

Air France menacée par le scénario Alitalia



<http://www.lefigaro.fr/vox/economie/2014/09/29/31007-20140929ARTFIG00262-air-france-menacee-par-le-scenario-alitalia.php>



Crédits photo : PASCAL PAVANI/AFP

FIGAROVOX/ANALYSE - Après 14 jours de grève, le conflit social à Air France s'est enfin achevé. Mais pour l'économiste Pascal Perri, celui-ci préfigure peut-être la chute de la compagnie française qui pourrait connaître un destin à la Alitalia.

Pascal Perri est Economiste spécialiste du low cost. Il dirige PNC Economic.

Le conflit entre le SNPL et la direction d'Air France, soutenue par le Premier ministre Manuel Valls, est enfin arrivé à son terme mais la controverse entre les deux parties n'a pas été épuisée sur le fond. Il reste beaucoup à faire pour éviter au pavillon national un scénario à la Alitalia. Pour bien comprendre l'enjeu économique, il est essentiel de resituer le conflit dans une perspective de moyen terme. Environ 3,5 milliards d'individus prennent l'avion chaque année. Les prévisions les plus sérieuses en prévoient 7 en 2025. L'Asie et les nouveaux territoires de la mondialisation vont alimenter cette formidable croissance mais l'Europe y aura aussi sa place. Le marché européen est très dynamique. Il a été dopé par l'arrivée des compagnies low cost. Elles répondent parfaitement aux exigences d'un marché très orienté par le prix. Pour des vols de moins de 2 heures, en point à point, c'est à dire sans correspondance, les passagers attendent de la ponctualité et de la sécurité, mais c'est le prix qui donne le signal de la demande. Avec Transavia, le groupe Air France a l'occasion de trouver sa place sur ce marché et de participer à la croissance rapide du transport européen. Le service de court courrier est une commodité, en d'autres termes, un service sans grande valeur ajoutée. Avec ses coûts de production actuels, Air France n'est pas en mesure de répondre à la demande touristique dite VFR (Visit friends and relatives). Le coût du siège kilomètre offert qui exprime le coût de production pour un siège sur 1 kilomètre est d'environ 7 centimes pour le groupe Air France¹KLM, mais pour Air France seule, il est supérieur à 10 centimes. Les low cost pure Player produisent la même unité autour de 5 centimes. On peut certes mépriser les attentes du marché. Il finit toujours par se venger. Dès lors, que peut-il arriver à Air France? Les vents contraires soufflent de toute part. Sur le court courrier, l'abandon de Transavia Europe est une perte de chance considérable. Il faudra compenser dans la mesure du possible avec Transavia France dans des conditions moins favorables. Sur le long courrier, en dépit des efforts d'investissement sur ses produits, dont la nouvelle classe affaires, Air France est concurrencée par les compagnies du Golfe et les grandes compagnies asiatiques. Le scénario Alitalia se précise. Pour mesurer l'impact probable de ce conflit, on peut au passage aller rechercher un épisode comparable dans l'histoire du transport aérien aux Etats Unis. La PAN AM, la plus prestigieuse compagnie du monde des années 1970 se croyait

immortelle. Elle a été tuée par la concurrence, par la crise du pétrole et par ...des pilotes qui contestaient les conditions d'emploi des navigants dans une petite compagnie à bas prix que PAN AM avait racheté pour desservir quelques villes américaines à des tarifs attractifs. Le groupe s'est effondré. «Too big to fail» pensaient sans doute les salariés. Ils ont tous payé de leur emploi cette folie économique qu'ils aient été pilotes ou non!

Alitalia est aujourd'hui une petite compagnie européenne. Membre d'une alliance, elle a pour partie perdu sa souveraineté et une grande partie de ses emplois !

Le renoncement ou simplement le retard dans la conquête des nouveaux marchés peut conduire Air France au triste scénario de l'attrition sur un marché où la taille critique joue un rôle déterminant. Le transport aérien est une activité à forts volumes et à faibles marges. Dans la configuration actuelle, une menace pèse lourdement sur Air France. Les dirigeants des autres compagnies comme XL Airways, Corsair, Air Caraïbes ou Aigle Azur avaient tiré la sonnette d'alarme dans une tribune commune publiée par le Monde: «Le pavillon français vit depuis douze années consécutives une réduction de ses parts de marché sous l'effet de la concurrence intra et extra communautaire».

Les professionnels du secteur savent que la croissance est indispensable dans ce métier au risque de passer sous les écrans radars du marché. Alitalia est aujourd'hui une petite compagnie européenne. Membre d'une alliance, elle a pour partie perdu sa souveraineté et une grande partie de ses emplois! Elle doit compter sur les autres membres de l'alliance pour couvrir certaines grandes routes du monde et de l'Europe et elle a dû accepter l'entrée dans son capital d'un transporteur du golfe la compagnie Etihad basée aux Emirats arabes. Air France possède une particularité. Elle porte le nom d'un pays. C'est une question de souveraineté économique et politique. Manuel Valls a eu le courage qui manquait à son ministre des transports en rappelant les pilotes à leur responsabilité. Le Groupe Air France KLM emploie 60 000 personnes et cette année encore, ce sont les profits de KLM qui vont financer les pertes d'Air France!

La rédaction vous conseille :

Le témoignage d'un pilote d'Air France: pourquoi je ne regrette pas d'avoir fait grève²

Air France: fin d'une grève qui a coûté 300 millions d'euros³

Pascal Perri

Liens:

¹ <http://plus.lefigaro.fr/tag/air-france>

² <http://www.lefigaro.fr/vox/societe/2014/09/29/31003-20140929ARTFIG00167-le-temoignage-d-un-pilote-d-air-france-pourquoi-je-ne-regrette-pas-d-avoir-fait-greve.php>

³ <http://www.lefigaro.fr/societes/2014/09/28/20005-20140928ARTFIG00144-air-france-fin-d-une-greve-qui-a-coute-300-millions-d-euros.php>