



SOCIÉTÉ

Volcan Jusqu'ou gr

Cinq jours sans avions et la vie vacille. Au-delà des passagers bloqués, ce sont des pans entiers de l'économie qui ont trinqué. A commencer par le transport aérien et le tourisme.

LIBIE COUSTEAU, VALÉRIE LION ET CORINNE SCEMAMA



CONTRECOUR Le nuage de cendres produit par l'éruption de l'Eyjafjöll, en Islande, a paralysé le ciel européen et empêché l'embarquement des voyageurs (ici, à New York).



Impera la facture ?

Aéroports désertés, touristes déboussolés, manifestations sportives et culturelles annulées, tour-opérateurs au bord du désespoir... L'éruption, en Islande, d'un petit volcan au nom imprononçable aura prouvé, si besoin était, à quel point l'économie est désormais mondialisée. En quelques jours, le nuage de poussières noires aura littéralement entraîné la paralysie de l'Europe, le continent qui concentre le plus fort trafic au monde. Et provoqué une rare pagaille : 313 aéroports fermés, 63 000 vols annulés et 6,8 millions de passagers pris au piège... Du jamais-vu en aussi peu de temps. Même au lendemain des attentats du 11 septembre 2001.

Le coût ? « On l'estimera en fin de crise, mais il sera évidemment considérable », déclarait, en début de semaine, le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau. Les compagnies aériennes et les voyagistes sont, bien sûr, les premiers touchés, mais ils sont loin d'être les seuls. En quelques jours, c'est la vie tout entière de la France et

de l'Europe qui a été bouleversée. Et les répercussions vont bien au-delà de la seule sphère économique.

Maudites cendres ! Alors que le transport aérien se remet à peine de l'une des plus graves crises de son histoire, les caprices de la nature risquent de le faire replonger dans la tourmente. En quelques jours, les annulations de vols en Europe ont entraîné un manque à gagner de près de 600 millions d'euros. A elle seule, Air France-KLM a perdu 35 millions d'euros par jour, laissant sur le tarmac 130 000 passagers (tous remboursés). Lourd bilan : « Les comptes des compagnies et leur trésorerie sont d'ores et déjà plombés pour 2010 », affirme Marc Rochet, président d'Air Caraïbes. Mais, contrairement à 2001, cette immobilisation n'aura, dit-il, qu'un « impact immédiat et limité ».

Encore faut-il que le trafic revienne complètement à la normale. Car, si ce phénomène accidentel n'obère pas « la capacité du secteur à engendrer de la croissance », estime Olivier Faïnsilber, consultant chez Oliver Wyman, une application prolongée du principe de

précaution aurait pu être catastrophique. D'où, dès dimanche 18 avril, la remise en question, par les compagnies, de l'interdiction des vols. « 500 000 emplois directs sont à la veille d'un chômage technique », menaçait Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France-KLM. Lundi soir dernier, le président de la Fédération nationale de l'aviation marchande réclamait à l'Etat une aide rapide pour le secteur, qui aurait perdu au total, en France, de 50 à 60 millions d'euros par jour. L'Union européenne a déjà indiqué qu'elle était prête à accepter un tel soutien.

Les tour-opérateurs (TO) auront-ils aussi besoin de la manne publique pour supporter ce nouveau coup du sort ? Face à ce « cas de force majeure », rien ne les obligeait à prendre en charge les frais de séjour de 50 000 touristes français coincés à l'étranger. Cependant, certains ont choisi d'assumer ces dépenses supplémentaires, tel Voyages Fram pour ses 8 000 clients concernés. « Cela va nous coûter pas mal d'argent », commente Antoine Cachin, PDG de l'entreprise, encore bien en peine >>>





SOCIÉTÉ

(VOLCAN)



R. SCHMIDT/AFEP

GACHIS Au Kenya, faute d'avoir pu être exportées, les fleurs ont été jetées.

» de chiffrer le montant des dégâts. Même philosophie au Club Med, où les 8 000 gentils membres prolongent leurs vacances gratuitement. Les clients de Marmara ou de Nouvelles Frontières, en revanche, n'ont pas cette chance. Ils doivent se contenter d'un soutien pour « négocier au mieux avec les hôteliers locaux ». « A condition d'une réouverture ce jeudi, TUI Travel, la maison mère de

GREFFONS CHERCHENT AVIONS

Des patients peuvent-ils être privés de greffe d'organes faute de vols intérieurs ? La quasi-totalité des greffons disponibles est transportée par avion. L'Agence de la biomédecine, responsable des transplantations en France, a déjà connu ce genre de difficultés - dans le cas d'aéroports bloqués par la neige, notamment. Partant du principe que l'on ne prélève un organe que si l'on est certain qu'il sera utilisé, l'organisme réévalue alors, temporairement, les critères d'attribution : les « receveurs » sont sélectionnés dans un périmètre proche de celui des « donneurs ». De rares liaisons interrégionales sont généralement possibles, à titre exceptionnel. Au pic des récentes perturbations, trois avions à hélices étaient encore autorisés à décoller et à atterrir au Bourget.

■ VINCENT OLIVIER

Nouvelles Frontières, perdra 10 % de son résultat net avant impôt, soit environ 40 millions d'euros », estime Cécile Aboulian, analyste chez AlphaValue.

Aux frais d'hébergement prolongé pour certains TO s'ajoutent le coût des moyens de transport de complément (cars, trains) mis en place, mais aussi la perte sèche de chiffre d'affaires. « Depuis le 15 avril, les ventes se sont arrêtées », gémit Jean-Marc Rozé, secrétaire général du Syndicat national des agences de voyages. Et le volcan pourrait bien condamner les professionnels les plus vulnérables à mettre la clef sous la porte.

Pour Aéroports de Paris (ADP), qui gère les plates-formes de Roissy et d'Orly, la facture s'annonce aussi salée : un tiers de son chiffre d'affaires provient des redevances versées par les compagnies pour l'accueil des avions et des passagers. Pas de trafic, pas de recettes. Même cause, mêmes effets avec les boutiques, qui contribuent pour 15 % à ses revenus, et dont les rideaux sont restés baissés plusieurs jours. Derrière ADP, ce sont tous les sous-traitants (sécurité, nettoyage, etc.) qui ont été mis à l'arrêt forcé.

La paralysie du ciel a également affecté le transport des marchandises acheminées par avion : matières premières comme le cuivre ou le laiton, pièces détachées automobiles, téléphones portables ou encore fleurs, fruits et poisons exotiques. Si FedEx, dont le hub européen (150 vols par semaine) est basé à Roissy, a pu assurer les livraisons au sein de l'Europe grâce à la mobilisation

RETOMBÉES POSITIVES

La paralysie du ciel européen n'a pas été une mauvaise affaire pour tout le monde. A la SNCF, on estime qu'à la fin de la semaine l'Eurostar aura transporté 100 000 passagers supplémentaires, dont 80 000 sur la seule ligne Paris-Londres. Même affluence sur les ferrys : depuis le début de l'éruption, SeaFrance, spécialiste du trafic transmanche, menacé de dépôt de bilan, a ainsi doublé le nombre de ses réservations.

Rail, mer, mais aussi route : nombre de taxis ont été appelés à effectuer d'homériques trajets. Depuis Paris, certains ont rallié Nice (pour plus de 2 000 euros), Bruxelles ou encore Francfort. Et des transporteurs ont profité de la situation pour faire grimper les enchères. Pour les loueurs de voitures, le bilan n'est qu'à moitié positif : ce qu'ils ont gagné d'un côté a été partiellement perdu lors des annulations de réservations à la descente d'avion. Même constat chez les hôteliers : ceux situés à proximité des aéroports ont, certes, profité - dans un premier temps - de la situation, mais d'autres ont souffert de la chute de la fréquentation touristique.

Les vacanciers se rabattant vers des destinations plus accessibles (Center Parcs...) et les *businessmans* ayant recouru à la visioconférence ont enfin contribué, malgré tout, à faire marcher les affaires.

■ BENJAMIN MASSE-STAMBERGER

d'une flotte de camions, le transporteur a dû renoncer à tout trafic intercontinental. Comme son concurrent TNT.

Le Medef s'est inquiété des conséquences de ce blocus sur des entreprises déjà fragilisées par la crise. « C'est un coup dur à l'intérieur du coup dur », résume Vincent Le Roux, responsable des adhérents. Alain Bailly, patron d'une PME spécialisée dans l'importation de thon frais de l'océan Indien, croyait, à tort, pouvoir compter sur les aéroports du sud de la France : « Ils ne sont pas équipés pour recevoir des denrées périssables et il aurait fallu davantage de visibilité afin de pouvoir mettre en place des circuits de substitution. » Pour les entreprises, le pire aura été l'incertitude permanente sur la durée effective du blocus.

● L. C., V. L. ET C. S.