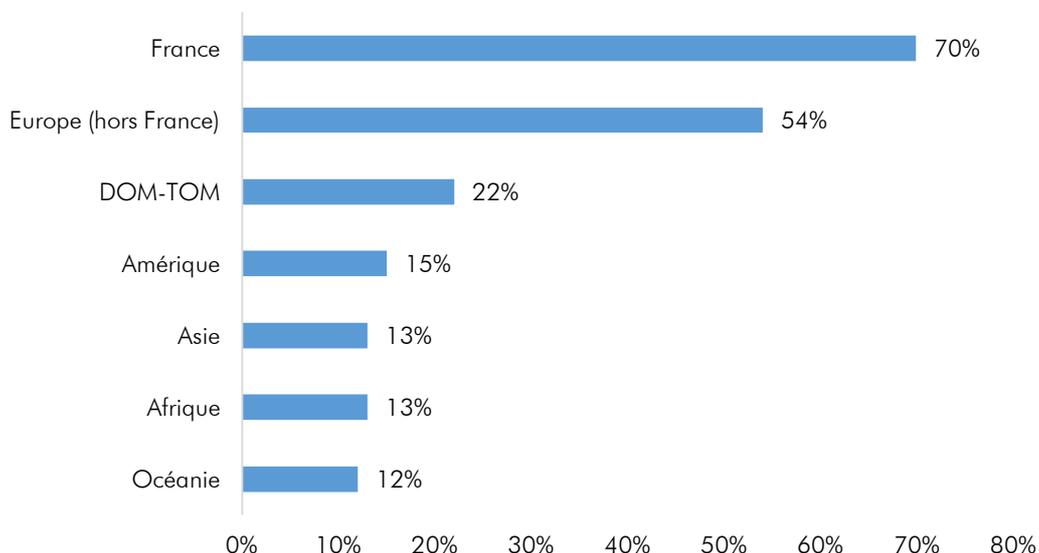
Alors qu'en 2019 les passagers aériens français ont principalement pris l'avion pour se rendre en Europe (65%), en France (56%) et sur le continent américain (18%), la crise du COVID-19 a considérablement modifié les destinations préférées des Français.

Plusieurs raisons peuvent expliquer des changements dans les destinations choisies par les passagers : (1) les différents niveaux de risque sanitaire associés aux destinations; (2) les contraintes légales, comme les fermetures de frontières aux non-ressortissants, empêchant les passagers de voler dans certains pays ; (3) l'évolution des motifs de déplacement pouvant aboutir à la prévalence de destinations plus professionnelles et moins touristiques ; et (4) la réduction du nombre de répondants ayant pris l'avion au cours de cette période.

La Figure 40 ci-dessous nous montre que contrairement à l'année 2019, la principale destination des Français dans les mois qui suivirent le premier confinement a été la France métropolitaine (70%),

soit une augmentation de 14 points. Les destinations européennes ont rencontré moins de succès qu'en 2019 puisque que seulement 54% des répondants ayant pris l'avion ont déclaré avoir volé vers l'Europe (-11 points).

Figure 40 – Principales destinations des passagers aériens français dans les 5 mois ayant suivi le confinement



Source : Chaire Pégase

Au-delà de cette inversion entre la France et l'Europe, on note la montée très nette des DOM-TOM, puisque 22% des répondants ayant pris l'avion à l'issue du confinement déclarent avoir voler vers ces destinations (contre 15% en 2019). Cette montée peut, entre autres, s'expliquer par l'attractivité des Outre-Mer lors de la période estivale pour les touristes ne pouvant pas se rendre à l'étranger ou pour les touristes souhaitant « voyager loin » tout en demeurant en France.

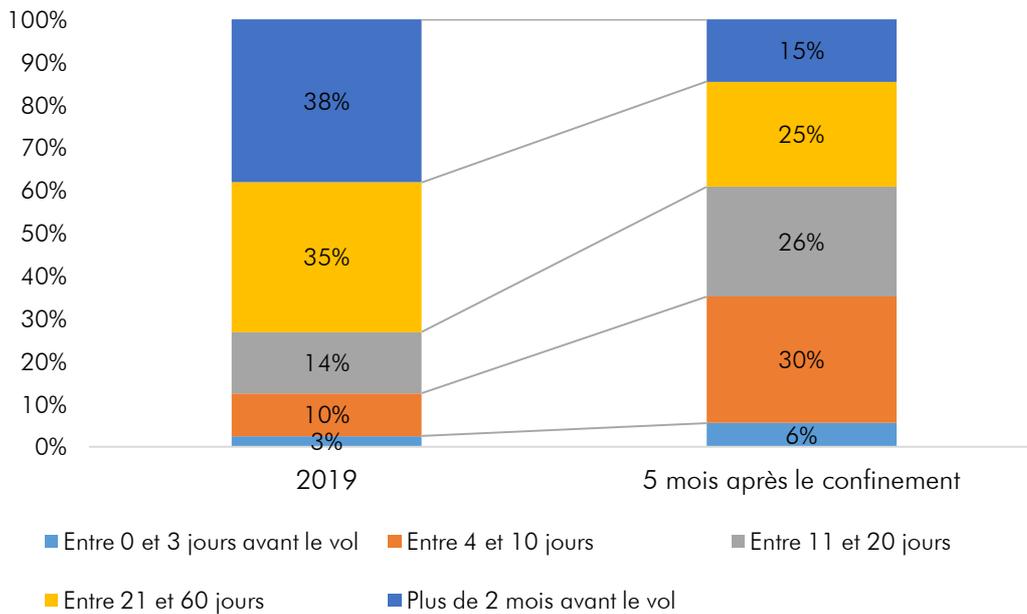
- **Des billets réservés beaucoup plus tardivement**

L'épidémie de COVID-19 a pour effet d'augmenter très fortement l'incertitude pour les passagers comme pour les compagnies aériennes. Cette incertitude se matérialise sous différentes formes : des événements personnels ou professionnels annulés, des frontières soudainement fermées, des diagnostics empêchant de voyager ou tout simplement des vols supprimés.

Le corollaire de cette incertitude est une attente plus longue avant de réserver ses billets et donc des délais beaucoup plus courts entre le moment de la réservation et le jour du vol. Comme le montre la figure 41, le profil de réservation des billets a considérablement évolué suite au COVID-19.

Alors qu'en 2019, près des trois quarts (73%) des billets étaient réservés plus de trois semaines avant le vol, cette part n'est plus que de 40% (-33 points) pour les vols ayant eu lieu entre mai et octobre 2020. A l'inverse, seulement 13% des billets étaient achetés moins de 10 jours avant le vol en 2019 alors qu'ils ont représenté plus de 36% des billets acquis à l'issue du confinement.

Figure 41 – Comparaison du délai moyen de réservation des billets d’avion avant et après le premier confinement



Source : Chaire Pégase

L'épidémie de COVID-19 a provoqué un changement dans le comportement des passagers aériens qui réservent à présent leurs billets beaucoup plus tardivement, ce qui accroît davantage l'incertitude des compagnies aériennes.

EN RESUME

Au cours des 5 mois qui ont suivi le premier confinement (mai à octobre 2020), seuls 20% des Français déclarent avoir pris l'avion au moins une fois. Parmi les 80% de Français qui n'ont pas pris l'avion, l'absence d'envie ou de besoin de prendre l'avion reste la raison principale (68%). Contrairement à la période précédente, des motifs spécifiques liés au risque épidémique ou aux contraintes légales (comme la fermeture des frontières) sont clairement mis en avant.

Si les passagers aériens voyageant pour motif personnel demeurent majoritaires, la part des répondants qui ont déclaré voyager pour motif professionnel (exclusivement ou principalement) est de 19%, soit plus du double de leur part en 2019.

Contrairement à 2019, la destination principale des passagers aériens français à l'issue du confinement a été la France métropolitaine (70%), suivie de l'Europe (54%). Les Outre-Mer (22%) voient leur attractivité croître pour les touristes français lorsque les frontières sont fermées.

La crise du COVID-19 a raccourci fortement les délais de réservation des billets. Ainsi, depuis la fin du premier confinement, 36% des passagers aériens français déclarent avoir réservé en moyenne leur billet moins de 10 jours avant le vol (ils n'étaient que 13% à la faire en 2019).

3.3. Les intentions des Français en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois (octobre 2020 – octobre 2021)

La troisième phase de l'étude consiste à analyser les intentions des Français en matière de transport aérien pour les douze prochains mois (d'octobre 2020 à octobre 2021). Cependant les résultats obtenus sont à interpréter avec caution, et cela pour deux raisons.

La première raison tient au fait que nous mesurons des intentions d'achat, c'est-à-dire des déclarations concernant une consommation future de transport aérien. Or plusieurs études⁴⁶ ont révélé que s'il existe bien une corrélation forte entre les intentions d'achat et le comportement effectif, le comportement effectif peut parfois différer des déclarations.

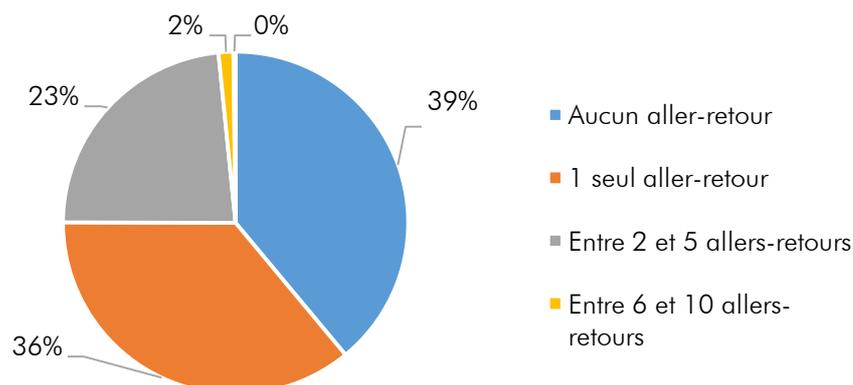
La seconde raison vient de la date à laquelle ce questionnaire a été administré. Comme nous l'expliquons dans la partie 2, ce questionnaire a été administré entre le 12 et le 19 octobre 2020, soit 5 mois après la fin du premier confinement. A ce moment-là, le couvre-feu était déjà annoncé ou mis en place dans les principales métropoles françaises, mais le deuxième confinement n'était pas encore d'actualité (avec une annonce le 28 octobre et une entrée en vigueur le 30 octobre). En dépit de ces deux réserves, nous restons confiants sur la capacité des répondants à se projeter et à définir clairement leurs intentions sur une période longue (en l'occurrence 12 mois).

3.3.1. Une réelle volonté de voyager dans les 12 prochains mois

- **Une part quasi-inchangée des Français pensant prendre l'avion**

La première question qui intéresse l'ensemble du secteur aérien (et de la filière touristique par ricochet) est de savoir si les Français ont toujours envie de prendre l'avion et de voyager. Notre étude montre que non seulement les Français comptent continuer à prendre l'avion dans les 12 prochains mois, mais surtout dans des proportions qui sont relativement proches de celles avant la crise du COVID-19 (figure 42). Ainsi, 61% des Français déclarent vouloir prendre l'avion dans les 12 prochains mois (alors qu'ils étaient 63% à l'avoir pris au moins une fois en 2019).

Figure 42 – Nombre de vols envisagés par les Français au cours des 12 prochains mois



Source : Chaire Pégase

⁴⁶ Lee, C.-K., Mjelde, J. W., Kim, T.-K., & Lee, H.-M. (2014). Estimating the intention-behavior gap associated with a mega event: The case of the Expo 2012 Yeosu Korea. *Tourism Management*, 41, 168-177. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.09.012>

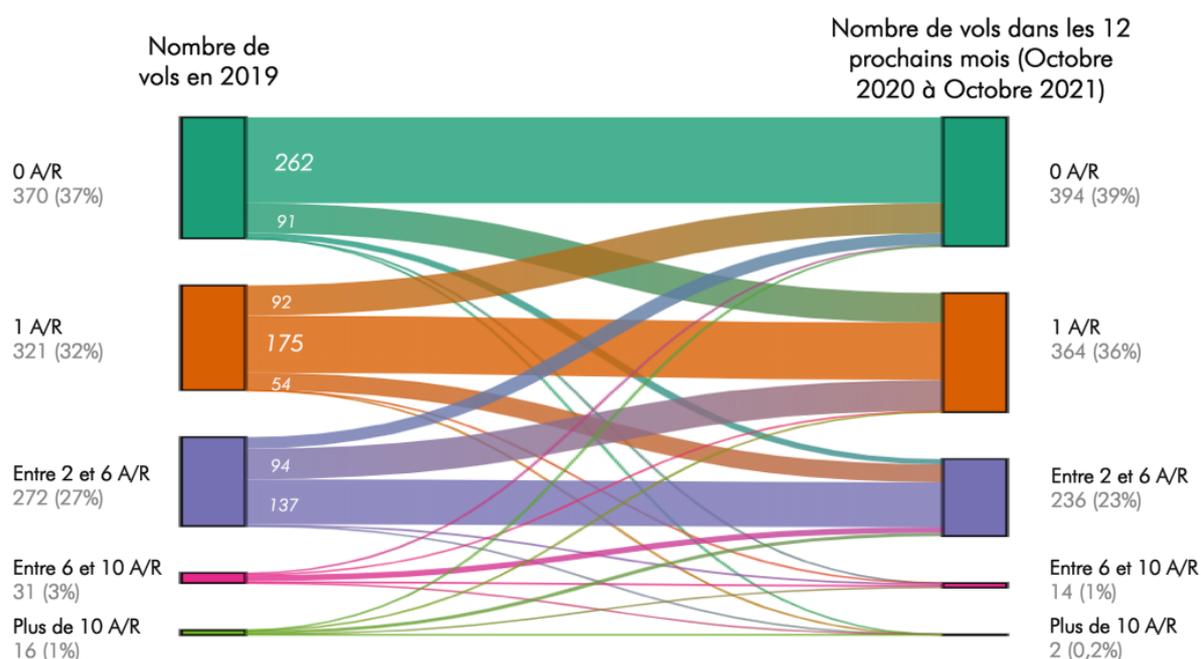
Le changement principal que l'on peut observer n'est pas nécessairement une réduction du nombre de personnes qui prendront l'avion, mais plutôt une réduction de la part des voyageurs fréquents (6 allers-retours et plus). Ceux-ci représentaient 5% des Français en 2019, contre seulement 2% des Français pour les 12 prochains mois.

- **Des comportements relativement stables dans le temps en matière de transport aérien**

Il est important d'analyser comment les comportements ont changé suite à la crise du COVID-19. Les Français qui déclarent ne pas vouloir prendre l'avion dans les 12 prochains mois sont-ils des Français qui ne prenaient déjà pas l'avion en 2019 ou au contraire sont-ils d'anciens passagers aériens ? La différence est importante car elle permet de d'appréhender clairement l'impact de la crise sur le comportement des consommateurs mais aussi des non-consommateurs de transport aérien.

Pour cela, nous réalisons un diagramme alluvial (aussi appelé diagramme de Sankey) présentant l'évolution du comportement des Français (figure 43) entre 2019 (avant la crise) et les 12 prochains mois (après la crise).

Figure 43 – Evolution des comportements et des intentions des Français avant et après la crise du COVID-19



Source : Chaire Pégase

Le diagramme révèle que parmi les 394 personnes qui ont déclaré qu'elles ne comptaient pas prendre l'avion dans les 12 prochains mois, 262 d'entre elles (soit 66%) ne prenaient déjà pas l'avion en 2019. En revanche, 92 personnes qui avaient réalisé un aller-retour en avion en 2019 ont décidé de ne plus le prendre dans les 12 prochains mois. De même, 40 répondants qui avaient pris l'avion 2 fois ou plus en 2019 n'ont pas prévu de le reprendre dans les 12 prochains mois.

Sans détailler l'ensemble de ces flux, trois points ont retenu notre attention :

- (a) La relative stabilité dans le comportement des passagers aériens d'une période à l'autre. Ceux qui ont prévu de voyager « X fois » dans les 12 prochains mois avaient en moyenne déjà le même comportement et avaient voyagé « X fois » en 2019 aussi.
- (b) La sensible porosité entre les répondants voyageant 0 ou 1 fois au sein de l'année. Si chaque catégorie a son noyau dur qui gardera le même comportement d'une année sur l'autre, on observe qu'il y a presque exactement le même nombre de répondants qui passent de « 0 à 1 aller-retour » que de répondants qui passent de « 1 aller-retour à 0 vol ».
- (c) La légère tendance à la réduction des fréquences de vol pour les passagers aériens qui voyageaient « 2 fois ou plus » en 2019. Même si la majorité d'entre eux semblent maintenir le même comportement, on observe une légère érosion avec une baisse du nombre de vols anticipés dans les 12 prochains mois pour les voyageurs les plus fréquents.

- **Des non-consommateurs aux motivations similaires depuis la fin du confinement**

Avant d'étudier plus en détails le comportement des futurs passagers aériens, il convient de bien comprendre les motivations des 39% des Français qui n'ont pas l'intention de prendre l'avion dans les 12 prochains mois. L'ensemble des questions présentées précédemment dans la Figure 38 ont aussi été posées aux répondants qui ne comptaient pas prendre l'avion dans les 12 prochains mois. Plutôt que de détailler les réponses, nous proposons dans la Figure 44 une comparaison du classement des principales motivations de non-consommation de transport aérien entre la période de post-confinement (mai à octobre 2020) et la période des 12 mois à venir.

Figure 44 – Evolution des motifs de non-consommation de transport aérien



Source : Chaire Pégase

Au-delà des pourcentages d'accord avec les différentes phrases (dont les valeurs sont difficilement comparables puisque la base de répondants n'est pas exactement la même et que le pourcentage augmente pour tous les critères⁴⁷), il est pertinent de comprendre les évolutions des motifs au sein de ce classement.

Les motifs les plus importants (l'absence de « besoin ou d'envie de prendre l'avion » et « peur de la quarantaine ») demeurent globalement stables au cours de cette période. Cette stabilité se retrouve aussi parmi les 4 motifs les moins importants qui sont les mêmes (et dans le même ordre) : ne pas avoir le droit de voyager dans la destination choisie, la réduction de consommation aérien pour motif environnemental, le remplacement par des visioconférences ou un budget plus limité pour des déplacements professionnels.

Parmi les motifs qui ont perdu de l'importance aux yeux des non-consommateurs de transport aérien, on observe que la « peur de tomber malade à destination » (3^{ème} → 4^{ème}) ou « la peur de tomber malade pendant le trajet » (6^{ème} → 7^{ème}) sont moins présentes chez les répondants. Ce changement peut s'expliquer d'une part par le caractère plus global de l'épidémie donnant l'impression que le risque d'infection est omniprésent et cela sans nécessairement voyager. Autrement dit, la peur de tomber malade n'est plus assez forte pour ne plus avoir envie de voyager. D'autre part, ce changement peut trouver ses racines dans la mise en place de mesures sanitaires (et même d'accréditations) par les compagnies aériennes et les aéroports pour réduire les risques de contamination. De même, la volonté d'« épargner de l'argent pendant la crise » semble reculer légèrement (4^{ème} → 5^{ème}), montrant une possible amélioration du moral d'une partie des ménages français.

Deux motifs prennent de l'importance : le « manque de moyens pour prendre l'avion » (5^{ème} → 3^{ème}) et le « remplacement de certains trajets par d'autres modes de transport » (7^{ème} → 6^{ème}). Ces changements peuvent s'expliquer par une réduction du pouvoir d'achat imputable au ralentissement économique ou au développement du chômage (partiel) en France. De même, le recours à d'autres modes de transport peut aussi être un symptôme d'une réduction du pouvoir d'achat de certains ménages préférant prendre d'autres moyens *a priori* moins onéreux.

Nous continuons notre analyse en tâchant de caractériser plus en détail le comportement des Français (61%) ayant prévu de reprendre l'avion dans les 12 prochains mois.

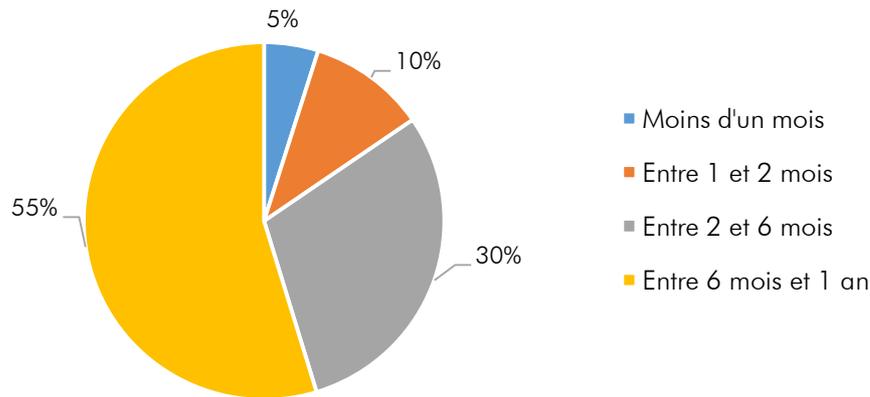
3.3.2. Des passagers aériens plus attentistes

A défaut de pouvoir observer le comportement effectif des futurs passagers aériens, en particulier concernant le délai séparant leur réservation du billet de la date du vol, nous avons étudié la période au cours de laquelle les répondants comptaient prendre leur avion.

Parmi les 616 répondants qui ont prévu de voler dans les 12 prochains mois, seulement 15% pensaient prendre l'avion dans les 2 prochains mois (figure 45). A l'inverse, la majorité d'entre eux (55%) comptent attendre entre 6 et 12 mois pour reprendre l'avion.

⁴⁷ Les pourcentages indiqués correspondent au pourcentage de répondants n'ayant pas pris l'avion (post-confinement) ou ne souhaitant pas prendre l'avion (12 prochains mois) ayant déclaré être « totalement d'accord » ou « plutôt d'accord » avec chaque déclaration. En cas d'égalité, le classement a été effectué de façon à mettre au rang le plus élevé le critère pour lequel la part de répondants « totalement d'accord » est la plus forte.

Figure 45 – Nombre de mois d’attente avant le prochain vol lors des 12 mois à venir



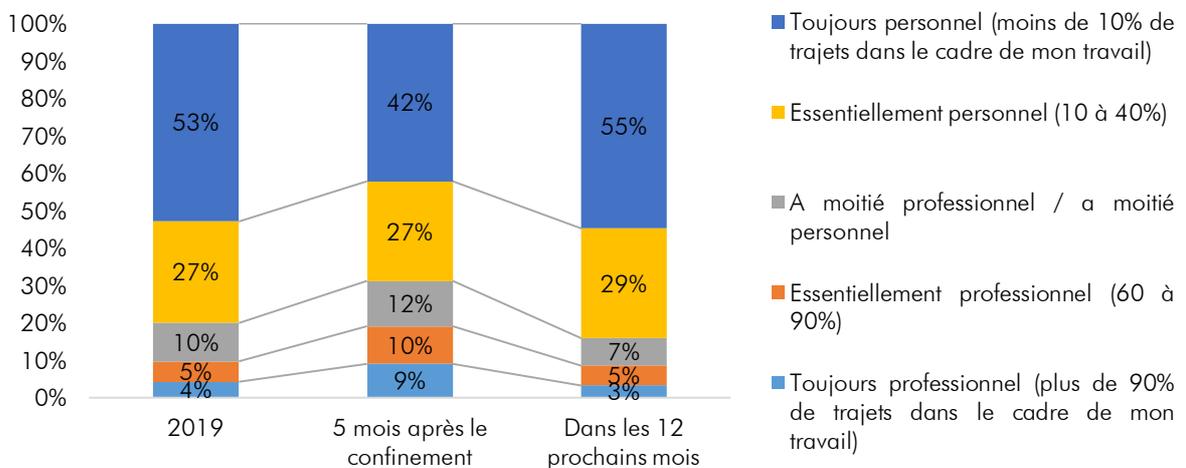
Source : Chaire Pégase

Le délai d’attente peut s’expliquer par deux facteurs. Premièrement, l’incertitude reste forte sur la capacité à voyager dans les prochains mois. Cette incertitude est multifactorielle (sanitaire, économique et légale) de sorte que si l’envie de voyager est bien là, les futurs passagers aériens français souhaitent attendre pour ne pas avoir de mauvaise surprise. Deuxièmement, la demande aérienne française présente une très forte saisonnalité, avec une part beaucoup plus importante des vols effectués pendant la période estivale (qui correspondait pour les répondants à « entre 6 mois et 1 an » au moment de l’enquête).

3.3.3. Des motifs de déplacements inchangés et une légère reconfiguration géographique

L’analyse des intentions des 616 répondants qui ont prévu de prendre l’avion dans les 12 prochains mois révèle une relative stabilité des motifs de déplacement des futurs passagers aériens français (figure. 46). Exceptés quelques changements mineurs, les motifs de déplacement pour les 12 prochains mois seront globalement les mêmes qu’en 2019. On observe donc une sorte de retour à la normale dans les motifs, qui avaient été chamboulés dans les mois suivant le confinement.

Figure 46 – Evolution des motifs de déplacement en avion sur les 3 périodes

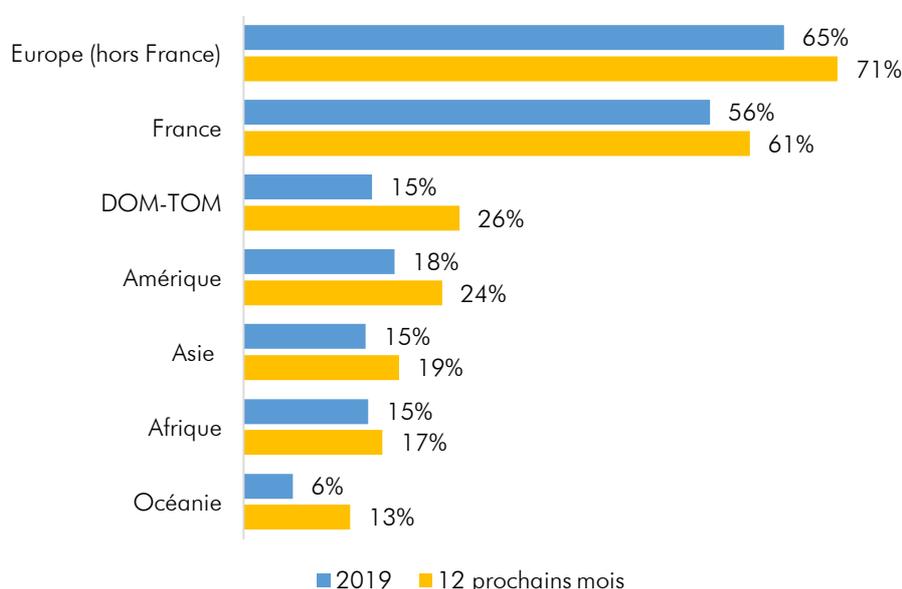


Source : Chaire Pégase

En termes de destinations envisagées par les répondants, plusieurs tendances méritent d’être soulignées. La Figure 47 nous montre tout d’abord des intentions fortes (peut-être surestimées ?) pour l’ensemble des destinations, marquant une forte volonté de voyager dans les prochains mois⁴⁸.

Contrairement à la période post-confinement, le continent européen revient comme destination principale des futurs passagers aériens (71%), suivi par la France métropolitaine (61%). Un changement majeur s’opère sur les destinations long-courrier avec le maintien des DOM-TOM comme troisième destination préférée, alors qu’en 2019 il s’agissait du continent américain. Ce changement, constaté à l’issue du premier confinement semble perdurer dans le temps et peut s’interpréter comme le fait que les Outre-Mer peuvent représenter une destination « peu risquée » tant d’un point de vue sanitaire (possibilité de se faire hospitaliser dans une structure française) que légal (puisque la question de l’ouverture des frontières ne se pose pas et qu’il n’y a pas toujours de quarantaine imposée).

Figure 47 –Principales destinations des passagers français en 2019 et dans les 12 prochains mois



Source : Chaire Pégase

3.3.4. Des Français prêts à voyager plus mais sous certaines conditions

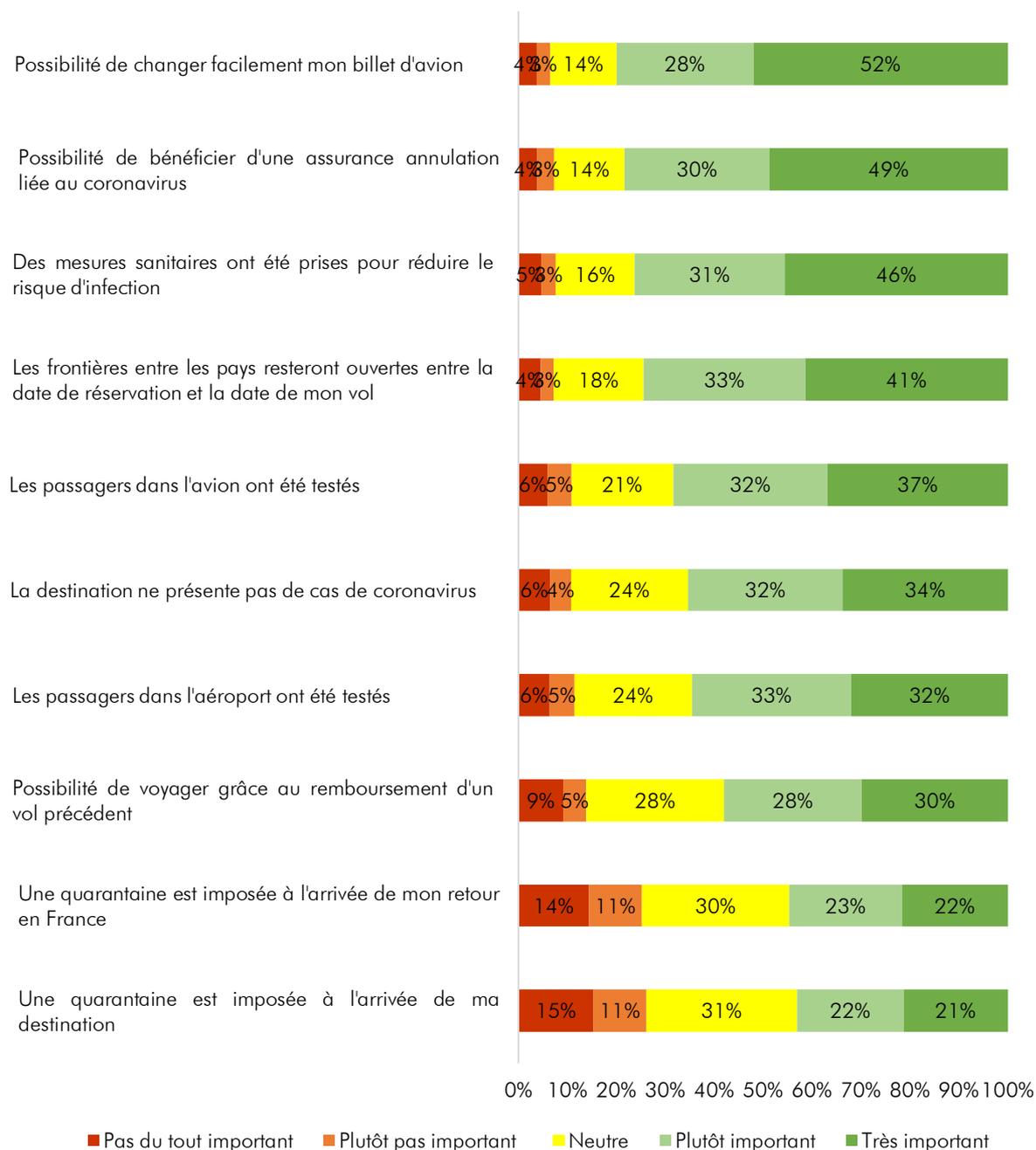
Le nombre de Français souhaitant voyager dans les douze prochains mois est relativement stable. Il convient cependant de noter une baisse, plus ou moins marquée, de la fréquence des vols effectués par les passagers aériens. Sans pour autant avoir une baisse du nombre de voyageurs individuels, une baisse de nombre de trajets effectués dans les douze prochains mois semble probable.

Forts de ce constat, il semble important de comprendre les facteurs qui peuvent accroître la probabilité de prendre l’avion pour l’ensemble des Français. Nous avons présenté aux répondants différentes mesures prises par certaines compagnies aériennes, aéroports ou gouvernements, en leur demandant si leur mise en place pourrait accroître ou non leur intention de prendre l’avion dans les 12 prochains mois.

⁴⁸ Les répondants ont pu identifier plusieurs destinations, de sorte que la somme des pourcentages dans la Figure 47 est supérieure à 100%.

La Figure 48 (ci-dessous) détaille le degré d'accord de l'ensemble des répondants face aux mesures proposées.

Figure 48 – Perception de l'intérêt des mesures pouvant accroître l'intention de prendre l'avion dans les 12 prochains mois



Source : Chaire Pégase

Deux mesures semblent pouvoir accroître significativement l'intention de prendre l'avion au cours des 12 prochains : la possibilité de changer facilement son billet (80%) et le fait de disposer d'une assurance annulation (79%). L'importance de ces mesures témoigne du rôle majeur de l'incertitude dans les craintes des passagers. La mise en place de telles mesures par les compagnies aériennes permet de rassurer les consommateurs.

Par ailleurs, l'incertitude s'appréhende aussi sous l'angle légal avec la garantie que les frontières demeurent ouvertes entre le date de la réservation et le vol. La réduction de l'incertitude concernant la fermeture des frontières est considérée par 74% des répondants comme un critère important et qui pourrait augmenter leur intention de voler dans les prochains mois. Ces résultats font clairement écho aux différents appels des compagnies aériennes, aéroports et associations internationales pour que les gouvernements se coordonnent, *a minima* au niveau européen, dans la gestion de leurs frontières.

Enfin, l'ensemble des mesures sanitaires mises en place pour réduire la contamination à l'aéroport ou pendant le vol (entre autres par le développement de tests) ont un impact globalement positif (entre 65 et 77%) sur la probabilité de prendre l'avion dans les 12 prochains mois. En revanche, la mise en place de périodes de quarantaine à destination ou lors du retour en France est perçue négativement par les répondants.

EN RESUME

L'analyse des intentions des Français concernant leur consommation de transport aérien dans les 12 prochains mois (octobre 2020 – octobre 2021) montre tout d'abord que les Français ont toujours autant envie de prendre l'avion : 61% des Français comptent prendre l'avion au moins une fois dans les 12 prochains mois, ce qui est quasi-équivalent à la part (63%) de 2019.

Le nombre de Français prenant l'avion devrait être relativement stable mais le nombre total de trajets effectués devrait probablement baisser du fait d'une réduction du nombre des vols effectués par les voyageurs les plus fréquents.

Nous montrons une certaine forme d'attentisme de la part des futurs passagers aériens puisque la majorité d'entre eux (55%) souhaitent attendre six mois ou plus avant de reprendre l'avion. Ces vols seront d'ailleurs majoritairement effectués pour des motifs personnels, de sorte que l'on retrouve la répartition traditionnelle des motifs d'avant la crise du COVID-19.

Au cours des 12 prochains mois, les Français envisagent majoritairement des déplacements en Europe (71%) et en France métropolitaine (61%). Contrairement à la période d'avant crise, les Outre-Mer sont la 3^{ème} destination préférée car ils représentent une destination moins risquée tant légalement que d'un point de vue sanitaire.

Plusieurs mesures réduisant l'incertitude peuvent être prises pour accroître les intentions de prendre l'avion dans les 12 prochains mois comme par exemple, la possibilité offerte par les compagnies aériennes d'annuler ou d'échanger sans justification ses billets. Les mesures sanitaires prises par les aéroports et compagnies aériennes rassurent aussi les passagers, d'autant plus quand elles sont accompagnées de garanties sur le maintien de l'ouverture des frontières. En revanche, les quarantaines, tant à destination qu'au retour en France, sont très peu appréciées et sont plutôt vues comme un frein à des déplacements futurs.

Conclusion

De par son intensité, sa durée et son caractère global, la crise du COVID-19 est exceptionnelle pour le secteur aérien. Même si les prévisions à long terme, comme celles de Boeing⁴⁹ sur 20 ans, ne semblent pas montrer de réel ralentissement dans la dynamique mondiale du transport aérien, le choc à court terme est sans précédent tant pour les compagnies aériennes que pour les aéroports et les constructeurs.

- ***Une envie de voyager toujours présente***

Après avoir dressé un bilan de la situation du transport aérien suite à dix mois de coexistence avec le COVID-19, il était important de bien comprendre l'impact de cette crise sans précédent sur le comportement des Français en matière de transport aérien.

Encore fallait-il avoir un point de référence pour apprécier son impact. C'est à cette fin que nous avons commencé par analyser le comportement des Français en 2019. Cette première étape a permis d'objectiver certains ressentis, d'avoir des données précises sur le comportement des Français comme par exemple le pourcentage de Français ayant pris l'avion au cours de l'année 2019, les motifs de leurs déplacements, etc.

Une attention particulière a ensuite été portée aux cinq mois qui ont suivi le premier confinement (de mai à octobre 2020). Sans surprise, nous avons noté que la part des Français qui avaient pris l'avion avait fortement baissé, que la majorité des vols avaient été à destination de la France et que les billets étaient réservés beaucoup plus tard.

Puis nous avons étudié les intentions des Français en matière de transport aérien pour les 12 prochains mois. Nous avons mis en évidence que les Français ont toujours envie de voyager en dépit de la crise du COVID-19, de sorte que la part de ceux qui souhaitent prendre l'avion reste relativement stable dans le temps (61% contre 63% en 2019). Mais si le nombre de Français souhaitant prendre l'avion reste stable, le nombre moyen de vols effectués devrait légèrement baisser. Par ailleurs l'Europe devrait redevenir la destination principale, suivie de la France métropolitaine et des DOM-TOM. Mais notre étude révèle aussi des craintes nouvelles des passagers aériens, essentiellement liées à l'incertitude qui entoure le secteur.

- ***L'enjeu de la réduction de l'incertitude***

Qu'elle soit sanitaire, économique ou légale, l'incertitude est probablement la caractéristique qui définit le mieux cette crise du COVID-19. Si la plupart des secteurs sont généralement averses à l'incertitude, ceci est d'autant plus vrai pour le secteur aérien. Tant du côté des compagnies aériennes que des passagers, l'incertitude a toujours été perçue comme une véritable menace, de sorte qu'il est important de comprendre comment le secteur aérien peut y faire face.

Cette incertitude prend tout d'abord une forme légale, avec des interrogations et une certaine instabilité quant au droit de voyager à l'intérieur de son pays ou vers un pays étranger. De nombreux déplacements ont été annulés parce que les frontières se sont soudainement retrouvées fermées,

⁴⁹ Boeing (2020). Commercial Market Outlook 2020–2039. <https://www.boeing.com/commercial/market/commercial-market-outlook>

parfois pour des raisons discutables. En ce sens, la décision de la Commission Européenne⁵⁰ du 13 octobre 2020 de recommander une approche claire et coordonnée de la gestion des frontières au sein de l'Union Européenne est un pas dans la bonne direction. Néanmoins, l'activité aérienne ne pourra réellement reprendre qu'avec la réouverture des frontières au-delà de l'Europe, puisque les vols long-courrier représentent la majorité des revenus des compagnies aériennes dites « traditionnelles ».

Compte-tenu du caractère épidémique de cette crise, l'incertitude prend naturellement une dimension sanitaire. Alors qu'au début de l'année 2020, l'épidémie de COVID-19 était géographiquement localisée, ce n'est plus le cas actuellement. Il est tout aussi possible d'être contaminé dans sa propre ville que lors d'un voyage à l'étranger entraînant un recul de la peur de voyager au cours des derniers mois. Cependant les Français demeurent sensibles aux mesures sanitaires qui sont prises par les compagnies aériennes et les aéroports pour réduire les risques de contamination pendant les trajets. Ainsi l'OACI, l'IATA ou encore l'EASA ont mis en place des recommandations pour aider les acteurs du secteur à adopter de bonnes pratiques. De même, certaines compagnies essaient de se démarquer en vantant les standards sanitaires qu'elles mettent en place. Et si le COVID-19 devenait une opportunité pour certaines compagnies aériennes ou aéroports de se différencier de leurs concurrents ? En ce sens, l'Airport Council International (ACI) vient de créer une accréditation dédiée, le « Airport Health Accreditation Programme »⁵¹, pour clairement identifier les aéroports ayant fait l'effort de développer des mesures sanitaires spécifiques. C'est par exemple le cas du Groupe ADP qui vient d'obtenir son accréditation en novembre 2020.

Enfin, cette incertitude prend une forme économique pour les passagers aériens et pour les compagnies aériennes. L'achat d'un billet d'avion demeure une dépense conséquente, tant pour les ménages que pour les entreprises. Les consommateurs ne peuvent donc se permettre d'engager des frais sans garantie qu'au final leur voyage puisse avoir lieu. La conséquence de cette incertitude est un report des vols ou des réservations à la dernière minute, rendant la situation particulièrement complexe à gérer pour les compagnies aériennes et les acteurs de l'hôtellerie par exemple. Ainsi, un des résultats les plus marquants de cette étude est que la mesure principale demandée par les passagers est la possibilité d'annuler ou d'échanger facilement leur billet d'avion. Face à cette demande, certaines compagnies aériennes (comme Air France depuis la mi-Septembre 2020) ont décidé de renforcer la flexibilité sur les options d'annulation ou de report des vols. Ces mesures commerciales ont pour ambition de rétablir une relation de confiance et d'inviter les passagers à réserver de nouveau leur vol le plus tôt possible pour que les compagnies aériennes aient suffisamment de visibilité pour maintenir leurs vols. Néanmoins, donner la possibilité d'échanger ou d'annuler les billets à un nombre plus élevé de passagers pose des questions sur la pérennité de telles mesures commerciales. Dans quelle mesure ces pratiques mises en place dans l'urgence vont-elles durer dans le temps ? Les passagers aériens vont-ils considérer à l'avenir que la possibilité d'annuler ou d'échanger un billet d'avion fait partie des caractéristiques « classiques » d'un billet ?

Ainsi, au-delà des conséquences à court-terme identifiées dans cette étude, il est nécessaire de nous interroger sur l'évolution des pratiques du secteur à plus long terme suite à la crise du COVID-19. Certains acteurs (compagnies, aéroports, constructeurs, fournisseurs, etc.) maintiendront-ils les pratiques mises en place en urgence pour faire face à la crise ? Les préférences des passagers aériens vont-elles durablement changer ? De nouvelles recherches devront apporter des premiers éléments de réponse à toutes ces questions.

⁵⁰ Commission Européenne (2020). Une approche commune des mesures en matière de déplacements dans l'UE. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic/common-approach-travel-measures-eu_fr

⁵¹ ACI (2020). ACI Airport Health Accreditation Programme. <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme/>

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 – Evolution du nombre de vols et sièges offerts de l’Europe vers la Chine de Juin 2019 à Avril 2020	12
Figure 2 – Evolution de l’offre aérienne à travers le monde entre 2019 et 2020	13
Figure 3 – Evolution du trafic aérien mondial suite à différents chocs	13
Figure 4 –L’impact des épisodes épidémiques passés sur le trafic aérien	14
Figure 5 – L’impact différencié du COVID-19 sur les différents types de transporteurs aériens en Europe	15
Figure 6 – Nombre de passagers accueillis dans les principaux aéroports français en avril 2020 (par rapport à avril 2019)	15
Figure 7 – Rendement des capitaux investis et coût du capital pour les compagnies aériennes ...	17
Figure 8 – Distribution de la rentabilité des compagnies aériennes en 2008, 2017 et 2018	18
Figure 9 – Répartition moyenne des coûts d’une compagnie aérienne.....	19
Figure 10 – Liquidités des principales compagnies aériennes au début de l’année 2020	20
Figure 11 – Evolution des rendements des actions aériennes suite aux annonces de l’OMS	20
Figure 12 – Répartition des différents types de soutiens gouvernementaux aux compagnies aériennes.....	21
Figure 13 – Les cours boursiers d’Air France-KLM, Lufthansa, Ryanair, American Airlines, de l’indice S&P500 et l’indice NYSE ARCA AIRLINE entre novembre 2019 et novembre 2020.....	22
Figure 14 – Evolution de l’offre (en SKO) des principales compagnies aériennes européennes de janvier à août 2020.....	23
Figure 15 – Répartition de la flotte européenne entre les avions actifs et ceux maintenus au sol entre février et juillet 2020	24
Figure 16 – Chronologie des principaux mouvements concurrentiels des compagnies aériennes européennes.....	25
Figure 17 – Evolution de l’offre aérienne (en SKO) des vols au départ de l’Europe entre mars et septembre 2020.....	27
Figure 18 – Evolution des prix des billets pour les vols intra-européens de 2017 à 2020	28
Figure 19 – Comparaison de l’évolution des prix des billets en fonction de la distance en 2019 et 2020.....	28
Figure 20 – Taux de remplissage des principales compagnies aériennes européennes en juillet 2019 et 2020	29
Figure 21 – Trafic aérien européen réel et scenarios de reprise d’Eurocontrol.....	30
Figure 22– Nombre de passagers accueillis dans les principaux aéroports français en Septembre 2020 (par rapport à Septembre 2019)	30
Figure 23 – Scenarios de reprise du trafic aérien identifiés par le cabinet BCG en mars 2020 ...	31
Figure 24 – Scenarios de reprise du trafic aérien européen en fonction de la disponibilité de vaccins à différentes dates.....	32

Figure 25 – Evolution des cours de bourse suite à l’annonce des résultats prometteurs du vaccin de Pfizer le 9 novembre 2020	32
Figure 25 – Statut des frontières pour les voyageurs français le 23 Octobre 2020	33
Figure 26 – La capitalisation boursière de Zoom et des 15 principales compagnies aériennes mondiales en fin octobre 2020.....	35
Figure 27 – Evolution du nombre d’utilisateurs actifs quotidiens sur Microsoft Teams entre juillet 2019 et octobre 2020.....	35
Figure 28 – Principales étapes de l’étude	38
Figure 29 –Nombre de vols effectués au cours de l’année 2019 par les Français	39
Figure 30 – Répartition des catégories socioprofessionnelles chez les Français qui ont pris ou non l’avion en 2019	40
Figure 31 – Principales raisons de la non-consommation de transport aérien en 2019.....	40
Figure 32 – Répartition des motifs de déplacement des passagers aériens en 2019	41
Figure 33 – Nombre de vols effectués (allers-retours) en fonction du motif de déplacement	42
Figure 34 – Principales destinations des passagers aériens français en 2019.....	43
Figure 35 – Délai moyen de réservation des billets en 2019	43
Figure 36 – Délai moyen de réservation des billets en fonction du motif principal des déplacements en avion en 2019.....	44
Figure 37 - Nombre de vols effectués par les Français de mai à octobre 2020.....	45
Figure 38 – Principaux motifs de non-consommation de transport aérien à l’issue du confinement (mai – octobre 2020)	46
Figure 39 – Répartition des motifs de déplacement des passagers aériens dans les 5 mois suivant le confinement	47
Figure 40 – Principales destinations des passagers aériens français dans les 5 mois ayant suivi le confinement.....	48
Figure 41 – Comparaison du délai moyen de réservation des billets d’avion avant et après le premier confinement.....	49
Figure 42 – Nombre de vols envisagés par les Français au cours des 12 prochains mois.....	50
Figure 43 – Evolution des comportements et des intentions des Français avant et après la crise du COVID-19.....	51
Figure 44 – Evolution des motifs de non-consommation de transport aérien.....	52
Figure 45 – Nombre de mois d’attente avant le prochain vol lors des 12 mois à venir.....	54
Figure 46 – Evolution des motifs de déplacement en avion sur les 3 périodes.....	54
Figure 47 –Principales destinations des passagers français en 2019 et dans les 12 prochains mois	55
Figure 48 – Perception de l’intérêt des mesures pouvant accroître l’intention de prendre l’avion dans les 12 prochains mois.....	56
Tableau 1 – Composition de l’échantillon par rapport à la population nationale	37

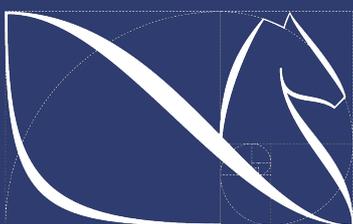


Chaire Pégase

Montpellier Business School,
2300 avenue des Moulins,
34070 Montpellier, France

www.chaire-pegase.com / www.montpellier-bs.com

chaire.pegase@gmail.com / p.chiambaretto@montpellier-bs.com



**CHAIRE
PEGASE**
ECONOMIE
ET MANAGEMENT
DU TRANSPORT AERIEN
ET DE L'AEROSPATIAL

