

Quand France Culture consacre une semaine à l'aéronautique

Marc-Daniel Seiffert

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/850>

Electronic reference

Marc-Daniel Seiffert, « Quand France Culture consacre une semaine à l'aéronautique », *Nacelles* [Online], 7 | 2019, Online since 01 janvier 2020, connection on 30 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/850>

Quand France Culture consacre une semaine à l'aéronautique

Marc-Daniel Seiffert

OUTLINE

1. « La Conquête du ciel », Luc Robène, Michel Polacco
2. « Boeing-Airbus : batailles au sommet », Marc-Daniel Seiffert
3. « Low cost, le ciel à bas prix », Emmanuel Combe
4. « Aéroports français, la grande braderie », Martine Orange, Isabelle Jarjaille

TEXT

- 1 Du 8 au 11 avril 2019, l'émission de Thiphaine de Rocquigny diffusée sur France Culture, « Entendez-vous l'éco ? », consacrait une série de quatre émissions à « L'Économie de l'aviation ». Leur inscription dans une approche pluridisciplinaire dépassant les frontières académiques permettait de questionner le thème dans diverses dimensions, à un moment où l'actualité aéronautique occupait largement les médias : opposition à la privatisation des grands aéroports français, graves problèmes financiers de plusieurs compagnies aériennes à bas prix, accident des deux Boeing 737 Max, etc. Elles sont donc d'un grand intérêt pour les lecteurs de *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*.

1. « La Conquête du ciel », Luc Robène, Michel Polacco

- 2 La première émission « La conquête du ciel » (podcast : <https://www.franceculture.fr/emissions/entendez-vous-leco/leconomie-vue-du-ciel-14-la-conquete-des-airs>), avec la participation de notre collègue historien, Luc Robène (UMR Thalim) et du journaliste chevronné, Michel Polacco, revient sur l'extraordinaire aventure humaine qui permit, à partir du premier vol en ballon des frères Montgolfier, jusqu'aux pionniers du plus lourd que l'air, de réa-

liser le rêve d'Icare. Elle décrit minutieusement les longs et difficiles apprentissages et ruptures technologiques qui ont permis l'émergence des activités aéronautiques au ^{xx}^e siècle.

- 3 Le 19 octobre 1783 a lieu l'événement fondateur de l'aéronautique, le premier vol d'êtres humains avec le ballon d'air chaud des frères Montgolfier. L'émission montre que pendant tout le ^{xix}^e siècle, l'aventure du plus léger que l'air balance, selon les périodes, entre la science, le spectacle avec l'immense engouement pour les vols de femmes, adulées comme des divas, et enfin vers l'utilisation militaire puis civile. Mais les intervenants montrent bien comment le paradigme du plus lourd que l'air qui émerge cent vingt ans plus tard a finalement triomphé.
- 4 Les intervenants ont bien mis en évidence ce que nous défendons dans notre projet éditorial : l'aéronautique n'est pas qu'affaire de sciences et de techniques, elle est encadrée dans l'économie, le social et le politique et doit être abordée dans une perspective historique.

2. « Boeing-Airbus : batailles au sommet », Marc-Daniel Seiffert

- 5 La deuxième émission « Boeing-Airbus : batailles au sommet » (podcast : <https://www.franceculture.fr/emissions/entendez-vous-leco/leconomie-de-laviation-24-boeing-airbus-batailles-au-sommet>) s'interroge sur les causes et les conséquences des deux accidents du Boeing 737 Max qui ont coûté la vie à 346 personnes, catastrophes qui, pour l'auteur de ces lignes, étaient prévisibles. Lors d'une table ronde tenue fin 2013¹ à l'université Toulouse-Jean Jaurès, l'un des participants avait expliqué que Boeing ne pourrait pas concurrencer Airbus en équipant son Boeing 737 du nouveau réacteur *Leap*, comme l'avionneur européen l'avait fait avec l'A320 neo. Néanmoins, la société étasunienne en a finalement décidé autrement, en lançant un appareil capable de rivaliser avec Airbus sur le juteux marché mondial des moyens courriers : le Boeing 737 Max. Pour ce faire, et en limitant le plus ses investissements, la firme étasunienne a souhaité équiper son vieux best-seller du réacteur de nouvelle génération *Leap* – le même que celui équipant l'A320 néo –, afin d'abaisser sa consomma-

tion en kérosène. Mais il lui a fallu les placer très en avant sur l'aile pour ne qu'ils ne touchent le sol. Ce faisant, l'avion devenait instable, et l'installation d'un logiciel destiné à corriger le déséquilibre, s'imposait. Or, aux États-Unis, pour des raisons d'économie budgétaire, il n'existe plus de véritable organisme indépendant de certification et de contrôle de la fiabilité des avions, rendant une catastrophe probable.

- 6 Pour Boeing, les conséquences à court terme, sur les plans financier et commercial, sont très lourdes. Pour autant, Airbus ne parvient pas à bénéficier des difficultés de son concurrent, car l'entreprise peine, à l'époque, à assurer la montée en cadence de ses A320 néo.
- 7 Ces problèmes allaient-ils profiter aux nouveaux entrants (Bombardier, Embraer, la COMAC) ? La réponse fait consensus : sur le court terme, aucune entreprise n'est capable de remettre en cause le duo-pole Airbus-Boeing. Mais à plus long terme, tous les experts observent les progrès significatifs de l'industrie chinoise et prédisent que dans un délai assez rapproché, elle pourra fabriquer des avions d'un niveau approchant ceux de Boeing et Airbus, destinés à son marché intérieur, pour ensuite tenter d'investir le marché mondial par des innovations radicales. La redistribution des cartes dans l'industrie aéronautique aura donc lieu.
- 8 On ne peut donc que s'interroger sur les deux modèles économiques retenus par les entreprises aéronautiques : celles qui sont beaucoup plus soumises aux exigences des marchés financiers, comme Boeing ; et celles qui s'inspirent, encore en partie, du colbertisme aéronautique, comme Airbus et la COMAC chinoise.

3. « Low cost, le ciel à bas prix », Emmanuel Combe

- 9 La troisième émission « Low cost, le ciel à bas prix » (podcast : <https://www.franceculture.fr/emissions/entendez-vous-leco/leconomie-de-laviation-34-le-modele-du-low-cost>), avec pour invité l'économiste Emmanuel Combe (Université Paris 1), vice-président de l'Autorité de la concurrence, interroge l'avenir du transport aérien à bas coût, alors que celui-ci est confronté à des difficultés croissantes.

- 10 En premier lieu, elle replace le modèle *low cost* dans une approche marketing générale, qui définit le terme comme une stratégie de domination par les coûts et de différenciation par les prix bas. En second lieu, elle insiste sur une spécificité fondamentale du transport aérien, qui a des conséquences sur le *low cost* : la sécurité est primordiale, et ne peut donc être intégrée dans les stratégies de réduction des coûts. Et l'on sait que dans ce domaine les compagnies *low cost* sont exemplaires. En dernier lieu, Emmanuel Combe montre que dans le transport aérien à bas coût, il existe, non pas une, mais plusieurs stratégies. Ryan Air propose par exemple un modèle « dur », en ne se concentrant que sur le transport du passager, en facturant tous les services accessoires et en rognant impitoyablement sur tous les coûts. À l'inverse, Easy Jet propose un modèle « de compromis », avec des prix plus élevés mais des services plus confortables, en particulier l'utilisation de grands aéroports bien desservis, ce qui lui permet d'attirer une clientèle plus large. Confrontées à ces deux compagnies qui accroissent sans cesse leurs parts de marché, les compagnies aériennes historiques doivent remettre en cause leurs modèles de développement.

4. « Aéroports français, la grande braderie », Martine Orange, Isabelle Jarjaille

- 11 La quatrième émission : « Aéroports français, la grande braderie » (podcast : <https://www.franceculture.fr/emissions/entendez-vous-leco/leconomie-de-laviation-44-privatisation-des-aeroports>), entend porter le débat sur la privatisation des structures aéroportuaires françaises (et en particulier Aéroports de Paris, ADP), au moment où la loi PACTE est discutée à l'Assemblée nationale. Pour tenter de l'empêcher, plus de deux cent cinquante parlementaires ont lancé un référendum d'initiative partagée.
- 12 Les deux journalistes invitées, Martine Orange et Isabelle Jarjaille, considèrent que la privatisation d'ADP est un cadeau offert au groupe Vinci, en compensation à l'abandon du projet d'aéroport de Nantes-Notre Dames des Landes. Il existerait d'ailleurs un conflit d'intérêts

impliquant de hauts fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère des Finances, passés au service de Vinci.

- 13 Selon les deux journalistes, l'exemple des concessions d'autoroutes rappelle comment une privatisation des infrastructures propriétés de l'État, génère des profits énormes pour des actionnaires privés. De manière plus structurelle, on peut aussi mettre en cause la privatisation d'aéroports qui sont des monopoles naturels² et des infrastructures de souveraineté. Le précédent de la vente de l'aéroport de Toulouse à des intérêts chinois, montrerait également les dangers économiques et politiques de telles opérations.

NOTES

1 « Marché du futur, usine du futur, avion du futur : quelles perspectives pour l'industrie aéronautique ? », *Entreprises et Histoire*, n° 73, décembre 2013, p.146-160. Dirigée par Med Kechidi et Marc-Daniel Seiffert, propos recueillis par Clair Juilliet.

2 Un monopole dans une activité économique est qualifié de « naturel » par la théorie économique standard quand les coûts fixes y sont très élevés mais que les coûts variables sont faibles. Plus le nombre d'utilisateurs augmente plus le coût unitaire diminue (économies d'échelle). Le monopole est donc économiquement justifié.

AUTHOR

Marc-Daniel Seiffert

Chercheur associé au laboratoire CNRS Framespa de l'Université de Toulouse-
Jean Jaurès
seiffert.md@gmail.com