



# Un tiers de la flotte d'avions mondiale immobilisée

À Tarbes (Hautes-Pyrénées), sur l'un des sites de stockage d'avions du leader européen Tarmac Aerosave, aujourd'hui presque pleins. Quentin Top/Sud Ouest/MaxPPP

— Les nouvelles restrictions sanitaires concernant les déplacements pourraient encore compliquer l'activité des compagnies aériennes.

— Selon les experts, elles ne devraient pas retrouver de croissance avant la saison estivale.

« Cherche parking pour avion privé de nuages. » Cette petite annonce imaginaire pourrait concerner ces jours-ci de nombreuses compagnies aériennes ou des groupes spécialisés dans la location d'appareils. Avec la crise inédite que traverse le secteur, le stockage des avions tourne au casse-tête. Les quatre sites du leader européen Tarmac Aerosave sont aujourd'hui presque pleins, à Tarbes, Toulouse, Vatry (Marne) et Teruel, dans l'est de l'Espagne.

L'entreprise a été créée en 2007 par Airbus, Safran et Suez avec un but initial majeur : accompagner la fin de vie et le recyclage des avions. Mais petit à petit, les activités se sont diversifiées et les activités de maintenance et le stockage se sont imposés. « En 2020, il y a eu une forte demande, dit-on chez Aerosave. 230 avions sont arrivés et aujourd'hui, nos 270 places sont presque toutes occupées alors que la tension reste très forte. »

Car le transport aérien a connu sans doute en 2020 la pire année de son histoire. Au plus fort de la crise, au printemps, selon plusieurs experts du secteur, environ 60 % de la flotte mondiale a été immobilisée. « Elle représente un peu plus de 23 000 avions de ligne de plus de 100 places », indique Yan Derocles, analyste chez Odoo BHF Securities, pour qui 30 % de la flotte mondiale était inutilisée en décembre.

Selon nos informations, entre 15 et 20 % des avions d'Air France ne volent pas. Mais la situation risque de s'aggraver à nouveau avec la multiplication des restrictions sanitaires à travers le monde, à commencer par la France (lire les repères). « Le trafic de passagers à Paris dans les deux sens devrait encore plus s'effondrer en février », s'inquiète une source aéroportuaire.

## repères

### Des vols plus limités

**Voyager en avion est devenu encore plus compliqué après les mesures gouvernementales pour limiter les déplacements.**

**Vers ou en provenance de pays hors de l'Union européenne.**

**Partout à travers le monde, les compagnies ont tenté d'optimiser leurs coûts, ce qui s'est notamment traduit par la suppression de dizaines de milliers d'emplois.**

La situation est cependant hétérogène dans le ciel mondial. Selon Yan Derocles, la Chine est de loin le pays où le trafic aérien se rapproche le plus de la normale avec 90 % du trafic d'avant-crise. L'Inde est à 70 %... « Les États-Unis connaissent une belle remontée du trafic, mais pour des raisons

**Tout voyage est interdit sans « motif impérieux » professionnel, familial ou de santé, et ce motif doit être justifié.**

**À l'arrivée, outre l'obligation d'une attestation de motif impérieux pour venir en France, les arrivants doivent présenter un test PCR négatif de moins de 72 heures et, comme depuis le 18 janvier, s'engager sur l'honneur à respecter une**

sanitaires, la nouvelle administration Biden resserre un peu la vis sur les conditions de voyage », dit le spécialiste. Selon lui, en Europe, l'activité globale n'est plus qu'entre 30 et 35 % de celle de l'avant-Covid. Bref, l'horizon ne s'éclaircit pas pour les compagnies aériennes. « Nous pensons qu'il n'y aurait pas vraiment de redémarrage avant la fin du printemps avec la montée en puissance de la vaccination, dit Yan Derocles. Aujourd'hui, le début de la saison estivale est compromis. »

Dans ce contexte, l'annonce de Ryanair, première compagnie européenne quant au nombre de passagers avant la crise (plus de 152 millions en 2019), n'est guère une surprise. Le transporteur irlandais à bas coût a indiqué le 1<sup>er</sup> février qu'elle s'attendait à connaître le pire exercice annuel de son histoire. Elle a subi une

**semaine d'isolement avant un autre test.**

**Vers ou depuis un pays de l'Union européenne. Les frontalières sont ouvertes mais les visiteurs de la France doivent réaliser un test PCR de moins de 72 heures avant d'embarquer en sus de la déclaration sur l'honneur d'absence de symptômes liés au Covid-19.**

perte nette de 306 millions d'euros sur le seul troisième trimestre de son exercice décalé 2020-2021 qui s'achèvera fin mars.

Les grandes compagnies américaines ont annoncé la semaine dernière des dizaines de milliards de dollars de pertes. On attend en février les résultats d'Air France et, selon *La Tribune*, la perte d'exploitation pourrait représenter plus de 3,5 milliards d'euros.

Tous les transporteurs brûlent d'énormes quantités de liquidités au quotidien. Dans une interview à la presse allemande, le PDG de Lufthansa expliquait ainsi perdre un million d'euros toutes les deux heures. Partout à travers le monde, les compagnies ont tenté d'optimiser leurs coûts, ce qui s'est notamment traduit par la suppression de dizaines de milliers d'emplois.

Pour autant, Yan Derocles estime que les grandes compagnies peuvent encore tenir. « Entre les aides gouvernementales, les prêts bancaires, les recapitalisations sur les marchés boursiers ou les reventes d'appareils qu'elles relouent ensuite, ces compagnies pourraient terminer 2021 avec des liquidités qui représenteront entre 17 et 50 % de leur chiffre d'affaires », dit-il. Mais aussi un endettement qui pourrait exploser. Michel Waindrop