

[BNP Paribas s'invite au Crédit Lyonnais](#)[L'e-commerce belge toujours au ralenti](#)[Une nouvelle jeunesse pour les timbres-poste](#)[Electronic Arts, maître du jeu](#)[GB lance les étiquettes de prix électroniques](#)

Envie de sortir?

Interrogez notre

AGENDA CULTUREL

BOURSE EN DIRECT

Je cherche

Introduisez le nom ou le ticker de la société dont vous voulez connaître le cours.

malibre.be

Composez librement votre site

METEO DU JOUR

Le 25/11/2002

Min. 7°
Max. 8°Matinée:
Pluie et bruine
Après-midi:
Pluie et bruine

sat. prévisions du jour



Ce site est protégé par le droit d'auteur

ECONOMIE

Actualité

Finance

Libre
Entreprise

Bourses

EVENEMENTS

La semaine
infernale

LE JOURNAL

Dossiers

S'abonner

Contactez-
nous

Image du jour

SERVICES

Immobilier

Emplois

Stages

Plans et cartes

SMS

Petites
annonces

PUBLICATIONS

La Libre
Belgique

La Libre Match

La Libre
EssentielleLa Tribune de
Bruxelles

	C			
	R			
M	O	T	S	
	I			
	S	E	S	

Transport aérien

Les certitudes de l'aviation s'envolent

PIERRE SPARACO

Mis en ligne le 19/11/2002

Depuis le 11 septembre 2001, l'aviation commerciale traverse une crise sans précédent.

Les principaux acteurs du secteur sont en danger.



EPA

ANALYSE

Il y a quatorze mois que les attaques terroristes contre New York et Washington, toutes autres conséquences géopolitiques mises à part, ont précipité l'aviation

commerciale dans une crise économique sans précédent.

Ou, plus exactement, ont violemment accéléré une forte dégradation amorcée dès l'hiver 2000/2001.

Secteur cyclique par excellence, l'aviation commerciale est tristement habituée à une alternance de périodes de relative prospérité et de dépressions souvent profondes. Et ce n'est pas la première fois que politique et basse conjoncture se conjuguent dangereusement: il suffit de penser aux conséquences graves de la crise dite du Golfe, il y a onze ans.

Rétablissement en 2004?

Bien qu'il soit extrêmement difficile de prendre du recul par rapport à une actualité complexe et chahutée, il apparaît de plus en plus clairement que les difficultés actuelles des compagnies aériennes ont une ampleur exceptionnelle, sans doute sans précédent. Les statisticiens en apportent chaque jour de nouvelles preuves chiffrées: les grands transporteurs aériens ne parviennent pas à retrouver leur niveau de trafic d'avant 11 septembre 2001.

Durement frappées, la plupart des compagnies américaines sont littéralement au bord de la faillite. Leurs consœurs européennes, plus éloignées de l'oeil du cyclone et très réactives, se sont mieux adaptées à la chute soudaine de la demande mais continuent de peiner, à 10 pc en-dessous de

Savoir plus

Période de test

Pour les distributeurs, le mois de décembre est le mois le plus important de l'année en termes de ventes. C'est dire si chaque enseigne met les petits plats dans les grands pour attirer les consommateurs dans ses rayons. Cette année, Delhaize joue résolument la carte de la différenciation, de la variété et de l'originalité. Le distributeur proposera, ainsi, un assortiment de quelque 1000 produits, dont 300 nouveaux articles. *Les fêtes nous servent de laboratoire. C'est une période au cours de laquelle nous testons de nouveaux produits auprès des consommateurs. Les produits remportant le plus de succès resteront dans les rayons toute l'année*, précise Xavier Ury, le directeur du développement des achats de Delhaize.

Au rayon nouveautés, on retrouvera cette année un grand nombre d'exclusivités Delhaize, marquées du logo *«nulle part ailleurs»*. Parmi celles-ci: le *«Royal Belgian Caviar»*, un caviar belge de la variété *«esturgeon sibérique»*, produit par une firme de Turnhout et vendu en boîte de 30 grammes.

Les Belges étant de plus en plus demandeurs de *«convenience»* (facilité), Delhaize étoffe pour l'occasion sa gamme de plats préparés de trois nouvelles recettes à base de poissons et de fruits de mer concoctées par Yves Matagne, le chef *«doublement étoilé»*.



leur trafic antérieur. Cette année, les lignes régulières internationales enregistreront des pertes devant se situer entre 3 et 7 milliards de dollars. *« Au mieux, le rétablissement interviendra en 2004 »*, vient d'affirmer Peter Morris, chef économiste de l'IATA. Une petite phrase involontairement assassine lâchée dans la nature à l'occasion du Cannes Airlines Forum, et qui annihile les dernières illusions des optimistes.

Certes, à terme, la croissance reprendra au rythme moyen de 4,3 pc par an, s'est empressé d'ajouter Peter Morris. Cela sans préjuger de l'impact potentiellement désastreux d'attaques américaines contre l'Irak, lesquelles déstabiliseraient une partie des réseaux aériens et feraient sans doute flamber les cours du pétrole.

Quoi qu'il en soit, la confirmation d'une convalescence exceptionnellement longue de l'aviation commerciale indique la nécessité de réviser le diagnostic de la première heure. Ce sont tout simplement des pans entiers de certitudes qui s'effritent peu à peu. Et ils ne saurait être question d'en faire porter la seule responsabilité aux compagnies à bas tarifs, les *« low-cost »*, dont l'essor bat actuellement tous les records.

René Lapautre, homme de l'art, président de cette rencontre au sommet atypique que constitue chaque année le Cannes Airlines Forum de l'Air Promotion Group, n'y va pas par quatre chemins: *« la crise relève d'un choix malheureux, celui de la concentration et de la globalisation, en contradiction avec les fondamentaux du transports aériens »*. Et de préciser que les compagnies sont tombées dans un piège, un déni de la réalité, en cherchant le volume, les parts de marché, la concentration, *« une fuite en avant vouée à l'échec »*.

Un problème de taille

La taille devenue excessive des principaux acteurs les rend très vulnérables et les conduit sur le chemin du déclin. *« Ces compagnies deviennent encore plus complexes, plus opaques, en cherchant à offrir des services à toutes les clientèles, sur tous les marchés »*. Le temps presse, il conviendrait de changer de direction sans plus tarder mais rien de tel ne pointe à l'horizon.

Une première conclusion vient à l'esprit: si les dinosaures se trompent de route et sont vraiment en danger, une voie royale s'ouvre bel et bien aux *« low-cost »*. De même, des entreprises conventionnelles de taille moyenne comme SN Brussels Airlines auraient à nouveau un bel avenir devant elles. Une nouvelle donne que tend précisément à confirmer l'actualité.

© La Libre Belgique 2002

Retour

© La Libre Belgique 2002

gratuite!

[Accueil](#) | [L'actu](#) | [Economie](#) | [Culture](#) | [Sports](#) | [Tendances](#) | [Agora](#) | [Dossiers](#) | [Services](#) | [Plan du site](#) [lalibre.be](#)

