

## Chronique de janvier 2012

Jean Belotti

**Question :** *Le dépôt de bilan d'American Airlines signifie-t-il que cette grande compagnie américaine va disparaître comme PANAM et TWA et, en Europe, comme Swissair et Sabena ?*

**Réponse :** Tout d'abord, il convient de préciser qu'il ne s'agit pas d'une faillite, mais d'un dépôt de bilan, dès lors que la compagnie n'a plus été en mesure de rembourser la totalité de ses créanciers, ce qui la place, aux États-Unis, sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites.

Cette bien spécifique disposition américaine permet donc à une entreprise de continuer à fonctionner normalement tout en conservant la propriété de ses actifs, sans pour autant avoir à rembourser ses dettes. Cela étant, placée sous contrôle de justice, elle doit présenter dans les meilleurs délais un plan de restructuration. S'il est approuvé, l'entreprise dispose du temps nécessaire à sa mise en œuvre. S'il est refusé, c'est l'article 7 de la même loi, précisant les dispositions de la mise en liquidation judiciaire, qui est appliqué.

Pourquoi cette "major" en est-elle arrivée là ? Essentiellement du fait de l'augmentation des coûts, du quart de sa flotte composée d'avions anciens gros consommateurs de carburant et de la concurrence des "low cost", d'où une perte qui s'élève à plusieurs milliards de dollars en quelques années.

Ce constat amène la question de savoir si le même danger potentiel ne risque pas de toucher les grandes compagnies européennes qui, elles, ne pourront pas se placer sous la protection d'une loi ? Dans un premier temps des plans de restructuration permettant de concurrencer les "low cost" ont été mis en œuvre, comme par exemple celui d'Air France/KLM. Il convient désormais d'attendre quels en seront les résultats.

Dans le cadre de ces plans de restructuration, des coupes sombres ne manqueront pas d'être faites dans les coûts. Ayant, à plusieurs reprises, montré des effets pervers de ces mesures de redressement, il reste qu'on ne peut écarter la crainte de voir des réductions portant sur des postes touchant la sécurité des vols (formation, conditions de travail, maintenance,...).

Restons optimistes ! Plusieurs des plus grandes compagnies aériennes américaines telles que United Airlines, US Airways, Delta, Northwest, Continental (absorbée par United en 2010) sont passées par là ! Alors, bons vœux de rétablissement à American AL.

**Question :** *Dans la période difficile que nous traversons actuellement, que pensez-vous du blocage des salaires annoncé par Air France ?*

**Réponse :** Non seulement il conduira probablement à la réaction des syndicats, mais certainement à une démotivation des personnels qui, en plus du gel général des salaires, ne recevront plus les primes liées à la productivité et aux promotions. N'y a-t-il pas d'autres moyens de réduire les coûts ? Un lecteur note qu'un simple calcul, même grossier, montre que la suppression de la prime de départ de 1,3 millions d'€ décernée à son Directeur Général permettrait d'accorder le 1,6 % d'augmentation à plus de 2.000 employés !

Bloquer les salaires est une décision qui s'inscrit dans le cadre d'un futur plan de restructuration qui comportera, en priorité, la fermeture de lignes déficitaires, à tout le moins la réduction de la fréquence des vols et une recherche d'augmentation de la productivité des personnels. Deux conséquences :

- La réduction des fréquences ou suppression de certaines lignes est une mesure qui pénalisera la clientèle des régions qui ne seront plus desservies.
- Dans ce contexte de réduction de l'activité, une augmentation de productivité ne peut conduire qu'à un sureffectif, lequel impliquera forcément un plan de départ de différentes

catégories de personnels. Ainsi, la compagnie perdra une partie de son patrimoine de “savoir-faire” qui lui fera gravement défaut en cas de reprise de la croissance.

Comme je l’ai récemment montré, force est de constater que le manque de visibilité sur l’évolution de l’économie mondiale a conduit les compagnies à prendre simultanément des décisions adaptées à des situations de récession et à des situations de croissance, ce qui est tout à fait incompatible. La preuve - et il fallait s’y attendre - indépendamment de la livraison de quelques appareils en raison des contrats déjà bien engagés, Air France n'exclut pas de procéder à des reports en 2013.

**Question :** *Vous nous avez expliqué que trop d’intervenants sur une ligne conduisait à la disparition du plus faible, alors quid de l’entrée dans le capital d’Aigle Azur du quatrième transporteur chinois, Hainan Airlines ?*

**Réponse :** Commençons par l’identification des intervenants :

- Hainan Airlines (division du “HNA group”) est une compagnie régulière assurant également des vols charter. Elle dessert 500 lignes domestiques et internationales en Europe, Asie, Europe, Asie et Afrique ;

- Aigle Azur est une compagnie régulière (effectuant également des vols charters) dans le bassin Méditerranéen et en Europe. C’est une filiale du Groupe GOFAST - leader européen sur le marché du transport - se composant de 7 filiales - réparties sur 3 continents (Europe, Etats-Unis, Afrique) - spécialisées dans le transport aérien, la logistique, les projets industriels, et le tourisme. Son Président, qui détient 100% du capital, est Arezki Idjerouidene.

Comme tout investisseur non communautaire, Hainan Airlines, ne pourra prendre plus de 49% du capital d’une entreprise européenne, mais sa participation dans Aigle Azur serait néanmoins conséquente, puisqu’elle est estimée à plus de 40%.

L’objectif de cette opération capitalistique est de développer des synergies dans le domaine des achats, de l’exploitation en commun de réseaux, dans l’ouverture, de part et d’autre, de lignes entre la France et la Chine, avec des accords sur des vols en correspondances sur le réseau intérieur chinois d’Hainan et moyen courrier d’Aigle Azur.

Étant donné que Hainan Airlines détient presque la moitié du capital de Hong Kong Airlines, il est fort probable que cette compagnie interviendra pour obtenir des droits de trafic afin de desservir la France.

Maintenant que nous connaissons les tenants et aboutissants, deux conclusions peuvent être faites :

1.- L’arrivée de nouveaux concurrents sur des réseaux déjà desservis par plusieurs compagnies conduira automatiquement - sauf à envisager que cela attirera une nouvelle clientèle supplémentaire - à une réduction des coefficients de remplissage, avec, pour certaines compagnies, le passage en dessous d’un coefficient d’équilibre. Il en résulte que soit la compagnie devenue vulnérable est rapidement absorbée, soit elle disparaît de l’échiquier.

2.- Cette emprise d’entreprises chinoises s’inscrit donc dans une stratégie globale d’investissements et d’acquisitions à l’étranger (Europe et États-Unis) - grâce à des lignes de crédit de plusieurs milliards d’euros - dans des compagnies aériennes, certes, mais également dans diverses industries de pointe, voire des aéroports, des groupes hôteliers, des locations de voitures,...

**Question :** *Ayant appris qu’un A340 d’Air France avait volé avec une trentaine de vis manquantes après une révision faite par une société chinoise, n’est-ce pas inquiétant ?*

**Réponse :** Effectivement un Airbus A340 d’Air France, venant d’être révisé en Chine, a dû être immobilisé, mi-novembre, aux États-Unis, un mécanicien ayant constaté l’absence d’une trentaine de vis sur l’appareil, le panneau ayant commencé à se détacher en vol. D’où trois interrogations

susceptibles d'apporter une réponse à votre question :

1.- Qu'en est-il du sérieux de cette compagnie chinoise ? Il s'agit de la société Taeco (basée à Xiamen, dans le sud-est de la Chine). Elle est le leader mondial du grand entretien de gros porteurs. Ses clients sont Lufthansa, British Airways, American Airlines, JAL et Emirates, ainsi que de grandes compagnies, qui bien que possédant leurs propres filiales dédiées à la maintenance (Air France Industries KLM, Lufthansa Technik, etc...) sont intéressées par des prestations moins coûteuses.

À ce stade, étant donné le nombre et la qualité des compagnies clientes, il n'y a pas lieu de douter du sérieux de cette société.

2.- Quelle est la dangerosité de ce manque de vis ? Les vis manquantes étaient celles sur un panneau de carénage de karman de l'aile droite. Plus précisément ; *"un cache d'habillage situé entre l'aile et le fuselage fixé par une cinquantaine de vis recouvertes d'un joint mastiqué"*. Or, cela n'a pas été détecté lors des trois jours d'inspection de l'avion à Roissy, avant de reprendre ses rotations. Pourquoi ? Probablement du fait de la présence de joints couvrant les vis.

Certes, il a été précisé que le karman ne concernait pas une zone pressurisée et qu'il ne s'agissait pas d'une "pièce de structure", mais il reste que la trajectoire d'une pièce qui se détache en vol risque de percuter une pièce maîtresse de l'avion, ce qui ne peut être exclu.

3.- Est-ce le premier constat de défaillance dans la maintenance ? Non. Un Boeing 747-400 d'Air France avait déjà été immobilisé l'an passé après une grande visite en Chine, à savoir, certaines parois de l'avion avaient été repeintes avec de la peinture potentiellement inflammable.

Ces éléments étant pris en compte, il reste que sans connaître le nombre et la nature des anomalies éventuelles enregistrées chez les autres compagnies clientes de Taeco, ainsi que les éventuelles mesures correctives qui ont été prises, il est impossible de conclure sur la fiabilité de la sous-traitance de la maintenance vers des pays à bas coûts.

En attendant, une prudente décision a été prise par Air France de suspendre la maintenance de ses avions par la société chinoise Taeco, en attendant les résultats des enquêtes ouvertes par Air France et Taeco.

Cela étant - éléments connus pris en compte - les enquêtes :

- ne pourront conclure qu'à une faute, associée à une sanction, dont la gravité sera conditionnée par l'importance de ses conséquences sur la sécurité des vols qui, ici, à été nulle ;
- et proposeront probablement de nouvelles procédures de maintenance, évitant le renouvellement de telles anomalies ;

ce qui paraît insuffisant pour justifier qu'Air France mette fin à son contrat de maintenance avec Taeco. Donc, "Wait and see" !

**Question :** *La crise de la dette qui préoccupe actuellement toutes les instances gouvernementales n'aura-t-elle pas automatiquement un impact sur le secteur du transport aérien ?*

**Réponse :** Le transport aérien étant par vocation une industrie internationale, il est donc très sensible à toutes les perturbations mondiales, de toutes natures, qu'il subit de plein fouet (guerre, grève, récession économique, attentat, pandémie, éruption volcanique, catastrophe naturelle ; ....). De plus, étant confronté à des coûts généraux de plus en plus élevés et des recettes unitaires de plus en plus réduites, d'aucuns se demandent même comment il est possible que l'industrie, globalement parlant, puisse dégager des bénéfices ?

Votre crainte est confirmée par l'IATA ("Association internationale des transporteurs aériens". 240 compagnies aériennes et 84% du trafic aérien mondial) qui, après avoir réduit ses estimations de bénéfices

pour 2012, n'écarte pas des pertes cumulées de plusieurs milliards de dollars, si les gouvernements n'arrivent pas à résoudre la crise de la dette souveraine de la zone euro.

Dans ma chronique d'octobre 2011, j'ai montré la délicate situation dans lesquelles se trouvaient les compagnies aériennes - coincées dans un *no man's land* entre des scénarios optimistes et pessimistes - qui, sans visibilité, même à moyen terme, sont conduites de prendre simultanément des dispositions contradictoires, d'une part de récession (plan social ou de restructuration) et d'autre part de développement (commandes massives d'avions).

Quant aux deux grands constructeurs Airbus et Boeing, ils accélèrent leur production afin de répondre à une demande qui reste forte. C'est ainsi qu'Airbus après seulement onze mois, a engrangé plus de 1.500 commandes - battant son précédent record de 2007 - grâce aux performances de son A320 Neo. Mais, force est de constater qu'Airbus a déjà enregistré 143 annulations (Boeing 116 sur ses 634 commandes), désistements qui ne manqueraient pas de se généraliser en cas de franche récession, comme envisagée par l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique). Finalement, personne ne disposant de la boule de cristal pour conjecturer l'issue de la crise, tous les intervenants sont dans l'expectative.

**Question :** *Fin novembre, un groupe de députés a déposé une proposition de loi en vue de restructurer les grèves dans l'aérien. De quoi s'agit-il plus précisément ?*

**Réponse :** Son objectif est de limiter les désagréments des grèves dans les aéroports, en instaurant un dialogue social préventif à l'exercice du droit de grève et en exigeant une déclaration des grévistes 48 heures à l'avance, afin que tout le monde puisse prendre ses dispositions en temps utile.

Notons que cette proposition est en parfaite cohérence avec la loi (applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 et relative à l'information des passagers/clients et à la prévention des conflits), sans pour autant imposer de service garanti ou de réquisition. En fait, il s'agit simplement d'une démarche de "prévisibilité de service" afin d'éviter la saturation des aéroports avec tous les désagréments qui en résultent. Que peut-on en penser ? Tout d'abord, il est logique d'estimer que tous les passagers se réjouiront de l'application de ces nouvelles dispositions, au sujet desquelles je me suis exprimé à de nombreuses reprises (voir, entre-autre, ma chronique de septembre 2007).

En janvier 2003, j'écrivais : *"Dans un pays qui se dit "de droit", il est surprenant que personne n'ait rappelé que la liberté des uns s'arrête où commence celle des autres, ce qui devrait, tout naturellement, se traduire par une limitation, voire de nouvelles conditions de l'exercice du droit de grève...."*

En juin 2006 : *"Force est de constater que tant que le problème ne sera pas abordé au fond, d'autres grèves pénaliseront les utilisateurs - que nous sommes tous - des services publics et privés. La solution ne passe-telle pas - cette fois au niveau européen - par une Directive interdisant toute grève dès lors que ses conséquences dépassent le cadre de l'entreprise et pénalise l'activité générale des Etats et après négociation, par exemple, en faisant obligation aux employeurs de profiter de la période de préavis, fixée par la loi, pour engager des négociations (et non pas attendre le déclenchement des mouvements extrêmement préjudiciables à l'économie générale de l'entreprise et du pays), avec comme corollaire, l'illégalité de toute grève surprise ?"*

En septembre 2007 : *"... Intéressons-nous au principe de continuité du service reconnu comme étant la "pierre angulaire du droit administratif" nous disent les experts. Il amène à poser une première question : Comment le législateur - qui après avoir théorisé à son plus haut niveau la notion de service public - a pu, étant donné l'existence de ce principe de continuité - élément fondateur de la notion de service public - autoriser les mouvements de grèves qui, automatiquement, interrompent forcément cette continuité ? Il y a donc incompatibilité entre*

*“continuité, obligation constitutionnelle” et “grève, droit imprescriptible”, qui sont deux principes opposés,*

*Autre question que pourraient poser les milliers de passagers (touristes ou hommes d'affaires) qui se sont trouvés bloqués dans un aéroport après une grève des personnels (navigation aérienne, conducteurs de bus, personnels au sol ou navigants ...) : Pourquoi n'appliquer la loi qu'aux transports terrestres et non pas au transport aérien ?”.*

Il reste donc que cette proposition de loi mérite d'être accueillie favorablement, en formant le vœu que des négociations aboutiront à des accords entre les différents intervenants, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes.

— \*\*\* ---