

Interview de TourMag - 25 mars 2013

TourMag : *Pouvez-vous confirmer que les énormes commandes d'avions à Airbus et Boeing sont un signe de bonne santé du transport aérien ?*

Jean Belotti : Commandes annoncées : Ryanair : 175 Boeing 737-800, 12 milliards d'€ ; Lion Air : 234 Airbus de la famille des A320 d'Airbus, 18 milliards d'€ ; Turkish Airlines : 117 Airbus monocouloirs, 7 milliards d'€ ; Lufthansa 100 A320 et 2 A380, 9 milliards d'€ (qui s'ajoutent aux 17 déjà commandés d'où, au total, 532 appareils en commande). Total : 626 avions et un montant, au prix catalogue, de 46 milliards d'€.

Cela ne traduit aucunement une bonne santé actuelle du transport aérien, car plusieurs compagnies ont enregistré d'importantes pertes ou ont cessé leur activité. En revanche, cela démontre l'existence d'une grande confiance dans l'avenir du modèle "Low cost" et traduit une vision très optimiste de l'avenir.

TourMag : *Quelle est, d'après vous, la fiabilité de telles prévisions ?*

J.B. : Le fait que quatre compagnies ont fondé leur décision sur les mêmes conjectures ne peut-être que rassurant quant à la validité des éléments qui ont été pris en compte pour finaliser leurs décisions d'achat.

Pour autant, il convient de rappeler deux constats bien connus :

1.- Tout d'abord, l'extrême fragilité du transport aérien, caractéristique résultant de certains facteurs endogènes, comme, par exemple, les guerres et conflits. *Pro memoria*, les grandes compagnies aériennes ont mis plus de six ans pour récupérer les effets de la guerre du golfe. Or, de nos jours, il est peu rassurant de constater que des tensions existent entre de nombreux pays. Citons également les perturbations atmosphériques (cyclones, ras de marée, éruptions volcaniques,...) ; les épidémies et pandémies ; les mouvements politiques (révolutions, coups d'État,...) ; les grèves.

2.- La quasi-totalité des prévisions - qui ont été faites depuis plus d'un demi-siècle dans le développement de l'aviation civile - ne se sont pas réalisées. Dans "L'Économie du Transport Aérien", j'ai montré l'existence d'un permanent décalage entre prévision et réalisation, provenant des deux comportements suivants :

- Euphorie. La période d'expansion est projetée dans le futur en fonction des tendances instantanées, ce qui conduit à des investissements importants. Résultat : dès les premiers signes de ralentissement, existence d'une surcapacité des moyens de production en personnel et en matériel.

- Panique. La période de récession est projetée dans le futur en fonction des tendances instantanées ce qui conduit à l'arrêt brutal de toutes les sortes d'investissements. Résultat : dès les premiers signes de la reprise, existence d'une sous-capacité des moyens de production en personnel et en matériel.

TourMag : *Ces méga commandes illustrent quand-même une volonté de croissance interne de préférence à des prises de participation externes ?*

J.B. : Puisque vous évoquez les concepts de croissance interne et de croissance externe, permettez-moi de rappeler, en deux mots, la communication que j'avais faite lors d'un congrès, en reliant ces concepts, à leur mode de financement : la "croissance interne" est réalisée avec des fonds propres ; la "croissance pseudo-interne" est réalisée avec des fonds extérieurs (emprunts) ; la "croissance externe" est réalisée avec des financements externes ; la "pseudo croissance externe" est réalisés avec des fonds propres.

Dans le cas qui nous concerne, il s'agit donc de "pseudo croissance interne", étant donné qu'aucune des compagnies citées ne dispose de réserves suffisantes pour financer ces énormes investissements, même en tenant compte des importantes décotes qui sont traditionnellement

accordée à de telles commandes. Conséquences : elles devront obligatoirement avoir recours à des emprunts financiers, dont les coûts pèseront lourd sur leurs comptes d'exploitation.

TourMag : *Alors, précisément, au sujet de Lion Air, cette compagnie ne suscite-t-elle pas des interrogations sur sa santé financière ? A-t-elle les moyens de ses ambitions, alors qu'elle a aussi passé, fin 2012, une méga commande chez Boeing ?*

J.B. : Aucune information n'est disponible en ce qui concerne les chiffres d'affaires et les bénéfices réalisés par cette compagnie. Certes, les deux frères fondateurs ont été classés, par Forbes, la 33^{ème} fortune d'Indonésie, avec un patrimoine estimé à 700 millions d'€. Mais ce patrimoine ne peut pas être mobilisé, le serait-il qu'il serait nettement insuffisant pour acquitter le montant de la commande qui s'élève à 18 milliards d'€. Il en résulte l'impérieuse nécessité d'entrer en bourse à une certaine hauteur du capital pour lever des fonds et, de toute façon, d'avoir recours à des emprunts... à condition, bien sûr, de trouver des investisseurs qui ont confiance au projet et se seront protégés par de sérieuses garanties, donc coûteuses.

TourMag : *L'injection de ces plus de 600 appareils, ajoutés à ceux déjà commandés, devrait permettre d'augmenter les fréquences des vols, ce qui devrait être un avantage pour les passagers ?*

J.B. : Sur une certaine desserte, dès lors que la demande est en augmentation et qu'il existe une offre excédentaire, cela permet effectivement d'augmenter les fréquences. Mais, il convient de citer également l'impact sur la circulation aérienne. Le nombre d'avions admissibles sur une voie aérienne par les contrôleurs de la navigation aérienne dépend de règles très strictes, rigoureusement respectées. Lorsque la demande excède les capacités d'absorption, il en résulte des retards, dans l'autorisation de décoller, dans l'autorisation de débiter la descente, ou, après l'atterrissage, dans l'attente que la place de stationnement prévue soit libérée. Ces contraintes existent déjà depuis longtemps, mais elles ne pourront qu'être aggravées, avec, dans les vingt prochaines années, la mise en ligne de 30.000 nouveaux appareils.

TourMag : *Que pensez-vous de la signature de ce contrat à l'Elysée en présence du Président Hollande, alors que la compagnie est sur liste noire ?*

J.B. : Cela s'inscrit dans la façon française de crier cocorico, mais cette façon de procéder est justifiée par la fierté d'avoir construit un avion européen qui a fait l'objet du plus gros contrat jamais passé dans l'histoire de l'aéronautique.

TourMag : *L'histoire de la compagnie, ressemble à success story, quel œil portez-vous sur cette compagnie et sur sa place sur le marché asiatique ?*

J.B. : Le nombre de passagers transportés en Indonésie augmente en moyenne de 20 % par an. Cette croissance résulte du fait de l'existence d'une très importante population de 240 millions d'habitants, répartis sur 6.000 îles habitées. Lion Air devrait créer une filiale appelée "Malindo Airways". Sa position géographique justifie également son intérêt pour le long courrier puisqu'elle a créé "Batik Air", sa filiale qui fera voler cinq Boeing Dreamliner. Dans ce cas, elle devra prendre les dispositions utiles afin de ne plus figurer sur la liste noire des compagnies interdites en Europe.

TourMag : *À ce sujet précisément, Lion Air, compagnie black listée dans l'UE et aux États-Unis, vient de passer une méga commande auprès d'Airbus. Pensez-vous que ce soit le moyen d'obtenir un ticket d'entrée pour la "White List" ?*

J.B. : Tout d'abord, il n'appartient pas au vendeur de vérifier, avant de vendre son produit - quel qu'il soit - qu'il ne sera pas utilisé en infraction avec des textes ou dans des endroits

interdits. Tenterait-il de le faire que Lion Air ne manquerait pas de répondre que ses avions ne desserviront pas l'Europe, Aujourd'hui, à l'étranger, Lion Air, ne vole que vers Singapour, la Malaisie, le Vietnam et l'Arabie saoudite.

De toute façon, il serait incompréhensible qu'une compagnie qui investit de telles sommes pour disposer d'une telle liste de flotte ne soit pas vigilante quant à la sécurité des opérations aériennes. Notez que Lion Air n'a enregistré qu'un accident mortel, qui a fait 25 morts, en 2004.

Alors, pour savoir si être "black listé" signifie que la compagnie n'est pas sérieuse, deux mots sur les contrôles SAFA (programme européen d'évaluation de la sécurité des avions étrangers), à la suite desquels une compagnie peut être mise sur la liste noire. L'évaluation du niveau de sécurité se fonde sur des manquements de sécurité détectés et uniquement fondés sur l'aspect "documentaire", c'est-à-dire des critères techniques. Ces inspections doivent être réalisées pendant le temps d'escale (sans jamais retarder inutilement un appareil) et ne peuvent porter que sur ce qui est visible techniquement parlant (vérification de la fixation des marchandises, des documents de bord, des licences du personnel navigant, des équipements, de l'état apparent de l'aéronef). Donc, vérification très rapide pendant le temps d'escale et uniquement de la partie visible de l'iceberg.

Certes, ces contrôles aléatoires, en révélant certaines anomalies, sont à l'origine de la "peur du gendarme" qui limite les incursions d'intrus, sachant qu'ils risquent d'être contrôlés. Cela étant, il reste qu'ils sont insuffisants pour évaluer le degré de dangerosité d'une compagnie.

TourMag : Pourquoi ?

La principale insuffisance est que les aspects les plus importants touchant la sécurité des vols ne sont pas connus, donc pas pris en compte, car relevant uniquement du pays d'immatriculation de l'aéronef. Il s'agit :

- 1.- de ceux relevant du domaine technique (maintenance, contrôles de qualité, impasses,...) ;
- 2.- de ceux du domaine social (formation, contrôles en sol et sur simulateur, constitution des équipages, temps de travail, dumping social,...).

Par ailleurs, il peut en résulter des cas aberrants. C'est ainsi que, par exemple, dans un pays européen, une compagnie a été mise sur la "liste noire", simplement parce que l'avion inspecté "n'avait pas de gilets de sauvetage" ! Indépendamment du fait de la faible probabilité d'avoir à les utiliser, ces gilets pouvaient être installés dès le retour de l'appareil à sa base, alors que ladite compagnie restera sur la liste noire jusqu'à la prochaine réunion du Comité sécurité aérienne !

TourMag : Et au sujet du ticket d'entrée dans la "White List" ?

Cette interrogation interpelle effectivement beaucoup de personnes. Retenons que ce n'est pas à la suite d'une commande d'avions que le ticket d'entrée dans la "White List" peut être obtenu, mais, simplement, en prenant les décisions correctives justifiées par les écarts ayant été constatés lors du contrôle SAFA. Il ne serait donc pas surprenant d'apprendre que Lion Air, après avoir montré patte blanche, ne figure plus sur la liste noire, la libérant de cette image négative.

D'ailleurs, en 2011, la Commission européenne - dans sa 17^{ème} mise à jour de la liste des compagnies aériennes interdites d'exploitation dans l'Union Européenne - avait déjà retiré de ladite liste quatre compagnies aériennes de l'Indonésie.

TourMag : Pour terminer y a-t-il un impact sur la sécurité ?

J.B. : Ces commandes vont alimenter les fournisseurs et sous-traitants. En France et en Allemagne, 9.000 emplois seraient à pourvoir dans les deux prochaines années. Rien qu'en Europe, d'ici à 2030, une étude prospective nous apprend qu'il faudra embaucher 130.000 techniciens de maintenance. Or, les compétences recherchées sont tellement rares qu'il a été

développé une méthode de recrutement par simulation (MRS) qui permet de détecter des habiletés chez des demandeurs d'emploi. Après formation, ils pourront rejoindre l'industrie aéronautique. Mais, dans tous les cas, ils seront inexpérimentés.

Dans les compagnies aériennes, alors qu'on est en train de pratiquer des coupes sombres de personnels, le fait d'injecter dans le système des centaines d'avions exigera la reprise d'embauches de personnels spécialisés dans de très nombreux domaines au sol et en vol (PNC, pilotes). Il en résultera des pressions pour réduire la durée des stages. Or, tous ces personnels, frais émoulus de leur savoir, seront sans expérience. Dans certaines tâches, cela ne peut conduire qu'à des temps de réaction plus longs ou à la nécessité de la présence d'un ancien qui contribuera à parfaire l'enseignement initial. Il reste qu'en ce qui concerne les pilotes, cela est une vraie préoccupation.

En effet, la progression de copilote de petits appareils sur court courrier, puis de plus gros porteurs long courrier, puis l'accès à la fonction de commandant de bord, permet d'acquérir un "savoir faire" et une précieuse expérience, ce que d'aucuns s'accordent. Or, des affectations et fonctions seront confiées à tous ces nouveaux promus, contribuant à abaisser le niveau moyen d'expérience des pilotes. On apprend également qu'en Europe, d'ici à 2030, il faudra embaucher 100.000 pilotes. Il faut espérer qu'en France, les nombreux pilotes actuellement au chômage - qui se sont endettés pour payer leur qualification et qui sont déjà une bonne expérience - seront les premiers recrutés.

TourMag : Vous avez parlé de l'Europe, mais ces besoins ne sont-ils pas identique au niveau mondial ?

J.B. : Bien sûr. Il est annoncé qu'il faudra, dans les vingt prochaines années, former plus de 450.000 pilotes et plus de 600.000 techniciens de maintenance. Ne sont pas cités les autres métiers. Mais il convient d'être très prudent, pour les raisons évoquées, quant à des prévisions à échéance dans deux décennies.

TourMag : Une conclusion ?

J.B. : Non imaginable pour un tel dossier aussi vaste et complexe, dont on ne connaît que quelques données éparses. Disons simplement que si ces prévisions se réalisent, cela signifiera que les tensions mondiales se sont apaisées. Alors, félicitons tous ceux qui œuvrent dans ce sens.

--- *** ---