

Bateaux, avions : on navigue à vue

CRISE DU CORONAVIRUS Armateurs et compagnies aériennes se préparent à retrouver une activité quasi normale. Mais les incertitudes sont nombreuses et les dégâts financiers massifs

Des bateaux de croisière à quai dans le port de commerce de Marseille, qui pour l'heure n'attendent aucun passager pour des cabines qui restent désespérément vides; des aéroports silencieux d'où ne décollent plus aucun avion à l'exception des vols urgents et des cieus sans plus aucune traînée de condensation: le Covid-19, en provoquant le confinement des personnes, a aussi bloqué plusieurs des filières qui structurent notre économie, et non des moindres. Celle du transport maritime de passagers, puisque le trafic de marchandises a tout de même pu continuer à s'exercer; celle touristique, stoppée net depuis le 16 mars avec la fermeture des frontières et de tous les établissements jugés non indispensables; celle aéronautique par contre-coup, puisque les compagnies aériennes du monde entier, de lignes régulières comme low cost, ont aussitôt cloué leurs appareils au sol. "C'est comme si une chape s'était abattue sur nous, sans que nous puissions faire quoi que ce soit. Du jour au lendemain tout s'est arrêté, nous n'avons plus vu personne", se désolait il y a peu le responsable d'une agence de tourisme qui se demande toujours, comme beaucoup d'autres d'ailleurs, si malgré quelques signes encourageants et l'espoir prochain d'une totale circulation retrouvée, son entreprise pourra en réchapper.

Côté mer, nul ne s'attend à un raz de marée de réservations. L'ombre du coronavirus plane toujours sur les embarquements et la crainte de nouvelles contaminations incite à la prudence. La demande reste faible et les armateurs ne veulent pas affronter le risque d'une urgence médicale. Même si des leçons ont été tirées de la pandémie avec la mise en œuvre de procédures et la dotation d'équipements. Bref, la reprise risque fort d'être lente.

Côté ciel, les réacteurs ne sont pas encore en chauffe.

Derrière la paralysie du tourisme pour cause de pandémie, d'autres filières, plus industrielles celles-là, sont en souffrance.

Certes plusieurs compagnies aériennes, low cost en tête, ont annoncé la reprise de liaisons au départ des aéroports de Marseille Provence, Nice Côte d'azur ou Toulon-Hyères à compter de la mi-juin. Mais tout dépendra du comportement des voyageurs. Resteront-ils dans leur pays, à l'image de nombreux Français à qui il a été conseillé, par prudence, de redécouvrir la beauté de nos paysages? Ou oseront-ils braver les craintes pour s'évader vers des destinations lointaines? Nombreuses sont les incertitudes qui planent sur ce que sera la saison estivale, dont il est clair qu'elle aura du mal à effacer les dégâts financiers de la pandémie. Le secteur du tourisme en sait quelque chose, qui malgré un plan de soutien de 18 milliards, masque ses inquiétudes sous le sourire d'une liberté depuis peu retrouvée.

Les compagnies aériennes, elles, font grise mine: leurs pertes cumulées dans le monde s'élèveraient à 280 milliards d'euros. Une rupture avec la croissance moyenne de 6% l'an enregistrée depuis le milieu des années 90.

D'où des mesures d'économies, au premier rang desquelles le report ou l'annulation de commandes d'avions. Un choc brutal pour Airbus dont les appareils composent 45% de la flotte mondiale et qui a vu son activité fondre de près de 40%. Un cataclysme pour la filière aéronautique française et ses 300 000 emplois, dont 100 000 sont en danger imminent. D'où ce plan sectoriel d'un montant global de 18 milliards lui aussi, destiné à éviter que les compagnies n'ajoutent aux annulations de commandes et à soutenir plus de 1300 entreprises industrielles. Chacun, client ou fournisseur, pressentant que la reprise ne se fera pas du jour au lendemain. En mer comme dans les airs, la navigation risque fort de se faire à vue, quelque temps encore.

Jean-Luc CROZEL

LE TRANSPORT AÉRIEN EN ZONE DE TURBULENCES

Les aéroports grands oubliés du plan ?

Près d'un mois après le déconfinement, eux aussi continuent de naviguer à vue. L'horizon tend à se dégager pour les acteurs de l'aéronautique, mais tous sont conscients que les deux mois d'arrêt se paieront très cher. Interrogée par l'AFP, l'Association internationale du transport aérien (Iata) estimait hier que "les compagnies aériennes devraient subir plus de 84 milliards de dollars de pertes nettes lors de leur exercice 2020, et plus de 15 milliards de pertes encore en 2021, des suites de la pandémie de coronavirus". Quant à l'ACI Europe, l'association regroupant les aéroports européens, elle n'envisage un retour aux trafics de 2019 qu'en 2023.

Les compagnies prêtes à redécoller

Pour autant, ici et là, les signaux favorables d'une timide reprise émergent. Dès la levée de la mesure de restriction des déplacements de plus de 100 kilomètres, des aéroports qui avaient connu une fermeture complète comme celui de Toulon Hyères ont rouvert. Du côté des compagnies, malgré plusieurs annonces fracassantes survenues au cours des deux derniers mois - Ryanair a annoncé la suppression de 3 000 postes, Easyjet de 4 500, Air France a né-

gocié un prêt garanti par l'État pour la somme record de 7 milliards d'euros - l'heure est à la reprise. Certaines, comme Air Corsica ou le low-cost Volotea, ont ainsi annoncé la relance de lignes de leur programme estival fin juin et début juillet, sous réserve des autorisations gouvernementales.

"La saison d'été aujourd'hui semble vouloir redémarrer, d'une manière assez ferme sur la partie domestique, les vols intérieurs", concédait hier Philippe Bernard, président du direc-

toire de l'aéroport Aix Marseille. Pour la partie européenne, les choses ont l'air de vouloir se passer mais avec les frontières qui demeurent fermées, on ne travaille que sur des hypothèses, pas des certitudes. Et la grosse inconnue qui reste, c'est l'ouverture des frontières internationales, en particulier au Maghreb où nous n'avons aucune information, pour lesquelles nous sommes plutôt sur des hypothèses après l'été."

Pour autant, il est une inquiétude dont Philippe Bernard ne

fait pas mystère, partagée par l'Union des aéroports de France (Uaf), qui s'est fendue d'un cri d'alarme il y a quelques jours: le coût des missions de sûreté, revenant à l'État mais assuré par l'aéroport (il représente à Marseille 40% des charges fixes), financé par une taxe sur les billets d'avion que les "hubs" aérien n'ont pas perçue pendant le confinement... Un coût, qui devrait être pris en charge par l'État, plaide l'Uaf, qui demande aussi la prolongation du dispositif d'activité partielle, une mesure dont d'autres secteurs vont bénéficier.

"Nous, aéroports, qui faisons vivre les compagnies et les commerces, on ne nous considère pas comme partie intégrante du transport aérien. Le secteur aéronautique, à travers ce plan (voir page 4), a été identifié comme secteur qui a souffert et va souffrir dans le temps. Nous sommes extrêmement surpris de constater que les aéroports, infrastructures essentielles ne sont pas pris en compte et pas considérés dans ce plan", déplorait hier le dirigeant. Qui a prévenu: faute de geste de l'État, l'aéroport Marseille Provence aura accumulé fin 2020 un déficit de 10 à 15 millions d'euros. Un sacré plomb dans l'aile à l'heure du redécollage.

Marguerite DÉGEZ



Au plus fort du confinement, Air Corsica n'avait conservé que ses lignes "bord à bord" entre Marseille et l'île de Beauté. Après Roissy début juin, deux liaisons vers Toulon seront rétablies le 7 juillet, a-t-elle annoncé hier.

/PHOTO ARCHIVES LP



En Méditerranée occidentale, les deux acteurs les plus importants du secteur de la croisière que sont la compagnie italienne Costa Croisières (filiale du groupe américain Carnival) et la compagnie italo-suisse MSC Croisières ont dû se résoudre à faire l'impasse sur le début de l'été. En attendant des jours meilleurs... /PHOTO GILLES BADER

L'ANALYSE

"Les compagnies à bas coûts s'en sortent mieux"

Agrégé d'économie et docteur en gestion, Paul Chiambaretto a fondé la Chaire Pégase (Montpellier business school), consacrée à l'économie et management du transport aérien et de l'aérospatial.



Pensez-vous que la crise sanitaire va générer des changements profonds dans le transport aérien ?

Il a déjà connu des changements très profonds au cours des dernières semaines, c'est l'un des secteurs qui a été le plus impacté, le plus tôt et qui sera l'un des derniers à redémarrer. Actuellement, la baisse de trafic est très nette, les experts parlent d'un "retour à la normale" d'ici deux ou trois ans. La véritable question, pour les compagnies aériennes et les aéroports, c'est: qui va s'en sortir? Toutes n'ont pas la même santé financière.

Ryanair a annoncé un plan social de grande ampleur. Pensez-vous que le secteur low-cost est en danger ?

Concrètement, à l'heure actuelle, les compagnies bas coût s'en sortent mieux que les autres. Elles avaient plus de trésorerie, car elles avaient accumulé beaucoup de liquidités. Pour certaines, la crise est une "bonne excuse" pour réduire encore les coûts, se débarrasser d'une partie de leur personnel et baisser les salaires. D'autant que le low-cost vole majoritairement en Europe, où le trafic devrait être rétabli en juin/juillet, quand Air France ou Luftansa, qui font recette sur le long courrier, n'ont pas le droit de le reprendre. Bref, a priori, le low-cost va très bien survivre à la crise.

Anticipez-vous des changements au niveau des consommateurs ? Il y a beaucoup d'incertitude. On peut penser que le taux de chômage conséquent à la crise et l'appauvrissement de la population vont être des facteurs de baisse de la demande. Pour autant, certains estiment que l'avion n'est pas remplaçable, il est dans une dynamique globale.

M.DG.