

L'ÉVÉNEMENT

Le transport aérien est encore très loin d'un redécoupage du trafic

Les compagnies devront attendre trois et cinq ans avant de retrouver le niveau d'activité d'avant la crise du Covid-19.

VERONIQUE GUILLEMERD @vguillemard

TRANSPORT AÉRIEN Le mouvement de déconfinement dans le monde va-t-il être synonyme de reprise du trafic aérien ? Depuis la crise du Covid-19, les compagnies sont à l'arrêt. Le trafic a chuté de 90 % alors que plus de 4 milliards de Terriens, soit 52 % de la population mondiale, répartie dans 110 pays, étaient encore assignés à résidence mi-avril.

L'espoir d'une relance est là. Après la Chine, la première à se déconfiner le 8 avril, les pays européens lèvent les restrictions, de la France, le 11 mai, en passant par l'Italie, le 4 mai, ou encore l'Irlande, à partir du 18 mai. Aux États-Unis, 35 des 50 États tels que le Texas, l'Idaho, la Caroline du Sud, sortent du confinement.

Mais cet espoir est ténu. Car « le déconfinement est une condition nécessaire pour que le transport aérien se porte mieux, mais il n'est qu'une étape, encore insuffisante, pour une véritable relance, qui ne sera possible qu'avec la levée des restrictions internationales », estime Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à la Montpellier Business School. « Le comportement du marché intérieur de chaque pays est un indicateur clé de la reprise », estime Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à la Montpellier Business School. « Le comportement du marché intérieur de chaque pays est un indicateur clé de la reprise », estime Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à la Montpellier Business School.

Le seul marché domestique, peu rentable pour les compagnies, n'est pas le moteur du redécoupage. L'écrasante majorité des salariés ne prend pas l'avion pour se rendre au bureau. Ce sont les transports collectifs urbains (trains, bus, métro) qui remontent en capacité. À Paris, la

RATP assure 75 % du service depuis le 11 mai, contre 30 % la veille. Dans le transport aérien, la reprise sera très graduelle. Depuis le déconfinement, Air France n'a rouvert que trois lignes de plus, à partir de Roissy, pour Brest, Bordeaux et Montpellier. Et a augmenté les fréquences des trois lignes restées en activité, sur Toulouse, Marseille et Nice. À l'international, la compagnie française dessert à nouveau Atlanta et prévoit de se poser à Chicago à partir du 15 juin. En Asie, Air France opère des vols cargo, à l'exception de Tokyo, vers Shanghai et Hongkong. « 5 % de notre programme est assuré contre 3 % la semaine dernière. Soit entre 30 et 40 vol par jour contre 1000 à 1200 auparavant », précise la compagnie.

En septembre, le niveau du trafic ne reviendra pas à 100 %, il ne sera même pas à 25 %

DAVID CALHOUN, PDG DE BOEING

Dans le monde, les capacités ont augmenté de seulement 2 %, à 29,8 millions de sièges (+600 000) cette semaine, selon l'OAG, spécialiste des données de vol. « En septembre, le niveau du trafic ne reviendra pas à 100 %, il ne sera même pas à 25 % », estime Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à la Montpellier Business School. « Le comportement du marché intérieur de chaque pays est un indicateur clé de la reprise », estime Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à la Montpellier Business School.



Un Airbus A340 de la compagnie Lufthansa stationné sur le tarmac de l'aéroport de Francfort, en Allemagne.

Cette année, 1,2 milliard de passagers manqueraient à l'appel, après les 4,5 milliards transportés en 2019. Il ne s'agit pas d'un simple trou d'air comme lors des crises liées aux attentats de New York en 2001, au Sras en 2003 ou à la crise financière en 2008. La résilience avérée du transport aérien est effacée par la combinaison d'une crise sanitaire et économique inédite. D'autres phénomènes plus structurels contrarieront la reprise du trafic. Contraintes de réduire leurs coûts, les entreprises vont couper dans les budgets voyages. Elles ont pris conscience, grâce aux outils numériques, qu'il n'est plus nécessaire d'envoyer leurs cadres assister

à une réunion de deux heures à l'autre bout du monde. Quant à la clientèle loisirs, son pouvoir d'achat s'effrite, et elle a peur d'attraper le Covid-19 à bord des avions. Selon un récent sondage de l'Ifa, 60 % des personnes interrogées pourraient recommencer à voyager un à deux mois après l'engagement de la pandémie, mais 40 % attendront au moins six mois. Les mises en quarantaine décriées par certains États sont un frein aux voyages en avion. Se pose aussi la question des passagers en correspondance, comme c'est le cas de 50 % d'entre eux sur les lignes Paris-New York. « Que feront les autorités avec ces passagers en trans-

port ? Seront-ils placés en quarantaine lors de leur correspondance ou de leur destination finale ? Seront-ils tracés ? », interroge Paul Chiambaretto. Singapour a interdit le transit via « son hub » de passagers, en provenance de pays infectés. Le principal levier de la reprise, c'est l'ouverture des frontières. La coordination des États en la matière reste un défi. Les pays prennent des mesures en ordre dispersé, de l'interdiction d'atterrir à l'instar du Venezuela (jusqu'à 12 min) aux mesures intrusives comme une prise de sang avant d'embarquer, qui a fait l'objet de tests à Dubaï, en passant par des accords bilatéraux entre pays asiatiques et l'Australie, as-

sortis de la présentation d'un passeport sanitaire. Pourtant il s'agit d'une crise de l'offre, pas de la demande : « Les compagnies sont empêchées d'offrir des vols par les États, pas parce qu'il n'y a pas de demande malgré les incertitudes liées à l'épidémie, surtout en Asie où des centaines de millions de Chinois et d'Indiens des nouvelles classes moyennes rêvent de prendre l'avion pour la première fois », estime Paul Chiambaretto. Alors que dans les pays plus matures, le « Flyskam », la honte de prendre l'avion, un mouvement « éco » né en Suède, pourrait - marginalement, espèrent les compagnies - contrarier la relance du trafic aérien.

Peu de faillites mais des aides d'État massives

JEAN-YVES GUERIN @jyguerin

Cette petite musique est devenue assourdissante au fur et à mesure que l'épidémie de Covid-19 étendait son voile noir sur toute la planète : une multitude de compagnies aériennes vont disparaître. Elles ne pourront pas résister à plusieurs mois d'inactivité. Dès le 24 mars, Alexandre de Juniac, directeur général d'Ifa, la fédération internationale des transporteurs aériens, lançait un avertissement solennel : « En moyenne, le secteur a encore des liquidités pour deux à trois mois. Au-delà de juin, je crains que la moitié des compagnies aériennes ne soient susceptibles de faire faillite », déclarait-il. Au même moment ou presque, le cabinet australien de conseil, Capa, qui fait autorité en aviation prédisait que la plupart des compagnies traient au tapis d'ici fin mai. Une menace qui concernait même les plus grandes. Mi-mars, le PDG de British Airways, Alex Cruz, envoyait un email à ses collaborateurs intitulé « La survie de BA ».

Deux mois plus tard, on est loin de l'écotémo annoncée. Certes, plusieurs transporteurs aériens ont été rayés de la carte. Des compagnies régionales comme Flybe au Royaume-Uni ou Trans State Airlines et Compass Airlines aux États-Unis ont cessé leur activité. D'autres acteurs plus connus comme le Colombien Avianca (21 000

salariés) ou Virgin Australia, la dernière compagnie australienne, se sont déclarés en faillite. Mais elles ont encore l'espoir d'éviter la liquidation. Surtout, jusqu'ici, les acteurs du transport aérien passés à la trappe sont des canards botteux. Le virus n'a fait que les achever. Flybe était en vie et la mort depuis un an. Virgin Australia n'a pas gagné d'argent depuis sept ans... « Aucun grand nom du transport aérien n'est encore tombé à cause de cette crise », résume Paul Chiambaretto, spécialiste de l'aviation à Montpellier Business School.

« Le carnage annoncé n'a pas eu lieu, c'est que les États ont volé au secours de leur compagnie étendant, un peu partout dans le monde. En mettant les grands moyens pour les sauver. Sans surprise, la France, comme pour son interventionnisme économique, a annoncé pour Air France un plan d'aides à sept milliards d'euros (quatre milliards de prêts garantis par l'État et trois milliards de prêts d'État). Même les États-Unis, la terre du libéralisme, ont mis la main au portefeuille avec 50 milliards de dollars débouqués par l'Administration Trump pour les compagnies aériennes américaines : 25 milliards d'aides directes et 25 milliards de prêts ou de garanties de prêts. Ainsi, Delta Airlines va bénéficier de 5,4 milliards d'aides et de 4,5 milliards d'emprunts auprès du Trésor américain.

Dans le Golfe, Emirates a très vite eu le soutien du prince héritier de Dubaï ou le transporteur a son hub : « Nous allons injecter des fonds dans la compagnie », a-t-il tweeté. Là encore, on parle de plusieurs milliards de dollars. Les pays aux poches moins pleines sont aussi à cheval de leur compagnie porte-drapeau. L'Indonésie prépare un plan d'un milliard de dollars pour sauver le transporteur aérien national, Garuda.

Une compagnie nationale est un actif stratégique

GILLES ROUCOLLE, CONSULTANT CHEZ OLIVER WYMAN

En réalité, il y a une logique pour les gouvernements à ne pas laisser tomber ces entreprises clés. « Une compagnie nationale est un actif stratégique », explique Gilles Roucolle, consultant spécialiste du transport aérien au sein du cabinet Oliver Wyman. « En reliant le pays aux autres parties du monde, elle permet d'accueillir des touristes du monde entier mais aussi d'aider les entreprises locales à gagner des marchés à l'étranger et d'exporter leurs produits. » A contrario, les États n'ont pas les mêmes attentions pour leurs compagnies secondaires qui ne jouent pas de rôle stratégique pour le pays. Ainsi, Corsair qui est la deuxième

compagnie française ne bénéficie toujours pas d'une aide d'État. Début mai, le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a indiqué qu'il était prêt à la soutenir à une condition : « Il faut aussi que les actionnaires de Corsair puissent faire leur part du chemin ». En clair, qu'ils remettent au pot, ce qui n'a pas été demandé aux actionnaires non étatiques d'Air France KLM (Delta Airlines, China Eastern Airlines).

Soutien gouvernemental ou pas, les compagnies actionnées passent toutes un autre levier pour rester en vie : couper dans les effectifs. British Airways veut se séparer de 12 000 collaborateurs ; SAS en a remercié 5 000. Air France planche sur un plan de départs volontaires de plusieurs milliers de postes. Enfin, les compagnies aériennes ont une autre boîte secrète pour ne pas sombrer définitivement. Pour les milliers de vols annulés depuis quelques mois, elles ne remboursent pas les passagers qui en font la demande mais leur imposent des avoirs. Tant pis si c'est illégal.

Cette pratique aura notamment permis aux compagnies aériennes européennes de ne pas débourser 9,2 milliards d'euros d'ici fin mai. Pas sûr que tout cela suffise pour empêcher des faillites en cascade à la crise s'installe. Mardi, le patron de Boeing, David Calhoun, a jugé « fort probable » qu'un transporteur aérien américain disparaîsse à cause de la pandémie.

Alice Springs, voie de garage de l'aviation mondiale

GREGORY PLESSE @gplesse

Le dernier dimanche d'avril au matin, quatre Airbus A380 ont pour la première fois amorcé une descente entre les crêtes des monts MacDonnell. Ils ceinturent la ville d'Alice Springs, une bourgade de 25 000 habitants, dans le cœur de l'Australie. « Les fans d'aviation d'Alice Springs ont pris les photos chemin de montagne pour assister à leur atterrissage », raconte le photographe Steve Strike. Il était pour sa part aux premières loges, dans la cabine d'un hélicoptère, lorsqu'il a pris ces clichés du plus grand avion commercial du monde, parqué dans le « centre rouge » de l'Australie.



C'est aussi le cas d'une vingtaine d'autres appareils appartenant pour l'essentiel à Singapore Airlines et ses filiales Silk Air, Scoot, NokScoot, qui a supprimé plus de 90 % de ses vols en raison du Covid-19. « La température élevée et l'aridité d'Alice Springs en font un endroit idéal pour entreposer des avions cloués au sol, pour qui le principal ennemi, c'est l'humidité », souligne Neil Hansford, le président de Strategic Aviation Solutions.

La température élevée et l'aridité d'Alice Springs en font un endroit idéal pour entreposer des avions cloués au sol

NEIL HANSFORD, PRÉSIDENT DE STRATEGIC AVIATION SOLUTIONS

Et même si seulement 600 000 passagers par an utilisent l'aéroport, soit l'équivalent en fréquentation de l'aéroport de Pau, il dispose d'une piste d'atterrissage en mesure de supporter les 275 tonnes d'un A380. « Elle a été agrandie pour permettre aux plus grands avions de transport militaire américains de s'y poser pour assurer l'approvisionnement de la base de surveillance satellitaire de Pme Gap », ajoute le spécialiste.

90% de chute
Le transport aérien a plongé dans la plus grave crise de son histoire



Le déconfinement est une condition nécessaire pour que le transport aérien se porte mieux, mais il n'est qu'une étape, encore insuffisante, pour une véritable relance, qui ne sera possible qu'avec la levée des restrictions internationales

PAUL CHIAMBARETTO, SPECIALISTE DE L'AVIATION

1,2 milliard de passagers ne monteront pas à bord des avions en 2020, 4,5 milliards de personnes ont été transportées l'an dernier