

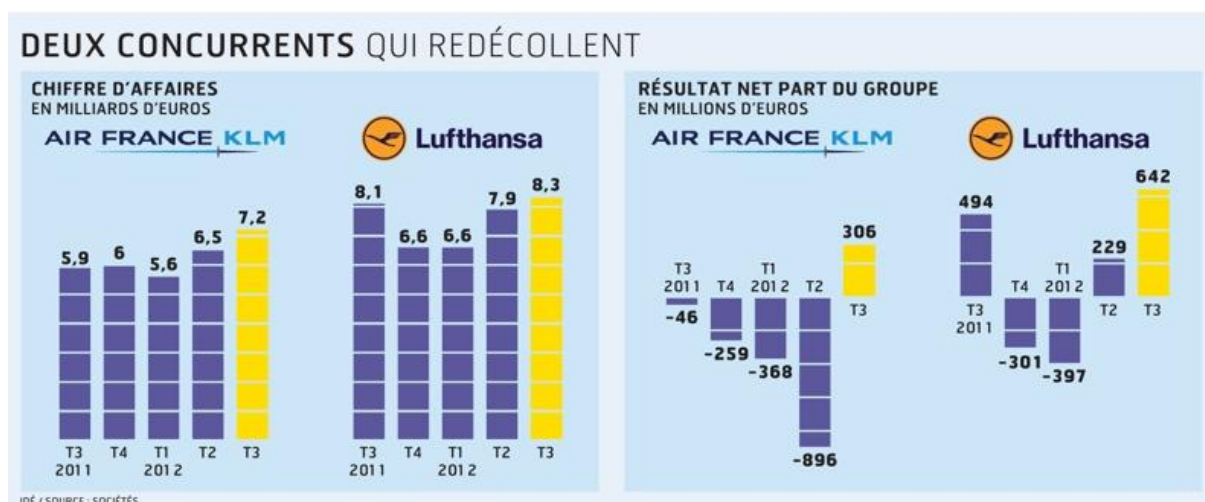
Première étape réussie pour Air France KLM

Le 30 Octobre, Air France – KLM a dévoilé les premiers résultats qui confirment la pertinence des mesures de gestion mises en œuvre.



Ces restructurations importantes, en cours chez les deux majors de l'aérien Européen portent les mêmes effets pour ces deux concurrents.

Ce constat confirme que sur ce marché, les réactions doivent être immédiates et judicieuses, sous peine de perdre contact avec son adversaire direct.



Les résultats de l'été sont traditionnellement les meilleurs de l'année. Cependant pour Air France – KLM, ceux de l'été 2012 ont été meilleurs que d'ordinaire, ce qui n'a pas manqué de faire réagir la bourse positivement avec une hausse de 8.8% dès leur publication. Le groupe Air France - KLM a généré un bénéfice d'exploitation de 506 millions d'euros de juillet à fin septembre, en hausse de 27 % sur un an, et un résultat net de 306 millions.

Des efforts imposés aux salariés

Chez Air France-KLM, l'amélioration des comptes doit beaucoup aux efforts imposés aux salariés dès fin 2011, à travers le gel des embauches, des salaires et des avancements. Selon Philippe Calavia, le directeur financier d'Air France-KLM, ces premières mesures ont permis d'économiser une centaine de millions d'euros au troisième trimestre. Le plan de départs volontaires n'a pas encore produit ses effets mais le gel des embauches a entraîné une baisse de 2,7 % des effectifs d'Air France.

Ces bénéfices de l'été ne suffiront pas à éponger les lourdes pertes du premier semestre, marqué par une flambée du pétrole. Sur les neuf premiers mois de l'année, le résultat d'exploitation d'Air France-KLM reste ainsi négatif de 157 millions. L'exercice 2012 se soldera par une quatrième année de pertes, qui devraient encore atteindre le milliard d'euros en net, et quelque 350 millions en exploitation.

La Compagnie Air France – KLM gagne de l'argent sur le transport de passagers ce qui réduit l'écart de compétitivité avec son rival aérien Européen et ainsi Air France – KLM a réduit encore un peu son écart de compétitivité. Air France, comme ses concurrents, reste à la merci d'une envolée du prix du carburant, qui lui coûtera près d'un milliard de plus cette année et représente désormais son premier poste de dépenses, devant les frais de personnel. Une menace qui fait aujourd'hui du transport aérien une activité à piloter avec réactivité et bon sens.

Une coordination efficace des décisions

Alexandre de Juniac PDG de la compagnie aérienne Air France a précisé lundi 15 octobre son plan de réorganisation. Ce plan : « Transform 2015 » prévoit la scission en trois branches de son activité transport de passagers, qui représente 80 % du chiffre d'affaires du transporteur.

Trois unités seront indépendantes : l'une pour le long-courrier, une autre pour le moyen-courrier basée à Roissy et la dernière pour le réseau domestique au départ d'Orly et entre les villes de province seront mises en oeuvre.

L'objectif de "Transform 2015", doit permettre à Air France d'économiser 2 milliards d'euros pour réduire d'autant sa dette. Au 30 juin, l'endettement du groupe Air France-KLM ressortait à 6,24 milliards d'euros.

Une compétitivité aux résultats inattendus

Avec un endettement précisé, bien inférieur aux 8 milliards de la SNCF et aux 40 milliards globaux mis en avant pour le système ferroviaire Français, Air France – KLM dispose d'une dette poids plume et dont l'assiette dépasse une couverture nationale mais déploie ses activités au niveau mondial.

Couplé à une nette augmentation de productivité, Air France – KLM se donne les moyens de redevenir réactif sur les trajets à 1 heure et va donc imposer un nouveau challenge au système TGV.

Disposant d'une connaissance parfaite du ferroviaire grâce à sa coopération avortée avec Véolia, Air France – KLM a bien compris les segments de marché domestiques à développer.

L'obligation de partenariat public privé qui renchérit le prix des billets TGV devient de manière inattendue une alerte forte qui pousse les décideurs à intervenir auprès d'Air France – KLM pour que son désengagement en trafics domestiques ne soit pas total.

Tel est le cas de Strasbourg – Paris où de manière inespérée, la polémique sur le prix des billets TGV repositionne l'aérien. A fortiori, cette répartition du marché ne peut être que plus favorable à l'aérien et en particulier sur Bordeaux – Paris où le seuil des 3 heures de TGV n'a pas évincé l'avion. Cette situation démontre la pertinence de l'aérien à 3 heures et donc Toulouse, Marseille et Nice seront définitivement pertinents.

La création des bases Air France en Province permet également à l'Aérien de rester un acteur majeur de la transversalité.

LE FIGARO Isabelle de Foucaud publié le 26/10/2012 à 15:45



TGV Est à quai en gare de Strasbourg. Crédit photo: François BOUCHON

La chambre régionale des comptes d'Alsace estime que les prix des billets sur la ligne Paris-Strasbourg sont «de toutes les grandes lignes, les plus élevés» sans plus d'«avantages externes». Un constat que la SNCF réfute.