

Coronavirus: le transport aérien aux avant-postes des ruptures à venir

PAR MARTINE ORANGE

ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 18 MARS 2020

Secteur fétiche du néolibéralisme depuis Reagan, le transport aérien est aujourd'hui à terre avec l'épidémie du coronavirus. Les compagnies



Avions parqués à l'aéroport de Düsseldorf. © Federico Gambarini / DPA

aériennes crient au secours, les gouvernements se disent prêts à les renationaliser. L'aérien est-il le symbole de ce qui nous attend ?

>L'économie mondiale entre dans des eaux inconnues

Il n'en croit pas ses yeux ou plutôt ses oreilles. Depuis les années 1980, cet acteur de l'aéronautique, qui a demandé l'anonymat, a vécu toutes les secousses du monde de l'aéronautique et de l'aérien : la grande grève des contrôleurs aériens aux États-Unis en 1980, considérée comme la grande victoire des idées néolibérales, la déréglementation totale du secteur dans tout le monde occidental qui s'est ensuivie, les privatisations des compagnies aériennes nationales, les batailles sans fin entre l'Europe et les États-Unis contre les subventions d'État pour les constructeurs aéronautiques, la croissance effrénée du secteur en faveur de la mondialisation.

Et là, toutes les idées qui avaient dominé ce secteur pendant plus de quarante ans s'écroulent d'un coup. Les gouvernements parlent de nationalisation et d'aides massives pour leurs compagnies nationales. Boeing réclame 60 milliards de dollars auprès de l'État

américain pour lui venir en soutien. « *Tout ce qui était inconcevable il y a encore trois semaines devient la norme* », constate-t-il.



Avions parqués à l'aéroport de Düsseldorf. © Federico Gambarini / DPA

Pour le transport aérien, ce qui se passe aujourd'hui était aussi inconcevable. Depuis que la Chine a déclaré officiellement la crise du Covid-19 sur son territoire, les compagnies aériennes sont aux avant-postes des ruptures provoquées par l'épidémie. D'abord, il y a eu la réduction des dessertes en Asie, puis la suppression de la plupart d'entre elles. Puis, au fur et à mesure que l'épidémie s'est étendue, les suppressions des vols se sont imposées à l'Iran et au Moyen-Orient. Quand le coronavirus a atteint l'Italie, le monde s'est encore plus rétréci. Les États-Unis et un certain nombre de pays de l'Amérique du Sud et d'Afrique ont interdit l'accès de leurs territoires à de nombreux pays européens, laissant sur le tarmac de nombreux voyageurs en déshérence.

Depuis la fin de la semaine dernière, l'espace aérien n'est plus qu'une peau de chagrin. Aux États-Unis, des liaisons intérieures entre États censés être épargnés, et d'autres comme celui de Washington et de la Californie où le virus s'étend, ont été supprimées. En Europe, de nombreux pays européens, en ordre dispersé, ont fermé leurs frontières à d'autres pays européens. C'est le cas du Danemark, de l'Allemagne, de la Finlande, de la Suisse, de l'Espagne. L'espace Schengen, quoi qu'en dise l'Élysée, n'est plus qu'une abstraction : chaque pays se barricade derrière ses frontières. Constatant que de nombreux avions volaient à vide, la Commission européenne a levé les obligations d'assurer 80 % de leurs dessertes par les compagnies aériennes pour conserver leurs créneaux aériens.

« Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un trafic régulier à ADP. Quelques avions-cargos, des liaisons intérieures et quelques vols transatlantiques, quelques liaisons au sein de l'Europe où c'est encore possible, mais pas grand-chose de plus. Jeudi dernier, le trafic aérien à ADP avait déjà chuté de 40 %. Je pense que nous en sommes à beaucoup plus aujourd'hui, peut-être 70 %-80 % de moins », dit Daniel Bertone, responsable CGT d'ADP. Du jamais vu dans l'histoire des aéroports de Paris.

ADP a déjà prévu de fermer plusieurs terminaux et de recourir au chômage partiel pour faire face à l'effondrement du trafic. Dès lundi, de nombreuses compagnies aériennes ont mis en place des plans d'urgence pour faire face à la catastrophe. Réduction des dessertes, de vols, des personnels, ces mesures prennent des allures apocalyptiques chez tous. Air France a ainsi annoncé supprimer 90 % de ses dessertes. La compagnie SAS a décidé de mettre au chômage 90 % de ses effectifs. British Airways est dans les mêmes configurations. Selon nos informations, des avions inutilisés commencent à s'entasser sur certains aérodromes militaires, faute de savoir où les parquer ailleurs.

Il y a peu de précédents économiques comparables à ce qu'inflige le coronavirus au transport aérien aujourd'hui, et peut-être à des pans entiers de l'économie demain : du jour au lendemain, l'activité tombe à zéro. Pour l'aérien, la chute est d'autant plus brutale que depuis des années le secteur vit dans une bulle. « L'industrie aéronautique est un secteur cyclique. Traditionnellement, elle connaît une crise tous les dix ans environ. Or, depuis les années 2000, elle a tout traversé sans jamais ralentir. Ni le 11-Septembre, qui n'a provoqué que des ruptures temporaires, ni la crise de 2008 n'ont arrêté sa croissance. Chaque année, le décalage par rapport à la croissance mondiale s'est accentué », relève un ancien responsable d'Airbus, qui lui aussi souhaite rester anonyme.

Le décalage est particulièrement frappant, selon lui, sur les vols long-courriers. Ceux-ci ont explosé ces dernières années à la faveur d'une mondialisation, de

déplacements effrénés qui semblaient ne devoir jamais s'arrêter. Alors que la croissance mondiale grossissait au rythme de 2 à 3 % par an, les vols long-courriers progressaient de plus de 10 % par an.

Mais la bulle est aussi et surtout dans les commandes d'avions. Les compagnies aériennes ont acheté à tour de bras des nouveaux avions censés être plus performants, plus économes en carburant, plus rentables. Parce que l'argent est quasiment gratuit depuis des années, beaucoup d'investisseurs se sont aussi engagés dans l'achat d'avions, supposés être des actifs sûrs et rentables. Les loueurs d'avions ont acquis des quantités d'avions, reloués ensuite aux compagnies aériennes. Ils se retrouvent aujourd'hui avec des flottes imposantes, non utilisées.

Tous se retrouvent aujourd'hui étranglés. « Dans une telle situation, il n'est plus question de chiffre d'affaires, de revenus et tout le reste. C'est le cash qui devient la priorité. On regarde ce qu'on a en banque, on ne paye pas tout ce qu'on peut ne pas payer, les impôts, les taxes – ce que le gouvernement permet –, les fournisseurs en faisant attention quand même de les maintenir pour la suite, et on essaie de préserver les salariés. Car c'est le principal capital d'une entreprise », dit notre connaisseur du dossier.

La crise du coronavirus, accélérateur de changement



Les comptoirs désertés de l'aéroport de Rome. © Andreas Solaro / AFP

La trésorerie semble être la préoccupation principale des compagnies aériennes. L'industrie aérienne américaine a déjà demandé un soutien d'urgence de 50 milliards de dollars au gouvernement fédéral, dont la moitié sous forme de prêts, l'autre sous forme de garantie. Selon l'Association internationale des transports aériens [IATA – International Air Transport Association – ndlr], l'ensemble du secteur aérien dans

le monde a au moins besoin de 200 milliards de dollars pour passer l'effondrement provoqué par le coronavirus. « *Seulement 30 compagnies ont amélioré leur rentabilité au cours de ces dix dernières années. Manifestement, il y a des compagnies aériennes qui sont en position plus solide pour faire face à ce manque de revenus mais la majorité d'entre elles sont dans une position très fragile* », déclare Brian Pearce, chef économiste de IATA au **Financial Times**.

« *À l'exception des compagnies asiatiques, qui représentent environ 15 % du marché, toutes les autres compagnies aériennes sont touchées* », poursuit ce connaisseur du dossier. Les agences de notation, toujours aussi promptes à précipiter les catastrophes, ont déjà commencé à dégrader à tour de bras les compagnies aériennes. Les marchés financiers, eux, anticipent déjà des faillites en chaîne.

Les compagnies nationales protégées par leur gouvernement semblent les plus à l'abri. Afin de faire taire toutes les rumeurs, le gouvernement français a déjà fait savoir qu'il était prêt à monter au capital d'Air France, voire de la nationaliser s'il le fallait. Ce qui donne la mesure du bouleversement pour un gouvernement qui ne jurait que par la privatisation et assurait que l'État était par nature un mauvais gestionnaire.

Le gouvernement italien a fait de même en annonçant la nationalisation d'Alitalia, en quasi-faillite perpétuelle depuis ces quinze dernières années. Personne n' imagine non plus que le gouvernement allemand laisse tomber Lufthansa, si celle-ci se trouve en grande difficulté. Brisant un tabou qui semblait jusque-là insurmontable, le ministre allemand de l'économie, Peter Altmaier, a prévenu le 13 mars que le gouvernement était prêt à des « *nationalisations temporaires* », afin « *d'empêcher que des entreprises économiquement saines ne tombent en faillite* ».

Mais la situation est bien plus problématique pour des compagnies sans soutien étatique, spécialement pour les compagnies européennes qui se sont spécialisées dans le *low cost*. Alors que le gouvernement britannique est en train de voler au secours de la compagnie régionale Flybe, détenue par le milliardaire

Richard Branson, le président de Ryanair, Michael O'Leary, a critiqué sévèrement cette aide publique, accusant le gouvernement britannique « *d'être aveuglé par les milliardaires* » et de soutenir artificiellement un concurrent. L'heure des requins a sonné.

S'il dure, cet effondrement des compagnies aériennes ne pourra pas être sans répercussion sur l'industrie aéronautique. Déjà à genoux **après le scandale du 737 Max**, Boeing est au bord de l'écroulement – les enquêtes internes et fédérales, au fur et à mesure qu'elles avancent, révèlent les dysfonctionnements, la corruption, et le laisser-aller qui s'étaient installés au sein du groupe et avec les régulateurs depuis des années. La semaine dernière, il a tiré 13 milliards de dollars sur les lignes de crédit qui lui restaient pour tenter de tenir la situation. Cela n'a pas suffi. Le 17 mars, le groupe a demandé un soutien de 60 milliards de dollars à l'État afin de pouvoir payer ses fournisseurs, maintenir ses chaînes de sous-traitance et d'approvisionnement. Celles-ci représentent 2,5 millions d'emploi.

Passant outre tous ces principes, le gouvernement fédéral s'est déjà dit prêt à l'aider : aucun gouvernement américain ne peut se permettre de laisser tomber Boeing. Et il semble qu'il va le faire sans exiger grande contrepartie. Pourtant, ces dernières années, lorsque le groupe était au sommet, il a dépensé 100 milliards de dollars pour racheter ses propres actions. 100 milliards partis en fumée et qui lui font sérieusement défaut aujourd'hui.

Avec un carnet de commandes fermes de sept années, Airbus se sent en bien meilleure situation. « *Nous avons fermé les chaînes en France pour les adapter aux normes sanitaires imposées pour protéger les salariés contre les risques du coronavirus. Mais nous pensons pouvoir reprendre la production dès lundi* », dit un porte-parole du groupe. Le groupe a-t-il des inquiétudes pour l'avenir ? Pas pour l'instant, semble-t-il. Il prévoit toujours d'augmenter ses cadences de production avant de répondre à la demande de ses clients.

Cette attitude paraît assez partagée dans l'ensemble du secteur aérien. En l'absence d'horizon sûr, tous semblent s'inscrire dans une rupture passagère, une sorte de 11-Septembre brutal mais bref. Après, ils imaginent que tout repartira comme avant. Dans les couloirs de Bercy, l'analyse semble la même. **Tout en parlant de nationalisation** d'Air France, certains se transforment déjà en banquiers d'affaires, évoquant pour la compagnie aérienne de possibles acquisitions de concurrents affaiblis, voire à terre, une fois que l'épisode de l'épidémie de coronavirus sera achevé.

La crise provoquée par l'épidémie de coronavirus s'annonce pourtant beaucoup plus forte que certains ne l'anticipent par bien des aspects : économique, social, sociétal, politique. D'une certaine façon, c'est à une démondialisation brutale à laquelle nous assistons.

Dans le cas du secteur aérien, s'ajoute **la question de plus en plus prégnante de la lutte contre le réchauffement climatique**.

Avant même le coronavirus, le recours effréné au transport aérien était en question. En refusant de se rendre en avion à New York pour assister à la réunion des Nations unies, Greta Thunberg en a pointé les ravages et **fait des émules dans toute l'Europe**, qui ont commencé à bannir l'avion. Cela ne s'arrêtera pas. La crise du coronavirus pourrait même être un accélérateur de changement dans les comportements et les usages de l'avion.

Et c'est peut-être aussi cela que nous signale l'effondrement du transport aérien touché de plein fouet par le Covid-19. Un monde qui change. La fin du néolibéralisme dont l'aérien a été, à bien des égards, le porte-drapeau pendant quatre décennies.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.