" Il faut agir pour l'aéronautique !
Certains verront dans notre réunion un petit pas....
comme l'a si bien dit avant moi un héros de l'aéronautique et de l'espace depuis la lune, les petits pas des femmes et des hommes de ce bas monde précèdent toujours les grandes choses...
Et prendre le temps pour chacun d'entre vous de se pencher sur un secteur en crise,
c'est déjà le début de la reconquête économique et sociale pour l'Occitanie "

Pierre CABARÉ

" Une Journée à l'Aéroport "

(2 octobre 2020 à Toulouse-Blagnac)

Compte rendu du colloque

Ouverture du colloque par Pierre Cabaré

Député de la Haute-Garonne

Bienvenue à l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Cette journée, je l'ai ardemment souhaitée.

Nous sommes enfin réunis, et ça fait du bien de se voir. Les liens qui nous unissent sont forts !

La passion pour l'aéronautique, l'attachement à notre territoire, berceau d'une industrie « merveilleuse », initiée et entretenue par le courage des femmes et des hommes dont le regard s'est résolument tourné vers le ciel, nous obligent à être réalistes face à la crise sanitaire, et optimistes en nos capacités de rebond économique.

pierre.cabare@assemblee-nationale.fr

" Cette fois au moins une chose est sûre...On peut dire que les absents avaient vraiment tort"

une participante enthousiasmée par la qualité de la journée

Pierre CABARE co-président du groupe d'étude, **AERONAUTIQUE ET SPACIAL**

" l'espoir réside aussi dans la vitalité du secteur aérien, avec un savoir-faire exceptionnel et une supply chain très dense"

Airbus : en chiffres
- Nombre d'employés : près de 135 000 employés
- CA : 70,5 milliards d'euros (2019)
- Objectif : une aviation décarbonée à 100% à l'horizon 2050

Intervention de Marc Hamy

Vice-president Corporate Affairs, Sustainability and Environment - Airbus

1 - Nous vivons une crise sévère, avec une chute du trafic aérien de 90% au plus fort de la crise:
. actuellement : le trafic est remonté à 60% du trafic habituel.
. mais le trafic international est à peine à 30% du trafic habituel à cause des frontières fermées un peu partout dans le monde.
. retour à la normale ? Peu probable avant 4 ou 5 ans.

2 - malgré tout, l'aérien continuera à jouer un rôle essentiel dans la société :
. 80 millions d'emplois dans le monde.
. 4% du GDP de l'économie mondiale (Gross Domestic Product – PIB en France).
. à l'échelle mondiale : 1/3 du transport des biens se fait par l'aérien.
. à l'échelle mondiale : 2/3 du transport touristique se fait par l'aérien.
. 270 millions de personnes vivent en dehors du pays où elles sont nées, donc elles ont besoin du transport aérien pour rentrer régulièrement dans leur pays d'origine.
. un monde aux frontières ouvertes favorise les échanges culturels, la compréhension de la culture de l'autre, et donc la paix dans le monde.

3 – l'espoir réside aussi dans la vitalité du secteur aérien, avec un savoir-faire exceptionnel et une supply chain très dense:
. chez Airbus, au plus fort de la crise, l'entreprise n'a fermé complètement que 4 jours.
. grâce aux multiples mesures prises, Airbus est confiant sur ses chances de surmonter la crise.

4 – l'apport de l'Etat:
. des aides gouvernementales.
. un plan de relance/

"Une fois la crise surmontée, Airbus s'engagera à fond en faveur d'une aviation décarbonée (objectif : 100% à l'horizon 2050). Airbus avance bien sur ses projets d'avion vert, avec notamment l'avion à hydrogène "

. avec sa position de leader mondial, Airbus veut faire profiter toute l'aviation mondiale de ses progrès technologiques en faveur d'une aviation décarbonée.

5 – au plan mondial, le secteur aérien se mobilise:
. des réunions de concertation ont régulièrement lieu à Bruxelles, Montréal...
. l'OACI (instance de gouvernance mondiale de l'aviation) a émis des recommandations validées par 193 pays, pour permettre aux passagers de voyager en parfaite sécurité sanitaire.
. il faut combattre tout risque d'évolution vers un monde fermé, où la peur de l'autre serait omniprésente.

" depuis 117 ans (date des débuts de l'aéronautique) aucun autre secteur industriel n'a connu autant de progrès technologiques que l'industrie aéronautique"

Intervention de Frédéric Beniada

journaliste - Radio France

. **s'ouvrir sur le monde « rend moins bête »**, et cela permet de mieux comprendre les enjeux mondiaux.
. l'avion est de loin le moyen de transport le plus simple pour voyager à travers la planète.

. depuis 117 ans (date des débuts de l'aéronautique) aucun autre secteur industriel n'a connu autant de progrès technologiques que l'industrie aéronautique.

. **grâce au transport aérien**, la France est devenue la 1ère destination touristique mondiale.
. **l'aérien** permet aujourd'hui aux familles ayant des revenus modestes de s'ouvrir au monde.
. **à cause d'une écolière suédoise de 14 ans à l'époque**, le flight bashing s'est fortement développé. Or, le transport aérien n'est responsable que de 2,5% des émissions de CO2, contre 20% pour le transport routier.
. **l'aérien subit actuellement une image défavorable** dans le grand public, image savamment entretenue par des "extrémistes de l'écologie". Or, si on affaiblit le transport aérien, on affaiblit aussi toute l'économie française.
. **les efforts du secteur aérien** en faveur d'une baisse de la consommation de carburant ont été colossaux ces dernières décennies : tous les 10 ans, la consommation a baissé de 15%.
. **le nouvel enjeu de l'aéronautique** : le combat de l'explication, de la communication, afin de restaurer la vérité sur la réalité du transport aérien, et donc de contrer les « fake news » propagées en permanence par l'extrémisme écologique.

Aéroport de Toulouse-Blagnac en quelques chiffres
- "La liaison Toulouse-Orly fait partie des 3 plus importantes lignes en Europe »
- Trafic national : 459 753 passagers (octobre 2019)
- Trafic international : 427 356 passagers (octobre 2019)
- 9,6 millions de passagers en 2018 et 2019
- 310 salariés
- Génère 1 milliard d'euros de CA (en incluant toute la plate-forme aéroportuaire et ses 12000 salariés)
- 2020 : niveau d'activité d'ATB à 60% de celui de l'année 2019

Intervention de Philippe Crébassa

Président du directoire - Aéroport de Toulouse-Blagnac

. heureux de nous accueillir au NH Hotel, dont l'aéroport est propriétaire des murs
. partage la priorité de combattre le flight bashing entretenu par l'extrémisme écologique.

1 – le trafic de l'aéroport depuis le début de la crise:
. nous avons fermé le we du 15 mars.
. en avril et mai : le trafic a représenté 1% du trafic habituel.
. il a ensuite atteint 40% en août, mais en septembre, il est redescendu à 30%.
. pour mémoire, la liaison Toulouse-Orly fait partie des 3 plus importantes lignes en Europe.
. l'aéroport perd de l'argent tous les jours, car on doit atteindre 60% du trafic habituel pour parvenir à l'équilibre financier.

2 – un modèle de croissance mis à mal:
. avant la crise, le trafic aérien doublait tous les 15 ans : toute la culture aéronautique s'est construite sur cette croissance.
. mais tout est chamboulé aujourd'hui.

3 – l'expérience passager:
. dans le monde entier, les aéroports sont devenus de véritables lieux de vie.
(hélas désertés actuellement)

4 – le risque trafic:
. plus aucune prévision de trafic possible à 3 mois
. des vols sont annulés en permanence.
. l'Aéroport de Toulouse-Blagnac a la volonté de partager ce risque trafic avec les compagnies aériennes, plutôt qu'elles soient seules à en subir les difficiles conséquences.

5 – l'Aéroport de Toulouse-Blagnac prône une croissance équilibrée pour les années à venir:

" ATB : 310 salariés, mais le fonctionnement de l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire impacte 12000 emplois, et génère 1 milliard d'Đ de CA. Ce volume d'activité est actuellement mis à mal à cause de la pression des lobbies, du grand public".

. pour les années à venir, l'idée, partagée par le Préfet, est de développer une approche plus équilibrée avec les associations, les riverains, etc., même si cela doit passer par l'instauration d'un couvre-feu de minuit à 6h.
. " Il faut relever la tête et conserver toute notre place dans l'économie régionale ".

"construire un nouvel aéroport est aujourd'hui impossible en France, donc chaque région bénéficiant d'un aéroport ou même seulement d'un aéroclub, y est forcément très attaché "

Aéroport de Nice
- 13,85 millions de passagers en 2018,
- 14,5 millions de passagers en 2019
- 2e plateforme aéroportuaire de France
- 1er groupe aéroportuaire ayant atteint la neutralité carbone dès 2016

Intervention de Franck Goldnadel

Président du directoire - Aéroport de Nice

. Y-a-t-il trop d'aéroports en France, comme on l'entend dire parfois ? Non, car chaque aéroport, quelle que soit sa taille, est une chance pour le tissu économique local et régional. Car chaque territoire a besoin de connectivité (pour les voyages d'affaires comme pour les loisirs) avec les autres régions ou pays.

. construire un nouvel aéroport est aujourd'hui impossible en France, donc chaque région bénéficiant d'un aéroport ou même seulement d'un aéroclub, y est forcément très attaché.

. un aéroport comme celui de Nice souffre terriblement de l'absence de tourisme d'affaires due à l'absence de congrès, colloques, séminaires et autres qui ont toujours été un très gros business pour Nice.

. « ***Pour venir de Nice à Toulouse aujourd'hui,*** *les horaires de train ou d'avion étaient tellement mal adaptés que j'ai dû venir en voiture, malgré le bilan carbone forcément défavorable ».*

. je partage l'idée que si on ne va pas observer sur place les modes de vie et la culture des autres pays, nous prenons le risque d'accroître les tensions internationales.

. **au plus fort de la crise sanitaire** : le transport aérien s'est mobilisé fortement pour transporter en urgence des patients d'un hôpital à un autre, et ainsi sauver des vies. Ne l'oublions pas, et rappelons-le régulièrement aux détracteurs du transport aérien.

. pour tout chef d'entreprise : le manque de visibilité est le pire risque qu'il peut subir, car les prises de décision engageant l'avenir deviennent très difficiles.

. les compagnies aériennes gèrent du court terme (remplir chaque jour des avions) alors que les aéroports sont plus sur des problématiques d'investissements lourds pour préparer l'avenir.

. enjeux environnementaux : les aéroports y travaillent depuis longtemps. Il faut mieux expliquer et valoriser ce qui a été fait.

"l'industrie aéronautique manifeste la volonté de se serrer les coudes pour surmonter la crise"

Intervention de Philippe Robardey

Président - CCI de Toulouse

. **à la CCI** : nous avons créé un groupe de travail pour mesurer les conséquences de la chute du trafic aérien.
. en 2020 : le niveau d'activité de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac se situera à environ 60% de celui de l'année 2019.
. depuis des années : les entreprises du secteur de l'aéronautique ont surinvesti pour faire face à la croissance ininterrompue. Mais aujourd'hui où le marché est atone, cela alourdit leurs difficultés.
. les PSE sont très coûteux : de nombreuses entreprises ne peuvent pas s'engager dans cette voie. Le chômage partiel permet au moins de préserver les compétences : il va falloir le maintenir pendant au moins 2 ou 3 ans, et il touchera sans doute de plus en plus de salariés.
. **en matière de financement des entreprises :** si les fonds d'investissement d'origines locales se montrent compréhensifs, il en est tout autre des fonds d'investissement plus généralistes qui font de la crise une lecture défavorable, avec les conséquences désastreuses que cela génère en termes de notation Banque de France, assurance-crédit, solvabilité, etc. De grosses difficultés sont donc à prévoir d'ici 6 mois.
. relations inter-entreprises : nous avons besoin de former les acheteurs au contexte de cette crise, car nous voyons aujourd'hui des comportements inquiétants, comme celui des acheteurs qui réclament à leurs fournisseurs « une remise COVID de 8% » sur le volume d'achat réalisé. Or, 8%, c'est souvent la marge de l'entreprise, donc ce n'est pas tenable pour le fournisseur.

"les sous-traitants de rang 2 et plus : ils sont les plus fortement fragilisés, car les sous-traitants de rang 1 ont tendance à rapatrier toute leur production jusque-là externalisée, pour maintenir leur niveau d'activité et donc d'emploi.
. pour l'instant : l'industrie aéronautique manifeste la volonté de se serrer les coudes pour surmonter la crise ".

. **à la CCI et au Tribunal de Commerce :**
nous recevons en permanence des appels d'investisseurs étrangers (japonais, turcs...) pour racheter nos fleurons de l'aéronautique.

La réponse des élus

**Le grand danger est peut-être là, en temps de crise les vautours font leur marché.
Le rôle d'un Etat est de permettre aux fleurons industriels et à leurs sous-traitants de ne pas être absorbés et de s'assurer que le savoir-faire ne disparaisse pas à terme:
Les élus y veilleront.**

"L'avion à hélices, fer de lance d'ATR, bénéficie d'une empreinte carbone inférieure de 40% à celle des jets."

ATR (avions de transport régional)
- Leader mondial sur le marché des avions turbopropulseurs de moins de 90 places.
- Equipe les flottes d'environ 200 compagnies aériennes.
- A vendu plus de 1500 appareils
- 2019 : 70 livraisons.
-«L'avion à hélices, fer de lance d'ATR, bénéficie d'une empreinte carbone inférieure de 40% à celle des jets».
-"Dès 2030, des démonstrateurs d'avions hybrides à hydrogène seront prêts".
-"Et il faut valoriser cette contribution déterminante du transport aérien en faveur de la décarbonation de la planète".

Intervention de Frédéric Torrea

Secrétaire Général - ATR

. nous avons besoin des élus pour le soutien de la filière aéronautique, et aussi pour mieux communiquer sur les bienfaits du transport aérien.
. **2019** : ATR a réalisé une très belle année, avec 70 livraisons.

Comment surmonter la crise COVID à court terme ?

. au plus fort de la crise, le nombre de vols était de 20% par rapport au volume normal. Il est passé aujourd'hui à 50%, mais avec des taux de remplissage inférieurs : les compagnies aériennes en souffrent particulièrement.
. le risque pour le profil d'avion régional que produit ATR, c'est que la connectivité régionale chute, avec des impacts significatifs sur l'économie locale et régionale.
. les vaccins ne devraient pas tarder à être disponibles, mais en attendant, il faut trouver des parades pour tenir le coup. En expliquant sans cesse aux clients du transport aérien que même sans vaccin, il n'est pas dangereux de voyager en avion : dans un avion, l'air est renouvelé toutes les 5 mn, les opérations de désinfection sont permanentes, etc. Le risque d'être contaminé dans un avion, est bien inférieur à celui de l'être dans n'importe quel bâtiment recevant du public.

"La baisse de l'empreinte carbone du transport aérien à long terme ?
. le secteur aéronautique y travaille sans relâche".

donc c'est un contributeur à part entière de la décarbonation de la planète. Et il faut valoriser cette contribution déterminante du transport aérien en faveur de la décarbonation de la planète.

. l'avion à hélices, fer de lance d'ATR, bénéficie d'une empreinte carbone inférieure de 40% à celle des jets.

. dès 2030, des démonstrateurs d'avions hybrides à hydrogène seront prêts.
. **contre vents et marées :** ATR a la ferme intention de conserver et de renforcer son leadership mondial sur le segment des avions régionaux, sinon la concurrence s'engouffrera dans la brèche.

"nous sommes tous ici pour soutenir le transport aérien"

Intervention de Carole Bureau-Bonnard

Députée de l'Oise - Vice_Présidente de l'Assemblée Nationale 2017-2020

. il faut rétablir des vérités : répondre aux attaques diverses et variées émanant de l'extrémisme écologique. Il faut aussi rétablir le dialogue avec ces opposants, afin de stopper cette escalade stérile. Nous sommes tous ici pour soutenir le transport aérien, mais nous avons tous besoin d'informations précises et indiscutables pour valoriser le transport aérien et contrer ses opposants.

. au plan personnel : j'ai pas mal voyagé à l'international depuis 3 ans, et l'expérience me conforte dans l'idée que pour comprendre les autres pays, il faut s'y rendre physiquement. La visioconférence est un outil performant, mais à un moment donné, le contact direct et physique est irremplaçable.

. **on ne peut pas contourner la nécessité de la transition écologique** : donc l'aéronautique doit mieux expliquer sa contribution à l'atteinte des objectifs.

Question de Patrick Claudel,

Vice-President Marketing, Sales & Contract - Derichebourg Aeronautics

. Je reviens sur la notion de chaîne de valeur : nous avons passé en revue les constructeurs, les aéroports, les compagnies aériennes... Mais il ne faut pas oublier les banquiers, car les avions appartiennent souvent aux banquiers qui les louent aux compagnies aériennes : à l'avenir, pourquoi les constructeurs ne loueraient-ils pas eux-mêmes, à la place des banquiers, les avions aux compagnies aériennes ?

Société Derichebourg Aeronautics :
- **Un des leaders de la sous-traitance aéronautique à l'échelle européenne.**
- **2100 employés.**
- **149 millions de chiffre d'affaires.**
- **80 clients.**
- **Présente dans 11 pays.**

réponse de Marc Hamy :

l'enjeu actuel est surtout de restaurer l'équilibre financier de nos entreprises respectives. Nous avons plein de prédateurs à nos portes, et nous avons aussi besoin des loueurs pour maintenir la dynamique du marché. La redistribution de la valeur est un enjeu permanent, car les marges sont aujourd'hui très faibles partout. Chez Airbus, nous nous efforçons de sauver un peu tout le monde, en maintenant par exemple nos chaînes de production qui font aussi travailler la sous-traitance. Parmi les atouts du transport aérien qu'il faut constamment valoriser, il convient de rappeler à chaque occasion qu'un avion ne consomme en moyenne pas plus de 2L de carburant par passager et par tranche de 100km, donc le transport aérien est particulièrement compétitif sur ce critère.

Intervention d'Olivier Loubet - journaliste indépendant

"à Toulouse, nous sommes sur une terre de pionniers : il faut retrouver cet esprit pionnier en matière de décarbonation"

. **pour ma part, j'ai confiance en Airbus et ATR** : en tant que leaders mondiaux sur leurs segments respectifs, ils doivent donner le tempo de la marche à suivre à toute l'industrie aéronautique mondiale.

. je regrette qu'aujourd'hui, il y ait aussi peu de représentants des collectivités locales.

Intervention de Jean-François Chanut

Président – Ratier Figeac (Collins Aerospace)

L'entreprise en quelques mots : c'est l'un des deux géants aéronautiques du Lot. Ratier-Figeac est implanté depuis plus de 100 ans dans la commune de Figeac. Cette filiale du groupe américain Collins Aerospace fabrique des hélices pour ATR, Airbus, Bombardier...
Son chiffre d'affaires : 540 millions de dollars

le saviez-vous ? *Ratier-Figeac, au départ des ébénistes, en passant de la voiture à la moto, et toujours le premier en matière d'hélices, un savoir-faire qui excelle dans une grande palette de l'intelligence industrielle, Le Général de Gaulle en son temps a d'ailleurs équipé son escorte présidentielle des fameuses motos Ratier.*

. investissements de l'étranger en faveur de l'industrie aéronautique française :

"Comme le prouve la participation des Américains depuis 20 ans dans l'entreprise Ratier, nous avons bénéficié des moyens et de la puissance d'un grand groupe américain, sans lequel nous n'existerions plus aujourd'hui. Donc, l'investisseur étranger n'est pas forcément un prédateur."

Grâce au Groupe Collins, nous avons par exemple obtenu de très gros marchés aux Etats-Unis.
. décarbonation de l'industrie aéronautique : c'est important de travailler sur la décarbonation des pièces d'un avion, de son énergie, mais il faut également travailler sur celle de nos bâtiments et de nos processus industriels. Chez Ratier depuis 10 ans, nous avons divisé nos émissions de CO2 par 3, et notre consommation d'eau par 5. Notre nouvelle usine est également auto-chauffée par l'énergie dégagée par la production de nos hélices.
"Avec le confinement et l'arrivée du virus, les équipes se sont très vite reconfigurées. Les opérations de fabrication ont été arrêtées moins d'une semaine".

Intervention de Luc Guilmin

Président - Securitas France

Groupe Suédois ayant 360 000 salariés dans le monde, dont 16000 en France (750 millions d'€ de CA)
. en France : 1500 salariés engagés dans la sûreté aéroportuaire

. Groupe Suédois ayant 360 000 salariés dans le monde, dont 16000 en France (750 millions d'€ de CA).
. en France : 1500 salariés engagés dans la sûreté aéroportuaire
. la crise humanitaire a impacté Securitas de plein fouet, car le secteur aéronautique sous-traite beaucoup d'activités, et notamment la sécurité.
. dans les aéroports : le modèle de prévision de flux de passagers n'existe plus, d'où la difficulté de prévoir les effectifs de sécurité chaque jour.
. les visioconférences et le télétravail prennent de l'ampleur, ce qui diminue les voyages professionnels.
. rapidité du passage des contrôles de sécurité à l'aéroport : elle est forte pour la clientèle professionnelle, mais faible pour la clientèle de loisirs.
. enjeu permanent pour Securitas : diminuer le temps de passage des contrôles pour augmenter le temps que le voyageur passera dans les boutiques de l'aéroport. Les nouvelles lignes de contrôle ont permis de passer 300 personnes par heure, contre 150 avec les anciens dispositifs. Demain, il ne sera plus nécessaire de sortir quoi que ce soit de ses bagages, d'où un nouveau gain de temps de passage.
. en conclusion : Luc Guilmin estime que le secteur aéronautique a toujours fait preuve de beaucoup d'agilité pour surmonter les crises, donc il est optimiste concernant la capacité du secteur à surmonter la crise actuelle.

"J'ai convié à participer à notre journée le Bus à Hydrogène conçu à ALBI"

Intervention de Michel Delpon

Député de la Dordogne

. les premières expérimentations de vol hybride ont déjà eu lieu, donc l'évolution technologique est en marche rapide.
. E. Macron prône le « produire mieux », mais pas le « produire moins ».
. les lignes aériennes transversales se développent de plus en plus.
. il faut réussir le mariage de l'économie avec l'écologie, et non pas opposer l'un à l'autre
. l'objectif de produire des avions à hydrogène à l'horizon 2035 est réaliste, avec de l'hydrogène vert produit à partir des énergies renouvelables comme l'éolien ou le solaire (et non de l'hydrogène gris produit à partir du gaz naturel) : c'est un objectif de croissance résolument verte.

Interventions de Philippe Lacroute et Jean-Jacques Labadie

Air France

Philippe Lacroute (commandant de bord Air France) :
. seulement 41 passagers hier sur le vol Boston-Paris : à bord, il y avait plus de homards que de passagers !
. les aéroports sont vides, tristes et sans arrêt attaqués par leurs opposants (cliché qui date de l'époque du ministre des transports communiste Charles Fiterman : « les riches prennent l'avion, les travailleurs prennent le train »).
. le transport aérien est attaqué sur le carbone, à partir de chiffres faux brandis par des agitateurs écologistes.
. le secteur doit se concerter pour porter des messages forts qui rétablissent la vérité sur l'impact réel du transport aérien sur les émissions carbone.

"il faut 160 tonnes de carburant pour un seul vol long courrier d'un B. 747 : d'un côté, cela permettrait de chauffer une maison pendant 100 ans, mais de l'autre, cela ne représente qu'une consommation par passager et par 100 km de 2L."

Jean-Jacques Labadie (directeur territorial) :
. peu de vols long courrier aujourd'hui, d'où la nécessité de rouvrir les frontières.

"nous avons besoin de plus d'agilité sur les dispositifs de tests, afin de faciliter la décision de partir des passagers"

. le trafic « moyen courrier » est à 50% du trafic normal, mais subit une forte guerre des prix.
. le trafic « court » est à un niveau de 55%, mais avec par exemple un coefficient de remplissage encourageant de 70% sur la liaison Toulouse-Paris.
. il convient de rester optimiste, car au-dessus des nuages, il y a toujours du ciel bleu...

Air France en quelques chiffres:
- 2019 : 27,2 milliards d'euros de CA dont 86% pour l'activité réseau, 6% pour l'activité de Transavia et 8% pour la maintenance
- 200 clients internationaux
- 104 millions de passagers transporté
- 302 avions Air France
- Mars 2019 : 44849 salariés dont 29202 au sol, 11 843 personnels navigants commerciaux, 3804 pilotes

LE MUR DES ... AMIS

. du 1er mars au 1er août : 80% de passagers en moins dans les aéroports
. prévision 12 mois 2020 : 65% de passagers en moins
. prévision 2021 : 30% de passagers en moins
. prévision 2022 : 20% de passagers en moins
. prévision 2023 : 10% de passagers en moins

“nous sommes donc dans une crise durable“

Intervention de Nicolas Paulissen

Délégué Général - Union des Aéroports Français (UAF)

. nous sommes donc dans une crise durable, malgré la performance du transport aérien sur les 3 critères-clé de la biodiversité, du bruit et d'occupation du sol.
. **les aéroports sont confrontés à un triple défi** : reconquérir les passagers, les citoyens et les compagnies aériennes.
. concernant la confiance des passagers : des guides de bonnes pratiques sanitaires ont été déployés dans un grand nombre d'aéroports en France, mais comme la coordination européenne est encore faible, comment rouvrir les frontières en garantissant aux passagers une parfaite sécurité sanitaire ? Des dispositifs de tests immunologiques systématiques avant et après vols, sont en projet pour rassurer les passagers et rouvrir les frontières.
. **les compagnies aériennes** subissent les mesures défavorables prônées par la Convention Citoyenne, et subissent également les conséquences du Brexit (ex : l'aéroport de Bergerac est utilisé à 80% par la clientèle anglaise).
. la connectivité régionale est un gros enjeu, car 86% de la croissance des aéroports (hors Orly et Roissy) se fait via le transport low cost.
. « coût touché » : redevances aéroportuaires et fiscalité par passager supportées par les compagnies aériennes pour chaque passage d'un de leurs avions dans un aéroport. Ce coût touché est en moyenne de 20Đ en France, contre 7Đ en Italie et 3Đ en Espagne. Plus le trafic baisse, et plus les redevances par passager sont importantes, car le budget d'un aéroport est surtout constitué de charges fixes. Si le coût touché augmente encore en France, le risque est de chasser les compagnies low cost de France au profit d'autres pays plus avantageux.
. il faut combattre un cliché qui a la vie dure : « transport aérien = transport de riches ».
. l'enjeu est donc de repenser la fiscalité qui pèse sur le transport aérien en France, car en plus d'être onéreuse, elle ne finance absolument pas la transition écologique du transport aérien (exemple typique de la nouvelle contribution en vigueur depuis le 1er janvier 2020)**.**
concernant le fret aérien, il s'est très bien comporté pendant la crise. Il représente 20% du nombre de vols, mais 35% de la valeur.
. le transport aérien ne représente que 0,5% des charges des collectivités locales, contre beaucoup plus pour les autres modes de transport (voiture, train).

Thales :
- 1er semestre 2019 : 7 grandes commandes d'un montant unitaire supérieur à 100 M d'euros
- CA : 8 190 Milliards d'euros
- Carnet de commandes : 31,7 milliards d'euros

Intervention de Julien Valin

BID Manager EuMEA Region Thales InFlight Experience

. les députés doivent œuvrer pour harmoniser les règles européennes en matière de protocole sanitaire du transport aérien, car la situation disparate d'aujourd'hui constitue un gros frein pour la relance du voyage d'affaires.

. réponse de Marie-Christine Verdier-Jouclas, députée du Tarn : le Président E. Macron sait « taper du poing sur la table » au niveau de l'Union Européenne. D'autre part, je suis étonnée qu'en avion, on me sert à boire comme avant, sans protection particulière, alors que toute la nourriture est servie dans des sachets protecteurs. En matière de communication, le grand public attend de la cohérence sur les mesures prises, sinon il n'adhère pas et n'a pas confiance.

Intervention de Philippe Favarel

Haut fonctionnaire - Assemblée Nationale

. la jeune suédoise Greta a présenté le transport aérien comme un gros pollueur, et récemment, les écologistes ont fait de grosses percées aux élections en France. Le projet des écologistes est de supprimer le transport aérien au profit du transport ferroviaire.
. en France, 80% du grand public pense que l'aérien est le plus gros pollueur, donc il faut faire savoir que c'est au contraire un mode de transport vertueux.
. il faut faire confiance aux excellents ingénieurs français de l'aéronautique pour répondre aux exigences de la transition énergétique.

Intervention de Rodolphe ROBERT

Syndicaliste CGT - Aéroport de Toulouse-Blagnac

. ce colloque me paraît positif, car il ne faut pas finir comme la ville de Détroit qui ne s'est pas relevée de la crise de l'automobile.
. **les entreprises de l'aéronautique** doivent donner le tempo de la relance, et les salariés sont prêts à suivre, dans le respect du code du travail et des conventions collectives.

"50% des étudiants de l'ENAC viennent de l'étranger et les industriels de l'aéronautique sont très présents dans la stratégie et le fonctionnement de l'école "

Intervention de Nicolas Cazalis

Directeur Général adjoint - ENAC

ENAC (Ecole nationale de l'aviation civile) :
- 3000 étudiants
- 50% des étudiants viennent de l'étranger
- 60 universités partenaires (ouverture à l'international)
- 5e grande école d'ingénieur

. l'enjeu de l'ENAC est d'être à la reconquête des étudiants : faire en sorte que les étudiants aient toujours envie d'embrasser une carrière dans l'aéronautique, malgré la crise actuelle. Le concours 2019 a montré qu'il y avait encore plus de candidats pour piloter un avion, mais un peu moins d'engouement pour devenir ingénieur aéro.

Intervention de Jeff Mahnna (promo 2017) :

. nous prenons la crise de plein fouet, alors qu'en 2017, quand j'ai intégré l'école, tous les clignotants étaient au vert.
. tous les étudiants de l'ENAC restent très motivés par la carrière qui les attend, car ils sont tous passionnés par l'aéronautique.
. l'aéronautique a un déficit de communication à combler. Par exemple, sur Instagram, il n'est pas normal de voir circuler autant de fake news qui démolissent le transport aérien.

Intervention de Patrick Rougagnou

Sté Samsic

Société Samsic :
- 93 000 salariés
- 30 000 clients
- Présente dans + de 24 aéroports internationaux et cela emploie 4000 salariés

. l'handicap touche 66000 personnes en France (720 000 en Europe).
. à l'aéroport, on travaille dans l'urgence en permanence.
. il n'est pas compliqué d'assurer la sécurité sanitaire d'un passager : il faut le faire savoir.
. 45% des fonds européens dédiés au transport des personnes en situation de handicap, ne sont pas utilisés.
. **l'Occitanie est la 1ère région de France** pour le thermalisme, ce qui génère un enjeu important du transport aérien de personnes plutôt âgées vers les stations thermales, à l'image aussi des 850000 pèlerins de Lourdes. Tous ces passagers potentiels (dont les revenus sont plutôt dans la moyenne supérieure) attendent d'être pleinement rassurés sur la sécurité sanitaire du transport aérien.
. pourquoi Toulouse ne deviendrait-elle pas la plaque tournante de l'Occitanie en matière de voyage aérien assisté et adapté ?

Intervention d'Olivier Loubet

journaliste indépendant

. je ressens une énergie extraordinaire depuis le début du colloque, une envie d'aérien : comme il y a un terrain fertile, il faut planter...
. la culture aéronautique est fortement ancrée, avec une forte détermination de tous les acteurs qui se sont succédés depuis ce matin.
. il faut prolonger cette positive attitude. A l'image du slogan Carrefour : " Avec Pierre Cabaré, je positive ! "

Christine Verdier-Jouclas

Députée du Tarn

. j'ai aussi 30 sous-traitants de l'aéronautique dans ma circonscription tarnaise, donc le plan de relance doit bénéficier à tous les profils de sous-traitant, quel que soit le rang, car à partir du rang 2, ils vont souffrir encore plus que les autres.
. en milieu rural : une PME de 25 salariés fait parfois vivre une commune entière.
. depuis le 1er octobre 2020 : les citoyens peuvent investir dans les fonds propres des entreprises, plutôt que de placer leurs économies sur un livret A ou dans l'assurance-vie. Espérons que cette possibilité sera un soutien de poids pour les entreprises.

Intervention de Jean Philippe Le Denmat

Senior Business Development Manager - Altran Toulouse

Altran Toulouse :
- 33 000 avions à construire dans les prochaines années
- 6% du TCAC mondial de passagers entre 2015 et 2020
- 5,8 milliards de dollars de revenus liés à l'info-divertissement et à la connectivité en vol en 2020

. Altran est le 9e employeur en Haute-Garonne.
. Altran travaille sur le concept de l'usine du futur, avec pour triple objectif de faire progresser la valeur ajoutée humaine, de développer des technologies de transformation et d'accélérer la digitalisation des process.
. il faut traiter cette crise comme une opportunité de progresser et faire profiter toute la supply chain des améliorations qui verront le jour.

Intervention d'Olivier Pédron

Président - Rockwell Collins Aerospace

. 7 salariés en 1959, mais 700 aujourd'hui.
. équipementier de rang 1 (cockpit).
. en 1978 : ont eu une forte incitation des collectivités locales pour s'implanter à Blagnac, à proximité directe des usines Airbus, et ainsi contribuer à créer un écosystème dédié à la construction aéronautique (« on est plus forts ensemble, qu'isolé chacun dans son coin »).
. 70% de leur CA est à l'export.
. 250 sous-traitants travaillent pour eux.

Rockwell Collins Aerospace :
- 76 000 employés dont 16 000 personnel d'ingénierie
- 300 sites globaux
- 26 milliards de dollars de ventes nettes
- 3,7 milliards de dollars de R et D

" nous avons perdu 50% de notre CA,
mais grâce au chômage partiel,
nous existons encore "

Intervention de Patrick Claudel

Vice-president Marketing, Sales & Contract - Derichebourg Aeronautics

. **nous avons perdu 50% de notre CA**, mais grâce au chômage partiel, nous existons encore.
. je n'ai jamais rencontré autant de prospects que ces derniers temps, donc nous repartons à l'assaut de nouveaux marchés pour s'en sortir, en se diversifiant sur l'éolien par exemple.
. la Chine souhaite se replier sur des fournisseurs européens pour contourner leurs problèmes relationnels avec les Etats-Unis, donc cela peut constituer une opportunité pour les industriels français de l'aéronautique.
. nous sommes donc sur le rebond, et chaque jour qui passe me rend un peu plus optimiste sur l'avenir.

Intervention de Maxime Vassal

Président - Solutech Industries (Tarn)

Société Solutech Industries (Tarn):
- Entreprise spécialisée dans les métiers d'ingénierie, conception, fabrication de moule, d'usinage, de fraisage, d'électroérosion
- Certifications en 9100 (2016) et ISO 9001 (2015)
- Domaines d'intervention : étude et réalisation de moules, usinages conventionnels, électroérosion enfonçage et fil, CAO/FAO 3D

. une très bonne journée, mais la seule critique que j'émets, c'est que, pour les sous-traitants que nous sommes, il nous manque des informations pour prendre les bonnes décisions stratégiques.

. les donneurs d'ordre manquent encore de clarté et de transparence, ce qui nous empêche de prendre les décisions adéquates.

Intervention de Frédéric Morizot

porte-parole d'un groupe de travail mis en place par Monique Iborra, Députée de la Haute-Garonne

. en mai dernier : 18 personnes de tous horizons ont mené 20 interviews d'acteurs aux profils variés, afin de faire émerger des recommandations de relance de l'industrie aéronautique, selon 3 axes :
-***mesures concrètes et immédiates*** à prendre (volets économiques et social). Mise en évidence de l'importance de la supply chain ingénierie et numérique (28000 salariés). Nécessité d'accompagner ceux qui veulent quitter le secteur aéronautique.
-l'avion vert à l'horizon 2035 : réaliste mais ambitieux. La gouvernance de ce projet doit être à la hauteur de cette ambition.
-***quelle relance économique pour le bassin toulousain ?*** Par la diversification vers le numérique (Toulouse : 2e pôle de compétence en France), l'agriculture (développement des circuits courts), le spatial et les drônes.

Intervention d'Arnaud Longuefosse

Directeur Général - Derichebourg Aeronautics Recruitment

Derichebourg aeronautics recruitment :
- 15 000 salariés intérimaires inscrits
- 23 000 missions d'intérim
- 37 000 heures de formation
- 20 agences d'emploi en France, Allemagne, Angleterre

. au plus fort de la crise, nous avons réalisé un CA important (intérim : variable d'ajustement)
. il est important que les pilotes de ligne informent à chaque vol leurs passagers sur la réalité de la faible consommation aux 100 km de l'avion par passager.
. dans le monde, il n'y a que 3 pôles d'excellence aéronautique : Seattle (enlisé par la crise Boeing), la Chine (qui se replie sur les Européens) et Toulouse (le meilleur des 3 pôles).

"aucun aéroport n'a encore développé un cluster COVID, donc c'est bien la preuve que le protocole sanitaire y est performant, et il faut le faire savoir"

Intervention d'Olivier Lesbre

Directeur Général – ISAE Supaéro

. Ecole leader mondial en formation aéronautique (40% d'étudiants viennent de l'étranger).
. **malgré l'aérien bashing,** les étudiants sont toujours plus nombreux à vouloir intégrer l'école.
Paroles d'étudiants :
. de plus en plus d'étudiants ISAE s'engagent dans l'environnement, d'une manière générale et aussi en particulier sur des problématiques aéronautiques.
. il y a un gros besoin de transparence de l'info dans le domaine aéronautique : plus cette transparence progressera, plus l'aéronautique sera crédible, mieux comprise et plus écoutée. Il faut communiquer sur la comparaison entre les différents moyens de transport, en matière d'émission de CO_2.
. il faut également ne pas se cantonner à des problématiques aéronautiques franco-françaises, mais au contraire mondialiser les approches : la France et l'Europe doivent montrer qu'elles sont prêtes à relever les grands défis de l'aérien.

ISAE Supaéro :
(Institut supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace)
- 1700 étudiants
- 40% d'étudiants internationaux
- 94 universités étrangères partenaires
- 33 programmes de formation
- 22000 anciens élèves
- Détient le label "Bienvenue en France"

Intervention de Michel Delpon

Député de la Dordogne

. **avec l'hydrogène** : nous partons de l'eau et nous restituons de l'eau .
. en termes de praticité : c'est le meilleur système aujourd'hui.
. **en France** : nous nous sommes lancés dans l'hydrogène il y a à peine 3 ans, avec notamment le plan hydrogène qui a vu le jour le 1.06.2018 avec un budget de 100 millions d'€ pour des appels à projets (l'ADEME a d'ailleurs été submergée de projets).
. **puis il y a eu la loi LOM** (issue d'un important travail législatif) qui a annoncé l'arrêt du moteur thermique à l'horizon 2040.
. en février 2020 : 7,2 milliards de budget ont été alloués au développement de l'hydrogène, dont 2 milliards à court terme. Un budget national de taille comparable à celui des Allemands.
. **l'hydrogène** est consacré en tant que fer le lance du plan de relance de l'économie, avec la création d'un Comité National de l'Hydrogène piloté par Bruno Le Maire lui-même.
. **objectif de ce plan d'envergure :** produire 100% français (ne pas recommencer l'erreur du voltaïque) et en faire profiter tous les territoires de France.

" l'hydrogène est créateur d'emplois, et générateur d'autonomie énergétique : les grands pétroliers en ont peur. Mais il est urgent de créer des filières de formation à l'hydrogène dans les grandes écoles et universités...
la Banque d'Investissement Européenne a fermé le robinet aux énergies fossiles, et nous nous dirigeons vers une « alliance européenne de l'hydrogène"

. gros atout : nous pouvons stocker l'hydrogène (par exemple, le stocker l'été pour s'en servir l'hiver lors des pics de chauffage).
. les 3 principaux usages de l'hydrogène : les mobilités, l'industrie, les habitats et les chantiers.
. l'hydrogène vert peut être produit à partir de toutes les énergies renouvelables: énergie verte, solaire, éolienne, géothermie, hydroélectrique, méthanisation.
Nous allons donc tirer vers le haut toute la filière des énergies renouvelables, grâce à l'hydrogène.

Intervention de Julien Chauvet

responsable Hydrogène - Engie

. en 2021 : des bus à hydrogène circuleront sur les pistes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (projet i-port), donc l'hydrogène devient une réalité concrète et palpable dès aujourd'hui.
. c'est une énergie bon marché et déjà compétitive par rapport aux coûts de production actuels des énergies renouvelables.
. l'hydrogène : on peut le comprimer, le liquéfier, le stocker, le transporter, en différer son utilisation... une "énergie magique" !

Engie :
- 2e producteur d'électricité en France
- 1er fournisseur d'électricité verte en France
- 25 milliards de CA en 2016
- 73 000 collaborateurs en France

Intervention de Steven Le Moing

responsable biocarburants - Airbus

. il faut penser des solutions « global monde », et non franco-françaises.
. **trajectoire actuelle** : disposer dès 2024 de démonstrateurs d'avion vert pour prendre les décisions et démarrer une production à partir de 2035.
. **créer un véritable écosystème autour de l'hydrogène, incluant la problématique de l'approvisionnement des aéroports en hydrogène**.
L'industrie aéronautique n'y parviendra pas toute seule : elle aura besoin des compétences et moyens des grands fournisseurs d'énergies, mais aussi des acteurs politiques pour concevoir et voter les cadres législatifs en temps utiles.

- Airbus est fortement engagé sur la nécessité de fournir à la société un moyen de transport s'inscrivant dans la durabilité.
- La décarbonisation du secteur aérien est un sujet où Airbus souhaite agir en tant que leader.
- Pour cela Airbus ainsi que les autres acteurs de la filière supportent un ensemble de mesures depuis l'amélioration des performances environnementales de nos produits, l'optimisation des opérations et du management du trafic aérien, des mesures de marché (CORSIA) ainsi que l'introduction de solutions techniques disruptives.
- A tout ces titres Airbus a récemment annoncé sa volonté d'être le premier constructeur à mettre sur le marché un avion Zéro émission utilisant de l'hydrogène.
- 3 différents concepts d'avions sont actuellement évalués par Airbus basés sur une motorisation Turbofan ou Open Rotor ainsi qu'un concept d'aile volante.
- Les choix technologiques devraient se faire vers 2024/2025 pour une entrée en service potentielle en 2035.
- L'hydrogène peut être utilisé dans des turbines à gaz modifiées (similaire à une combustion classique), dans des piles à combustibles et également dans la génération de carburants d'aviation durables tels que les électro fuels.
- Au delà des implications technologiques au niveau de l'avion, Airbus est conscient que l'écosystème énergétique doit évoluer afin d'offrir la disponibilité en hydrogène généré à partir d'énergie renouvelable. Il faut également s'assurer que l'aviation soit identifiée et intégrée aux différents plans de développement hydrogène au niveau national ou transnational.
- De même une mise à niveau de l'infrastructure permettant un acheminement de l'hydrogène sur les;plateformes aéroportuaires doit se préparer.

Intervention de Denis Olagnon

Secrétaire Général - Préfecture de la Haute-Garonne

. je suis aujourd'hui porteur d'un **message de soutien** en faveur de toute la filière aéronautique, et la Préfecture est fortement mobilisée sur le plan de relance de la filière.
. **quand on compare l'hydrogène à l'électricité :** le problème de cette dernière réside dans les batteries qu'il est difficile de neutraliser complètement en cas de départ de feu.
. **l'enjeu de la filière aéronautique** : c'est de concevoir pour l'avenir un modèle de croissance équilibré qui préserve aussi bien les aspects économiques que les aspects environnementaux.

Intervention d'Arnaud Coppieters

architecte de solutions – Altran Toulouse

Altran Toulouse :
- 33 000 avions à construire dans les prochaines années
- 6% du TCAC mondial de passagers entre 2015 et 2020
- 5,8 milliards de dollars de revenus liés à l'info-divertissement et à la connectivité en vol en 2020

. **nous vivons une époque formidable** car nous pouvons contribuer de façon très concrète à faire émerger une économie plus verte, en faisant notamment verdir nos carburants
. **le coût de production de l'hydrogène** est actuellement de 8$ le kilo : il faut le faire descendre à 3$ pour être compétitif par rapport aux hydro-carburants.
. **pour info** : l'hiver, le pic de consommation de gaz est 10 fois plus important que le pic de consommation d'électricité
. **nous sommes en train de construire un nouveau système énergétique qui va se déployer progressivement comme suit, entre 2021 et 2050 :**

- d'abord les bus et les camions
- ensuite le train
- puis les carburants synthétiques (le e-kérosène)
- puis le chantier de la division par 2 du coût de liquéfaction
- puis déploiement sur les grands navires
- en enfin déploiement dans l'aviation

. **l'enjeu est bien que tout soit développé en France et en Europe** (et pas ailleurs): créer ce fameux écosystème grâce aux 7 milliards qui ont été débloqués.
. **toute la supply chain de l'aéronautique** doit dès aujourd'hui repenser ses mobilités et son approvisionnement en énergie via l'hydrogène : tout le monde doit être acteur de cette évolution pour que la demande soit rapidement forte et fasse ainsi baisser les coûts.
. **à Paris** : il y a déjà des taxis (Hype) qui fonctionnent à l'hydrogène, à partir de 4 stations dont celle d'Alma. On a déjà aussi des bennes à ordures qui fonctionnent à l'hydrogène, ainsi que des vélos à Bayonne, des bateaux...

Intervention de Michel Delpon

Député de la Dordogne

. « j'ai fait le tour des mairies de ma circonscription en circulant exclusivement avec un vélo à hydrogène ! ».
. **dès 2024** : le projet est de faire courir des voitures à l'hydrogène aux 24h du Mans. D'ailleurs, dès cette année, un prototype alimenté à l'hydrogène a atteint les 300 km/h.
. **en France** : il y a déjà 38 stations d'approvisionnement en hydrogène. L'objectif est d'accélérer le déploiement des stations, mais également de les rentabiliser. Donc il faut faire progresser au même rythme les usages et l'intendance.
. **l'AFHYPAC** : cette interprofession de l'hydrogène est en train de déployer des délégations régionales pour accélérer les usages, avec l'appui des sous-préfets.
. **en matière de sécurité** : d'importants tests ont permis d'atteindre un niveau parfaitement satisfaisant. A titre d'exemple, les pompiers voient d'un très bon œil cette énergie, car il est beaucoup plus facile de maîtriser un départ de feu avec l'hydrogène.

Conclusions de la journée

Pierre Cabaré (Député de la Haute-Garonne) :

. devant vous à cet instant, nous sommes plusieurs députés à vous écouter, mais en réalité, nous sommes toute la représentation nationale à nous sentir concernée par la relance du transport aérien.

. nous ne pourrons pas réussir sans vous : il est important d'être ensemble pour porter des messages forts à l'Assemblée Nationale.

Marie-Christine Verdier-Jouclas (Députée du Tarn) :

. il faut porter des propositions en vue du budget 2021.

. les députés sont là pour porter la voix de leurs territoires : les écouter pour ensuite infléchir les lois dans le sens souhaité par la majorité.

Michel Delpon (Député de la Dordogne) :

. 80 députés font partie du groupe hydrogène à l'Assemblée Nationale.

. tous les mercredis, nous auditionnons des entreprises qui proposent des services en faveur de l'hydrogène.

Carole Bureau-Bonnard (Députée de l'Oise) :

. nous devons tous nous impliquer en faveur de l'émergence de cette nouvelle donne énergétique.

. tout doit se faire en parfaite concertation avec chaque préfecture.

Romain Grau (Députée des Pyrénées Orientales) :

. ne pouvant être présent, le député a tenu à s'associer à cette journée qu'il trouve essentiel pour dessiner ensemble l'avenir de l'Occitanie.

. il a tenu à rappeler, étant aux portes de la Catalogne, que tous les efforts que les acteurs majeurs de la filière Aéorautique tarderont à faire, cela profitera à d'autres moins hésitants.

Élisabeth Toutut-Picard (Députée de Haute Garonne) :

. en sa qualité de Membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a insisté sur le besoin d'inscrire l'avenir de l'Aéronautique dans une démarche environnementale, il en va du salut de toute une branche d'activité majeure pour notre région.

La ville de Lourdes (deux représentantes) :

. comme d'autres représentants de commune d'Occitanie, les élus de Lourdes ont mis l'accent sur l'enjeu vis à vis du tourisme qui se joue avec l'avenir de la filière Aéronautique.

La ville de Cornebarrieu : Merci à son maire **Alain TOPPAN**, d'avoir participé aux débats.

"il faut également convaincre les autorités qu'il est possible de rouvrir les frontières, et non se replier sur soi, avoir peur de l'autre"

Julie Kitcher

Vice-presidente Executive Communications & Corporate Affairs – Airbus

"Je souhaite tout d'abord remercier Pierre Cabaré pour l'organisation d'un tel évènement, et saluer le travail réalisé aujourd'hui autour de thématiques qui nous paraissent primordiales."

"Marc Hamy, a eu l'occasion de rappeler ce matin l'importance de l'aviation pour : l'économie, la société, la vie des territoires - point qui est particulièrement pertinent pour nous à Toulouse. Il a aussi souligné combien nous souhaitons défendre le transport aérien en ces temps difficiles et assurer l'avenir :de notre entreprise, de ses personnels, notre chaîne de fournisseurs et nos sous-traitants et inscrire cet avenir dans le respect de l'environnement."

"Rassurer les passagers est évidemment primordial. L'aviation a toujours eu pour priorité la sécurité des passagers. Toutes les mesures mises en oeuvre dans le cadre du COVID par les aéroports, les compagnies aériennes et nous-mêmes, Airbus, sont là pour assurer cette sécurité sanitaire."

"Regagner la confiance des passagers -- de tous les passagers -- va prendre du temps. Cet effort nécessite la mobilisation de tous les acteurs, au niveau international, national ou local."

"On doit pouvoir rouvrir les frontières, car toutes les mesures ont été prises pour que l'avion ne soit pas un vecteur de la pandémie. Il n'y aurait rien de pire que de voir cette pandémie conduire à un repli sur soi, une peur des autres."

"Grâce à l'avion, Toulouse est ouvert sur le monde et « rayonne » même à l'international."

"La préservation de l'environnement est essentielle pour ce retour en confiance au transport aérien. Nous venons de dévoiler nos projets d'avions zéro émissions, qui promettent de révolutionner le transport aérien. La question des nouvelles sources d'énergie utilisées par ces avions est essentielle. Qu'il s'agisse d'hydrogène ou de « carburants durables », un effort collectif sera nécessaire pour produire et acheminer ces carburants « verts » sur les aéroports."

"**Enfin, la relation entre l'aéroport et son environnement est évidemment essentielle. Blagnac est pour nous un pilier de l'entreprise.** Pilier symbolique d'abord: c'est la ville qui abrite notresiège social. Mais aussi pilier industriel, puisqu'il abrite de nombreuses chaînes d'assemblage, nos activités d'essais en vols, nos centres de livraisons.
La ville de Blagnac est au coeur de nos échanges avec le reste du monde."

"Beaucoup de choses sont maintenant à reconstruire. Ensemble, nous aurons toutes les chances de réussir."
"Ceci vaut à la fois pour sortir de la crise et pour le défi environnemental.
Nous avons commencé à nous engager au niveau d'Airbus comme vous l'avez vu dans les médias et avec notre annonce sur les projets d'avion zéro émissions."

Le mot du Ministre

Jean-Baptiste Djebbari Ministre des Transports

Je tenais à vous adresser ces quelques mots après cette journée d'échanges, riche, que vous avez eus avec les acteurs du transport aérien et de l'aéronautique.

Vous savez, cela a été rappelé, que le secteur fait face à une crise sans précédent : les chiffres sont éloquents en la matière, plus de 95 % des vols ont été annulés pendant le confinement.

" Air France par exemple a opéré une dizaine de vols par jour au lieu des 1000 vols opérés habituellement, et 17 aéroports français ont dû fermer temporairement."

Face à cette crise, L'Etat s'est mobilisé et a fait front, parce que l'Aéronautique est un fleuron de notre économie et doit le rester, parce que ce sont plus de 300 000 emplois directs et le premier secteur d'exportation. L'Etat, je le disais, s'est mobilisé, et a accompagné le secteur à la hauteur de ce qu'il représente pour notre pays.

D'abord, il a fallu répondre à l'urgence : les aéroports, les compagnies aériennes et Airbus ont bénéficié de mesures de droit commun, comme les dispositifs de report de charges, les prêts garantis par l'Etat et le chômage partiel de longue durée.

Mais nous sommes allés plus loin, des mesures sectorielles ont été prises. Nous avons par exemple mis en place un moratoire sur un certain nombre de taxes, nous avons accordé un soutien spécifique à Air France et à l'ensemble des compagnies aériennes françaises, et pour les lignes d'aménagement du territoire, l'Etat a payé les coûts fixes aux aéroports et aux compagnies aériennes.
Pour les entreprises de transport de passagers, quelles que soient leurs tailles, nous avons pris en charge 100% de l'indemnité d'activité partielle pour les heures non travaillées jusqu'en septembre.

Nous avons ensuite engagé la relance pour l'aéronautique : un plan de soutien inédit de 15 milliards d'euros a été mis en œuvre et guidé par trois priorités. D'abord, protéger les salariés, c'est le sens du dispositif d'activité partielle qui va concerner plus 560 sites et 110 000 salariés. Ensuite, investir dans nos PME et nos ETI, ce qui est essentiel pour nous prémunir des stratégies d'acquisition hostiles, et enfin accélérer la décarbonation.
C'est un enjeu de souveraineté industrielle nationale et européenne.

Pour l'aérien, nous avançons 300 millions d'euros aux aéroports pour les aider à compenser les baisses des taxes d'aéroport et prendre en charge leurs dépenses de sureté et de sécurité.
A Blagnac, où vous êtes, cela représente 16 millions d'euros d'avances remboursables.
Après la relance, le temps sera venu de préparer l'avenir. L'avenir du secteur, l'avenir de notre pays.

" Et notre avenir passe par des transports plus propres, par des appareils plus légers, des moteurs plus sobres, et pas forcément par moins de voyages et moins de libertés "

Mais aussi par plus de progrès, ce progrès technologique qui permet de concilier l'écologie et nos libertés de déplacement.

" Notre avenir passe ainsi par l'avion vert, que nous ambitionnons de propulser dès 2035 sur une base Hydrogène et pour laquelle nous investissons plus de 1,5 milliards sur les 3 prochaines années."

Il passe également par le développement de la filière biocarburants, dans laquelle nous investirons 400 millions d'euros, filière qui a été lancée, vous vous en rappelez, en février dernier à Toulouse. Il passe aussi par la transition écologique de nos aéroports. Par la réduction des vols régionaux dès lors qu'il existe une alternative robuste par le train de moins de 2h30. Par la modernisation des flottes moyens et longs courriers. Par l'incorporation de 5% de carburant alternatif durable dès 2030. Ce sont aussi les contreparties que nous demandons aux compagnies aériennes : elles sont exigeantes, mais elles sont atteignables et surtout elles sont nécessaires.

Et pour cela, nous aurons besoin de l'industrie aéronautique, nous aurons besoin des entreprises du transport aérien, et nous aurons besoin de vous !

A très bientôt ...