Les compagnies aériennes prises dans les turbulences

03/11/2009 à 14h11

Après un frémissement de reprise cet été, Air France-KLM, British Airways et Lufthansa ont replongé en septembre avec des baisses significatives de trafic.

C'est presque un virage sur l'aile pour Air France. Sur ses vols moyen-courriers, la compagnie envisage de réduire le prix des billets. En contrepartie, des prestations (comme le choix du siège ou la collation à bord) actuellement comprises dans le prix du voyage deviendraient payantes et seraient proposées à la carte. Une telle formule est en fait celle qu'appliquent les compagnies low-costs Ryanair et easyJet.

Pour Air France comme pour British Airways ou Lufthansa, le constat est le même : après un frémissement de reprise cet été, le trafic s'annonce morose cet automne. ***"L'été est traditionnellement une période faste pour notre activité"*, explique un cadre d'Air France. *"Le rendez-vous crucial était la rentrée de septembre et clairement les résultats sont mauvais."*** L'activité en berne des trois concurrents européens a pour pendant la réussite des compagnies low-costs mais aussi, en France, de la concurrence du TGV.

> ***Pour Air France, British Airways et Lufthansa, les maux sont les mêmes : le nombre de voyageurs baisse et les hommes d'affaires se rabattent sur la classe économique. Ce qui entraîne une chute des recettes et de la rentabilité des lignes.***

British Airways est la plus malmenée car elle est très exposée sur l'Atlantique. La compagnie a enregistré une baisse de 7,9 % du nombre de ses passagers Premium en septembre. De son côté, le trafic en classe économique a progressé de 0,7 %.

British Airways a dégagé une perte opérationnelle de 94 millions de livres au premier trimestre de son exercice 2009-2010. Pour redresser la barre, la compagnie a engagé des réductions d'effectifs.

Chez Air France-KLM, le revenu (par siège et par kilomètre) a diminué de 8,1 % au premier trimestre 2009 en classe éco et de 18,2 % en classe affaires. Au premier trimestre de l'exercice 2009-2010, la compagnie franco-néerlandaise a dégagé une perte nette de 426 millions d'euros. Pour l'instant, les analystes tablent sur 850 millions de pertes cette année. Pour passer les turbulences, Air France peut compter sur son réseau en Afrique, en Océanie et aux Caraïbes. *"C'est lui qui tient la compagnie"*, explique un de ses cadres.

Lufthansa semble pour l'instant moins pâtir de la crise. C'est chez la compagnie allemande que les signes de reprise ont été les plus tangibles cet été avec une activité supérieure à celle de la saison 2008. Le groupe s'appuie sur une meilleure implantation en Asie et une alliance commerciale – Star Alliance – plus globale que SkyTeam (dont fait partie Air France-KLM).

Pour redémarrer, Air France prépare donc la refonte de son offre moyen-courrier. Elle vient aussi de lancer sa nouvelle classe Premium Voyageur. Objectif : ramener les hommes d'affaires vers l'avant de l'appareil. La compagnie a également annoncé en septembre un plan de départs volontaires de 1 500 personnes. La nouvelle a soulagé les syndicats qui craignaient un plan de grande envergure.

Selon nos informations, en 2007, un audit au Boston Consulting Group (BCG) aurait préconisé la suppression de 30 % des postes dans les fonctions supports, c'est-à-dire à terre, soit environ 10 000 personnes. *"Tout notre modèle social est basé sur la croissance économique"*, explique un cadre d'Air France."

De son côté, Lufthansa a gelé les recrutements depuis mi-2008, introduit du temps partiel pour 3 500 employés.

Ces plans tablent sur une reprise économique rapide. Du coup, en France comme en Allemagne, les salariés craignent des plans sociaux plus conséquents si les passagers tardaient à revenir.

Le Figaro