

Note sur le secteur aérien : Covid- 19, une déflagration sans précédent

Mise à jour n° 3 du 16 avril 2020



Covid- 19, une déflagration sans précédent

AI Mise à jour de la note sur le secteur aérien au 16 avril 2020

Les mises à jour sont en rouge par rapport à la version du 10 avril 2020.

1. Situation du secteur aérien à date

1.1. Monde

a) Trafic

Les dernières prévisions IATA sont à une perte de 70% du trafic par rapport à l'an dernier sur le seul T2 2020, **dont 80% en avril**. La perte de trafic serait de **48% du trafic sur 2020**, soit 2,2 Mds de Passagers aériens (PAX) en moins (un retour au milieu des années 2000), avec à la clé une perte de 314 Mds\$ de recettes (-55% compte tenu d'une baisse des prix).



Légende : Les vols aériens fin mars 2019 et fin mars 2020, source IATA

Prévisions de trafic Passagers et de recettes par continent en 2020/2019 au 16 avril 2020

Continent	Passagers km Transportés	Recettes Mds\$
Afrique	-51%	-6
Amérique Latine	-49%	-18
Amérique du Nord	-36%	-64
Asie-Pacifique	-50%	-113
Europe	-55%	-89
Moyen-Orient	-51%	-24
Total	-48%	-314

Source IATA

Cette révision prend en compte : une récession bien plus sévère, une reprise du trafic plus tardive et plus lente, avec un retour d'abord du trafic moyen-courrier (T3) et de manière plus tardive pour le Long Courrier.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Le déclin du trafic du fret aérien devrait être encore plus sévère. En effet, l'OMC a publié deux scénarios : une chute de 13% des volumes par rapport à 2019, une réduction d'un tiers (soit un scénario de Grande Dépression). Si à l'heure actuelle le trafic cargo est encore soutenu notamment par le matériel sanitaire à transporter d'urgence et le maintien en vie de la chaîne logistique mondiale, cependant le déclin du commerce pourrait amener à une chute à deux chiffres des volumes de fret aérien.

Sur le seul mois de février 2020, le déclin du trafic est déjà sévère, c'est un décalque de la progression de l'épidémie à date.

Trafic en février 2020/février 2019

Continent	Passagers km Transportés	Tonnes km Transportés
Afrique	-0,7%	+6,2%
Amérique Latine	+3,1%	+1,8%
Amérique du Nord	+5,5%	-1,8%
Asie-Pacifique	-41,3%	-2,2%
Europe	+0,7%	-4,1%
Moyen-Orient	+1,7%	+4,3%
Total	-14,1%	-1,4%

Source IATA

b) Emploi : L'Europe, 1^{ère} victime, avec l'Asie

Désormais, **les pertes d'emploi sont estimées à 25 millions**, soit 38% du total.

Pertes d'emploi estimation au 7 avril 2020 (en millions)

Continent	Emplois
Afrique	2,0
Amérique Latine	2,9
Amérique du Nord	2,0
Asie-Pacifique	11,2
Europe	5,6
Moyen-Orient	0,9

c) Situation financière des compagnies aériennes

La **perte de recettes du transport aérien serait de 252 Mds\$** (2 mois d'arrêt d'activité), pour l'essentiel concentrée au T2 2020 (selon l'IATA). Pour faire face, les compagnies ont mis en œuvre des mesures : les coûts variables (51% des coûts d'exploitation) évoluent en fonction de l'activité bien entendu ; les mesures portent donc sur les coûts fixes ou semi fixes en dehors des mesures d'aides des Etats (emploi, billets vendus non réalisés, loyers des avions...), les billets qui devraient être remboursés représentent environ 35 Mds\$, ce qui devrait puiser significativement dans la trésorerie des compagnies. Au total, Les compagnies aériennes devraient voir leur trésorerie réduite de 61 Mds\$ au total pour faire face à ces différents coûts sur l'année 2020 (avec une reprise à partir de fin mai début juin).

Covid- 19, une déflagration sans précédent

1.2. Europe

a) Trafic et activité

La perte du trafic sur l'année est estimée à 46%. C'est un retour au début des années 2000. La perte de recettes à 76 Mds\$.

b) Emploi

La perte d'emploi est estimée à 5,6 millions soit 46%.

c) Situation financière

En Europe, les compagnies les plus en difficultés sont Norwegian (aide des Etats scandinaves), Alitalia (nationalisée), Volotea, TAP (soutien Etat)

Le Groupe Lufthansa (leader européen) est en train de réduire sa taille de manière drastique en profitant pour accélérer la mise en place des mesures de restructuration déjà envisagées sous couvert de crise sanitaire : -42 appareils (sur 763), fermeture de la sous-filiale Germanwings (intégré dans Eurowings), questionnement sur l'avenir de Brussel Airlines avec d'importantes mesures de restructurations, mesures de restructurations chez Austrian, réduction de la flotte de Swiss, mesures de réduction du temps de travail pour deux-tiers des salariés.

1.3. France

a) Trafic et activité

La perte de recettes pourrait être de 12 Mds€.

Les premiers effets se sont fait sentir dès février particulièrement sur les faisceaux asiatiques.

Trafic février 2020/février 2019 (corrigé effet année bissextile)

Faisceaux	Millions PAX
Trafic Intérieur	-1,3%
Métropole Intérieur	-1,2%
<i>Dont radiales</i>	-3,3%
<i>Dont transversales</i>	2,5%
Métropole Outre-Mer	-1,2%
Outre-Mer Intérieur	-2,8%
Trafic International	-0,6%
Métropole International	-0,5%
Dont UE 27	0,2%
Dont Europe hors UE	-0,4%
Dont Amérique	3,7%
Dont Asie Pacifique	-14,5%
Dont Afrique	4,7%
Outre-Mer International	-4,2%
Sous-total trafic Métropole	-0,6%
Total trafic France	-0,7%

Source : DGAC

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Trafic février 2020/février 2019 (corrigé effet année bissextile)

Liaisons	Millions PAX	Liaisons	Millions PAX
Algérie	-5,4%	Brésil	-7,0%
Maroc	+14,1%	Canada	+12,0%
Sénégal	-11,4%	Etats-Unis	+3,6%
Tunisie	+4,4%	Allemagne	-3,9%
Chine	-68,3%	Espagne	+2,1%
Emirats Arabes Unis	+0,9%	Italie	-5,7%
Japon	+2,7%	Royaume-Uni	-2,7%
		Russie	+5,1%
		Turquie	+9,7%

Source : DGAC

Trafic des aéroports février 2020/février 2019 (corrigé effet année bissextile)

Liaisons	Millions PAX	Liaisons	Millions PAX
Paris CDG	-3,6%	Bâle-Mulhouse	-5,8%
Paris Orly	-1,5%	Bordeaux	15,4%
Nice	+1,9%	Nantes	11,5%
Lyon	-3,5%	Beauvais	-0,5%
Marseille	+6,2%		

Source : DGAC

b) Emploi

La perte d'emploi peut être désormais être estimée entre 300 000 et 350 000 emplois sans soutien.

c) Situation financière

La plupart des compagnies aériennes sont privées de la totalité ou presque de leurs recettes, pour l'essentiel, elles ne disposent de trésorerie qu'au plus tard à la fin du printemps pour les mieux loties, voire avant pour les plus fragiles.

Après les faillites de XL Airways et Aigle Azur, le pavillon français pourrait de nouveau perdre certains de ses membres : Corsair apparaît comme menacé, qu'en est-il de Chalcid, par exemple ? Outre la faillite possible de certaines compagnies aériennes, c'est de possibles restructurations massives auxquelles nous pourrions assister.

La situation d'Air France paraît assez préoccupante (avec une difficulté de trésorerie en septembre selon Air Journal) ainsi que celle de sa filiale HOP!. Au-delà des mesures de soutien actuelles du gouvernement (chômage partiel, report des échéances sociales et fiscales...), ce sont aussi des prêts qui sont évoqués par les gouvernements français et néerlandais à hauteur de 6 Mds€ (4 pour AF et 2 pour KLM, mais avec un débat de répartition de cette somme qui pourrait être plus favorable à KLM ?). Ces éléments sont sans doute essentiels afin d'éviter la rupture de trésorerie. Mais les prêts devraient être remboursés chaque année dans les 6 ans qui suivent. La question se poserait alors de la capacité d'AF de rembourser alors que l'activité ne serait pas encore revenue. Se poserait aussi alors la question d'une maîtrise publique et sociale qui permette au minimum de préserver l'emploi et les compétences humaines.

Quel sort pour les aéroports ? Pour l'essentiel, ils n'ont plus de recettes, y compris ADP. Selon leur solidité financière, ceux-ci pourraient tenir plus ou moins longtemps (peut-être à l'automne pour ADP en cas de reprise relativement rapide ?), mais qu'en sera-t-il pour les petits aéroports qui dépendent des collectivités locales ? Celles-ci devraient être confrontées à une explosion des dépenses publiques pour faire protéger leurs administrés face à la crise sanitaire.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Quel sort pour les sous-traitants du secteur (assistance en escale...) ? Eux-aussi n'ont plus de recettes, avec des entreprises toutes en chômage partiel. Mais quelles entreprises continueront à exister ? Dans ce cas, si le secteur repart et qu'une grande partie des sous-traitants a disparu, comment les compagnies aériennes pourront-elles repartir ?

2. Perspectives

a) Le secteur aérien, décisif pour la reprise mais...

Le transport aérien sera décisif pour la reprise économique. En effet, compte tenu de la répartition mondiale des chaînes des valeurs, 35% du commerce international, de la chaîne logistique, du tourisme et des investissements sont dépendants du transport aérien. Certaines économies sont fortement dépendantes du tourisme international : Thaïlande 22% du Pib, Chine 11%, Mexique 17%, Turquie 12%, Inde, Vietnam, Afrique du Sud 9%, Brésil 8%, Indonésie 6%.

b) ...Très dépendant du niveau d'activité économique...

La question se pose de la reprise du secteur aérien. Elle sera plus lente que lors des crises précédentes :

- * car il faut que les aéroports ouvrent de la même façon des deux côtés de la liaison aérienne (restaurer la confiance),
- * car le redémarrage devrait se faire avec des contrôles sanitaires équivalents aux contrôles de sûreté ce qui va changer les process et rendre plus malaisé le transport aérien (restaurer la confiance),
- * car beaucoup de compagnies vont disparaître et que celles restantes ne vont pas remplacer les capacités disparues, les compagnies qui resteront vont sans doute diminuer leur capacité de production (Lufthansa décide de vendre 42 appareils sur 763),
- * car la crise économique contribuera de fait à ce que le transport aérien ne retrouve pas les niveaux immédiatement antérieurs à la crise,
- * car le tourisme est fortement impacté (plus d'1 touriste sur 2 dans le monde prenait l'avion) avec une diminution de 30% à 40% du nombre de touristes internationaux (un retour dans les années 2000), une perte d'un tiers des recettes (entre 300 et 4550 Mds\$),
- * car des changements de comportements importants pourraient avoir lieu, qui pousseraient les usagers à moins recourir à l'avion (avec un possible impact sur le court-moyen-courrier, avec une montée en puissance de la honte de prendre l'avion) ...

Donc dans ces conditions, une reprise rapide (redémarrage fin mai, début juin retour à 50% du trafic antérieur à la fin de l'été, à 90% fin 2020) semble peu probable, un scénario plus lent (redémarrage fin juin début juillet, 50% en novembre, 100% au 2^{ème} trimestre 2021) semble plus probable ; mais il est loin d'être certain en l'état de ce que nous savons. Certaines compagnies, gestionnaires d'aéroports estiment même que le retour à des niveaux d'avant crise se ferait au mieux en 2022.

c) ...Mais avec quel emploi ?

Dans la période actuelle, c'est l'élément décisif pour le secteur aérien en France : zéro perte d'emploi, non seulement dans les compagnies, les aéroports mais aussi chez les sous-traitants.

Or, dans la période si rien n'est fait, de vastes plans de restructuration vont être mis en œuvre avec des suppressions d'emplois massives (en Allemagne, au Moyen-Orient, aux Pays-Bas, aux Etats-Unis).

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Air France-KLM annonce un plan de réduction de coûts de 500 M€, la réduction de sa flotte avec la sortie anticipée de certaines sous-flottes d'avions (combien, lesquelles, celles du court-moyen-courrier ?), l'activité partielle en France et la « mesure temporaire de transition d'urgence pour l'emploi durable aux Pays-Bas pour 1,1 Md€, la diminution de 700 M€ des investissements

3. Quelques éléments sur les aides financière.

L'IATA demande : des aides directes, des prêts, des garanties de prêts, des allègements d'impôts, le soutien du marché obligataire par les Etats/les Banques centrales.

En Europe sont pratiqués : garanties de prêt (Etats scandinaves pour SAS et Norwegian pour 600 M€), report de paiement de taxes (Eurocontrol pour 1,1 Md€), prêts (Air France-KLM pour 6 Mds€ envisagés, Lufthansa plusieurs milliards demandés par le Groupe, Condor ex compagnie de Thomas Cook, bientôt effective) nationalisation (Italie réalisée, Air France envisagée, Lufthansa en débat, Brussel Airlines envisagée), chômage partiel (France)...

Aux Etats-Unis (58 Mds\$ dont la moitié en garantie de prêt et la moitié d'aides directes), American Airlines demande pour elle seule 12 Mds\$...

Ailleurs, 7 compagnies thaïlandaises demandent 16 Mds\$, Emirates est soutenue coûte que coûte par Dubaï.

Mais quel secteur aérien après la crise ? Toujours la fuite en avant dans la concurrence coupe-gorge ou la mise en place de coopérations entre compagnies, aéroports, sous-traitants, pour maintenir et développer l'emploi et les compétences humaines ?

Covid- 19, une déflagration sans précédent

B/ Antériorité

4. Rappel sur le secteur aérien

4.1. Monde

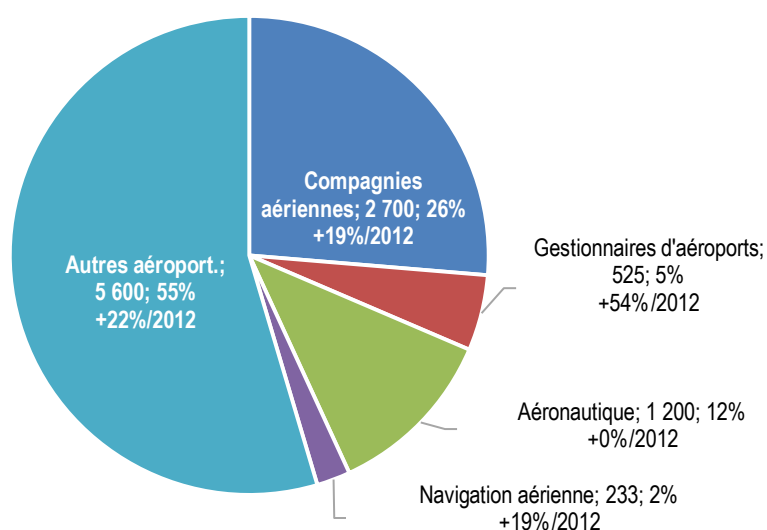
Au niveau mondial, le secteur aérien représente 65 millions d'emplois et 840 Mds\$ de chiffre d'affaires direct. Il contribue pour 2 700 Mds\$ au PIB mondial (4% du Pib mondial)

Emploi et PIB global généré par le secteur aérien dans le monde en 2016

	Direct*	Indirect*	Induit*	Catalytique*	Total
Emploi (million)	10,2	10,8	7,8	36,7	65,5
Var. /2012	+17%	+9%	+70%	+5%	+13%
PIB (md\$)	704	638	454	897	2 693
Var./2012	+16%	-8%	+40%	+10%	+11%
% Pib mondial	0,9%	0,9%	0,6%	1,2%	3,6%
Diff./2012	+0,1 point	-0,1 point	+0,1 point	+0,1 point	+0,2 point

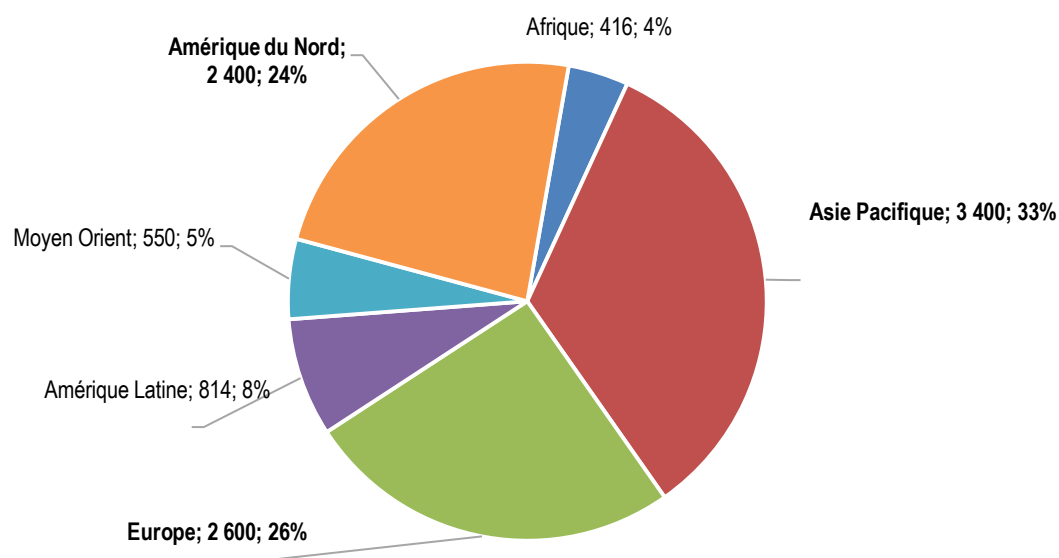
* Direct = opérateurs aéroportuaires et services aérop, compagnies aériennes, aviation civile, contrôleurs aériens et autres ; Indirect = fournisseurs du transport aérien ; Induit= emplois créés par les effets du transport aérien ; Catalytique = tourisme. Source : Progexa d'après Air Transport Action Group (ATAG)

L'emploi aérien direct dans le monde en 2016 (milliers)



Covid- 19, une déflagration sans précédent

L'emploi aérien direct dans le monde par régions en 2016 (milliers)



4.2. Europe

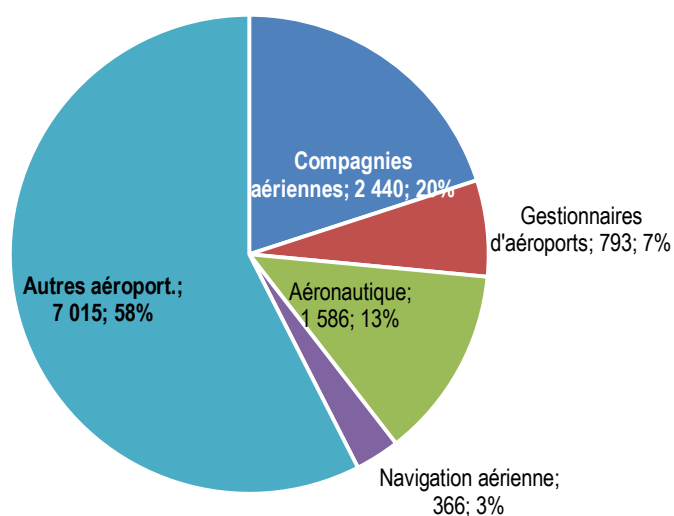
Emploi et PIB global généré par le secteur aérien en Europe en 2016

	Direct*	Indirect*	Induit*	Catalytique*	Total
Emploi (million)	2,6	3,0	1,5	5,1	12,2
% emploi européen	0,7%	0,8%	0,4%	1,4%	3,3%
PIB (md\$)	193	226	111	294	823
% Pib européen	1,0%	1,1%	0,6%	1,5%	4,1%

* Direct = opérateurs aéroportuaires et services aérop, compagnies aériennes, aviation civile, contrôleurs aériens et autres ; Indirect = fournisseurs du transport aérien ; Induit= emplois créés par les effets du transport aérien ; Catalytique = tourisme. Source : Progexa d'après Air Transport Action Group (ATAG)

Covid- 19, une déflagration sans précédent

L'emploi aérien direct en Europe en 2016 (milliers)



4.3. France

Emploi et PIB global généré par le secteur aérien en France en 2016

	Direct*	Indirect*	Induit*	Catalytique*	Total
Emploi (million)	273	431	207	231	1 142
% emploi France	0,9%	1,5%	0,7%	0,8%	3,9%
PIB (md\$)	30	38	18	18	105
% Pib France	1,2%	1,5%	0,7%	0,7%	4,1%

* Direct = opérateurs aéroportuaires et services aérop, compagnies aériennes, aviation civile, contrôleurs aériens et autres ; Indirect = fournisseurs du transport aérien ; Induit= emplois créés par les effets du transport aérien ; Catalytique = tourisme. Source : Progexa d'après Air Transport Action Group (ATAG)

Covid- 19, une déflagration sans précédent

5. Les conséquences de la crise sanitaire

5.1. Covid-19, la perte d'activité prévisible (20 mars).

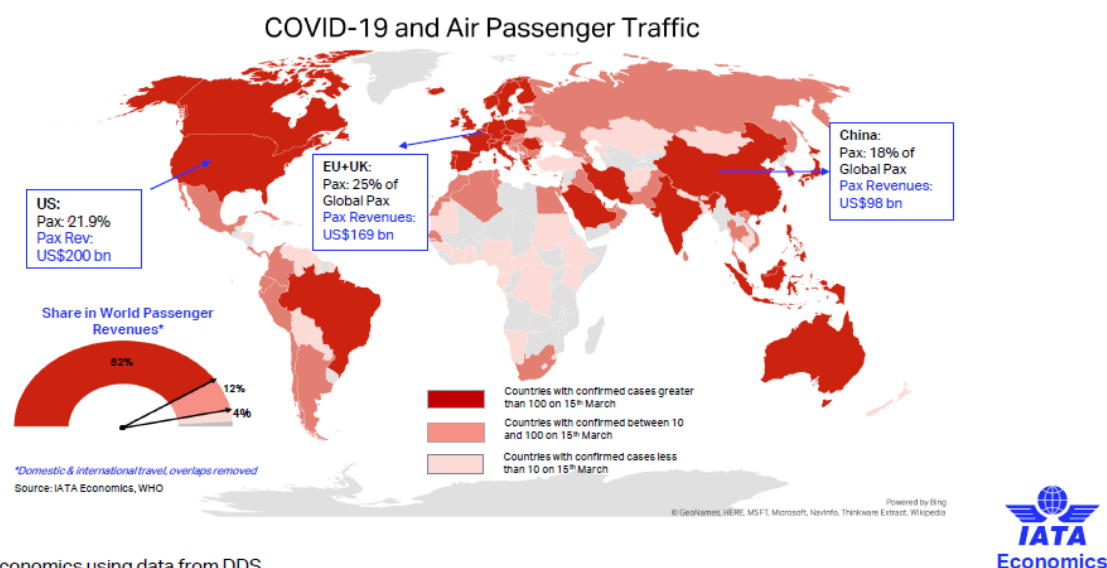
Les dernières prévisions d'activité faisaient état d'une perte d'activité de 130 Mds\$ soit 15% du chiffre d'affaires mondial. La perte de trafic est estimée entre 9% et 25% du nombre de passagers suivant les zones. Cela pourrait signifier un recul entre 800 millions et 1 milliard de passagers sur l'année (4,6 milliards de passagers aériens en 2019). Pour la France cela signifierait une perte de près de 50 millions de passagers (sur près de 200 millions en 2019)

Cependant, cela ne tient pas compte d'une prolongation de la coupe dans les capacités au-delà d'avril et mai qui serait la conséquence de la poursuite de l'interruption des liaisons aériennes internationales et notamment de l'extension pleine aux Etats-Unis et à l'Amérique Latine ou l'Afrique (non pris en compte jusqu'à présent). C'est inédit, ainsi selon le PDG du Groupe Lufthansa, le programme de la compagnie nationale allemande serait similaire en volume à celui de 1955.

Pertes d'activité prévisibles

Zones	Trafic (PAX)	Chiffre d'affaires (Mds\$)
Australie, Chine, Japon, Malaisie, Singapour, Corée du Sud, Thaïlande, Vietnam	-23%	-50
Asie-Pacifique autres	-9%	-8
Autriche, France, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Norvège, Espagne, Suisse, Suède, Royaume-Uni	-24%	-37
Europe autres	-9%	-7
Bahreïn, Irak, Iran, Koweït, Liban, Emirats Arabes Unis	-23%	-5
Moyen-Orient autres	-9%	-2
Etats-Unis, Canada	-10%	-21

Source : IATA



Source: IATA Economics using data from DDS

Covid- 19, une déflagration sans précédent

5.2. Covid-19, les pertes d'emploi prévisibles (20 mars).

Selon les estimations disponibles au 20 mars, les pertes d'emploi dans le secteur de l'aérien pourraient s'étaler de 15% à 25% des équivalents temps plein dans les 10 pays les plus touchés par le covid-19.

Depuis ces prévisions l'épidémie s'est étendue, et si les mêmes hypothèses étaient appliquées à l'ensemble du secteur mondial, ce sont donc entre 10 et 16 millions d'emplois qui seraient menacés. En France, cela signifierait une perte d'emploi potentielle pour 171 000 personnes (dont 40 000 emplois directs).

C'est largement supérieur à la crise de 2008.

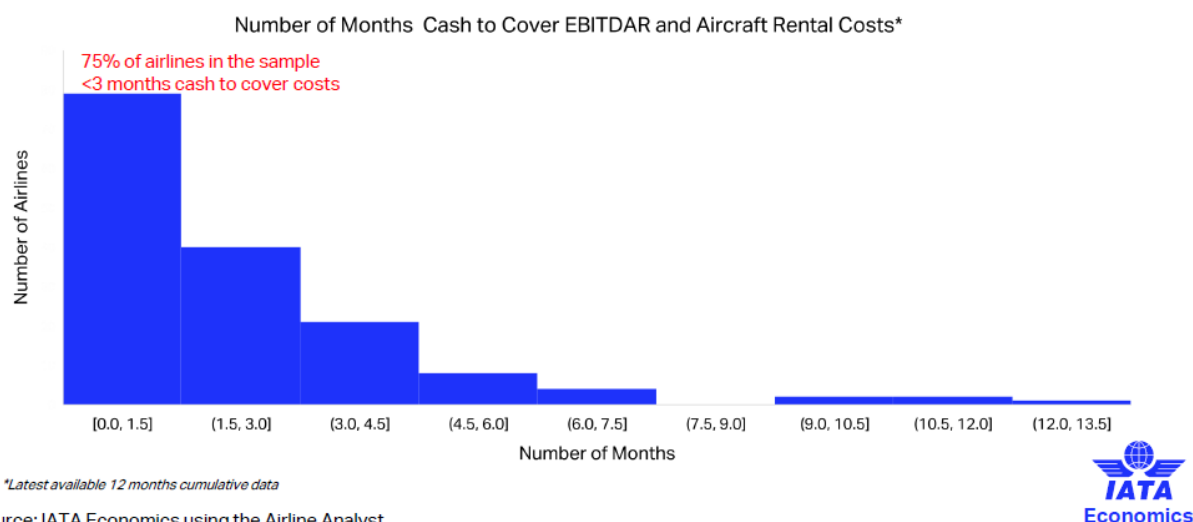
Top 10 des secteurs aérien menacés : Emplois menacés

Pays	ETP
Chine	20%
Espagne	23%
Royaume-Uni	18%
France	15%
Allemagne	18%
Corée du sud	19%
Italie	20%
Pays-Bas	23%
Suisse	23%
Belgique	20%

Source : IATA

5.3. Covid-19, la crise de liquidité qui menace les compagnies aériennes

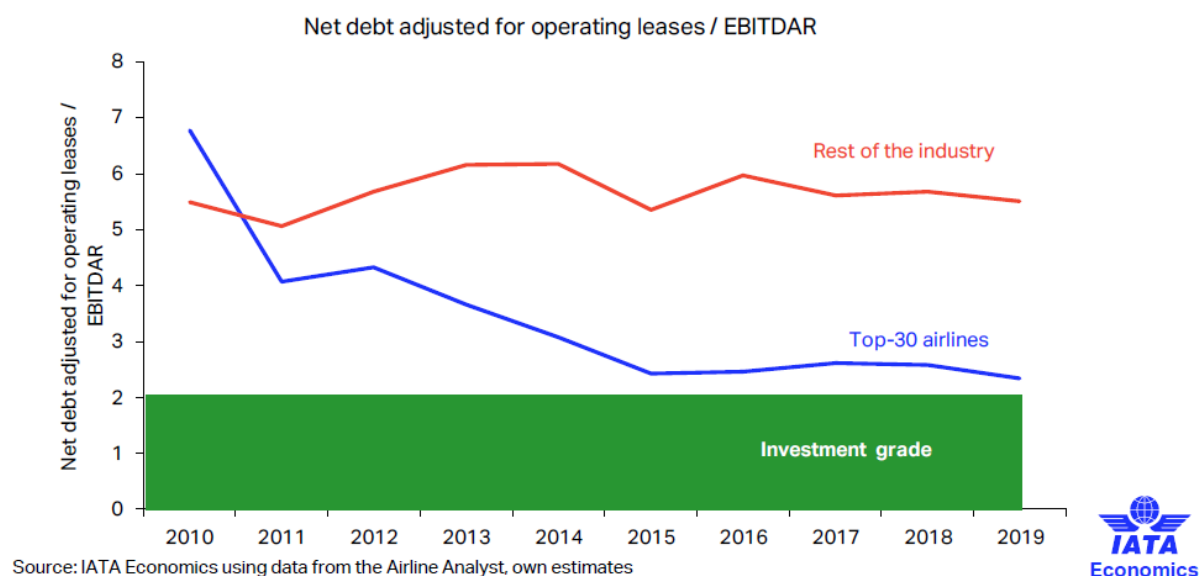
Ce sont 75% des compagnies aériennes qui ont moins de trois mois de liquidité devant elles.



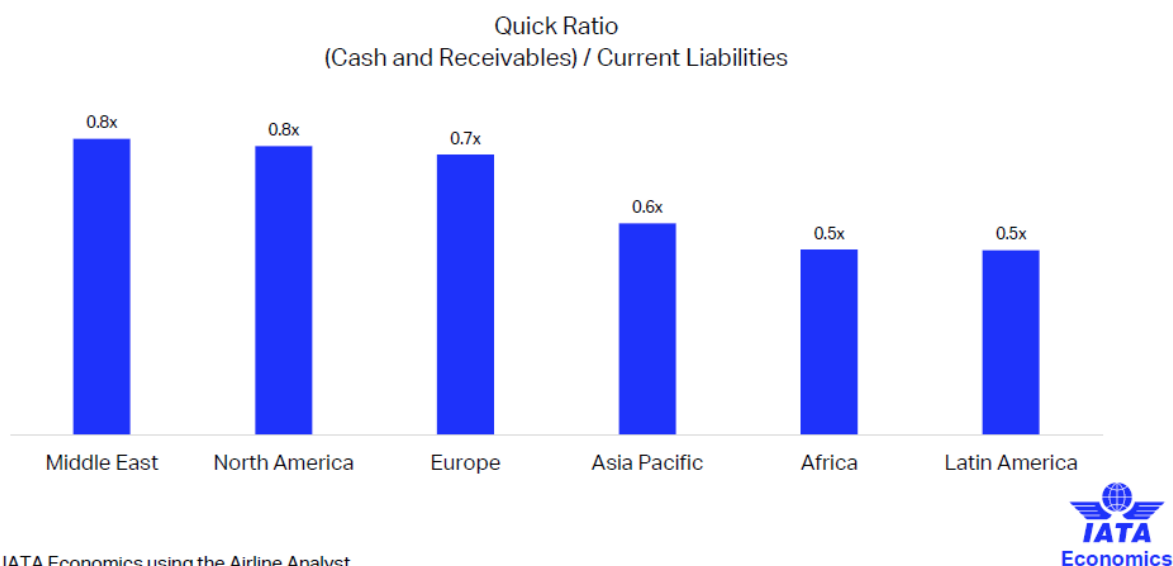
C'est d'ailleurs l'objet des principales mesures mises en œuvre par les compagnies : économiser le cash.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Un autre élément est le risque d'impossibilité de faire face aux échéances de remboursement de la dette. Seules les 30 premières compagnies mondiales ont un ratio d'endettement acceptable (2 fois l'Ebitda hors loyers opérationnels, les autres étant en moyenne autour de 6 fois).

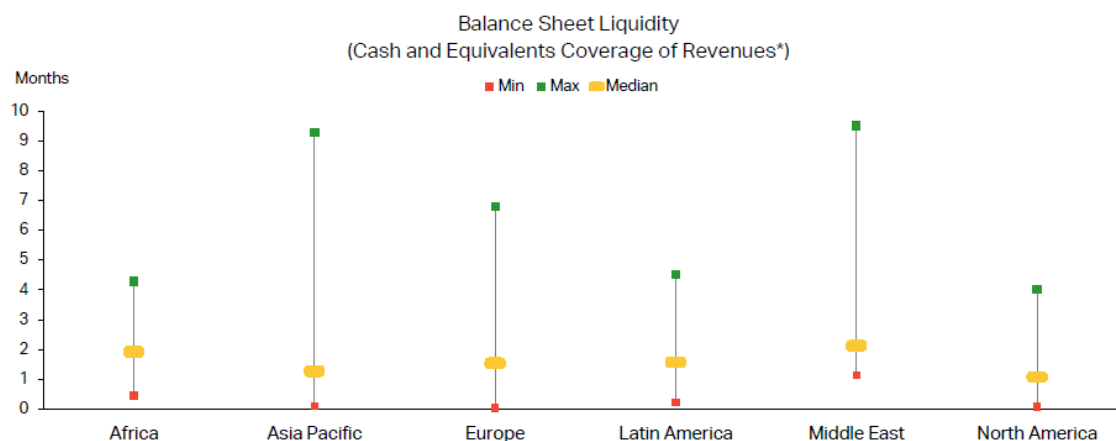


De plus, pour l'essentiel, la maturité des dettes est très faible, avec donc des échéances de remboursements rapprochées (moins d'un an en moyenne).



Enfin, la médiane du ratio de couverture de l'activité par la trésorerie est de 1 à 2 mois. De la durée du confinement dépend donc grandement la survie de nombre d'entreprises du secteur.

Covid- 19, une déflagration sans précédent



*Latest available 12 months cumulative revenues Africa, Latin America and the Middle East might not be representative due to small sample size.

Source: IATA Economics using the Airline Analyst



Dans ces conditions extrêmes, sans soutien massif et rapide des Etats, les faillites des compagnies devraient logiquement se multiplier. Se retrouvera-t-on dans la situation où le « dernier debout » occuperait alors toute la place laissée par ceux tombés ?

5.4. Covid-19, quel retour à la « normale »

Lors de la crise du SRAS qui avait touché quasi exclusivement l'Asie, le trafic aérien de la zone avait retrouvé sa tendance pré crise au bout de 6 mois seulement. Lors des attentats en France, le trafic aérien avait retrouvé sa tendance pré crise au bout de 3 mois seulement.

Cependant, le retour à la normale dans le cas d'une crise touchant l'ensemble de la planète et durant plusieurs mois devrait être bien plus long.

Plusieurs raisons permettent d'avancer cette hypothèse, avec des effets de 1^{er}, 2nd et 3^{ème} tour :

- La tendance pré crise était due à un ralentissement notable du rythme de la croissance du trafic au niveau mondial lié à un affaiblissement de la croissance économique. Or, le monde devrait connaître une récession plus importante que celle de 2008-2009 avec une explosion du chômage. En France, le PIB devrait reculer selon les dernières estimations de bien plus de 1% et le chômage pourrait remonter au-dessus de 12%. Cela aurait pour conséquences :
 - a) une forte réduction des dépenses de transport des entreprises utilisatrices de l'aérien,
 - b) une chute du tourisme international, (avec la disparition d'une partie des voyageurs).
- La probable disparition de nombreuses compagnies aériennes (dont Air France ?) qui n'auront pas pu faire face à une crise de leur trésorerie. Les compagnies résilientes seraient par définition en pleine restructuration, avec des coupes dans les effectifs et dans les capacités. Le PDG du Groupe Lufthansa a signalé que son groupe serait de taille réduite après la crise. Dans ces conditions, les capacités mises en œuvre ne redémarreraient que lentement.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

- Une restructuration du secteur, avec une forte concentration à venir et sans doute un changement de domination mondiale, les compagnies européennes traditionnelles (IAG, Groupe Lufthansa, Groupe AF-KLM) paraissent les plus menacés. Il n'est pas à exclure l'éclatement d'alliance (AF-KLM), des prises de contrôles par les compagnies américaines ou asiatiques (Turkish Airlines ?), voire la montée en puissance des compagnies low cost telles que Ryanair (qui dispose d'une importante trésorerie).
- Un soutien pour l'heure timide des Etats aux compagnies aériennes : pour l'instant, les soutiens se limitent à interrompre la règle prévalant sur les slots pour éviter les vols sans passager, à des garanties d'emprunts (Norvège, pays scandinaves...), des paiements d'impôts et de cotisations différés (France, Etats-Unis), chômage partiel (France), une nationalisation sauvetage (Alitalia). Les compagnies américaines réclament une aide à hauteur de 50 Mds\$. Le gouvernement allemand laisse entendre qu'il pourrait nationaliser tout ou partie de la compagnie nationale si nécessaire. Le gouvernement français est peu enclin à mettre en œuvre une nationalisation sous prétexte du refus du gouvernement néerlandais.
- Il faut aussi prendre en compte un possible changement dans l'économie mondiale et dans les comportements. L'épidémie de peste du XIVème siècle en Europe (qui avait décimé entre un tiers et la moitié de la population) avait précipité des changements économiques et de mentalité profonds. Qu'en sera-t-il avec la première épidémie mondiale ? Ce qui peut être anticipé : modification de la structure économique mondiale avec un repli sur des zones régionales, moindre progrès du commerce mondial (voir repli) avec un renforcement des tendances protectionnistes déjà à l'œuvre, exigence d'une relocalisation de certaines activités considérées comme stratégiques, dans le cadre du bouleversement du mouvement de mondialisation comme nous le connaissons depuis le début des années quatre-vingt-dix... Cela peut être aussi la modification des comportements : peur des nouvelles transmissions de maladies entraînant une réduction du tourisme intercontinental, montée en puissance de la honte de prendre l'avion.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

5.5. Quelles mesures de soutien en France, quel transport aérien le jour d'après ?

a) De façon conjoncturelle et pour faire face à l'urgence

- Pour faire face à la crise de liquidité, mise en place de crédits bancaires à taux réduit (voire négatif), refinancés par la BCE sous conditions strictes de maintien de l'emploi, de la rémunération des salariés concernés (y compris des avances longues pour l'emploi et les salaires) et inciter à éviter une « bérézina » du secteur aérien, aéroportuaire et la perte de compétence associée.
- Solidarisation des donneurs d'ordre avec leur sous-traitance pour éviter des destructions massives d'emploi dans le secteur de l'assistance en escale.
- Interdiction des plans de suppressions d'emplois.
- Suppression des dividendes aux actionnaires au titre de l'année 2019 pour participation à l'effort de redressement et permettre aux entreprises de disposer de toute la trésorerie nécessaire.

b) De façon structurelle et de moyen-terme :

- Renégociation des accords dits de « ciel ouvert » pour les remplacer par une politique de coopération entre compagnies au niveau européen.
- Ouverture de négociations pour redéfinir les règles d'utilisation des sous-traitants dans le secteur aérien, les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants.
- Arrêt définitif de la privatisation d'ADP.
- Plans de formation massifs pour les salariés du secteur dans un contexte de profondes transformations de celui-ci.
- Pour la sauvegarde des entreprises et du secteur : nationalisation d'Air France et d'ADP, voire des aéroports régionaux. Création d'entreprises publiques d'un nouveau type non pas pour mutualiser les pertes mais pour construire un nouveau modèle économique.
- Ces entreprises nouvellement publiques de l'aérien/aéroportuaire pourraient constituer l'embryon d'un pôle public (en France/en Europe) du transport incluant donc le transport aérien. Il permettrait d'éviter la concurrence coupe-gorge entre salariés du pôle public. Il permettrait d'impulser des nouveaux critères de gestion pour l'efficacité sociale et environnementale, la justice économique. Il permettrait d'introduire de nouveaux pouvoirs pour les salariés de ces entreprises, pour les citoyens, les collectivités territoriales.
- Ouverture de négociations pour la mise en place d'un statut des salariés de l'aérien/aéroportuaire, y compris intégrant la question des travailleurs détachés.
- Création d'un fonds pour le développement économique, social, écologique du transport (dont l'aérien) financé notamment par la BCE qui permettrait de financer les investissements nécessaires au développement d'un transport propre.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Les différentes mesures prises par les compagnies aériennes et les aéroports au 24 mars 2020 (non exhaustif)

1. Air France-KLM :

a) Air France

Une chute des recettes : entre 0% et 5% entre le 1^{er} et 15/02, -5 à 20% entre le 15 et 29 février, -20% à -45% entre le 1^{er} et 9 mars.

Renforcement de la control tower.

Gel des recrutements des fonctions support et strict contrôle des embauches opérationnelles, arrêt progressif de l'intérim, arrêt des heures supplémentaires, passage au temps partiel, prise de congés sans solde, prise des droits acquis (CET/Congés/RTT...).

Réduction des investissements de 100 M€.

Préservation de la trésorerie : réduction d'activité à partir du 23 mars, de 90% sur le LC, 95% sur le MC et le CC, 90% sur le Cargo soute, préservation des 10% des capacités totales du Tout Cargo, réduction d'activité de la maintenance entre 40 et 80% suivant l'activité, demande de report et étalement des cotisations sociales d'ici à novembre (76 M€/mois), report de la PVI pour le Comex et les cadres supérieurs, activité partielle à 80% au total à partir du 23 mars (78 M€ d'économies par mois).

b) KLM

Perte d'activité de 30% à 40% d'avril à mai. Suppression de 1 500 et 2 000 emplois (arrêt des contrats temporaires, passage à temps partiel).

Réduction de 400 M€ des investissements.

c) Transavia France :

Arrêt d'activité à compter du 23 mars jusqu'au 19 avril.

d) HOP ! :

Arrêt des vols à compter du 23 mars.

Report d'investissement, gel/report des embauches, limitation intérim, non recours aux HS, stockage avions, maintien des checks C, demande de report et étalement des cotisations sociales pour 5,8 M€/mois, activité à temps partielle entre 50% et 100% dans les deux mois.

e) Autres filiales d'Air France

Bluelink : fermeture des sites le 17 mars, télétravail depuis le 18 mars pour les opérationnels qui ont pu être dotés de matériel de travail à distance, les autres en travail partiel, fonctions support indispensables en télétravail, les autres en chômage partiel.

Sodexi : chômage partiel à compter du 23 mars (80% pendant 3 mois, puis 50% pendant 3 mois) donc 1 jour de travail par semaine sauf pour les salariés éligibles au télétravail (fonction support), suspension du travail de nuit, intérim, sous-traitance.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

2. Autres compagnies françaises

Arrêt d'activité à compter du 23 mars : Air Antilles mais assure une continuité territoriale, Air Tahiti Nui, Air Calin, Air Calédonie, TwinJet, Air Corsica, maintien d'un service minimum pour la continuité territoriale.

Corsair : -100% hors Antilles et Réunion, 1 200 salariés en activité partielle.

Air Caraïbes : 80% des vols annulés

3. Les compagnies étrangères

Easyjet : à compter du 24 mars : réduction de 90% de l'activité (pas de compensation pour les vols annulés).

Ryanair : suspension de 85% des vols d'ici à mai, 4 Mds€ de trésorerie disponible.

Groupe Lufthansa :

Lufthansa : suspension de 95% de ses capacités, 700 avions au sol.

Brussel Airlines : arrêt de l'activité.

Austrian Airlines : arrêt de l'activité.

AlG : 7 Mds€ de trésorerie disponible

Scandinavie : Norwegian, -85% des vols, chômage partiel pour 90% de l'effectif, garantie de prêt par l'Etat pour environ 300 M€, SAS, -90% des vols, idem garantie de prêt par l'Etat norvégien pour 150 M€ qui bénéficie de plus des aides du Danemark et de la Suède pour 275 M€, 90%.

Europe, autres : Air Malta, suspension des vols jusqu'à nouvel ordre, Aegan, maintien d'un service minimum pour le trafic intérieur grec et suspension des vols internationaux

Canada : Air Canada suspension progressive de la majorité des vols internationaux et transfrontaliers, Air Transat suspension des vols d'ici au 30 avril, WestJet suspension des vols internationaux

Etats-Unis : Delta, pertes de 1 Md\$ de chiffre d'affaires au T2, PDV de 13 000 personnes sur 91 000, suspension des livraisons d'appareil, chute de 70% des capacités ; United -50% des vols d'avril à mai ; American -75% des capacités internationales.

Amérique Latine : LATAM, réduction des capacités totales de 70% dont 90% sur le LC, 40% CMC.

Moyen-Orient : Emirates, arrêt des vols internationaux d'avril à mai, prise de CP sans solde, baisse du salaire de base de 20% à 50% (100% Comex) pendant 3 mois ; Etihad, 2 500 salariés en congés sans solde.

Afrique : arrêt des liaisons internationales pour : Air Côte d'Ivoire, Kenya Airways, Ethiopian Airlines, South African Airways, Air Algérie, Air Madagascar, suspension des vols vers la France : Air Sénégal.

Covid- 19, une déflagration sans précédent

Asie : Vietnam Airlines, suspension des vols vers la France et la Malaisie, Singapore Airlines, suspension de la quasi-totalité des vols vers l'Europe, Inde, interdiction des compagnies européennes sur le territoire et quarantaine pour les passagers transitant par le Moyen-Orient, Cathay Pacifique suspension de 65% des capacités en mars et 90% en Pacifique : Qantas et JetStar : suspension des 90% des vols.

4. ADP

Trafic sur 2 mois 2020 = +0,8% puis 1^{er} au 15 mars -10 à -29% des mouvements, -6% du trafic passage, avec un point de rupture après le 23 février.

Si -25% de trafic de mars à juin : CA = -300 M€.

Si -50% : CA = -510 M€ et EBITDA = -130 M€.

Désormais, plutôt -80 à -90% sur 2 à 3 mois.

Au total, sur l'année, une perte de 30 à 35 millions de passagers, une perte de CA d'un cinquième, de l'Ebitda d'un tiers.

Un plan d'économies des charges courantes 180 M€ (hors chômage partiel) dont 120 M€ sur Paris (dont 30 M€ sur salaire) dont gel embauche/promotion, fermeture des infrastructures pour l'instant partielle à Paris, totale à Amman (Jordanie), Ohrid (Macédoine), Riga (Lettonie), quid Turquie, Tunisie, Arabie Saoudite, Géorgie, Chili, Maurice.

Pour les compagnies et clients : suspension des redevances de stationnement avions, loyers non dus dans les infrastructures fermées, adaptation des conditions de paiement.

Une perte potentielle de plus d'1 Md€ mais maintien du paiement des dividendes des actionnaires, des opérations financières en cours, du paiement des échéances de remboursement des emprunts, réalisation du plan d'investissements liés au CRE.

5. Aéroports français

Fermeture : Biarritz, Metz-Nancy, Lille.

Ouverture limitée : Martinique-Aimé Césaire (continuité territoriale), Nice, Bordeaux, Marseille.

Ouverture service limitée à quelques vols : Beauvais.

6. Aéroports étrangers

Fermeture : Douala, Yaoundé, Bamako, Freetown, Niamey, Kinshasa et Dakar, Egypte, Riga, Amann, Ile Maurice.

Activité très limitée : Madagascar, Almaty, Géorgie, Conakry, Santiago du Chili, Tunisie, Arabie Saoudite, Macédoine.

Ouverture avec restrictions : New York, Benin, Philippines, Inde, Zagreb, Turquie.



SOCIÉTÉ D'EXPERTISE COMPTABLE

70 rue d'Hautpoul - 75019 Paris

Tél. : 01 53 38 92 10 - Fax : 01 53 38 92 24

www.progexa.fr