

Les invités DÉBATS & OPINIONS

# Financement aéronautique : les investisseurs institutionnels ont tout intérêt à embarquer

**Dans un environnement** de liquidité abondante où les taux d'intérêt avoisinent zéro, il est devenu difficile pour les investisseurs d'identifier des actifs qui offrent un couple rendement/risque satisfaisant. Pour s'inscrire dans la durée, les institutionnels se sont progressivement ouverts aux actifs alternatifs qui offrent des rendements supérieurs, en plus des bénéfices de diversification. Prometteurs il y a quelques années, les *hedge funds* ont déçu, les investissements immobiliers deviennent chers et les projets d'infrastructures de qualité sont difficilement trouvables. Enfin, le relais qu'offre l'investissement dans la dette privée ne permet pas encore de satisfaire en volume un appétit croissant des investisseurs institutionnels.

Aujourd'hui, la recherche de rendement, et satisfaisant la responsabilité sociale et environnementale (RSE), s'oriente vers l'investissement dans l'économie réelle (financement des PME/ETI, immobilier, infrastructures, etc.). Certains restent encore méconnus des investisseurs institutionnels français. Ainsi le transport aérien mondial connaîtra-t-il une croissance annuelle de l'ordre de 5 % sur les vingt prochaines années. Les compagnies aériennes ont transporté 3,8 milliards de passagers et 54,9 tonnes de marchandises à forte valeur ajoutée en 2016. Cette évolution, soutenue notamment par la croissance économique

mondiale, l'émergence d'une classe moyenne importante dans les pays émergents et un coût abordable des vols grâce aux *low costs*, nécessite une flotte de plus en plus importante d'avions commerciaux. Ces avions commerciaux opèrent aussi bien en Chine, en France qu'en Amérique latine. De plus, bien que responsable de 2 % seulement de l'ensemble des émissions mondiales, le transport aérien est la seule industrie à avoir scellé en 2016 un

programme volontaire de réduction d'émission de CO<sub>2</sub> appelé Corsia : Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation. Or le coût unitaire des appareils, quel que soit le type, est onéreux et les compagnies aériennes, ainsi que les sociétés de *leasing*, ont besoin d'importants financements pour les acquérir. Chaque année, ce sont environ 130 milliards de dollars américains (111 milliards d'euros) d'équipements neufs qui sont livrés par les fabricants d'avions civils, Airbus et Boeing en tête.

Le financement aéronautique est une industrie jeune (environ 50 ans), dominée par les institutions bancaires et nécessitant une connaissance spécifique. Du fait de la crise financière, de la réglementation qui s'en est suivie, la capacité d'intervention des

banques s'est trouvée limitée. D'autres formes de financement ont pris le relais, et l'intérêt des investisseurs institutionnels (par exemple aux Etats-Unis, au Japon, en Corée du Sud, en Allemagne, au Royaume-Uni, au Moyen-Orient) pour le financement aéronautique s'est confirmé – de l'investissement en fonds propres à la dette senior. Celle-ci offre un rendement sécurisé par un « *collateral* » fongible, opérable à l'échelle mondiale et dont le marché secondaire est prévisible. Les maturités peuvent s'échelonner de 5 à 15 ans et les avions civils sont habituellement financés en dollars américains bien que des financements dans d'autres devises existent aussi (par exemple euros, yens, livres).

Toutes les caractéristiques des financements peuvent aujourd'hui être mises dans la balance pour construire le placement adéquat. Les compagnies aériennes et les opérateurs de *leasing* savent qu'ils doivent continuer à s'adapter pour trouver et fidéliser de nouvelles sources de financement. Enfin, le financement aéronautique est un financement structuré qui nécessite des expertises spécifiques, qu'elles soient juridiques, fiscales ou d'origination et de montage.

Les institutionnels ont étoffé leurs équipes pour accompagner l'ouverture à de nouveaux investissements. C'est pourquoi l'effort supplémentaire est aujourd'hui moindre pour s'associer à des experts du financement aéronautique.

Accès à une nouvelle classe d'actifs, impact sur l'économie réelle ou considération RSE : pour répondre aux attentes croissantes des investisseurs, Optimind Winter, Norton Rose Fulbright, Global Asset Capital et l'International Bureau of Aviation partageront leurs expertises et leur analyse des enjeux du financement aéronautique le 15 novembre à Paris.

**Bastien Davalos**, *partner financial structuring, Optimind Winter*, **George Paterson**, *associé, dirigeant du bureau de Paris, Norton Rose Fulbright*, et **Alain Chrun**, *CEO, Global Asset Capital*



DR  
**BASTIEN DAVALOS**



DR  
**GEORGE PATERSON**



DR  
**ALAIN CHRUN**

## LE TRANSPORT AÉRIEN À L'ÉPREUVE DES CHOCS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

