

N°299 - Semaines du 7 au 11 mai et
du 14 au 18 mai 2012

Revue de presse

Analyses Economiques

Nos rubriques

- Air France
- Compagnies aériennes
 - Low Cost
- Transport aérien et aéroports
 - Aéronautique
 - Energie
 - Tourisme
 - Croissance
 - Conjoncture
 - Politique Economique
- Etat et secteur public
- Entreprises
- Politique sociale
 - Social
 - Syndicats
- Economies Internationales
- Union Européenne



AIR FRANCE

La Tribune 06/05 «Air France-KLM : les discussions avec Etihad traînent en longueur»

(Article signé Fabrice Gliszczynski)

Entamées il y a déjà presque un an, les discussions entre Air France-KLM et Etihad Airways (Abou Dhabi) sur un possible accord commercial traînent en longueur. C'est à l'occasion de la dernière assemblée générale de l'association internationale du transport aérien (IATA), à Singapour en juin 2011, que le président d'Air France-KLM Jean-Cyril Spinetta a accepté d'ouvrir "des discussions informelles pour voir s'il y a du sens économique à imaginer". Vendredi, lors de la publication des résultats trimestriels, Philippe Calavia, le directeur financier d'Air France-KLM, a précisé qu'il ne fallait pas s'attendre à un dénouement dans les prochaines semaines, les négociations étant difficiles.

Les Echos 07/05 «Air France-KLM touche le fond mais prépare le rebond»

(Article signé Bruno Trévidic)

Le groupe a annoncé vendredi une perte opérationnelle de 597 millions d'euros pour le premier trimestre de son exercice 2012, ce qui constitue le plus mauvais résultat trimestriel de son histoire. Le pétrole a fait bondir la facture carburant de la compagnie de 17,9 % (à 225 millions d'euros), effaçant une fois encore l'augmentation du trafic et des recettes (+ 5,5 %). A cet impondérable s'est ajouté le bond inhabituel des charges de personnel (+ 6 %), lié à des charges de retraite et à l'effet report des hausses de salaire de 2011.

La Tribune 07/05 «Air France-KLM bondit en Bourse après des pertes historiques»

(Article signé Fabrice Gliszczynski)

Après avoir publié vendredi les plus lourdes pertes trimestrielles de son histoire, le groupe a affiché ce lundi la meilleure performance boursière à Paris. L'action a bondi de 6,58 %, à 3,709 euros.

Les Echos 09/05 «Trafic passagers en hausse en avril pour Air France»

Air France-KLM a annoncé mercredi une hausse de 2,8 % de son activité dans le transport de voyageurs en avril à la faveur d'un vif rattrapage sur son réseau Asie. De son côté, le trafic du fret a diminué de 8,3 % le mois dernier, a précisé la compagnie aérienne dans un communiqué. Le coefficient d'occupation a augmenté de deux points à 83,3 % pour les vols passagers, tandis que le coefficient de remplissage a perdu 3,5 points à 64,2 % dans l'activité cargo.

**Nice matin 11/05 «Air France-easyJet : la guerre du ciel aura bien lieu !»
(Article signé Jean-François Roubaud)**

La bataille commerciale entre Air France et easyJet fait rage en France mais c'est à Nice, deuxième aéroport de France, que ce combat est le plus dur. Cela se concrétise par une guerre des tarifs, une bataille de communication et une contre-attaque sur le terrain de l'offre de destinations à l'international au départ de Nice. Les quelque 20 millions de passagers qui, chaque année, empruntent les avions des deux sociétés, sont ou seront les grands gagnants sur le terrain des tarifs, et surtout sur celui de la multiplication de l'offre de destinations.

Pros du tourisme 11/05 «Air France positionne des Boeing 777 vers Maurice»

Les voyageurs Air France peuvent embarquer à bord de nouveaux appareils à destination de l'île Maurice. Depuis le 8 mai, la compagnie a en effet positionné des Boeing 777-300ER sur quatre de ses vols hebdomadaires opérés entre Paris et l'île Maurice.

**La Tribune 11/05 «Air France ne deviendra pas Air Hollande»
(Article signé Fabrice Gliszczynski)**

Selon les informations de "La Tribune", la direction d'Air France, qui a reporté à 2013 son projet de renforcer le holding Air France-KLM, devrait installer ses bureaux à côté de ceux de sa plus grosse filiale Air France. Aujourd'hui domicilié dans l'aérogare des Invalides, au cœur de Paris, le holding Air France-KLM va installer son siège, non pas au cœur de Paris comme des informations de presse l'évoquaient à l'automne (le très cher 8e arrondissement revenait même souvent) mais à l'aéroport de Roissy. Plus précisément à côté du siège d'Air France, vers l'hôtel Hilton, dans un immeuble en construction, dont une partie serait louée.

Air Journal 12/05/ «Quand Air France sauve sa concurrente Affaire Openskies»

(Article signé Frédéric Tourcouin)

Openskies, la filiale française de British Airways dont le modèle "all business" n'a jamais trouvé sa rentabilité, va-t-elle être sauvée indirectement par Air France ? Le 25 mars dernier, Air France a décidé d'arrêter la ligne Paris-Newark, (à côté de New-York). La compagnie francophone n'a plus les moyens de concurrencer les autres compagnies. Cela confère donc à Openskies un bol d'air qui lui permettra peut-être d'équilibrer ses finances. Pour autant, le patron d'Openskies Patrick Malval a déclaré : "la tendance est en effet très bonne pour l'été mais nous avons observé une amélioration dès le premier trimestre, quand Air France assurait la ligne". Pour enfin décoller, Openskies doit faire évoluer son modèle. A compter du 19 juin, sa flotte sera reconfigurée en une version plus standardisée avec l'apparition d'une classe éco (66 sièges mais 20 sièges affaires et 28 places dans la classe intermédiaire qui va être positionnée comme une super Eco seront conservés).

Pros du tourisme 14/05 «Air France abandonne sa communauté de voyageurs»

Le réseau social Bluenity.fr créé par Air France en 2008 ferme ce soir. Ce concept qui visait à rapprocher les passagers d'une même destination, voire d'un même vol, n'a jamais réellement connu de succès et n'a pas rempli son rôle d'outil de fidélisation. En particulier, les "bons plans" permettant de transmettre des adresses d'hôtels ou de restaurants n'ont pas fonctionné. Air France se recentre donc sur les réseaux sociaux classiques du web comme Facebook, Twitter, etc. La compagnie nationale y surveille attentivement sa réputation en ligne grâce à la plate-forme en ligne Spotter choisie il y a deux ans qui permet de réaliser des veilles spécifiques en fonction de l'actualité (incident, retard, grève, etc.). Des rapports quotidiens et hebdomadaires avec des relevés d'indicateurs sont adressés à la compagnie.

Air Journal 16/05 «Air France participe à la naissance d'Air Côte d'Ivoire» (Article signé Joël Ricci)

Une nouvelle compagnie aérienne, Air Côte d'Ivoire, est née officiellement hier à Abidjan. Air France détiendra 20 % des capitaux et non plus 35 % comme prévu initialement. Air Ivoire est détenue majoritairement par l'Etat ivoirien (51 %), Air France donc (20 %), 15 % par le fonds Aga Khan, les 14 % restants se partageant entre des investisseurs privés.

Air Journal 16/05 «Air France va réduire son activité à Marseille» (Article signé Joël Ricci)

Air France va annuler à partir du 3 septembre 2012 ses deux fréquences hebdomadaires vers Barcelone, ses cinq fréquences hebdomadaires vers Bâle-Mulhouse, les trois vers Beyrouth ainsi que les trois vers Düsseldorf au départ de sa base provinciale de Marseille. Toutes ces routes avaient été lancées à l'occasion du lancement de la base de Marseille, en octobre 2011 pour Bâle-Mulhouse, Düsseldorf et Beyrouth et en mars 2012 pour Barcelone. D'autre part, elle réduira aussi son activité sur les routes suivantes. Marseille-Bordeaux passe de quatre à trois fréquences, Marseille-Brest passe d'un vol quotidien à 4 par semaine, Marseille-Hambourg de 4 à 3 par semaine et le Marseille-Lille du dimanche perdra une fréquence pour ne garder qu'un seul vol. Cette baisse d'activité surprend quelque peu alors que la compagnie annonçait fin février qu'elle était satisfaite de sa nouvelle base. Sur certaines liaisons annulées ou revues à la baisse, Air France faisait notamment face à la concurrence des "low cost" tels Ryanair (Düsseldorf mais aussi Brest et Lille) ou Vueling.

COMPAGNIES AERIENNES

Les Echos 10/05 « Le sauvetage de Corsair va coûter 300 millions à TUI » (Article signé Bruno Trévidic)

Malgré de mauvais résultats semestriels, TUI a versé mercredi à sa filiale Corsair les 210 millions d'euros nécessaires à la recapitalisation de la compagnie aérienne. Un effort destiné à accompagner la restructuration engagée en 2010, qui s'est notamment traduite par la suppression d'un quart des effectifs, et qui doit permettre d'effacer les pertes et de réinvestir. Grâce à ce ballon d'oxygène, Corsair prendra livraison d'un nouvel Airbus A330 en décembre, suivi d'un deuxième en février, en remplacement de Boeing 747. Une remise à niveau, accompagnée d'une montée en gamme, pour tourner la page des vols bas de gamme et des pertes récurrentes.

Pros du tourisme 10/05 «British Airways revend BMI Regional»

IAG (International Airlines Group), la maison mère de British Airways et Iberia, a annoncé un accord en vue de la vente de BMI Regional au consortium Sector Aviation Holdings (SAH) pour un montant de 8 millions de livres (environ 10 millions d'euros). IAG, qui a racheté le mois dernier à Lufthansa la compagnie BMI et ses filiales BMI Baby et BMI Regional, n'avait pas caché sa volonté de se séparer de ces deux dernières. "Cet accord permet d'assurer un futur à BMI Regional et de sauver près de 330 emplois" a déclaré Willie Walsh, le directeur général d'IAG. IAG a d'ailleurs annoncé il y a quelques jours que faute de repreneur pour BMI Baby, l'activité de la "low cost" prendrait fin au mois de septembre prochain.

Pros du tourisme 10/05 «Emirates annonce un bénéfice net de 629 M\$»

Emirates a annoncé un bénéfice annuel de 629 millions de dollars, en baisse de 61 %, pour son exercice clos au 31 mars. La compagnie de Dubai attribue cette baisse aux conditions économiques et à la hausse du prix du carburant. Sur l'exercice annuel précédent, Emirates avait réalisé un bénéfice net de 1,6 milliard de dollars. Sur le dernier exercice, le chiffre d'affaires a progressé de 17,8 % à 18,4 milliards de dollars. La compagnie a transporté 34 millions de passagers sur la période, en hausse de 8 %, avec un coefficient de remplissage de 80 %, stable par rapport à l'année précédente.

Les Echos 10/05 «La flambée pétrolière n'épargne pas les compagnies les plus rentables»

(Article signé Bruno Trévidic)

L'envolée des prix du carburant n'a pas épargné les compagnies les plus rentables. Elle a eu des conséquences néfastes sur les résultats de deux de ces meilleures compagnies : Singapore Airlines et Emirates. La compagnie de Singapour, régulièrement placée sur la plus haute marche du podium en terme de rentabilité, a annoncé, pour la troisième fois de son histoire, une perte nette de 38,2 millions de dollars de Singapour (23,6 millions d'euros) au quatrième trimestre de son exercice 2011-2012 clos le 31 mars dernier, contre 171 millions de dollars de bénéfices pour la même période de l'an passé. Même scénario chez Emirates, dont le résultat annuel, clos le 31 mars, a chuté de 71 % sur un an, à 1,62 milliard de dirhams (340 millions d'euros), pour un chiffre d'affaires en hausse de 17,8 %, à 61,5 milliards (12,9 milliards d'euros). Sa facture carburant a progressé de 44,4 % sur l'exercice, à plus de 6 milliards d'euros, dont moins de 10 % est imputable à l'augmentation de l'activité.

Les Echos 11/05 «IAG, plombé par Iberia, revoit ses ambitions à la baisse»

(Article signé Bruno Trévidic)

Après Air France-KLM, Lufthansa et toutes les grandes compagnies internationales, IAG a dévoilé vendredi de lourdes pertes pour le premier trimestre de l'exercice 2012. Le groupe, né en 2011 de la fusion de British Airways et Iberia, affiche une perte nette de 146 millions d'euros de janvier à fin mars, contre 33 millions de bénéfices au premier trimestre 2011, et a même doublé sa perte d'exploitation, à 212 millions d'euros. En conséquence, IAG, qui passait pour le plus rentable des géants du ciel européen, n'espère désormais guère mieux qu'un résultat à l'équilibre en 2012.

Les Echos 16/05 «Lufthansa s'intéresse à la compagnie portugaise TAP»

(Article signé Jean Michel Gradt)

La compagnie allemande pourrait faire une offre pour la reprise de la compagnie portugaise Transportes Aereos Portuguese (TAP), que le gouvernement portugais cherche à vendre. Lufthansa a pour ambition de renforcer sa part de marché sur les liaisons entre l'Europe et l'Amérique latine. La compagnie allemande ne dément pas les premières approches mais si rien n'a encore été concrétisé.

Les Echos 18/05 «Air Austral ferme ses escales dans les grands aéroports régionaux»

(Article signé Bernard Grollier)

A compter du mois de novembre, Air Austral ne desservira plus Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes et Toulouse : sa desserte de la métropole se concentrera sur la ligne La Réunion-Paris, qui passera de sept à douze vols hebdomadaires. A la même date, la compagnie réunionnaise mettra également un terme à sa liaison vers l'Océanie (Sydney et Nouméa). La ligne Saint-Denis-Bangkok sera d'autre part opérée avec un avion moyen-courrier (Boeing 737), qui remplacera un B 777 dont le taux de remplissage est jugé insuffisant. Une escale intermédiaire à Chennai, l'ancienne Madras, dans le sud de l'Inde, devra être ouverte en raison du rayon d'action insuffisant du 737. Cette réduction de voilure s'accompagne d'une compression d'effectif (1.030 personnes) : 53 hôtesses et stewards ne verront pas leur contrat à durée déterminée reconduit. Air Austral doit encore renforcer ses fonds propres pour retrouver l'équilibre, espéré en 2014.

LOW COST

La Tribune 06/05 «Condamnée pour discrimination, easyJet entend faire appel»

Condamnée vendredi condamnée devant le tribunal correctionnel de Paris pour avoir débarqué une passagère handicapée qui voyageait sans accompagnateur, la compagnie à bas coûts a l'intention de faire appel. La compagnie doit verser à la passagère 5 000 euros de dommages et intérêts et à l'Association des paralysés de France (APF) un euro de dommages et intérêts et 4 000 euros de frais d'avocat.

Les Echos 10/05 «Ryanair dénonce la "vendetta" organisée par Bruxelles contre lui»

(Article signé Paul Molga)

Les dirigeants de Ryanair ont décidé de réagir aux attaques de la Commission européenne en organisant hier la tournée des principaux aéroports concernés par une enquête sur des soupçons de financements illégaux des collectivités locales à son bénéfice. Alors que le patron de la compagnie, Michael O'Leary, dénonçait en Allemagne "la vendetta organisée par Bruxelles" contre son entreprise, son numéro deux, Michael Cawley, faisait le tour de plusieurs aéroports régionaux en France pour alerter des conséquences d'une remise en cause des aides publiques. La Commission européenne a ouvert au total 18 enquêtes afin de déterminer si des accords entre les pouvoirs publics, les aéroports concernés et les compagnies à bas coûts, dont Ryanair, sont conformes aux règles européennes de la concurrence.

TRANSPORT AERIEN ET AEROPORTS

Les Echos 09/05 «La hausse des frais de l'aéroport de Delhi rebute les compagnies étrangères»

(Article signé Patrick de Jacquilot)

Les hausses de tarifs massives décidées par l'aéroport de la capitale indienne pourraient avoir pour conséquence une baisse du nombre des voyageurs, un exode des compagnies étrangères et un échec de sa stratégie pour devenir un hub aérien en Asie. Air France a d'ores et déjà réduit de 7 à 6 ses vols hebdomadaires vers Delhi, comme vers Bombay et Bangalore. Cette tendance pourrait s'accroître. Cette hausse des frais pourrait "amener de nombreuses compagnies à réexaminer la viabilité de leurs opérations en termes de capacités et de fréquences dans le pays", a affirmé Pieter De Man, directeur général d'Air France-KLM pour l'Inde.

Les Echos 10/05 «Le report de l'ouverture de son nouvel aéroport ternit l'image de Berlin»

(Article signé Karl de Meyer)

D'abord prévue en octobre 2011, puis le 24 mai 2012 par la chancelière Angela Merkel, l'inauguration du nouvel aéroport Willy-Brandt de Berlin a été une nouvelle fois reportée, pour raisons de sécurité (en cause : des défaillances techniques dans le dispositif anti-incendie). La décision provoque une vive réprobation dans la classe politique et complique la tâche des compagnies.

Le Quotidien du tourisme 11/05 «Marseille Provence vise plus de 8 millions de passagers en 2012»

Après une année 2011 largement impactée par le printemps arabe, l'année 2012 démarre fort puisque l'aéroport de Marseille Provence a connu la plus forte progression de trafic des aéroports européens en mars (catégorie 5 à 10 millions de passagers) : +15.8 %. En avril, la progression de trafic atteint 19.1 %, soit la plus forte progression de trafic depuis 5 ans et l'ouverture de l'aérogare mp2, qui avait alors transformé l'aéroport Marseille Provence. Les principales raisons sont le démarrage des nouvelles destinations Air France ainsi que le retour en force de Ryanair. Ces deux seules compagnies aériennes opèrent 62 lignes sur l'aéroport, à comparer aux 36 lignes qu'elles opéraient à la même période l'année dernière. Le trafic passager de l'aéroport Marseille Provence devrait donc dépasser pour la première fois de son histoire les 8 millions de passagers en 2012.

Le Quotidien du tourisme 11/05 «Les pays du Bric tirent la croissance aérienne en 2012»

D'après l'analyse d'Amadeus concernant la demande des voyageurs, l'Indonésie, les Philippines et le Chili ont rejoint les pays du groupe Bric (Brésil, Russie, Inde, Chine) dans le peloton de tête des marchés du voyage à plus forte croissance en matière de trafic aérien. Le Brésil (17 %), l'Inde (13 %) et la Russie (15 %) figurent parmi les dix pays affichant le plus fort taux de croissance. Le Chili (21 %), les Philippines (15 %) et l'Indonésie (11 %) font eux aussi partie du groupe des marchés du voyage les plus dynamiques de la planète. L'Égypte et le Japon ont en revanche vu leurs marchés se réduire sensiblement, probablement en raison pour l'une du printemps Arabe, pour l'autre du tsunami. Par ailleurs, la circulation entre l'Asie et l'Europe d'une part, et entre l'Asie et l'Amérique du Nord d'autre part, a augmenté de 9 %. Elle a progressé de 6 % entre l'Asie et le Moyen-Orient, pour atteindre 38 millions de voyageurs sur l'ensemble de l'année. Par rapport à l'année précédente, le trafic voyageur a baissé de 2 % entre l'Afrique et l'Europe. Il s'agit du seul axe accusant une réduction sensible de la fréquentation en 2011. L'axe interrégional Amérique du Nord/Europe reste le plus actif, avec plus de 60 millions de voyageurs en 2011, suivi par l'axe Asie / Europe, à plus de 53 millions, et par les liaisons entre l'Amérique latine et l'Amérique du Nord, avec 47 millions de passagers.

La Tribune 13/05 «Lufthansa va supprimer 276 emplois à l'aéroport de Bâle-Mulhouse»

D'après le journal "SonntagsZeitung", Lufthansa s'apprêterait à annoncer la suppression de 276 emplois chez Lufthansa Technik Switzerland à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Selon le président du syndicat SEV-Gata, Philipp Hadorn, les entretiens avec les partenaires sociaux n'ont rien donné, et les suppressions d'emplois sont inévitables. Lufthansa devrait annoncer les suppressions d'emplois avant la fin du mois, ajoute le journal. Un plan social est prévu, avec des préavis de licenciements plus longs, des garanties de salaires et une indemnité de départ.

Les Echos 14/05 «L'aviation d'affaires veut croire en sa reprise» (Article signé Bruno Trévidic)

Le Salon de l'aviation d'affaires, qui se tient à Genève du 14 au 16 mai, s'ouvre dans un climat d'optimisme prudent. Après quatre années de crise, marquées par une chute de près de 50 % des livraisons de jet d'affaires, le secteur reste en effet toujours dans l'attente d'un véritable redécollage. Et si la résignation a laissé place à l'optimisme en ce début d'année, la prudence reste de mise, après les espoirs douchés de 2011.

La Tribune 14/05 «Eurostar veut créer dix nouvelles lignes en Europe pour concurrencer l'aérien»

Dans un entretien au "Financial Times", le directeur général d'Eurostar, Nicolas Petrovic, a déclaré que la compagnie ferroviaire transmanche Eurostar envisage de créer dix nouvelles destinations en Europe afin de prendre de nouvelles parts de marché aux compagnies aériennes. Eurostar, dont les trains à grande vitesse relient aujourd'hui Paris et Bruxelles à Londres, voudrait profiter de la libéralisation du secteur pour se lancer vers Amsterdam, Francfort, Cologne, Lyon ou encore Genève. "D'ici 2016 ou 2017, nous aimerions que lorsque les gens envisagent de voyager vers ces villes, ils pensent à prendre l'Eurostar plutôt que l'avion", explique Nicolas Petrovic.

La Tribune 14/05 «Star Alliance, SkyTeam, Oneworld : quel avenir pour les alliances du ciel ?»

(Article signé Fabrice Gliszczynski)

Le concept d'alliances aériennes a 15 ans aujourd'hui. La pionnière, Star Alliance qui regroupe 25 compagnies dont Lufthansa, United, US Airways, Singapore Airlines... fête ce lundi l'événement. Elle avait été suivie en 1999 par Oneworld, créée par British Airways et American Airlines, puis par SkyTeam, lancée en 2000 par Air France et Delta. En quelques années, ces regroupements commerciaux sont devenus des acteurs incontournables du transport aérien. Aujourd'hui, plus de cinquante transporteurs, dont la totalité des grandes compagnies (à l'exception de celles du Golfe), appartiennent à l'une de ces trois alliances. Les compagnies de ces alliances représentent près de 70 % du trafic mondial : 30,7 % pour Star Alliance, 19,8 % pour SkyTeam et 17,7 % pour Oneworld.

Pros du tourisme 15/05 «L'Europe confirme la possibilité d'une indemnisation en cas de retard d'avion»

L'avocat général de la Cour de Luxembourg, Yves Bot, était appelé à se prononcer sur un arrêt antérieur de la Cour de justice qui assimilait les passagers des vols retardés aux passagers de vols annulés en ce qui concerne le droit à l'indemnisation. Cet arrêt de novembre 2009 était contesté par plusieurs compagnies aériennes. Les passagers de vols retardés d'au moins trois heures peuvent avoir droit à une indemnisation de la part des compagnies aériennes, sauf si le retard est dû à des "circonstances exceptionnelles", a affirmé mardi l'avocat général de la Cour européenne de justice (CEJ).

**Les Echos 16/05 «Taxe CO2 aérienne : la Chine et l'Inde mènent la fronde»
(Article signé Renaud Honoré)**

Le bras de fer diplomatique continue sur la nouvelle taxe carbone européenne. La Commission européenne a assuré hier être prête à condamner à des amendes dix compagnies aériennes chinoises et deux indiennes qui refusent pour le moment obstinément de jouer le jeu de cette nouvelle législation. Celle-ci oblige les compagnies ayant des vols au départ ou à destination de l'Europe à acheter une part de leurs émissions de CO2 (15 % en moyenne). "Nous allons attendre jusqu'à la mi-juin, et ensuite, il reviendra aux Etats de l'UE desservis par les dix compagnies chinoises et indiennes d'appliquer le cas échéant des amendes", a précisé la commissaire au Climat Connie Hedegaard.

Les Echos 16/05 «Les commerces d'Aéroports de Paris profitent d'un trafic dynamique»

Aéroports de Paris (ADP) a annoncé hier une augmentation de 2,4 % de son chiffre d'affaires au premier trimestre, à 599 millions d'euros, grâce à un trafic passagers en hausse de 3,7 % et à une activité soutenue des commerces présents sur Orly et Roissy -Charles de Gaulle. La seule activité commerces et services a bondi de 9 %, à 220 millions, "portée par la croissance du chiffre d'affaires par passager des boutiques en zone réservée (+ 8,3 % à 16,3 euros)", précise ADP. Dans un communiqué, le PDG du groupe, Pierre Graff, juge ces résultats "encourageants" mais il maintient son objectif annuel de "croissance modérée pour le trafic, le chiffre d'affaires et l'Ebitda", en raison d'un contexte économique incertain.

La Tribune 16/05 «Nouveau job pour l'ex-patron d'Air France : relancer le serpent de mer CDG Express»

(Article signé Fabrice Gliszczynski)

D'après le magazine "Challenges", sept mois après son départ forcé d'Air France, Pierre-Henri Gourgeon a été chargé par la SNCF, la RATP, Réseau Ferré de France (RFF) et Aéroports de Paris de relancer CDG Express, un projet de ligne ferroviaire directe entre le centre de Paris (gare de l'est) et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Initialement ce projet avait été lancé en 2000 pour une mise en service au milieu de la décennie. Depuis, il est successivement suspendu et relancé. En 2008, la décision du gouvernement de mener des négociations exclusives avec Vinci redonnait de l'espoir. Mais faute de consensus, l'affaire a été stoppée. En décembre, l'ancien gouvernement a relancé le projet en décembre en espérant une décision avant l'élection présidentielle.

AERONAUTIQUE

La Tribune 07/05 «Pourquoi 2013 s'annonce risqué pour l'A380 d'Airbus» (Article signé Fabrice Gliszczynski)

L'année 2013 s'annonce compliquée pour l'A380. Après Qatar Airways la semaine dernière qui entend décaler ses livraisons de très gros porteurs dont les premières étaient prévues en octobre 2013, Qantas a annoncé ce vendredi qu'elle repoussait également l'entrée dans sa flotte de deux exemplaires prévus début 2013. Leur livraison est désormais prévue en 2016-2017, celle des six autres toujours en commande sont programmés en 2018-2019.

Les Echos 07/05 «Thales Avionics équipera le cockpit de l'Airbus A320 NEO» (Article signé Bruno Trévidic)

Thales a été retenu par Airbus pour fournir l'avionique du futur A320 NEO, la version remotorisée du célèbre monocouloir, qui doit entrer en service en 2015. Le groupe français l'a emporté fin mars, au terme d'un appel d'offres très disputé avec les américains Honeywell et Rockwell Collins, mais la décision n'a été rendue publique que vendredi dernier par le PDG de Thales, Luc Vigneron. La valeur du contrat n'a pas été dévoilée. En moyenne, la valeur de l'avionique sur un appareil de cette taille représente environ de 400 000 à 500 000 dollars par appareil. Sachant qu'Airbus a déjà enregistré plus de 1 500 commandes et options d'achats d'A320 NEO, le retour potentiel pour Thales se chiffre donc en centaines de millions d'euros.

La Tribune 07/05 «Quand l'amélioration de l'Airbus A350-1000 renforce le Boeing 777» (Article signé Fabrice Gliszczynski)

Un an après l'annonce d'une amélioration significative pour casser l'hégémonie du B777-300 ER sur le marché long-courrier de plus de 350 sièges, aucun nouveau client ne s'est engagé sur l'A350-1000. Et les commandes tombent à 50 exemplaires après l'annulation de 12 exemplaires part Etihad Airways.

Les Echos 09/05 «Airbus et Boeing ont subi d'importantes annulations de commandes en avril» (Article signé Bruno Trévidic)

Boeing, qui totalise 415 commandes nettes de janvier à fin avril, a vu disparaître 25 commandes de 787, d'une valeur totale de plus de 4,8 milliards de dollars, dont 24 de China Eastern et sa filiale Shanghai Airlines. Les deux compagnies chinoises les ont partiellement remplacées par une commande de 45 B737-800 moyen-courriers, d'une valeur totale de 3,8 milliards. De son côté, Airbus, qui totalise 95 commandes nettes depuis janvier, a enregistré 7 annulations d'A350-1000 d'Etihad, d'une valeur de plus de 2,2 milliards de dollars. La compagnie d'Abu Dhabi avait déjà annulé 6 A350 en fin d'année dernière et ne conserve plus aujourd'hui que 12 des 25 A350 commandés initialement. En revanche, les chaînes d'assemblage d'Airbus et Boeing ont continué à tourner à plein régime en avril, avec 183 livraisons pour le premier et 188 pour le second depuis le début de l'année.

La Tribune 10/05 «Quel avenir pour le Superjet 100 de Sukhoi après le crash en Indonésie ?»

(Article signé Fabrice Gliszczynski)

Le Superjet 100 de Sukhoi devait redorer le blason de l'aéronautique russe. Il devait faire oublier la mauvaise image des avions russes construits pendant l'ère soviétique et même défier sur les marchés internationaux le canadien Bombardier et le brésilien Embraer sur le créneau des avions régionaux de 75 à 100 sièges. Mercredi 9 mai, le crash pour des raisons encore inconnues d'un Superjet 100 lors d'un vol de démonstration au sud de Djakarta en Indonésie assombrit l'avenir du programme.

Les Echos 11/05 «Airbus confie un nouveau marché à Composites Aquitaine»

(Article signé Franck Niedercorn)

En devenant fournisseurs de composants pour l'A330, après avoir été sélectionné pour équiper le futur A350, Composites Aquitaine s'installe sur le créneau des pièces structurales. Une évolution majeure pour l'industriel, tant les matériaux composites sont devenus un enjeu important pour l'industrie aéronautique.

La Tribune 15/05 «A330 : une nouvelle hausse des cadences qui rapportera près de 5 milliards à Airbus»

(Article signé Michel Cabirol et Fabrice Gliszczynski)

Le comité exécutif de l'avionneur a récemment validé la hausse de la cadence de production de l'A330, qui atteindra 11 appareils par mois en 2014. Soit 24 avions supplémentaires par rapport à aujourd'hui, l'équivalent d'un gain de chiffre d'affaires d'environ 5 milliards de dollars au prix catalogue. Boeing prévoit également d'augmenter la production de ses B777.

Les Echos 18/05 «EADS : la facture des microfissures de l'A380 bien plus élevée que prévu»

(Article signé Alain Ruello)

Les ingénieurs d'Airbus ont trouvé une solution définitive pour réparer les microfissures de l'A380. Apparues en fin d'année dernière, elles ont obligé l'avionneur à inspecter toute la flotte en service ou en cours d'achèvement, même si les risques pour les passagers étaient nuls. Mauvaise nouvelle : la réparation va coûter nettement plus cher que prévu, a expliqué le groupe aéronautique mercredi. La facture totale devrait s'élever à au moins 360 millions d'euros. Le retour à une production normale n'est pas prévu avant l'année prochaine.

CROISSANCE/CONJONCTURE/POLITIQUE ECONOMIQUE

Les Echos 07/05 «Les douze défis économiques du nouveau président» (Article signé Lucie Robequain)

A l'occasion de son élection à la présidence, François Hollande a prévenu : avant de redistribuer, il faudra redresser (les comptes, la compétitivité, l'emploi, la croissance). La liste des défis est longue, d'autant que la France est attendue au tournant par les marchés. Et que le programme économique du PS ne fait pas l'unanimité. Cet article synthétise les douze défis économiques que le nouveau président devra relever :

- 1 RENEGOCIER OU COMPLETER LE TRAITE EUROPEEN
- 2 ENRAYER LA PERTE DE COMPETITIVITE
- 3 LE PARI IMPOSSIBLE DE LA CROISSANCE ?
- 4 PRESERVER LE POUVOIR D'ACHAT
- 5 LE CHIFFON ROUGE DE LA TAXE À 75 %
- 6 SPECTRE DES MARCHES ET MUR DE LA DETTE
- 7 L'INELUCTABLE HAUSSE DU CHÔMAGE
- 8 RETRAITE À 60 ANS : TOUT N'EST PAS REGLE
- 9 PRESSION SYNDICALE, HOSTILITE DU MEDEF
- 10 EDUCATION : LE CASSE-TÊTE DES RECRUTEMENTS
- 11 ENERGIE : EDF ET GDF SUEZ SOUS PRESSION
- 12 QUELLES ECONOMIES POUR LA DEFENSE ?

Les Echos 11/05 «La Banque de France n'anticipe aucune embellie sur le front de la croissance»

(Article signé Frédéric Schaeffer)

Selon une première estimation publiée hier par la Banque de France, la croissance devrait être nulle au deuxième trimestre. Cette prévision est plus pessimiste que celle de l'Insee émise en mars, qui anticipait alors une croissance de 0,2 % au printemps, après 0 % au premier trimestre.

Suivi d'un article "Les intentions d'embauche en hausse malgré la crise" (Article signé Vincent Collen) et "Suivi des chômeurs : Pôle emploi fait sa révolution" (Article signé Vincent Collen).

Les Echos 14/05 «Comment François Hollande veut ramener le déficit à 3 % de PIB en 2013»

(Article signé Etienne Lefebvre)

Bruxelles anticipe un déficit à 4,2 % de PIB pour la France l'an prochain, faute de mesures nouvelles. Le futur président maintient son engagement d'un retour à 3 %. Pour combler l'écart, il mise sur une hausse massive des prélèvements obligatoires et une croissance un peu plus forte.

Suivi d'un article "Croissance : les prévisions pas toujours fiables de Bruxelles" (Article signé Frédéric Schaeffer).

Les Echos 16/05 «L'atonie de l'activité en France s'est confirmée en début d'année»

(Article signé Frédéric Schaeffer)

L'Insee a annoncé une croissance nulle du PIB au premier trimestre, après une hausse limitée à 0,1 % fin 2011. Les perspectives sont moroses. Au premier trimestre, le produit intérieur brut (PIB) est resté stable par rapport au trimestre précédent.

Les Echos 16/05 «Légère hausse surprise de l'emploi au premier trimestre»

(Article signé Derek Perrotte)

Selon l'Insee, en dépit d'une croissance nulle, l'emploi salarié a faiblement progressé (+ 10.200) au premier trimestre après avoir chuté fin 2011. L'hémorragie serait jugulée. Le résultat est loin d'être flamboyant mais il intervient après deux trimestres où l'économie avait, pour la première fois depuis 2009, détruit des emplois (- 31 500 puis - 22 600). Sur un an, le nombre d'emplois reste stable avec, fin mars, 16,1 millions de salariés.

Les Echos 18/05 «Emploi limiter la casse en attendant mieux»

(Article signé Derek Perrotte)

Dossier "Le nouveau gouvernement".

Michel Sapin, ministre de l'Emploi et du Travail, devra juguler la hausse continue du chômage. Faute de croissance, il s'appuiera dans un premier temps sur les contrats aidés. Le nombre de chômeurs a augmenté de 200 000 au terme de onze mois consécutifs de hausse, pour atteindre près de 2,9 millions (catégorie A). Le taux de chômage des jeunes, très touchés et que François Hollande érige en priorité de son quinquennat, atteint 22 %. Toutes catégories confondues, on compte plus de 1,6 million de chômeurs de longue durée, un record très inquiétant et source de désespérance sociale.

Suivi d'un article "L'Unedic ne prévoit pas d'amélioration avant mi-2013" (Article signé Derek Perrotte) et "La menace d'une avalanche de plans sociaux" (Article signé Denis Fainsilber).

ENTREPRISES

Les Echos 15/05 «Splendeurs et misères du télétravail»

(Article signé Laurance N’Kaoua)

Depuis quelques semaines, le télétravail est encadré par le Code du travail. Dans le sillage d'un accord national signé en 2005 entre patrons et syndicats, la loi Warsmann confirme les règles du jeu. La pratique ne doit pas être imposée sauf circonstances exceptionnelles (épidémies, catastrophes naturelles...). De même, un avenant au contrat de chacun doit en fixer les modalités, indiquant, par exemple, les horaires où un salarié est joignable. Tandis que la loi contraint les employeurs à en couvrir les dépenses (matériel informatique, frais de communication...). Selon un rapport remis il y a quelques jours à Bercy par le cabinet Greenworking, 12,4 % des 23 millions de salariés sur le sol français travailleraient à distance au moins huit heures par mois, contre 8,9 % en 2009. En retard sur la Suède ou la Finlande, où elle touche 30 % des travailleurs, la pratique, en France, serait dopée par une myriade de facteurs (contexte législatif, prise en compte des risques psychosociaux, engorgement des transports, essor des technologies...). Selon l'étude de Greenworking, menée auprès de 6 208 salariés dans 20 grands groupes, ses vertus sont légion. Sociales, d'abord, car il améliore l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Echappant au stress des transports, où ils passent, en moyenne, deux heures chaque jour, les collaborateurs franciliens consacrent ainsi trente-sept minutes supplémentaires à leur famille par jour télétravaillé.

POLITIQUE SOCIALE/SOCIAL/SYNDICATS

Les Echos 10/05 «Retraites : la gauche face à des comptes plus dégradés que prévu»

(Article signé Vincent Collen)

Le Conseil d'orientation des retraites publiera fin 2012 de nouvelles prévisions financières pour les régimes de retraite. Elles tiendront compte d'hypothèses économiques dégradées par la crise, à la veille de la réforme globale annoncée par le président élu. Après une première "mesure de justice" rétablissant le départ à 60 ans pour une catégorie de salariés, François Hollande a promis une "réforme globale des retraites". Elle fera l'objet d'une négociation avec les partenaires sociaux d'ici à juin 2013. La nouvelle majorité devra alors tenir compte de nouvelles projections financières réalisées par le Conseil d'orientation des retraites (COR).

Suivi d'un article "Retour aux 60 ans : les syndicats mettent déjà la pression".

Les Echos 11/05 «Laurence Parisot, présidente du Medef, "Nous sommes tous, gouvernement, syndicats, patronat, dans le même bateau"»

(Article signé Véronique le Billon)

Entretien avec Laurence Parisot, présidente du Medef.

**Les Echos 15/05 «Les syndicats tentent de séduire les salariés des TPE»
(Article signé Derek Perrotte)**

Les syndicats accélèrent leur campagne en vue des élections professionnelles dans les TPE, prévues mi novembre. Les petites organisations espèrent y sauver leur représentativité, les grosses toucher un public qui leur échappe.

ECONOMIES INTERNATIONALES

**Les Echos 14/05 «Bruxelles prévoit le retour d'une faible croissance en Europe pour 2013»
(Article signé Anne Bauer)**

(Article signé Anne Bauer)

L'Europe ira mieux en 2013, mais pour l'heure, la Commission européenne brosse un tableau plutôt sombre, en pariant sur une légère récession cette année (- 0,3 % du PIB dans la zone euro) suivie l'an prochain par une molle reprise. Le PIB des 27 Etats membres augmenterait de 1,3 % et celui des 17 pays de la zone euro de seulement 1 %. Soit des gains largement insuffisants pour faire reculer le chômage, qui restera à un taux record de 11 % de la population active, comme cette année. La Commission européenne envisage un retour à la croissance partout en Europe l'an prochain, sauf en Espagne.