



L'Agefi
1002 Lausanne
021/ 331 41 41
www.agefi.com

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 9'460
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 7
Fläche: 34'701 mm²

La frilosité à l'exportation des compagnies aériennes suisses

SWISS. Le transporteur reste prudent pour la revente de ses avions. Le nombre d'appareils exportés s'est réduit considérablement en Suisse.

MATHIEU SIGNORELL

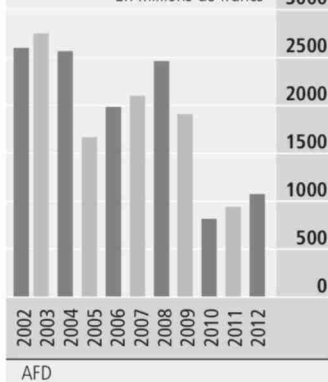
De 35 en 2004, le chiffre est passé à 7 en 2012. Les compagnies aériennes suisses ont exporté de moins en moins d'avions de ligne ces dernières années, revendus d'occasion à l'étranger. Après une baisse forte en 2005, ces chiffres sont remontés à 18 en 2009, pour chuter à nouveau (voir graphique). Dans le cadre d'une étude sur l'exportation de la haute technologie suisse (*L'Agefi* du 15 janvier), l'Administration fédérale des douanes (AFD) note que les ventes d'avions de ligne d'occasion à l'étranger représentaient 1 milliard de francs en 2002, pour baisser à 265 millions en 2012.

Cela est d'autant plus surprenant que le nombre d'avions importés est plus stable. Un phénomène similaire s'observe pour les avions de moins de 15 tonnes, neufs ou d'occasion: de 1,3 milliard de francs en 2009, ils sont passés à 484 millions en 2012.

Et ces baisses, selon l'AFD, entraînent un affaiblissement général du chiffre d'affaires de l'industrie de l'aéronautique: de 2,5 milliards en 2008 à 1 milliard en 2012. Un déclin qui s'explique aussi, mais dans une moindre mesure, par la

LES EXPORTATIONS DE L'AÉRONAUTIQUE

En millions de francs



diminution du chiffre d'affaires de Pilatus en 2012 et de celui de Ruag après 2009.

Comment expliquer la baisse du nombre d'avions revendus par les compagnies suisses? «Le climat économique demeurant turbulent, les compagnies hésitent par deux fois avant d'investir dans de nouveaux avions ou de vendre une partie des leurs», explique Mehdi Guenin, porte-parole de la compagnie Swiss pour la Suisse romande. «Swiss, avec ses 90 appareils, et ses concurrents font face à une forte pression des compagnies à bas coût et du Moyen-Orient.»

Autre facteur: la durée d'utilisation de ces avions qui s'allonge jusqu'à 25 ans, grâce à l'amélioration de l'entretien et des «extensions packs». Le prix de ces avions serait-il trop élevé? «Non, répond Mehdi Guenin. Au contraire, les acheteurs apprécient nos avions

qui sont bien entretenus.»

Swiss prévoit plusieurs ventes ces prochaines années, dont 20 Avro RJ100 remplacés par 20 Bombardier C Series. Avions militaires modifiés pour un usage civil, ces Avro peuvent atterrir sur des pistes courtes et donc intéresser de petites compagnies, ou être transformés en cargo ou en bombardiers d'eau. Autres appareils qui seront revendus: 6 Airbus A340-300 que remplaceront 6 Boeing 777-300ER d'un coût de 1,5 milliard de francs.

Après la cessation d'activités de Swissair en 2002, les importantes ventes d'avions de ligne au niveau suisse en 2002 et 2003 s'expliquent entre autres par les leaseback effectués par plusieurs compagnies (vente d'un avion puis récupération en location), suppose Tobias Pogorevc, porte-parole de la compagnie Helvetic Airways, fondée en 2003. Sa flotte compte 7 appareils, dont un en leasing. «Beaucoup d'avions ont été revendus ainsi à l'étranger, explique Tobias Pogorevc. De nombreuses compagnies européennes ont pratiqué de la sorte.»

Le secteur aéronautique reste confiant face aux chiffres publiés par l'AFD. «L'exportation d'avions de ligne n'a jamais été une source d'inquiétude», explique Philip Kristensen, secrétaire d'Aerosuisse, la fédération de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses. «A l'inverse, un nouveau segment de marché est l'achat



L'Agefi
1002 Lausanne
021/ 331 41 41
www.agefi.com

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 9'460
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 7
Fläche: 34'701 mm²

d'avions d'occasion par des compagnies suisses pour en faire un check et les faire voler.»

**LES SOCIÉTÉS SUISSES
HÉSITENT À REVENDRE
LEURS APPAREILS FACE
À LA PRESSION DU LOW
COST ET DES
COMPAGNIES DU
MOYEN-ORIENT.**

AVIONS DE PLUS DE 15.000 KG

	Nombre d'avions à l'importation	Prix total (mio de francs)	Nombre d'avions à l'exportation	Prix total (mio de francs)
2002	13	610	17	1043
2003	29	1691	33	1343
2004	23	1027	35	1195
2005	14	794	10	394
2006	30	1241	9	436
2007	21	1185	10	271
2008	20	817	12	817
2009	21	1208	18	1003
2010	30	1688	7	199
2011	17	800	7	221
2012	19	1042	7	266

AFD