

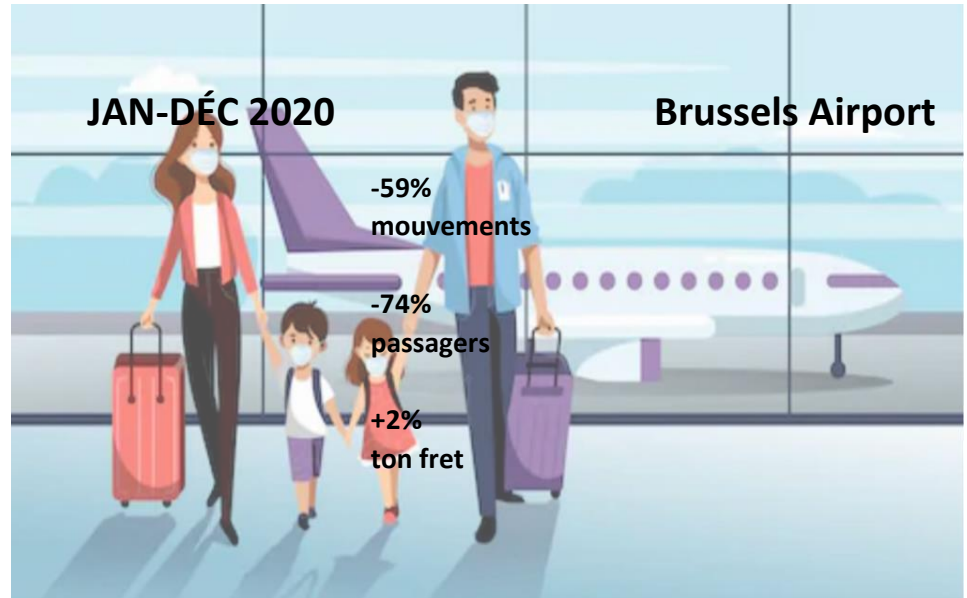
TABLE DES MATIÈRES DU MARKET MONITORING AVIATION – COVID-19

01 » IMPACT SUR LE SECTEUR
AÉRONAUTIQUE

02 » IMPACT SUR LE TRANSPORT
DE BRUSSELS AIRPORT

03 » IMPACT SUR LES ACTEURS
DE BRUSSELS AIRPORT

04 » IMPACT SUR LES TARIFS ET
LE MODÈLE D'ENTREPRISE

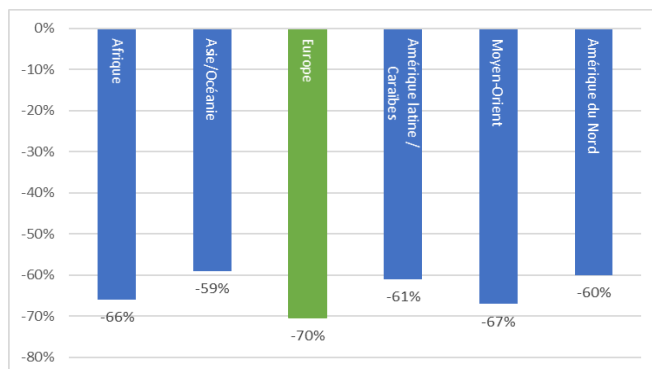


01 » IMPACT DE LA COVID-19 SUR LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE

Impact sur le transport de passagers au niveau mondial

La COVID-19 et les mesures qu'elle a entraînées ont eu un impact très important sur le secteur aéronautique. Entre **janvier et décembre 2020**, le transport de passagers a connu une **baisse d'au moins 59 % à l'échelle mondiale** par rapport à l'année précédente.

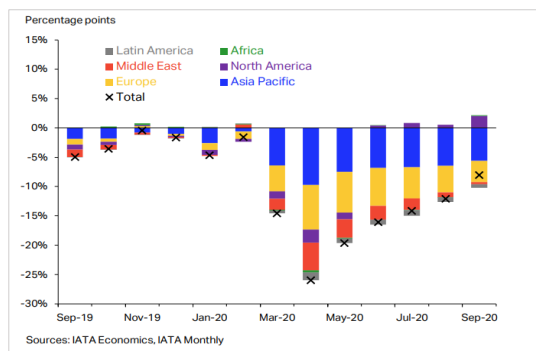
En **Europe**, cette chute est la plus forte avec **70,4 %**. En 2020, les aéroports européens auront **perdu environ 1,7 milliard de passagers**.



Impact sur le transport de marchandises au niveau mondial

Les mesures prises à l'échelle planétaire dans le cadre de la COVID-19 entraînent bien entendu des effets économiques considérables affectant également le transport de fret par voie aérienne, avec des variations en fonction de la région et/ou du type de marchandises.

Ainsi, en **avril 2020**, le nombre de tonnes-km de marchandises transportées dans le monde a diminué de **25 %**. Ces chiffres négatifs se sont progressivement améliorés : en **septembre**, la baisse du nombre de tonnes-km de marchandises transportées



par voie aérienne était **encore de 10 %**, pour finalement atteindre **0,5 % en décembre**. C'est surtout le **manque de capacité cargo (environ - 25 %)** qui demeure un obstacle à l'augmentation des volumes. Bien que le nombre de *dedicated freighters* ait augmenté, le *belly cargo* a considérablement diminué (entre 60 et 80 %).

Position de Brussels Airport

Par rapport à (la **moyenne**) d'autres aéroports européens, **Brussels Airport a été plus durement touché** en ce qui concerne les vols de passagers (*core business*) (jan.-sep. 2020): - 68 % vs - 71 %; sep. 2020 : - 73,1 % vs - 84,8 %; même tendance en oct.-déc.).

Cela s'explique en partie par les **différences de mesures** entre les pays (conseils aux voyageurs, etc.), mais aussi par le fait qu'il n'y a (pratiquement) **pas de vols intérieurs** et proportionnellement aussi **moins de vols intercontinentaux** (cf. le trafic extra-communautaire qui s'en sort actuellement mieux).

Mesures

Des mesures sont bien entendu nécessaires pour permettre au secteur de survivre et de se rétablir. De nombreux pays ont donc accordé des **aides publiques** sous forme de prêts, de chômage temporaire, de primes, etc.

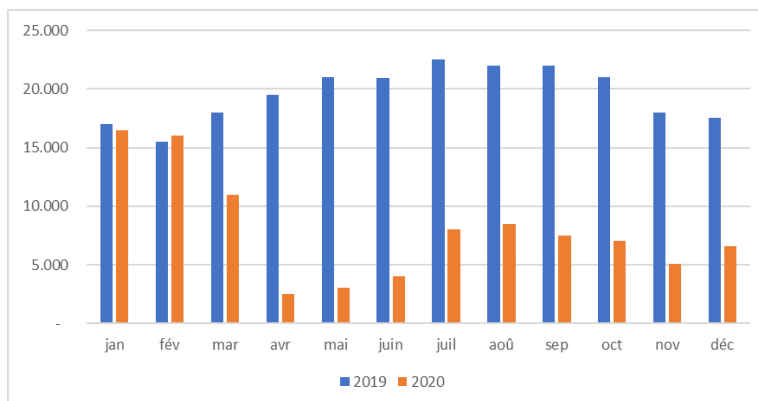
Diverses mesures ont également été prises par la **Commission européenne**, dont le **maintien de la licence** pour les compagnies aériennes en proie à des difficultés financières temporaires et le **slot waiver**, qui lève temporairement la règle du « use it or lose it » (80 % des créneaux demandés devaient être utilisés pour obtenir la priorité pour la période suivante). Cette dernière mesure s'appliquerait jusqu'à l'été 2021. Cette règle serait ensuite adaptée de 80/20 à 40/60 afin de maintenir une concurrence équitable.

02 » IMPACT SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DE BRUSSELS AIRPORT

Impact sur l'évolution du nombre de mouvements

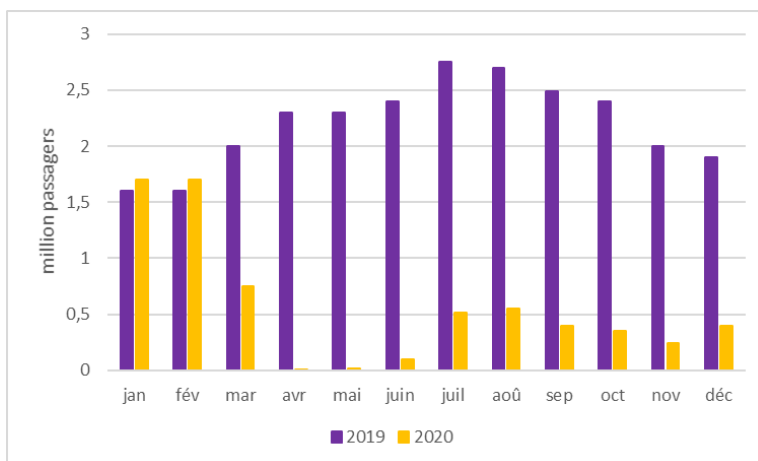
La crise de la COVID-19 a eu un impact énorme sur le trafic aérien au départ et à destination de Brussels Airport. Le nombre de mouvements **entre janvier et décembre 2020 a diminué de près de 60 %** par rapport à la période correspondante de l'année dernière.

Cette baisse s'est produite en dépit des **bonnes performances du transport de fret** et ne tient pas compte de la **chute du taux d'occupation des avions de passagers**.



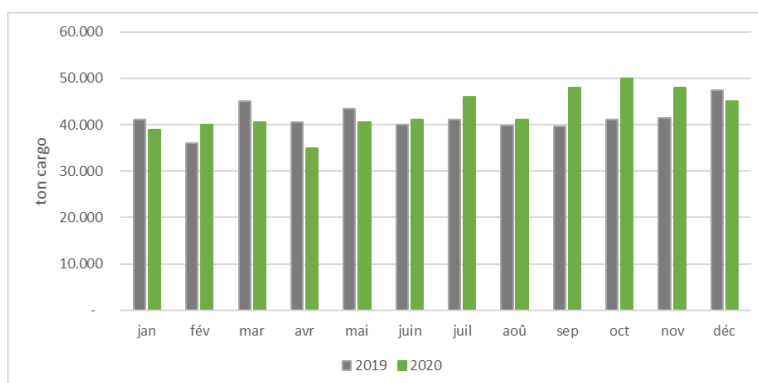
Impact sur l'évolution du nombre de passagers

En **2020, le nombre de passagers a chuté de 74 %** à Brussels Airport par rapport à 2019. Le premier impact a été observé au début du mois de mars pour les vols vers l'Asie et l'Italie. Des restrictions s'en sont suivies pour les voyages vers les États-Unis et fin mars, tous les voyages non essentiels étaient interdits. Une légère embellie a suivi en juin et juillet, mais elle a été rapidement étouffée dans l'œuf. Le **mois de septembre 2020 a connu une baisse de près de 85 %** par rapport à septembre 2019, une tendance qui s'est poursuivie dans les mois suivants.



Impact sur l'évolution du transport de fret

La crise de la COVID-19 a eu une incidence limitée sur les **volumes de marchandises** transportées. La **forte baisse** du « *belly freight* » (c'est-à-dire le fret transporté sur les vols de passagers) de **53,7 %** a été entièrement compensée par une **augmentation significative** du nombre de mouvements des « *full freighters* » (+ **42,8 %**) et des « *forwarders* » (+ **18,3 %**).



Ainsi, des avions de passagers ont été utilisés (en partie ou en totalité) pour transporter du fret (environ 1 300 vols effectués par 30 compagnies aériennes différentes jusqu'en septembre 2020). Au total, le nombre de tonnes de marchandises transportées par avion a augmenté d'**environ 2,2 % en 2020** par rapport à 2019.

03 » IMPACT SUR LES ACTEURS LIÉS À BRUSSELS AIRPORT

COMPAGNIES AÉRIENNES

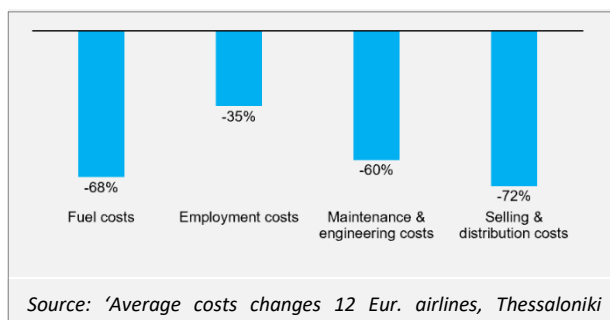
Impact sur le fonctionnement économique

En raison de la COVID-19, les compagnies aériennes de transport de passagers ont dû suspendre leurs vols à Brussels Airport au printemps 2020 et réduire leur programme de vols par la suite. Après une reprise limitée en juin-août, le nombre croissant de contaminations en Belgique et en Europe a entraîné une **réduction du nombre de vols de 75 voire 95 %** depuis septembre.

Le **chiffre d'affaires** des compagnies opérant à Brussels Airport a **chuté** en moyenne **d'environ 70 %** en 2020 par rapport à 2019. Cette diminution résulte bien entendu directement de la baisse du nombre de passagers et de vols, le taux d'occupation ayant chuté de plus de 10 %.

Alors que les revenus d'exploitation ont diminué de 70 % en moyenne, les **charges opérationnelles** n'ont **baissé** que de **40 à 50 % environ** en raison des coûts fixes et de la nécessité de réaliser des investissements (de sécurité) supplémentaires.

De nombreuses compagnies aériennes ont par conséquent éprouvé des difficultés à faire face à leurs coûts et rembourser leurs dettes (loyers de leasing



inclus). La crise de la COVID-19 a **également** contraint de nombreuses compagnies aériennes à **réduire leur flotte (et leur effectif)**, via des amortissements anticipés par exemple, parfois même de 30 %. Ainsi, le leasing de certains types d'avions a également été reporté ou arrêté et des avions spécifiques voire des flottes entières ont été entreposés temporairement, ce qui influe évidemment aussi sur (les coûts de) la maintenance.

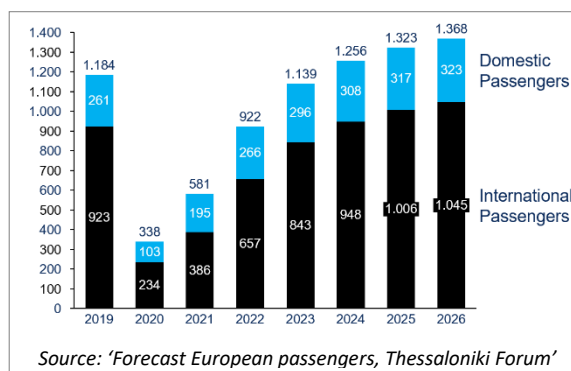
En outre, une **aide financière** a souvent été **sollicitée** auprès des autorités (par le biais de prêts, de reports d'impôts sur le revenu ou d'autres prélèvements). Brussels Airlines s'est également vu accorder un prêt de 290 millions d'euros par les autorités belges. Différents accords ont également été conclus avec des institutions financières et des fournisseurs (par exemple en termes de délais de paiement, de niveau de taux d'intérêt, etc.)

Perspectives & mesures

Le secteur aéronautique reste très affecté par la crise de la COVID-19 et ne devrait pas **retrouver les niveaux de passagers de 2019 avant 2024**.

La **survie** devient dès lors de plus en plus **difficile**. Même les compagnies ayant obtenu des prêts doivent en fin de compte gagner suffisamment d'argent pour les rembourser. Il faut donc s'attendre à de futures **faillites** ou à l'absorption de petits acteurs par des plus grands (**consolidations**).

En outre, le **tourisme** devrait **reprendre**, mais les **passagers en voyage d'affaires** – qui constituent souvent la source principale de recettes – utiliseront **beaucoup moins** souvent l'avion à l'avenir. La combinaison des faillites/consolidations (= moins de capacité) et de la réduction du nombre de voyageurs d'affaires (et des recettes) pourrait amener les touristes à devoir payer davantage pour un vol.



03 » IMPACT SUR LES ACTEURS LIÉS À BRUSSELS AIRPORT

Brussels Airport Company

Impact sur les recettes et les coûts

Les **recettes aéroportuaires** ont **fortement diminué** en 2020 principalement en raison de la baisse significative du trafic et il en sera également ainsi en 2021 (les chiffres étant encore très incertains).

Il va de soi que Brussels Airport a également réduit autant que possible ses **coûts** et poursuivra cet effort en 2021. Qui plus est, l'**enveloppe d'investissements** a été revue à la baisse et, le cas échéant, **supprimée/reportée**. Il s'agit notamment de la fermeture temporaire de certaines parties de

l'infrastructure, de l'arrêt des recrutements, de la maximalisation du chômage temporaire/économique ou de l'arrêt des investissements liés à la capacité.



Stationnement des avions

Compte tenu de la baisse considérable du nombre de vols depuis le début de la crise de la COVID-19, de nombreuses compagnies aériennes (de passagers) ont été contraintes d'immobiliser une partie de leur flotte, ce qui a nécessité le stationnement de longue durée d'un certain nombre d'avions.

En temps normal, les compagnies aériennes paient une redevance de stationnement. Brussels Airport Company a cependant décidé d'exonérer temporairement les *home carriers* de la redevance de stationnement. Ces derniers ont en effet peu de possibilités de parquer leur flotte (immobilisée) ailleurs, alors qu'il est également important pour la maintenance des appareils que ceux-ci restent stationnés sur la base d'origine.

	Temps de stationnement facturable moyen (h)		Évolution
	2019	2020	
Jan	2.23	2.09	-6%
Fév	2.01	1.84	-9%
Mar	1.82	2.75	51%
Avr	1.72	10.25	495%
Mai	1.72	5.72	232%
Juin	1.66	33.34	1910%
Juil	1.57	17.33	1007%
Aoû	1.57	5.79	270%

Autres acteurs

Impact sur les prestataires de services d'assistance en escale

À l'instar des compagnies aériennes et de l'aéroport même, les prestataires de services d'assistance en escale opérant sur l'aéroport de Bruxelles-National ont également été **durement impactés** par la crise du coronavirus. L'un des prestataires d'assistance bagages et d'assistance opérations en piste pour avions passagers, **Swissport Belgium SA**, a été déclaré **en faillite** à la suite de la crise et sera remplacé par un nouvel acteur dans le cadre d'un appel d'offres officiel. Dans l'intervalle, une licence temporaire de 6 mois a été accordée à Alyzia SAS.

04 » IMPACT SUR LES TARIFS ET LE MODÈLE D'ENTREPRISE

Tarifification actuelle : prolongation de la période régulée QQ3

Le 14 janvier 2020, la consultation de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire pour la prochaine période régulée de cinq ans (du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2026 inclus) a été lancée. Compte tenu de l'instabilité des chiffres et l'incertitude, la **consultation a été arrêtée** fin février 2020 à la demande du Service de Régulation.

En conséquence, ce dernier a émis un avis formel à l'attention du Ministre de la Mobilité dans lequel il recommande la prolongation de la période régulée actuelle d'abord jusque mars 2022 et ensuite aussi jusque mars 2023 ainsi que le gel des tarifs actuels (avec indexation via l'indice santé) en raison de la situation économique exceptionnelle. Ces mesures ont été confirmées par une loi.

Tarifs actuels

Pax charges	Originating passenger	€ 21,74
	Transfer passenger	€ 11,17
	Transit passenger	€ 0,00
Parking charges	PAX	€ 0,78
	CARGO	€ 0,22
Security charges	Originating passenger	€ 7,29
	Transfer passenger	€ 7,29
	Transit passenger	€ 7,29
LTO charges	PAX	€ 3,41
	CARGO	€ 2,72
Bussing charge	Originating passenger	€ 0,62
	Transfer passenger	€ 0,62
	Transit passenger	€ 0,62

Tarifification future : minimiser les coûts et stimuler le démarrage?

Il a déjà été signalé que Brussels Airport Company est en train de revoir ses plans d'investissement. Les coûts seront réduits au maximum et le redémarrage sera minutieusement évalué. L'IATA et les différentes compagnies aériennes réclament également des incitants au démarrage afin de favoriser une reprise plus rapide (avec ou sans aides publiques).

Perspectives - vers un nouveau modèle d'entreprise?

Les conséquences à long terme sont bien entendu encore difficiles à évaluer, mais la crise de la COVID-19 pourrait avoir un impact durable sur le paysage aérien. En premier lieu, il appartiendra aux aéroports ainsi qu'aux compagnies aériennes de regagner la confiance des passagers (cf. sécurité & sûreté), de reconstruire leurs réseaux et de garantir leur santé financière.

Suite aux faillites et aux consolidations, une **part de marché plus importante** semble se dessiner pour les « low cost carriers » et les « home carriers ». Les **compagnies à bas prix** résistent généralement mieux aux conséquences de la crise grâce à leur modèle d'entreprise adapté : bonne liquidité, gestion des coûts adaptée et agilité (c'est-à-dire plus grande facilité à déplacer de la capacité et à utiliser de nouvelles routes). Les **homes carriers** ont été soutenus (financièrement) dans de nombreux cas par les autorités et ont ainsi une chance de survivre. Cette aide financière pourrait également avoir des conséquences sur la *contribution politique* à l'aviation. L'importance des **aéroports régionaux** pourrait **s'amoinrir** et celle de **certains grands hubs** pourrait s'accroître.

Un nouveau paysage pourrait également être créé pour les tarifs. Le principe de « l'utilisateur-payeur » pourrait gagner en importance, en parallèle avec la prise de conscience croissante des changements climatiques.