

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

20 Minutes 20/07 «Le PDG d'Air France souhaite un allègement du coût du travail»

A l'occasion de son audition devant la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale, Alexandre de Juniac a estimé mardi que la nécessité de restructurer le groupe franco-néerlandais Air France-KLM n'était pas évidente avant 2011-2012. A la question d'un député, qui demandait pourquoi un plan de restructuration n'avait pas été mis en place avant cette année, Alexandre de Juniac a répondu qu'il fallait se replacer dans le contexte des années 2008-2011. "La crise arrive en 2008 de manière très inattendue. Elle a été extrêmement brutale et, en 2010, il y a eu un vrai retour du trafic qui a pu faire penser de manière très légitime que la sortie de crise était là", a-t-il déclaré. "Finalement, la conjoncture a replongé en 2011 et 2012. Cette crise a eu deux phases opposées qui ont pu laisser à penser que les choses n'étaient pas définitives" a-t-il ajouté. Il a également souligné que la crise avait "surtout été le révélateur de l'insuffisante compétitivité" du groupe et d'Air France en particulier. Ce défaut de compétitivité "s'est révélé au fur et à mesure et pas immédiatement", a-t-il insisté. Il a relevé que des coûts et des charges pesaient sur le groupe Air France, "entreprise de main d'œuvre qui se bat statuts sociaux contre statuts sociaux face à des concurrents internationaux". Il s'est ainsi dit favorable à toute mesure qui allégerait le coût du travail "notamment des transferts d'assiettes du financement de la protection sociale". Selon lui, ces charges sociales représentent "plusieurs centaines de millions d'euros d'écart avec KLM et plusieurs centaines de millions avec Lufthansa".

Pros du tourisme 23/07 «Grève de Régional : la loi Diard fait ses preuves» (Article signé Thierry Vigoureux)

Votée en mars, la loi Diard qui impose aux grévistes de se déclarer 48 heures à l'avance a permis de minimiser les conséquences pour les passagers de Regional. Pendant ce week-end de grands départs, ceux-ci n'ont pas été laissés en plan malgré la grève, qui se termine ce soir, d'environ un tiers des salariés de la compagnie Régional, filiale à 100 % d'Air France. Celle-ci assure, pour le compte de la maison mère, de nombreux vols entre les capitales régionales européennes ou des correspondances avec le hub de Roissy-CDG. Deux vols sur trois ont pu être assurés. Les annulations ont concerné 7 % des vols Air France et touché 3 % des passagers qui ont pu être prévenus par e-mail ou SMS, reroutés ou transférés sur d'autres vols.

Pros du tourisme 23/07 «Air France réduit sa franchise bagages sur les DOM»

(Article signé Thierry Vigoureux)

C'est avec peu de publicité qu'Air France a décidé de modifier la franchise bagages en classe Voyageur sur les dessertes des DOM qui étaient une exception du réseau international. Pour les voyages commençant le 1er décembre et réservés à partir du 1er août, un seul bagage (de 23 kg et de dimensions totales 158 cm) sera autorisé en soute en franchise au lieu de deux actuellement. Les membres Elite de Flying Blue gardent les privilèges précédents. Deux bagages de 23 kg sont autorisés en Alizé et deux de 32 kg en Affaires. Si la franchise autorisée est dépassée, le supplément varie entre 55 et 200 euros. Corsair s'est déjà ralliée à ce bagage unique en classe économique tandis qu'Air Caraïbes autorise toujours deux bagages de 23 kg. De fait, Air France et Corsair s'alignent sur les conditions du nouvel entrant, XL Airways, qui, à partir de la mi-décembre, va desservir les Antilles depuis Paris et La Réunion depuis Marseille.

Les Echos 25/07 «Air France arrête sa liaison Strasbourg-Roissy mais continue sur Orly»

La compagnie aérienne française a annoncé hier qu'elle allait remplacer par une desserte ferroviaire sa ligne entre Strasbourg et Roissy à compter du 8 décembre prochain. La raison invoquée est un déficit structurel de cette ligne en raison de la concurrence du TGV depuis 2007 qui dessert Strasbourg et Paris en moins de 3 heures. La desserte Strasbourg-Orly (six liaisons par jour) n'est cependant pas concernée. L'idée est de mettre en place avec la SNCF quatre dessertes ferroviaires quotidiennes entre la capitale alsacienne et l'aéroport de Roissy. Au départ de Strasbourg, Air France, prévoit par ailleurs l'ouverture de lignes vers Rome et Vienne à partir de cet automne et le renforcement des dessertes de Nice et Toulouse.

Air Journal 25/07 «Air France : le PDG pessimiste pour les PNC»

(Article signé François Duclos)

Auditionné le 24 juillet 2012 à l'Assemblée nationale entre deux mouvements de grève, Alexandre de Juniac s'est déclaré pessimiste sur les chances de voir les hôtesses et stewards signer le projet d'accord cadre du plan Transform 2015. Il a reconnu que "la probabilité que ce soit contre" lui paraissait plus élevée que la "probabilité que ce soit pour" dans les référendums menés par les syndicats de PNC. Il a de nouveau rappelé qu'en cas de refus, l'accord actuel arrivant à échéance en mars 2013 sera remplacé par un autre "qui n'aura pas les mêmes caractéristiques que celui négocié qui, comme il a été négocié, est meilleur" –autrement dit qui sera nettement moins favorable, avec probablement des licenciements secs à la clé.

Le Quotidien du tourisme 25/07 «Regional : la réforme du droit de grève a limité la casse pour les passagers»

Alexandre de Juniac a jugé mardi que la loi encadrant le droit de grève dans le transport aérien ne devait pas être remise en cause au moment où son groupe est confronté à des conflits sociaux. "La mise en œuvre de cette loi nous a permis de limiter l'impact sur nos passagers. Cette loi permet de concilier le droit de grève et le droit des passagers à pouvoir se déplacer librement", a-t-il déclaré lors d'une audition de la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale. "Nous considérons que cette loi est une bonne conciliation entre deux droits fondamentaux. Nous considérons qu'il doit continuer à s'appliquer, ce qui n'empêche aucunement le droit de grève", a-t-il ajouté. Il a rappelé que sa filiale Regional avait été contrainte d'annuler un tiers de ses vols ces derniers jours en raison d'un conflit social. Mais que l'encadrement du droit de grève avait permis de disposer de "48 heures pour réorganiser (le) programme de vols, d'annuler certains vols, d'affréter des avions et de prévenir (les) passagers", évitant les annulations à chaud, "quand les passagers découvrent à l'aéroport devant les écrans que leur vol est annulé ou pire, alors qu'ils ont déjà embarqué.

Le Monde 26/07 «Les hôtesses et stewards d'Air France s'opposent au plan de restructuration»

(Article signé Guy Dutheil)

La restructuration d'Air France semble connaître ses premières défaillances. Contrairement aux pilotes et aux personnels au sol, le personnel navigant commercial (PNC) devrait finalement rejeter l'accord proposé par la direction, dans le cadre du plan Transform 2015. La direction assure qu'en cas d'accord des PNC, il n'y aura pas de plan de départs volontaires.

Les Echos 26/07 «Air France inciterait ses pilotes à rejoindre Transavia via des méga primes»

D'après une information dévoilée par l'AFP, Air France offrirait de cinq à six mois de salaires à ses pilotes prêts à aller travailler pendant trois ans au sein de sa filiale "low cost". La direction de la compagnie n'a pas souhaité faire de commentaire. Air France, qui prévoit de supprimer 5 122 postes d'ici à fin 2013, avait déjà envisagé la possibilité, il y a quelques semaines, de transférer une partie de son personnel navigant chez Transavia, appelée à devenir l'outil de croissance du groupe sur le segment loisir moyen-courrier. La compagnie, qui va doubler sa flotte, prévoit en effet de recruter 140 pilotes et plus de 200 hôtesses et stewards.

Pros du tourisme 26/07 «Transform 2015 : Air France n'a pas le feu vert des PNC»

(Article signé Thierry Vigoureux)

La direction d'Air France a présenté en CCE les détails de son plan Transform. Secteur par secteur, la baisse des besoins a été évoquée. Cette réunion termine un premier acte du plan Transform 2015 concernant Air France tandis que les mesures relatives aux filiales seront, elles, connues à la rentrée. Pour Air France, l'accord a déjà été approuvé par le personnel au sol, dont les organisations syndicales CFE-CGC, CFDT et FO ont recueilli une audience de 46,5 % lors des dernières élections professionnelles. Parmi les mesures proposées, une passerelle permettra au personnel au sol d'Air France de devenir navigant commercial à Transavia. Le projet d'accord sur l'organisation du travail et les rémunérations des hôtesses et stewards (PNC) d'Air France, qui devait permettre un gain de productivité de l'ordre de 20 %, ne sera pas validé, seul un des trois syndicats représentatifs ayant décidé de le signer. Mais il ne représente que 26 % des voix aux élections alors que la loi demande 30 %. Les autres organisations de PNC ont voté contre. La direction va donc attendre le 1er avril 2013 que l'accord actuel soit caduc pour proposer des mesures permettant d'arriver aux 20 % de productivité. Mais les conditions seront alors moins intéressantes pour le PNC que celles proposées actuellement, notamment pour les départs en retraite anticipés. Si la décision des pilotes ne sera connue que le 16 août après référendum, celle-ci ne semble pas poser de problème, le conseil de direction du SNPL, majoritaire avec 71 %, ayant donné un avis favorable.

COMPAGNIES AERIENNES

Le Quotidien du tourisme 25/07 «Vers une fusion entre American Airlines et US Airways ?»

D'après le quotidien américain "USA Today", Tom Horton, le patron d'American Airlines et Doug Parker, celui d'US Airways se sont rencontrés jeudi dernier. Le journal indique qu'il s'agirait d'un échange informel portant sur l'avenir des deux compagnies et la possible fusion de celles-ci, déjà envisagée depuis quelque temps. Aucun résultat concret n'est cependant ressorti de cette discussion et Tom Horton a assuré qu'outre la fusion, des options de reprise étaient à l'étude, ceci afin que l'entreprise puisse être conservée en tant qu'entité indépendante.

Les Echos 26/07 «Alitalia»

La compagnie aérienne italienne a subi une perte nette de 201 millions d'euros au premier semestre 2012, contre 94 millions en 2011 pour la même période. La perte opérationnelle de la compagnie est passée de 68 millions pour l'an dernier à 169 millions cette année. En revanche, son chiffre d'affaire s'élève à 1,686 milliards d'euros, enregistrant une progression de 4,1 %.

Les Echos 26/07 «Delta Air Lines essuie une perte nette malgré un trimestre satisfaisant»

Delta Air Lines a publié hier les résultats de son deuxième trimestre, clos à fin juin. La compagnie aérienne américaine a enregistré une perte nette de 168 millions de dollars, en partie dûe à des contrats de couverture des frais de carburant. Pour autant, la compagnie répond aux attentes du marché. Delta Air Lines voit également son chiffre d'affaire croître de 6 %, atteignant 9,73 milliards de dollars. Là encore, le résultat s'avère supérieur aux prévisions, estimé à 9,68 milliards de dollars. Pour le trimestre à venir, le groupe va investir 561 millions de dollars dans l'achat de contrats de couvertures visant à contrer de futures hausses du carburant. Mais la compagnie d'Atlanta anticipe une "solide rentabilité".

Pros du tourisme 27/07 «Moscou : Aigle Azur et Transaero cassent le monopole»

(Article signé Thierry Vigoureux)

La renégociation des accords aériens bilatéraux entre la France et la Russie en mars dernier a mis fin à une situation de monopole mise en place en 1946 sous Staline. Air France et Aeroflot se partageaient le marché de la ligne Paris-Moscou d'autant plus facilement que les deux compagnies appartiennent depuis 2006 à la même alliance, SkyTeam. Ce changement de politique permet à la française Aigle Azur et à la russe Transaero (deuxième dans son pays) de relier Orly à Vnukovo, deux aéroports séduisants car très proches de la capitale. "Malgré la récente désignation, nous avons voulu être présent dès cet été sur la ligne en opérant quatre vols et en en offrant onze par semaine en code share avec Transaero, explique Meziane Idjerouidène, directeur général délégué d'Aigle Azur, mais dès la fin de la saison lata nous deviendrons quotidien". A terme, la politique de code share des deux compagnies permettra d'offrir des vols en continuation de Moscou comme Saint-Pétersbourg, mais aussi à Paris en provenance d'Algérie ou du Portugal où Aigle Azur est très implantée.

LOW COST

Les Echos 25/07 «EasyJet revoit à la hausse sa prévision de résultat annuel»

Les performances d'easyJet semblent renforcer sa stratégie. Après être déjà parvenue à améliorer ses résultats au premier semestre de son exercice 2011-2012 (clos le 30 septembre), la compagnie aérienne britannique à bas coûts a annoncé avoir enregistré au troisième trimestre un bond de 10,5 % de son chiffre d'affaires, à 1,03 milliard. Et elle s'attend à une nouvelle augmentation au quatrième trimestre. En conséquence, easyJet s'est permise de revoir à la hausse sa prévision de bénéfice annuel, dans un contexte plutôt délicat pour les compagnies aériennes. Le transporteur table désormais sur un résultat avant impôts compris entre 280 et 300 millions de livres grâce, explique-t-il dans un communiqué, au "maintien de solides performances opérationnelles et financières de l'activité combiné à la baisse du prix des carburants". L'an dernier, le bénéfice net d'easyJet s'était établi à 225 millions de livres.

TRANSPORT AERIEN ET AEROPORTS

Pros du tourisme 23/07 «Compagnies aériennes : +66 % de CA sur les revenus additionnels»

D'après une étude d'Amadeus sur les revenus additionnels des compagnies aériennes, en deux ans, le chiffre d'affaires généré par ces revenus additionnels affiche une croissance de 66 %, à 18,23 milliards d'euros en 2011. "Autrefois chasse gardée des compagnies "low cost", les revenus des services additionnels sont désormais une priorité pour de nombreuses compagnies aériennes dans le monde", explique Amadeus dans un communiqué. Pour comparaison, ce chiffre d'affaires s'élevait à 15,11 Md€ en 2010, 10,95 Md€ en 2009, et seulement 1,72 milliard d'euros en 2007. En 2007 justement, première année où cette étude a été réalisée, seules 23 compagnies aériennes dans le monde faisaient état d'une activité générant des revenus additionnels. En 2011, elles étaient 50. Comme l'an dernier, les américaines United Continental (4,1 Md€), Delta (1 Md€) et American Airlines (1,7Md€) sont les championnes des revenus additionnels. A côté, les "low cost" easyJet (890 millions d'euros) et Ryanair (886 M€) font presque pâle figure... du moins en valeur absolue, puisque la part des revenus additionnels dans leur chiffre d'affaires avoisine les 20 %.

Le Monde 27/07 «Retards, surbooking : quels recours ?»

(Article signé Rafaële Rivais)

D'après Valérie Boned, responsable juridique du Syndicat national des agents de voyages (SNAV), en cas de retard de son avion le passager pourra "écrire à la compagnie aérienne, et prouver qu'il a subi un préjudice, le rachat d'un billet pour prendre un autre vol par exemple, ou la perte d'une nuit d'hôtel". La convention de Montréal, signée par la France pour les retards aériens, prévoit une indemnisation maximale de 4 800 euros par passager. Cette indemnisation ne sera refusée que si le transporteur démontre que le retard était lié à un cas de force majeure (grève non annoncée, par exemple). En outre, un règlement européen du 11 février 2004 prévoit, à l'aéroport, une "prise en charge" du passager avec, notamment, la possibilité de se restaurer gratuitement. En cas d'annulation de vol ou de surbooking, le règlement européen prévoit une indemnisation liée à la distance devant être parcourue : 250 euros jusqu'à 1 500 kilomètres, 400 euros jusqu'à 3 500 km, et 600 euros au-delà. On pourra naturellement demander aussi une indemnisation du préjudice subi, comme dans le cas du retard. Si les bagages ont été perdus, le passager bénéficie d'une indemnisation maximale d'environ 1 300 euros. Il lui faudra toutefois fournir les factures des objets disparus, sur lesquels la compagnie appliquera une décote. Cette politique encourage les voyageurs lésés à fournir de fausses factures. Chacun aura aussi intérêt à prendre des photos du contenu de sa valise avant de la fermer. Si les bagages ont seulement été égarés et qu'il a fallu acheter des affaires de première nécessité, on peut demander une indemnité, justificatifs de dépenses à l'appui. Dans tous ces cas, le passager pourra réclamer une indemnisation complémentaire auprès de son assurance ou de celle qui est incluse dans sa carte bancaire (Gold MasterCard ou Visa Premier).

AERONAUTIQUE

Les Echos 26/07 «Boeing : Aeromexico s'engage à acheter quatre-vingt-dix 737 et dix 787»

Aeromexico a indiqué un engagement d'achat de 11 milliards de dollars auprès de Boeing, au prix catalogue, portant sur 90 B737 Max, la version du monocouloir dotée de moteurs plus verts, et 10 B787, le dernier né des long-courriers de l'avionneur. Boeing a par ailleurs publié hier un bénéfice net en hausse de 3 % pour son deuxième trimestre, à 967 millions, meilleur qu'attendu. Le chiffre d'affaires a progressé de 21 %, à 20 milliards, alors que les analystes attendaient en moyenne 19,4 milliards. Porté par la bonne santé de l'aéronautique civile, le groupe a relevé ses prévisions pour l'année. Le chiffre d'affaires devrait ressortir entre 79,5 et 81,5 milliards, contre 78 à 80 milliards jusque là.

CROISSANCE/CONJONCTURE/POLITIQUE ECONOMIQUE

La Tribune 24/07 «Un salarié sur deux a perdu du pouvoir d'achat en 2011»

(Article signé Jean-Christophe Chanut)

Selon une étude du ministère du Travail, le salaire mensuel de base (SMB) a globalement progressé en 2011 de 2,3 % alors que l'inflation a atteint 2,4 %. Cependant, dans le détail, c'est la branche "plastiques, caoutchouc et combustibles" qui remporte la palme de la progression (2,8 %), alors que le secteur "culture et communication" se classe bon dernier (1,9 %). Par catégorie socioprofessionnelle, les employés (2,6 %) ont mieux tiré leur épingle du jeu que les cadres (2,1 %).

Les Echos 24/07 «Légère hausse des reprises d'emploi parmi les motifs de sortie de Pôle emploi fin 2011»

En décembre 2011, 461 800 demandeurs d'emploi tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B, C) sont sortis des listes de Pôle emploi. Parmi eux, 46,8 % ont repris un emploi, tandis que 11,5 % sont entrés en formation et 16,5 % se sont immédiatement réinscrits à Pôle emploi suite à un problème d'actualisation de leur situation mensuelle (oubli ou retard), selon une étude que vient de publier le ministère du Travail. La part des chômeurs sortis de Pôle emploi ayant retrouvé un travail a augmenté de 0,2 point par rapport à septembre 2011 (+ 3,2 points sur un an). Parmi eux, 43,8 % ont accédé à un contrat à durée indéterminée ou à un contrat à durée déterminée de six mois ou plus, et 82,2 % étaient toujours en emploi en mars 2012, soit trois mois après leur reprise d'emploi.

La Tribune 25/07 «L'emploi des cadres rattrapé par la crise»

(Article signé Jean-Christophe Chanut)

Selon l'Association pour l'emploi des cadres (Apec), le marché de l'emploi des cadres n'échappe pas à la crise. Seules 46 % des entreprises songent à recruter un cadre au troisième trimestre, en baisse de six points sur un an. Ce sont essentiellement les entreprises du secteur informatique qui maintiennent leur intention d'embauche, à la différence de la construction et de l'industrie. Les jeunes diplômés avec quelques années d'expérience arrivent à tirer leur épingle du jeu, ce qui n'est pas le cas des jeunes sortis de l'école et des seniors avec plus de 20 ans d'ancienneté. Bien entendu, la conjoncture économique tendue explique cette relative atonie sur le marché de l'emploi des cadres. Ainsi, l'absence de renouvellement constitue la principale explication des entreprises qui n'envisagent pas de recruter un cadre. Elles sont 58 % à avancer cet argument. Alors que seulement 12 % évoquent la mauvaise conjoncture économique. Mais, en réalité, ces deux raisons sont étroitement liées. C'est la mauvaise conjoncture qui freine le renouvellement.

Les Echos 25/07 «Le climat des affaires se dégrade, le Sénat s'inquiète des conséquences budgétaires»

(Article signé Etienne Lefebvre)

L'indicateur sur le climat des affaires a de nouveau perdu deux points en juillet selon l'Insee. Le consensus des économistes ne table plus que sur 0,2 % de croissance en 2012 et 0,7 % en 2013. La commission des finances du Sénat juge périlleux le retour des comptes à l'équilibre d'ici à 2017.

Les Echos 26/07 «Le seuil de 3 millions de chômeurs se rapproche mois après mois»

(Article signé Leïla de Comarmond)

Selon les statistiques publiées hier par le ministère du Travail, le chômage a vivement progressé en juin. Le nombre de demandeurs d'emploi n'ayant pas du tout travaillé a augmenté de 23 700 pour atteindre 2 945 800. Cela représente un rythme de hausse de 7,8 % sur un an. Le nombre de chômeurs au sens large (catégories A, B, C) a bondi de 48 400. "Ces chiffres, dans la lignée de ceux du mois précédent, appellent une vigilance accrue dans l'attente de la mobilisation de 80 000 contrats aidés supplémentaires au second semestre", a commenté hier la Rue de Grenelle, en rappelant les chantiers inscrits à l'agenda au sortir de la conférence sociale des 9 et 10 juillet. Mais la pression va certainement s'accroître sur le gouvernement à la rentrée si la tendance reste la même.

ECONOMIES INTERNATIONALES

Les Echos 23/07 «L'Espagne prise à nouveau dans une tourmente infernale»

(Article signé Anne Bauer et Jessica Berthereau)

L'Eurogroupe a donné son accord formel à l'aide aux banques espagnoles. Mais au vu de la tension sur les taux, il semble que les marchés s'inquiètent davantage de la récession et des risques de mouvements sociaux dans le pays.

Les Echos 24/07 «L'Espagne réveille le spectre d'une nouvelle tempête estivale sur les marchés»

(Article signé Isabelle Couet)

Dossier sur la crise européenne.

La hantise des opérateurs de marchés avant le sommet européen des 28 et 29 juin était de revivre une nouvelle tempête boursière. Ce cauchemar est peut-être en train de devenir réalité. Hier, les taux espagnols à 10 ans se sont envolés à des niveaux records et la Bourse de Madrid a chuté de 1,1 %, touchant un plus bas depuis début juin. Le mouvement s'est propagé à l'ensemble des places boursières européennes. La Bourse de Milan a reculé de 2,76 %, la Bourse de Paris de 2,89 % et l'indice paneuropéen Euro Stoxx 50 de 2,59 %. La monnaie unique n'a pas été épargnée : l'euro a glissé jusqu'à 1,2067 dollar en séance, très proche de son point bas d'il y a deux ans. Signe de la gravité de la situation, même l'Allemagne a été affectée : le coût d'emprunt du bon élève de la zone euro s'est légèrement tendu sur le marché secondaire, de même que celui de la France. Contrairement aux dernières semaines, les investisseurs ont cette fois préféré chercher refuge dans des emprunts d'Etat en dehors de la zone euro. Ce qui n'est évidemment pas de bon augure.

Suivi d'un article "Madrid exclut un sauvetage complet et en appelle à la BCE" (Article signé Jessica Berthereau) et "8 questions clefs sur le retour des tensions" :

Croissance : le gouvernement espagnol est-il réaliste ?

Pourquoi le taux à 10 ans au-dessus de 7 % est-il insoutenable pour l'Espagne ?

Pourquoi le sommet européen n'a-t-il pas levé toutes les interrogations ?

Les déboires de l'Espagne peuvent-ils se propager à toute la zone euro ?

Pourquoi la Grèce fait-elle de nouveau peur ?

Madrid a-t-il trop tardé à prendre des mesures et demander l'aide européenne ?

Pourquoi la situation des régions espagnoles inquiète-t-elle tant ?

La BCE peut-elle venir au secours des marchés espagnol et italien ?

Les Echos 26/07 «La récession britannique confirme le marasme régissant en Europe»

(Article signé Yves Bourdillon)

L'économie britannique s'est enfoncée bien davantage que prévu dans la récession au deuxième trimestre, selon des données diffusées hier par l'Office des statistiques (ONS). Le PIB y a reculé de 0,7 % par rapport au premier, alors que les économistes tablaient sur une baisse de 0,2 à 0,3 % seulement. Cette situation confirme le marasme européen, illustré aussi par le recul du moral des patrons allemands.

Les Echos 26/07 «FMI : la Chine devrait éviter une chute brutale de son économie»

Une fois de plus, la Chine semble s'en sortir. Le rapport annuel du Fonds monétaire international (FMI) publié hier montre que la croissance chinoise devrait atterrir en douceur avant de rebondir. L'institution multilatérale prévoit ainsi une croissance de 8 % pour l'année 2012, soit un quart de point de moins que ses estimations d'avril. Après un creux au deuxième trimestre, la croissance s'accélérerait dans la deuxième moitié de l'année et atteindrait 8,5 % en 2013.