

Transport aérien : quels scénarios pour l'après-covid ?

FRANCOIS MIGUET | PUBLIÉ LE 05/01/2021 À 11H08 | MIS À JOUR LE 05/01/2021 À 11H15



andresr/Getty Images

D'une violence inouïe, la crise du coronavirus va entraîner des bouleversements majeurs. Toutes les compagnies n'y survivront pas.

Débutons cet article par une note d'espoir. Il existe un monde parallèle, dans lequel plus personne ou presque ne porte de masque. Où le trafic aérien domestique est revenu à 95% de son niveau, pourtant record, de la fin de l'année dernière. Ce pays, c'est la Chine. Là-bas, tout est comme avant, ou presque. Même «les tarifs des billets d'avion y sont normaux», observe Alexandre de Juniac, le président de l'Autorité internationale du transport aérien (Iata), retransché dans son bureau de Genève. Selon lui, ce rebond chinois prouve que le goût de prendre la voie des airs est intact.

Mais c'est une exception. Et, d'ailleurs, sera-t-elle durable ? Force est de constater que le Covid-19 a la fâcheuse manie de ressurgir là où on ne l'attend pas. Les dirigeants du secteur aérien en font des cauchemars. Cet été, ils avaient repris courage. Et puis l'automne est venu... Selon l'Iata, le virus a déjà généré un manque à gagner total de 353 milliards d'euros pour l'ensemble des compagnies mondiales, leur causant 71 milliards de pertes.

C'est d'une violence inouïe. Air Italy, Miami Air International, Level, South African Airways... au moins une quinzaine d'entre elles se sont crashées cette année. «Entre 20 et 30 autres sont en faillite, déplore Alexandre de Juniac. Sans aides supplémentaires, elles ne survivront pas.» Les vols internationaux restent paralysés, y compris vers la Chine. L'Europe est bouclée. Et le trafic domestique américain n'est qu'à 40% de son niveau ordinaire.

Comme le reste de la planète ne peut pas mettre en place un confinement ultra-autoritaire à la pékinoise, et qu'une telle solution ne réglerait de toute façon pas le problème des frontières fermées et des quarantaines, les professionnels de l'aérien attendent fébrilement l'arrivée d'un vaccin. Dans l'hypothèse, ambitieuse, faite par l'Iata, que ce remède miracle serait mis sur le marché en juin, le

trafic mondial repartirait à seulement 50% de son niveau d'avant-crise fin 2021. Perte totale à prévoir pour les compagnies: entre 60 et 75 milliards d'euros. Dans ce scénario, il faudrait attendre 2023 pour que les voyages privés reprennent à plein régime, et 2024 s'agissant des déplacements d'affaires.

La reprise s'annonce donc lente, très lente. Pour tenter de l'accélérer un peu, les représentants du transport aérien misent sur la généralisation des tests dans les aéroports. «L'idée est de remplacer les mesures de quarantaine, qui découragent très fortement les réservations, par l'obligation de faire un test antigénique juste avant l'embarquement», précise Alexandre de Juniac. Paris, Londres, Rome, de même que certains hubs d'Asie et du Moyen-Orient rodent déjà ce protocole «dans l'espoir d'établir une réglementation mondiale unique dès cet hiver».

Ce choc externe d'une incroyable puissance qu'est le Covid ne touche pas toutes les compagnies de la même façon. «Les low cost long-courriers, comme Norwegian ou AirAsia, déjà lourdement endettées, sont vouées à disparaître, elles n'ont pas su prouver la viabilité de leur modèle», juge Richard Aboulafia, analyste chez Teal Group, à Washington. Certains petits opérateurs pourraient aussi descendre en piqué. «En Europe, 460 compagnies opèrent moins de 50 avions, renseigne Yan Derocles, analyste chez Oddo BHF. Bon nombre d'entre elles auront du mal à survivre les six prochains mois.»

Les compagnies historiques sont dans une situation intermédiaire. Delta, United ou American Airlines, les grandes «legacy carriers» américaines, sont entrées dans la tempête avec une santé financière plutôt solide. Le Covid les a durement frappées, mais le plan d'aide américain et les dettes qu'elles ont contractées sur les marchés devraient leur permettre de tenir jusqu'à la reprise. Leurs équivalentes du Vieux Continent, comme Air France, British Airways ou Lufthansa, étaient en moins bonne forme. Le virus les a durablement affaiblies. Elles devraient toutefois pouvoir compter sur le soutien de leurs gouvernements respectifs.

La situation de notre compagnie nationale est tout de même critique. Malgré un prêt garanti par l'Etat de 4 milliards d'euros, un prêt public direct de 3 milliards supplémentaires, un plan de 7.700 suppressions de postes, et la fermeture de certaines liaisons non rentables, elle continue de brûler 10 millions d'euros par jour. «A ce rythme, elle peut encore tenir jusqu'à fin 2021, calcule Yan Derocles, chez Oddo BHF. Mais elle ne sera pas en mesure de rembourser ses dettes.»

Le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire, envisage **un soutien supplémentaire**. Mais sa marge de manœuvre est étroite. Certains compétiteurs hurlent à la distorsion de concurrence. Ryanair a même porté plainte contre la France pour aide d'Etat devant la justice européenne. Et les investisseurs privés rechignent à regarder le dossier. De fait, il ne suffira pas de déverser de nouveaux milliards sur notre albatros fatigué pour qu'il se transforme en aigle. Redevances aéroportuaires, taxe Chirac «solidaire» sur les billets, accords sociaux très généreux, entraves au développement de la filiale low cost Transavia, lignes déficitaires maintenues pour des raisons diplomatiques, culture de la grève... Ses ailes sont lestées de pesants boulets.

Après l'orage, ce sont encore les low cost court et moyen-courriers qui devraient s'en sortir le mieux. Notamment les européennes EasyJet, Wizz Air, et Ryanair. «Ryanair avait déjà les coûts les plus bas du marché, rappelle Yan Derocles. Or ses dirigeants renégocient tout, avec les aéroports, les constructeurs d'avions, les salariés... si bien qu'ils pourraient les baisser d'encore 15%.» Le directeur commercial de la compagnie irlandaise est, de fait, confiant. «Croyez-moi, nous serons les premiers à redécoller en Europe, assure Jason McGuinness, directeur commercial. On peut déployer nos avions bien plus rapidement que nos concurrents, on vient de valider une commande de 200 appareils auprès de Boeing, on réfléchit à l'ouverture de nouvelles bases, et on frappera fort sur les prix.»

Quand les vols internationaux repartiront, à un horizon plus lointain, les «airlines» du Golfe devraient aussi tirer leur épingle du jeu. Il faut dire qu'Emirates, Etihad Airways et Qatar Airways ont survolé la

zone de turbulence assises sur de confortables tapis de pétrodollars. «Avec des investissements publics directs et massifs, tout comme Singapore Airlines, alors que leurs concurrentes européennes ont dû se contenter de prêts pour des raisons légales, résume Antoine Godier, porte-parole du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). De quoi continuer à vampiriser le trafic chez nous grâce aux accords bilatéraux.» Ajoutons que ces compagnies continueront à s'offrir de nouveaux avions, moins gourmands en kérosène, et plus confortables, quand d'autres devront peut-être y renoncer, faute d'argent.

La clientèle d'affaires mettra du temps à revenir. Le P-DG des hôtels Accor, Sébastien Bazin, a prévenu. Il s'attend à «une baisse durable de 10 à 15%» des voyages business. Zoom, Google Meet, Microsoft Teams... Durant la crise, les cadres ont largement adopté ces outils de visioconférence. Et bien des entreprises, fragilisées, entendent faire des économies dans les prochains mois. Reviendront-elles en arrière? «On ne conquiert pas des parts de marché en restant rivé à un écran, veut croire Richard Aboulafia, de Teal Group. Les businessmen reprendront l'avion.»

Le constructeur américain Boeing semble partager cet avis. Comme le résume son directeur marketing et commercial, Darren Hulst: «Nous prévoyons un trafic passager en augmentation moyenne de 4% par an d'ici 2040, avec une forte accélération en fin de période.» A l'en croire, la flotte commerciale doublera, même, d'ici là, à 48.400 appareils. Cette vision repose sur des fondamentaux de long terme. D'abord, l'augmentation de la part de la population mondiale disposant d'un revenu suffisant pour s'offrir un billet. Elle devrait passer, d'après l'ONU, de 3,9 milliards d'individus en 2019 à 5,9 milliards en 2040.

Cette nouvelle classe moyenne voyagera essentiellement pour des motifs familiaux, professionnels, ou migratoires – comme l'ont fait 3 milliards de passagers l'an dernier (eh oui, les touristes sont minoritaires). Ensuite, la croissance proviendra de zones mal équipées en infrastructures routières et ferroviaires, comme l'Inde ou l'Afrique. Et des métropoles, qui, selon Airbus, génèrent déjà 60% du trafic aérien mondial. Or, de 66 aujourd'hui, ces super-villes passeront à 95, d'ici, là encore, une vingtaine d'années.

Enfin, il faudra bien que l'on transporte les vaccins. Par souci d'efficacité, les précieuses doses seront, dans un premier temps du moins, acheminées par les airs. L'une des rares bonnes nouvelles de 2020 pour le secteur aérien est que le fret s'est maintenu à un niveau stable. On peut dire, sans trop se mouiller, que son avenir à moyen terme est garanti.

En France, l'hémorragie d'emplois ne fait que commencer

Air France, Airbus, Dassault, leurs nombreux sous-traitants... Selon le cabinet Trendeo, les champions français de l'aérien avaient déjà annoncé 13.354 suppressions de postes au 31 septembre, soit plus que tous les emplois créés dans le secteur depuis la fin de la dernière crise, en 2009. Dix ans de croissance partis en fumée.

Pour s'en sortir, les constructeurs accélèrent sur l'avion vert

Même s'ils sont violemment secoués par la crise, les avionneurs se projettent déjà dans l'après. L'actuelle génération d'appareils, celle des A320Neo et des B737 Max, a déjà permis de diminuer la consommation de carburant de 15%. Pour respecter les objectifs écologiques fixés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la prochaine devra faire encore mieux. Voilà pourquoi Airbus et Boeing planchent sur des avions «de rupture».

L'avionneur européen mise sur l'hydrogène, un carburant qu'il utilise déjà pour propulser ses fusées. Son P-DG, Guillaume Faury, a récemment dévoilé trois concepts, dont le premier pourrait voir le jour d'ici 2035. «Nous voulons être les premiers à proposer un avion zéro émission», a-t-il déclaré lors d'une conférence avec des analystes, fin octobre. «C'est un objectif ambitieux», nuance Philippe Petitcolin, le directeur général du motoriste Safran. Et comment! Les plans d'origine tablaient sur un avion à hydrogène en... 2050. Pour soutenir cette accélération, l'Etat et l'Union européenne débloquent une enveloppe de 1,5 milliard d'euros, sur trois ans. Selon Philippe Petitcolin, dont les équipes travaillent déjà sur les futurs moteurs, les défis techniques seront «complexes», et il faudra aussi que les aéroports adaptent leurs infrastructures, en prenant en compte la sécurité – ce qui ne sera pas une mince affaire, l'hydrogène étant une matière hautement inflammable. «Si vous mettez cinq A320 à hydrogène les uns à côté des autres, vous êtes déjà dans la norme d'une centrale classée Seveso», rappelle-t-il.

Le constructeur américain, quant à lui, n'a pas encore dévoilé ses intentions. «Nous dialoguons avec nos clients en gardant toutes les pistes ouvertes, souligne son directeur marketing, Darren Hulst. Il y a l'hydrogène, bien sûr, mais il faut aussi regarder les avions hybrides avec une part de propulsion électrique, et les biocarburants ou carburants synthétiques.» Des pistes sérieuses, qu'étudie également Airbus. Mais pour que les biofuels se généralisent, il faudra que les prix du pétrole baissent fortement, ou que les Etats mettent en place des incitations.

En réalité, les dirigeants de Boeing sont surtout concentrés sur la remise en service de leur 737 Max. Ce moyen-courrier, remplaçant du best-seller de la marque, est interdit de vol depuis un an et demi en raison d'une série d'accidents. Il pourrait redécoller fin décembre. Mais ce revers a fait perdre un temps précieux à la firme de Chicago. «Si Boeing ne se réveille pas très vite sur le segment moyen-courrier, qui va concentrer l'essentiel des ventes à l'avenir, Airbus prendra durablement 60% du marché», prévient l'analyste Richard Aboulafia, chez Teal Group.

Certaines compagnies s'en sortiront, d'autres non

- **Les low cost court et moyen-courriers**

Hyperagiles, bien gérées, et positionnées sur le secteur le plus dynamique, Ryanair, Wizz Air ou encore EasyJet seront parmi les premières à repartir.

- **Les 100% publiques**

Celles du Golfe, ou de Singapour, ont été biberonnées aux subventions. Elles sont très exposées au trafic long-courrier, plus meurtri, mais elles redécolleront rapidement.

- **Les historiques parapubliques ou privées**

Certaines, comme Air France, auront plus de mal que d'autres à rembourser leurs dettes en sortie de crise. Elles ne devraient pas disparaître, mais leur convalescence sera longue.

- **Les low cost long-courriers**

Déjà lourdement endettées avant l'arrivée du Covid, elles risquent de ne pas lui survivre. Après Level, Norwegian et AirAsia pourraient passer l'arme à gauche.

Lire sur Capital :

<https://www.capital.fr/entreprises-marches/transport-aerien-quels-scenarios-pour-lapres-covid-1389995>