

Les jets privés victimes d'un trou d'air inattendu

Aviation d'affaires La tendance baissière affecte le marché de l'aviation d'affaires, qui tient salon dès lundi à Genève

Par Ivan Radja 15.05.2019



Près de 400 exposants et 55 appareils seront présents de lundi à jeudi sur le tarmac de l'aéroport de Genève.

Image: Keystone

L'aviation d'affaires européenne, qui tiendra sa 19^e convention (EBACE) dès lundi à l'aéroport de Genève, connaît un nouveau coup de frein après deux exercices qui l'avaient vue repiquer du vif. En 2016, 667 appareils neufs avaient été livrés, puis 676 en 2017, et 703 en 2018 (bien loin des quelque 1300 ventes de 2008). Une hausse annuelle de l'ordre de 4%, qui ralentit depuis le début de l'année, observe Walter Chetcuti, président de l'Association genevoise d'aviation d'affaires (AGAA): «2019 s'annonce déjà comme plus difficile que 2018, car la tendance est baissière dans toute l'Europe.» Analyse partagée par Florent Series, vice-président ventes et marketing de TAG Aviation, opérateur basé en Suisse: «Nous avons constaté un recul du volume de vols, avec notamment -7% en avril. C'est sans doute en partie dû au Brexit, une situation qui impacte l'activité de nos équipes en Grande-Bretagne. Mais de manière plus générale, cette incertitude provoque un certain «stand-by» dans le monde des affaires.» TAG Aviation, avec ses 65 appareils présents en Europe, du PC-12 au Boeing 757, est bien placée pour prendre le pouls de la branche. Après la crise de 2008, les «businessmen» ont appris à voyager autrement, utilisant les vols de ligne, voire les compagnies low-cost. «Mais depuis quelques mois, j'ai le sentiment qu'ils se déplacent tout simplement moins. On le constate dans les locations de jets, ou l'utilisation qui en est faite par ceux qui en sont propriétaires», poursuit Florent Series.

Le besoin est pourtant là, selon certains analystes, qui estiment que 33% de la flotte d'avions d'affaires serait à renouveler en Europe dans les quatre à cinq prochaines années, contre 20% au niveau mondial. Près de 13 000 participants, pour 400 exposants, se presseront d'ailleurs durant quatre jours autour de 55 avions sur le tarmac genevois. «Les constructeurs devraient retrouver de belles perspectives de ventes dans les prochains mois», espère Walter Chetcuti.

Jetzt entdecken - Ad



Entre 4 et 70 millions

Les secrets sont bien gardés, mais il devrait y avoir de belles nouveautés, estime Stefano Albinati, fondateur et CEO de la société Albinati Aeronautics, qui opère une vingtaine d'appareils: «Bombardier a frappé fort avec le Global 7500, et par conséquent ses concurrents Gulfstream et Dassault doivent réagir; si ce n'est pas lors de ce salon, ce sera avant la fin de l'année.» Le Global 7500, un biréacteur haut de gamme, vient de réaliser en mars un vol de 15 097 km sans escale, ce qui en fait un champion dans la catégorie des «ultra long range» (très grand rayon d'action). Les jets d'affaires se répartissent en effet en trois catégories principales, et c'est la plus luxueuse qui tient le haut du pavé, même si les ventes, stabilisées, «peinent à augmenter», note Stefano Albinati. Les ultra long range vont plus loin, plus vite, des critères qui évitent la fatigue, font gagner du temps, et donc de l'argent. De quoi justifier le coût d'un vol (8000 à 10 000 fr. de l'heure, soit environ 200 000 fr. pour un aller-retour Genève – Los Angeles). Ou celui de l'avion: environ 65 millions de dollars pour le Global 7500.

«Les avions privés coûtent entre 4 et 70 millions de dollars selon le segment», précise Stefano Albinati. Le milieu de gamme comporte des jets du type Challenger 350 (Bombardier), Falcon 2000 (Dassault) ou les Citation (Latitude et Longitude) de Cessna, tandis que l'entrée de gamme, pour des déplacements européens, est représentée par Pilatus, Cessna ou Embraer (même si ces deux derniers sont aussi présents dans les autres segments).

Il se produit donc moins d'appareils, mais ils trouvent acquéreur. «Surtout au sein des 500 compagnies les plus riches classées par le magazine «Fortune», dont la plupart sont aux États-Unis», nuance Stefano Albinati. En Europe, le marché souffre davantage, malgré l'assainissement du parc des avions d'occasion. Après la crise, le jet de seconde main avait la faveur des sociétés, ce qui présentait un problème pour les constructeurs. Il est aujourd'hui en grande partie résorbé, analyse Florent Series: «Cependant, ceux qui ont revendu leur avion d'occasion n'ont pas encore acheté un neuf.»

La Suisse 3e en Europe

L'aviation d'affaires européenne (87 milliards de chiffre d'affaires en 2017) est dominée par l'Allemagne et la Grande-Bretagne, la Suisse arrivant en 3e position,

devant l'Italie et la France. L'aéroport de Genève est le premier de la branche en Suisse, et le 3e au niveau européen, avec plus de 17 000 départs comptabilisés en 2017. Cette activité représente «entre 25% et 30% des mouvements d'aéronefs et moins de 10% du chiffre d'affaires» de l'Aéroport, qui est «très attentif à répondre au mieux à la demande de l'aviation d'affaires, essentielle pour le tissu économique de la région», déclare la porte-parole Madeleine von Holzern.

Selon une étude du cabinet de conseil Booz Allen Hamilton, ce secteur génère 1150 emplois directs et 1845 indirects. «Compte tenu de son réseau de fournisseurs locaux, il génère plus de 257 millions de francs pour l'économie locale, sans compter son propre chiffre d'affaires», précise Walter Chetcuti. Pour l'AGAA, la conjoncture, qui met la branche sous pression, «confirme l'importance du soutien de Genève Aéroport et des élus pour maintenir l'aviation d'affaires» dans le canton.

(TDG)

Créé: 15.05.2019, 19h48

Votre avis

Avez-vous apprécié cet article?

Oui

Non