

**Impacts de la crise sanitaire COVID-19 sur le transport aérien
-Cas du groupe Air France-KLM-**

Impacts of the health crisis COVID-19 on air transport

-Case of the Air France-KLM group-

MAHDAOUI Hamoudi^{1*}, AMRI Sami²

¹ Université Ferhat ABBAS Sétif 1 (Algérie), mahdaoui_ham@yahoo.fr

² Université Ferhat ABBAS Sétif 1 (Algérie), samibilel@yahoo.com

Reçu le:15/06/2022

Accepté le:12/07/2022

Publié le:15/07/2022

Résumé :

Ce papier a pour objectif d'élucider les impacts de la crise sanitaire actuelle sur l'économie mondiale et plus précisément sur le secteur du transport aérien en se penchant sur le cas du groupe franco-néerlandais Air France-KLM.

Le Covid-19 a provoqué une crise sociétale multidimensionnelle qui a impacté durement le secteur du transport aérien, car plusieurs compagnies faute de gains pour cause de l'arrêt d'activités, ont procédé à la mise au chômage d'une partie importante de leur personnel. Le groupe objet de notre étude n'a pas échappé à cette crise. Ces pertes nettes seulement pour l'année 2020 ont été estimées à 7,1 milliards d'euros en plus des licenciements.

Après deux années de pandémie, Air France reste optimiste pour l'avenir. Elle doit d'abord solder les conséquences du Covid-19 qui lui a encore fait perdre 3,3 milliards d'euros en 2021, en lançant une nouvelle recapitalisation avec l'aide de la puissance publique.

Mots clés : Crise sanitaire ; Covid-19 ; Crise économique ; Récession ; Air France-KLM.

Abstract:

This paper aims to elucidate the impacts of the current health crisis on the global economy and more specifically on the air transport sector, the case of the french-dutch group Air France-KLM.

Covid-19 has caused a multidimensional societal crisis that has had a severe impact on the air transport sector, as several companies for lack of earnings due to the cessation of activities, have laid off a significant part of their staff. The group that is the subject of our study did not escape this crisis. These net losses only for the year 2020 were estimated at 7.1 billion euros.

After two years of pandemic, Air France remains optimistic for the future. It must first settle the consequences of Covid-19, which again caused it to lose 3.3 billion euros in 2021, by launching a new recapitalization with the help of the public authorities.

Keywords: Health crisis; Covid-19; Economic crisis; Recession; Air France-KLM.

***Auteur correspondant .**

1. Introduction :

La crise sanitaire du au Coronavirus qui s'est vite transformée en crise économique remonte au début de l'année 2020 après la forte circulation du Virus à travers toutes les régions du monde. La forte propagation de la maladie causée par le virus de la corona a été la cause de l'arrêt de l'activité économique en chine puis en Asie et enfin dans le reste du monde. Cette crise qui du coup s'est transformée en crise économique, que d'aucuns désignent comme la pire crise économique depuis la grande dépression de 1929. Les incidences économiques liées au Covid-19 sont hétérogènes suivant les secteurs d'activité. Hormis le secteur agricole et les industries agro-alimentaires, les services marchands, l'industrie et le secteur du bâtiment ont subi des pertes considérables.

Parmi les secteurs les plus touchés par la crise, le secteur du transport aérien. Malgré que ce dernier ne pèse pas gros dans le PIB, son importance réside dans le fait qu'il concerne toutes les activités économiques et il est très liés à tous les secteurs d'activité. La crise a affecté lourdement le transport de personnes en particulier.

L'objet de cet article est de montrer à quel point la crise économique du au Covid-19 a impacté le secteur des services marchands et précisément le secteur du transport aérien avec l'analyse de ses répercussions sur le groupe franco-néerlandais Air France-KLM et ainsi les mesures prises par les pouvoirs publics pour venir en aide à ce groupe pour sauver et l'entreprise et les postes de travail.

Notre présent article comprend deux parties : la première évoque tout ce qui entoure les effets de la pandémie sur l'économie et la deuxième partie le cas du groupe Air France-KLM.

2. Origines et évolution du Covid-19

Le Covid-19 qui diffusé rapidement a surpris tout le monde y compris les pays le plus développés qui n'étaient pas préparés à ce genre de crise. Pour mieux comprendre cette maladie, il nécessaire de d'aborder sa définition et son évolution à travers la mutation du virus.

2.1. Définition

La maladie à coronavirus 2019, dont le nom scientifique est le Covid-19 (acronyme anglais de Coronavirus Disease 2019), est une maladie infectieuse émergente qui est causée par une souche de coronavirus appelée SARS-CoV-2 et appartient ainsi à une grande famille de virus, les coronavirus. Ces derniers, qui doivent leur nom à la forme de couronne qu'ont les protéines qui les enrobent, font partie d'une vaste famille de virus dont certains infectent différents animaux, d'autres l'homme. Ils sont susceptibles d'être à l'origine d'un large éventail de maladies. Chez l'homme, ces maladies vont du rhume banal à une infection pulmonaire sévère – parfois, il n'existe aucun signe de maladie, mais bien souvent ce virus peut aussi bien prendre la forme d'un simple rhume qu'une grave infection respiratoire de type pneumonie – responsable d'une détresse respiratoire aiguë à même d'occasionner le décès du patient, avec un taux de mortalité très fortement dépendant de son âge. Ses symptômes les plus fréquents sont la fièvre, la toux et la gêne respiratoire.

La maladie est apparue au dernier trimestre 2019 à Wuhan dans la province de Hubei en Chine Centrale, avec des cas inhabituels de pneumopathie en progression. Le 11 mars 2020, au regard de sa forte propagation dans le monde, le covid-19 est déclaré pandémie par

l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Le rythme de propagation de cette pandémie dans le monde et dans le temps est typique à une fonction exponentielle et devrait attirer l'attention des autorités dans le monde sur le temps imparti pour l'éradiquer et éviter le pire. Parmi les causes de la rapidité de la propagation du virus est le retard pris par les autorités chinoises, on évoque souvent le retard d'un mois du gouvernement chinois dans l'alerte à la communauté internationale sur l'apparition de la maladie à Wuhan et dans la mise en place des mesures de riposte (la ville de Wuhan fut placée en quarantaine le 23 janvier 2020). Ce retard aurait favorisé les déplacements dans le monde de plusieurs individus en provenance de Wuhan et, donc, la propagation de la pandémie, s'ajoutant aussi les défaillances du système de santé dans plusieurs pays suite à l'incapacité des structures sanitaires de prendre en charge tous les patients nécessitant de soins appropriés.

2.2. Evolution du virus

Les virus, comme toute entité vivante, évoluent en permanence. Ils s'adaptent à leur environnement afin de maximiser leur propagation. Mais là où il faut des années pour les espèces de vertébrés, les virus comme le SARS-CoV-2 sont infiniment plus rapides – un million de fois plus rapide que pour nos cellules, par exemple. C'est cette évolution biologique accélérée mais normale et attendue, que le monde entier observe depuis un an. Les coronavirus sont une grande famille de virus, qui provoquent des maladies allant d'un simple rhume (certains virus saisonniers sont des coronavirus) à des maladies graves comme le MERS-COV ou le SRAS. Quatre variants préoccupants (VOC) ont été décrits. Les variants Bêta, Gamma et Delta augmentent la transmission, la résistance à l'immunité humaine et la gravité de la covid 19.

Le variant Alpha s'est rapidement propagé en France après son introduction fin 2020 et est devenu majoritaire en mars 2021. Les variants Beta et Gamma ont également circulé au premier semestre 2021, de manière toutefois moindre. Le variant Delta a été identifié dans l'état de Maharashtra en Inde au printemps 2021 se caractérise par sa capacité d'infection des cellules humaines et sa vitesse de circulation parmi la population (CALLAWAY, 2021). Ce variant a rapidement remplacé les précédents variants : il est devenu majoritaire dans plusieurs pays comme l'Algérie en juillet 2021 et représentait plus de 99 % des variants circulants à partir du mois d'août 2021. Le variant Omicron est le dernier VOC apparu, fin novembre 2021 et est devenu largement majoritaire en Europe (99,7 % des virus séquencés le 7 mars 2022). Par rapport aux autres variants, il est beaucoup plus contagieux, entraîne moins de formes graves et est moins sensible à l'action des vaccins. Pour l'instant, l'efficacité vaccinale reste élevée contre les formes graves causées par le variant Omicron, en particulier après la dose de rappel.

Face à l'émergence régulière et la diffusion mondiale de nouveaux variants préoccupants, les capacités de surveillance génomique aptes à leur détection se sont considérablement accrues au niveau international. Et en particulier en France via le consortium EMERGEN. En France et depuis le début de l'année 2021, plus de 300 000 séquences du virus avaient été fin décembre produites par des laboratoires français ; c'est 100 fois plus que le nombre de séquences produites en 2020 (EMERGEN, 2022). Cela peut être vu dans la figure suivante :

Graphique N°01 : L'évolution de la pandémie dans le monde (en milliards)



Source : (Gaudiaut, 2020)

Actuellement, la pandémie est toujours présente. Le virus circule toujours mais le taux de létalité a beaucoup baissé à cause du taux élevé de vaccination parmi la population surtout dans les pays développés. L'OMS n'a pas encore décrété la fin de la pandémie, au contraire, elle ne cesse de mettre en garde les états sur la levée totale des restrictions, car nous constatons que l'état d'urgence sanitaire dans beaucoup de pays est levé dans une large mesure. Rappelons que le nombre de contamination au virus dans le monde se tourne à la fin mars 2022 autour de 1,5 millions de cas et le nombre quotidiens de décès aux Etats-Unis dépasse parfois 1500 personnes.

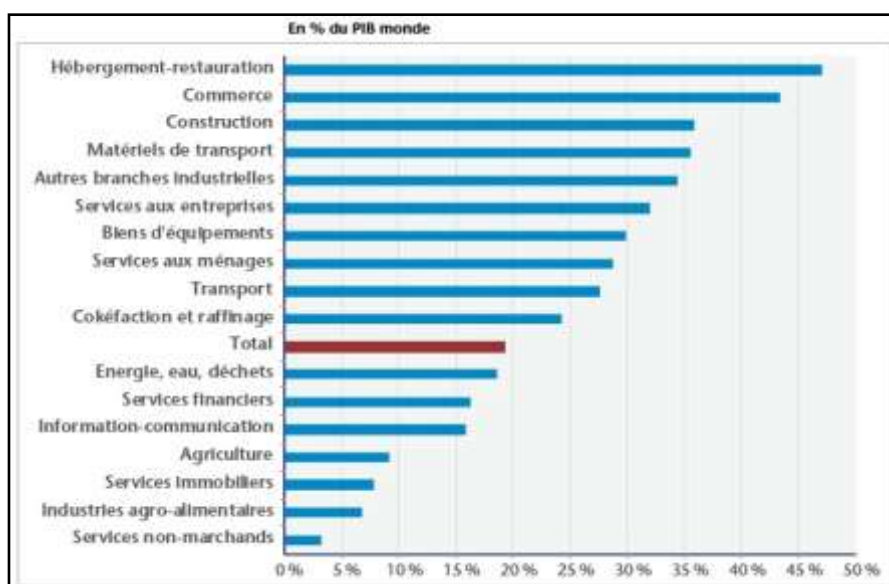
3. De la crise sanitaire à la crise économique

Depuis la crise financière de 2008, les économistes se sont amenés à s'interroger sur la répétition des crises économiques dans l'histoire : « Pourquoi les crises reviennent-elles à intervalles réguliers, ruinant tous les succès des années de prospérité, un peu comme la grippe saisonnière ou plutôt comme la peste ou le choléra ? » s'interrogeait Paul Krugman, professeur d'économie au MIT et lauréat d'un « prix Nobel » (PONSOT, 2020). Mais, la crise actuelle a surpris tout le monde et personne ne s'attendait à ce que cette crise qui n'est pas due à des facteurs économiques paralyserait l'économie mondiale aussi fortement et rapidement. La vitesse de la circulation du virus dans toutes les régions du monde a contraint les différents gouvernements à prendre des mesures drastiques pour protéger leurs concitoyens de cette maladie mortelle. Parmi ces mesures le confinement de la population. Cette dernière a conduit à l'arrêt de l'activité économique dans une large dimension à cause de la limitation de la circulation des personnes. La transformation de la crise sanitaire en crise économique en un temps record constitue un précédent dans l'histoire économique. Les crises, le monde en a connu plusieurs, mais la crise due au covid-19 est différente à plus d'un titre des autres crises.

Comparativement aux crises sanitaires précédentes, la pandémie du Covid-19 présente un certain nombre de différences qui font d'elle une crise d'une ampleur jamais égalée. Mais, au-delà de l'aspect sanitaire, elle est vécue sous plusieurs aspects (sanitaire, économique, social, humanitaire, psychologique...). Depuis mars 2020, l'arrêt brutal puis la reprise

progressive et partielle de l'activité en raison de la pandémie Covid-19 a entraîné une crise économique et sociale majeure dans le monde. Récessions, faillites d'entreprises et fortes hausses du chômage se sont multipliées. Plusieurs gouvernements ont élaboré des plans de relance. En France, le gouvernement a mis en place un plan de relance historique de 100 milliards d'euros approuvé par l'union européenne qui vise à soutenir l'économie française, durement éprouvée par la pandémie de Covid-19, en limitant l'ampleur de la récession et en restaurant la confiance des acteurs privés, ménages et entreprises. Le plan européen est estimé à 750 milliards d'euros (PERROTTE, 2021). Les Etats unis de leur côté ont mobilisé plus de 7000 milliards de dollars. Ce montant colossal représente deux plans de soutien et un plan d'investissement en faveur des infrastructures (D'ABBUNDO, GUILLEMOMOLES, & SCHOEN, 2021). La crise du Covid-19 a frappé l'économie mondiale de plein fouet causant l'arrêt d'une partie du secteur secondaire et la quasi-totalité du secteur des services marchands, ce qui a engendré un choc sur l'offre et un choc sur la demande, une crise de l'emploi et par conséquent une crise de croissance. On peut analyser les différents impacts économiques dus à la crise en analysant le graphique suivant :

Graphique N°02 : Perte de valeur ajoutée par secteur au niveau mondial



Source : (Timbeau, 2020, pp. 79-80)

Tous les secteurs ne seraient pas impactés de la même manière : la plus forte baisse sectorielle serait enregistrée par la branche de l'hébergement-restauration avec une diminution de 47 % de sa valeur ajoutée au niveau mondial. Cette branche souffre à la fois des mesures de distanciation physique, empêchant des regroupements de personnes, mais aussi des freins à la mobilité des personnes, notamment entre pays. De même la fermeture des commerces non essentiels décidée dans nombreuses économies avancées ferait reculer la valeur ajoutée du commerce de 43 %. Ensuite, les secteurs liés à la mobilité seraient eux aussi fortement impactés : la valeur ajoutée chuterait de 35 % dans la fabrication de matériels de transport et de 28 % dans le transport et entreposage.

Les difficultés à organiser les processus de production et à garantir la continuité des chaînes d'approvisionnement auraient fortement affaibli l'activité dans la construction (43 %) et

plus largement dans l'ensemble de l'industrie manufacturière hors matériels de transport (-30 %).

Au contraire, certains secteurs des services – faiblement intensifs en main-d'œuvre – verraient leur activité relativement préservée pendant la période. Cela est le cas notamment des activités immobilières (-8 % de valeur ajoutée). Les activités liées à la production alimentaire subiraient de faibles baisses de la demande finale qui leur est adressée et auraient donc relativement bien résisté à la crise généralisée : la valeur ajoutée de l'agriculture serait en baisse de 9 % et celle des industries agro-alimentaires de 7 %. Ces secteurs, qui résistent plutôt bien, souffrent quand même d'un absentéisme induit par les mesures prophylactiques mais aussi de la baisse de la demande adressée par la branche de l'hébergement-restauration. Enfin, c'est la branche de l'administration publique, pour laquelle la demande est relativement insensible aux conditions conjoncturelles, qui résisterait le mieux (-3 % de valeur ajoutée).

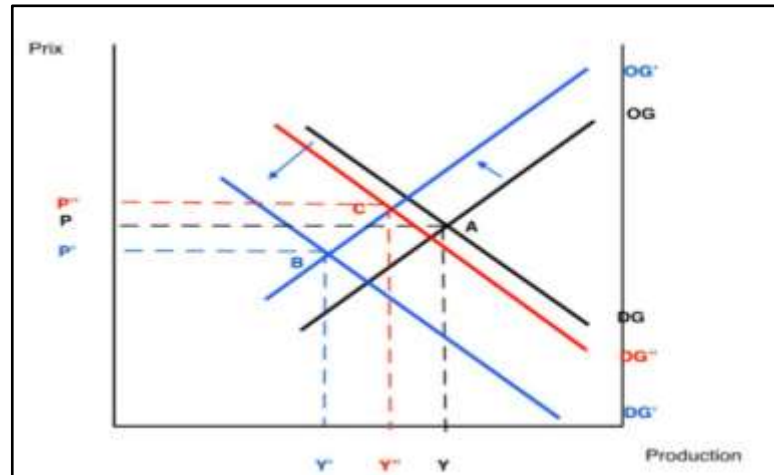
3.1. Un choc d'offre et de demande

L'accélération de la propagation du virus du Covid-19 dans les différentes régions de la planète a contraint les états à prendre des mesures pour juguler la pandémie. Ces mesures ont eu vite un impact brutal sur l'activité économique dans son ensemble. En est résulté un choc de nature inédite, fortement différencié selon les secteurs, qui s'est traduit par la fermeture de marchés (hôtellerie, restauration, commerce de détail et transport) et l'arrêt ou une réduction importante de la production (construction industrie). De ce fait, les agrégats nationaux ne sont plus suffisants pour rendre compte de la situation macroéconomique.

Ainsi, le confinement combine chocs d'offre et de demande. Un choc d'offre réduit la capacité de l'économie à produire des biens et des services, à prix donnés. Les mesures qui ont empêché les salariés de se rendre sur leurs lieux de travail ou qui ont conduit à des ruptures d'approvisionnement peuvent être considérées comme un choc d'offre. Elle constitue donc un choc d'offre négatif qui a réduit la production nationale et a généré par conséquent un chômage supplémentaire et une augmentation des prix de certains biens (inflation) (SOLTANI, 2021). En revanche, un choc de demande réduit la capacité ou la volonté des consommateurs d'acheter des biens et des services. Le choc sur la demande a évidemment plusieurs causes qui se cumulent. Les revenus d'une partie de la population qui s'évanouissent, les consommations jugées non indispensables qui sont reportées, celles qui sont rendues impossibles par le confinement, et comme « *mes dépenses sont vos revenus* », la demande faiblit encore. C'est le cycle bien connu de la récession (STRAUSS-KAHN, 2020). La baisse de la fréquentation des restaurants par peur de la contagion, ou la baisse de la demande de services par des entreprises en activité réduite sont des exemples de choc de demande (P. MARTIN et al., 2020). Mais la fermeture administrative de certains services est simultanément un choc d'offre (pour le consommateur) et un choc de demande (pour le producteur). Par ailleurs, le fait que les secteurs ne soient pas affectés de la même manière ouvre la possibilité que le choc d'offre se transforme en choc de demande, ce que des travaux récents appellent un choc d'offre keynésien.

Ceci peut être illustré dans le graphique suivant :

Graphique N°03 : Chocs sur l'offre et la demande



Source : (Strauss-Kahn, 2020)

Les droites OG et DG retracent l'offre globale et la demande globale avant la crise. Le point d'équilibre est en A, le niveau de la production (et de l'emploi) est Y et celui des prix, P. Le choc d'offre déplace la droite OG en OG', la perte de production est alors Y-Y' et la baisse des prix vaut P-P', Baisse des prix et de la production, c'est la récession.

Des mesures de soutien de la demande peuvent nous ramener, sinon sur la courbe de demande initial, au plus proche d'elle. Un nouvel équilibre s'établit alors en C avec une perte d'activité et d'emplois moindre (Y-Y''). Le niveau des prix en P''>P traduit l'effet inflationniste de mesures de relance avec une offre peu élastique.

La perte de production et d'emplois entre Y-Y' est inévitable à court terme, mais celle que représente l'écart entre Y'' et Y est évitable.

3.2. Un choc sur l'emploi

La pandémie de COVID-19 a bouleversé le monde du travail. Elle a des effets spectaculaires sur l'emploi, les moyens de subsistance et le bien-être des travailleurs et de leurs familles, ainsi que sur les entreprises du monde entier, en particulier les petites et moyennes entreprises. Tandis que dans certains secteurs, des entreprises ont réussi à tirer parti d'Internet pour maintenir leurs activités, ouvrant la voie à des innovations passionnantes dans le monde du travail, des millions de travailleurs ont perdu leurs moyens de subsistance et beaucoup d'autres restent menacés à cet égard, en particulier les femmes, qui sont surreprésentées dans les secteurs les plus exposés à la crise. Les économistes estiment qu'entre 40 et 60 millions de personnes au niveau mondial seront contraintes à l'extrême pauvreté en raison de la crise - la première augmentation de la pauvreté globale depuis 1998 (MAHLER, LAKNER, AGUILAR, & WU, 2020)

Environ 436 millions d'entreprises dans le monde opèrent dans les quatre secteurs économiques les plus touchés par la crise. Il s'agit des secteurs de l'industrie, de l'hébergement et restauration, du commerce de gros et de détail et des activités immobilières et commerciales. Ensemble, ces secteurs représentent en moyenne plus de 30% du produit intérieur brut. Les travailleurs indépendants et les micro-entreprises représentent environ 70% de l'emploi mondial dans le secteur du commerce de détail, et

60% dans le secteur de l'hébergement et des services de restauration, ce qui reflète la grande vulnérabilité de ces secteurs dans la crise économique actuelle (OIT, 2020).

3.3. Choc sur la croissance

Comme on l'a évoqué plus haut, le confinement de la population qui a conduit à la limitation considérable du déplacement des personnes juste après par l'annonce par l'OMS le Covid comme pandémie. Cette mesure radicale a mis à l'arrêt des centaines de milliers d'entreprise à travers le monde ce qui a impliqué une chute vertigineuse de leurs résultats et par voie de conséquence un quasi marasme au niveau macroéconomique. Cette dernière a impacté fortement la croissance.

En janvier 2020, le Fonds monétaire international (FMI) prévoyait en 2020 une croissance de 3,3 pour cent de l'économie mondiale, mais dans ses dernières perspectives publiées en avril 2020, il annonçait une récession de 3 pour cent, sans scénarios de reprise et avec de nombreux risques.

La pandémie de coronavirus a touché l'ensemble des économies : industrialisées, émergentes et moins avancées. Le PIB mondial a baissé de 3,4 % et peu de pays ont échappé à la récession en 2020. L'Inde a annoncé une chute record de son PIB (- 23,9 %), tandis qu'en Europe le Royaume-Uni subit la pire récession du continent, avec une baisse de 20,4 % au deuxième trimestre 2020. L'Australie est entrée en récession après trois décennies de croissance. Le Brésil, première économie d'Amérique latine a enregistré un effondrement record de 9,7 % de son PIB entre avril et juin 2020, tandis que les Etats-Unis leur PIB a chuté de 9,5 % au deuxième trimestre, après un recul de 1,3 % au premier. La seule éclaircie dans la grisaille est venue de la deuxième puissance économique mondiale, la Chine, qui est parvenue à éviter la récession en endiguant l'épidémie (LeMonde, 2020).

L'économie mondiale a connu une reprise laborieuse en 2021 perturbée au passage par la virulence de la pandémie et le variant Delta, car la croissance devrait croître de 5,9 % en 2021 et de 4,9 % en 2022, soit 0,1 point de pourcentage de moins pour 2021 que dans la mise à jour de juillet (GOPINATH, 2021). La révision à la baisse pour 2021 résulte d'une dégradation de la situation dans les pays avancés, en partie due à des ruptures d'approvisionnement, et dans les pays en développement à faible revenu, principalement en raison de l'aggravation de la dynamique de la pandémie. Alors même que les taux d'emploi restent en deçà de leur niveau d'avant la pandémie, ce qui laisse supposer que les ressources inemployées sur le marché du travail sont considérables, les taux d'inflation globale ont augmenté rapidement aux Etats-Unis ainsi que dans certains pays émergents et pays en développement au cours de l'année 2021, avec toutefois des pressions plus ou moins fortes selon les pays. Dans certains pays d'Afrique subsaharienne, du Moyen-Orient et d'Asie centrale, les prix des denrées alimentaires ont sensiblement augmenté dans un contexte marqué par des pénuries locales et par la hausse des cours mondiaux de ces denrées. Les taux d'inflation hors énergie et alimentation ont également augmenté dans de nombreux pays, mais dans une moindre mesure.

4. Le transport aérien à l'heure du Covid-19

La crise du Covid-19 constitue un choc sans précédent pour le transport aérien mondial. Bien que ce secteur qui englobe le transport de passagers et de marchandises ne représente qu'une faible proportion de la valeur ajoutée, ses liens étroits avec d'autres secteurs situés

en amont (activités de soutien construction aéronautique, services de location et de location-achat, fabrication de produits pétroliers raffinés...) et en aval puisqu'il permet la circulation des biens et, surtout, le commerce des services à travers le mouvement des personnes physiques et la fluidité des chaînes d'approvisionnement mondiales, lui confèrent un rôle important dans l'économie. Depuis la proclamation par l'OMS la crise sanitaire de pandémie le 11 mars 2020 des milliers d'avions se sont vus cloués au sol et toutes les réservations ont été annulées, ce qui a provoqué une onde de choc parmi tous les acteurs de ce secteur (compagnies de transport, voyagistes, passagers...). La pandémie, les restrictions de déplacement et la crise économique qui en a résulté ont fait évoluer le comportement des passagers et provoqué un effondrement de la demande. Selon l'association international du transport aérien (IATA), en glissement annuel, le trafic aérien « passagers » exprimé en passagers-kilomètres payants a chuté de 90% en avril 2020 et de 75 % en août. Avec la contraction de l'activité économique et des échanges, le fret a reculé de près de 30 % en avril et d'environ 12 % en août 2020. Face à l'ampleur du choc, le volant de trésorerie des compagnies aériennes diminue, malgré la variabilité d'une part non négligeable des coûts (environ 50 %, d'après l'IATA, sachant que le carburant représente un quart du total) et la baisse des coûts d'exploitation due à la récente chute des prix pétroliers (OCDE, 2020).

Les mesures de confinement et les fermetures de frontières liées à l'épidémie de Covid-19 ont entraîné un arrêt brutal du trafic aérien. Pour faire face à cette crise, les compagnies aériennes les plus réputées au monde ont commencé dès les premiers de l'annonce de la pandémie à la suppression des dizaines de milliers d'emplois. Parmi les exemples les plus frappants, les compagnies britanniques British Airways et Ryanair ont procédé au licenciement respectivement de 12000 et 3000 employés, un millier de postes supprimés à belge Brussels Airlines, 4000 chez la suisse EasyJet et 5000 à la Scandinave SAS (BRECHEMIER & COMBE, 2020).

Face à cette crise et malgré la reprise des vols, le secteur reste fragile. Sans l'intervention des pouvoirs publics comme il était de coutume avant la crise, le secteur ne pourra pas sortir de la crise rapidement et se verra la disparition de plusieurs transporteurs.

5. Cas de Air France-KLM

Le groupe Air France-KLM est une alliance franco-néerlandaise regroupant deux compagnies aériennes principales Air France et KLM et six compagnies aériennes filiales, ainsi que 25 % de la nouvelle Alitalia, et dont les activités principales sont : (AIR FRANCE-KLM, 2021)

- le transport de passagers;
- le transport de fret;
- Les services de maintenance et d'entretien aéronautique.

Le groupe Air France-KLM est le premier européen en termes de trafic international de passagers, le deuxième groupe mondial pour l'activité cargo (hors intégrateurs) et un des premiers fournisseurs mondiaux de services de maintenance. Le groupe Air France-KLM emploie 83000 personnes. En mars 2021, le groupe disposait de 542 avions.

Le transport de passagers représente le 1^{er} métier du groupe avec environ 80 % du chiffre d'affaires (au 31 mars 2021, 104 millions de passagers transportés, une flotte en exploitation de 554 avions au 2021 (dont 118 pour la flotte régionale), desservant 250 destinations dans le monde.

Le groupe Air France-KLM est organisé autour d'une société holding (Air France-KLM) détenant deux filiales aériennes distinctes : Air France et KLM. Cette organisation « un groupe, deux compagnies », a pour objectif de dégager des synergies tout en maintenant l'identité de la compagnie néerlandaise KLM afin de satisfaire la susceptibilité nationale des Pays-Bas.

Air France-KLM a subi une nouvelle lourde perte de 1,5 milliard d'euros au premier trimestre, dans un « environnement toujours difficile » pour le secteur aérien qui reprend peu à peu après avoir été cloué au sol par la pandémie. En 2020, la compagnie a perdu 7,1 milliards d'euros. La fermeture des frontières et les restrictions persistantes, le nombre de passagers a chuté de 73,4 % du nombre de passagers entre janvier et mars, par rapport au premier trimestre de l'année dernière, et le chiffre d'affaires de 57 %.

5.1. La crise et son impact sur Air France-KLM

L'épidémie actuelle de coronavirus Covid-19 a eu un impact défavorable significatif sur les activités opérationnelles, la situation financière et les résultats du groupe au cours de l'ensemble l'exercice 2020 et devrait continuer à impacter négativement le groupe dans un futur proche.

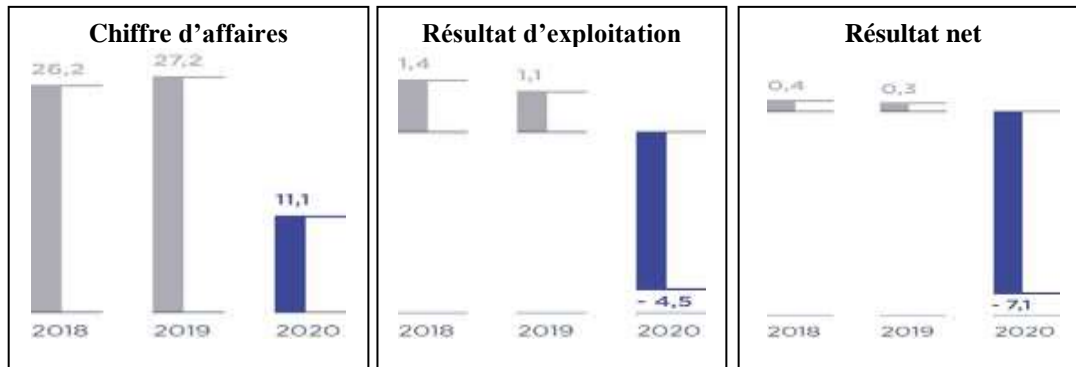
Depuis février 2020, les activités du groupe sont fortement affectées par l'épidémie de coronavirus Covid-19. Qualifiée de « pandémie » par l'OMS le 11 mars 2020, l'épidémie du Covid-19 a donné lieu à de multiples mesures restrictives pour en limiter la propagation. Les mesures mises en place par les autorités publiques dans de nombreux États ont conduit notamment à suspendre temporairement les liaisons aériennes et à significativement diminuer ou suspendre les déplacements, en particulier à destination ou à proximité des nombreux pays où le virus circule, affectant ainsi fortement et défavorablement l'activité du groupe dans les pays dans lesquels il opère. Les voyages intercontinentaux et d'affaires sont particulièrement touchés par ces restrictions réglementaires ainsi que par les plans de réduction des coûts des entreprises clientes du groupe. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, le trafic passage du groupe (mesuré en milliers de passagers) a ainsi chuté de 66 % par rapport à l'année précédente.

Au regard de ces restrictions de circulation et de la chute du trafic passagers et des ventes, le groupe a été contraint, à compter de mars 2020, de réduire très fortement ses capacités et notamment de drastiquement réduire son activité de vol.

Au cours de l'année 2020, la capacité du groupe (en millions de SKO) a ainsi été réduite de 54 % par rapport à celle de l'année précédente.

Cette crise sanitaire a très fortement impacté les activités et les résultats du groupe au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020, avec un résultat d'exploitation de – 4,5 milliards d'euros (contre 1,1 milliard d'euros en 2019).

Graphique N°04 : Certains indicateurs « AIR France KLM » (en milliards d'euros)



Source : (Document D'enregistrement Universel, 2021, pp. 4-5)

La crise du Covid-19 a eu un impact sans précédent sur les résultats de l'année 2020 :

- Chiffre d'affaires de 11,1 milliards d'euros, en baisse de 59% par rapport à l'année dernière ;
- Perte d'EBITDA de -1,7 milliard d'euros, limitée grâce à la maîtrise des coûts ;
- Les coûts nets de personnel du groupe ont diminué de 35% en 2020 par rapport à l'année dernière, grâce à des réductions de personnel, des mécanismes de soutien des états et des salaires réduits en raison de la baisse de l'activité. Le nombre moyen d'ETP (équivalent temps plein) en décembre 2020 a diminué de 8700 par rapport à décembre 2019 ;
- Résultat d'exploitation à -4,5 milliards d'euros, en baisse de 5,7 milliards d'euros par rapport à l'année dernière ;
- Résultat net de -7,1 milliards d'euros, dont une provision pour restructuration de -822 millions d'euros, une pour sur-couverture de carburant de -595 millions d'euros et une pour dépréciation de la flotte de -672 millions d'euros ;
- Dette nette de 11,0 milliards d'euros, en hausse de 4,9 milliards par rapport à fin 2019 ;
- Au 31 décembre 2020, le groupe dispose de 9,8 milliards d'euros de liquidités et de lignes de crédit.

5.2. Air France-KLM après le COVID-19

Après deux ans de pandémie, Air France-KLM s'est dit optimiste pour l'avenir mais doit d'abord solder les conséquences du Covid-19 qui lui a encore fait perdre 3,3 milliards d'euros en 2021, en lançant une nouvelle recapitalisation avec l'aide de la puissance publique.

La perte nette du groupe aérien franco-néerlandais, publiée en mars 2021, est inférieure de moitié à celle de 2020 (7,1 milliards d'euros), mais sa dette nette reste très élevée, à 8,2 milliards.

Alors que le secteur espère une reprise plus franche une fois passée la vague Omicron du Covid-19 qui a mené à des suppressions de vols en janvier, Air France-KLM a connu un quatrième trimestre 2021 meilleur qu'attendu, avec un bénéfice opérationnel de 178 millions d'euros.

C'est un résultat plus élevé que lors de la période correspondante de 2019, avant la crise : à la faveur de la réouverture des frontières au Canada puis aux Etats-Unis, les compagnies du groupe ont vu leurs rentables liaisons long-courriers reprendre de la vigueur.

Le retour à la situation de l'avant pandémie reste encore loin. Avec un premier semestre 2021 très affecté par le variant Delta, le chiffre d'affaires annuel n'a atteint que 14,3

milliards d'euros. C'est 29% de mieux qu'en 2020, mais encore inférieur de 47,5% au niveau de 2019.

Les trois derniers mois de l'année ont tout de même "représenté un tournant pour Air France-KLM", a affirmé le directeur général du groupe,

Malgré un retour des restrictions de déplacements fin 2021 en raison d'Omicron, "la performance globale reflète aussi bien la demande latente pour les voyages que le résultat de ses efforts de transformation", a-t-il jugé (AFP, 2022).

Face à la crise, le groupe a lancé une réduction drastique d'effectifs : 8.500 suppressions de postes chez Air France, dont 700 auront lieu cette année, et 5500 chez KLM, dans le cadre d'un plan d'économies tous azimuts.

"La crise n'est pas encore terminée", mais la reprise est visible "leur rend optimiste pour l'avenir", a assuré le directeur général, dont le groupe a déjà donné des signes de confiance à long terme en commandant fin décembre à Airbus pas moins de 100 moyen-courriers de la famille A320neo.

En plus, Pour le premier trimestre 2022, le groupe déploiera une capacité de sièges de 73 à 78% du niveau de 2019, et veut toujours retrouver les niveaux d'avant-crise en 2024.

Mais il ne se hasarde pas à donner des prévisions annuelles pour 2022, "étant donné l'incertitude concernant la situation sanitaire et la réouverture du Japon et de la Chine".

Le choc pétrolier en cours risque aussi d'alourdir sa facture en carburant, même si le groupe s'est partiellement prémuni en effectuant des achats à l'avance.

6. Le secteur aérien prêt à changer après la COVID-19

Il est difficile d'exagérer à quel point la pandémie de COVID-19 a dévasté les compagnies aériennes. En 2020, les revenus de l'industrie ont totalisé 328 milliards de dollars, soit environ 40 % de ceux de l'année précédente. En termes nominaux, c'est la même chose qu'en 2000. On s'attend à ce que le secteur soit plus petit pour les années à venir ; nous prévoyons que le trafic ne reviendra pas aux niveaux de 2019 avant 2024.

Mis à part les difficultés financières, les effets à plus long terme de la pandémie sur l'aviation se font jour (Jaap, Saxon, & Wittkamp, 2021). Certains d'entre eux sont évidents : les normes d'hygiène et de sécurité seront plus strictes et la numérisation continuera de transformer l'expérience de voyage. Des applications mobiles seront utilisées pour stocker les certificats de vaccination des voyageurs et les résultats des tests COVID-19.

D'autres effets, cependant, sont plus profonds. Contrairement à la crise financière mondiale de 2008, qui était purement économique et a affaibli le pouvoir d'achat, le COVID-19 a changé le comportement des consommateurs - et le secteur aérien - de manière irrévocable.

7. Conclusion :

A l'instar des grandes compagnies aériennes, le groupe franco-néerlandais Air France-KLM a subi des pertes considérables à cause des mesures sanitaires prises par les pouvoirs publics à travers le monde. Ces pertes ont contraint le groupe à de licenciements spectaculaires parmi le personnel.

L'impact de la pandémie de COVID-19 se ressent toujours à travers le monde et ses répercussions se développent encore jour après jour, et il est difficile de déterminer ses conséquences à différents niveaux, mais à la lumière des données actuelles, elle continue

d'affecter l'économie et l'activité en général et dans le secteur de l'aviation en particulier, ce qui confirme le problème posé.

Notre étude s'est penchée dans sa partie théorique, d'expliquer cette crise et ses répercussions sur l'économie mondiale en général, puis sur le secteur du transport aérien en particulier, quant à la partie pratique de l'étude, on a exposé le cas du groupe franco-néerlandais Air France-KLM durant les moments forts de la pandémie. Nous sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- La chose la plus importante à retenir de cette étude est que la crise sanitaire a eu un impact très important sur le secteur aérien dans le monde en général ;
- L'épidémie actuelle du Covid-19 a eu un impact défavorable significatif sur les activités opérationnelles, la situation financière et les résultats du groupe au cours de l'ensemble l'exercice 2020 et devrait continuer à impacter négativement le groupe dans un futur proche ;
- Le retour à la situation d'avant pandémie reste encore loin. Avec un premier semestre 2021 très affecté par le variant Delta, le chiffre d'affaires annuel n'a atteint que 14,3 milliards d'euros après la reprise. C'est 29% de mieux qu'en 2020, mais encore inférieur de 47,5% du niveau de 2019.

Finalement, on peut dire que le secteur aérien est le premier secteur touché par la crise sanitaire et ne peut pas se redresser rapidement et demande plutôt beaucoup de temps. La relance de ce secteur et notamment Air France-KLM demande l'intervention des pouvoirs publics afin de sauver l'emploi. Le groupe envisagerait une augmentation conséquente de son capital par l'entrée de nouveaux investisseurs. Cette dernière action pourrait donner une opportunité au groupe de se relancer.

8. Références :

1. AFP. (2022). Air France-KLM réduit ses pertes mais a encore besoin d'argent frais. Challenges.
2. AIR FRANCE-KLM. (2021). Le Groupe Air France KLM.
3. BRECHEMIER, D., & COMBE, E. (2020, Décembre). Avant le Covid-19, le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé. Consulté le Mars 26, 2020, sur fondapol: <https://www.fondapol.org/etude/avant-le-covid-19-le-transport-aerien-en-europe-un-secteur-deja-fragilise-2/>
4. CALLAWAY, E. (2021, December 07). Beyond Omicron: what's next for COVID's viral evolution. Récupéré sur Nature: <https://www.nature.com/articles/d41586-021-03619-8>
5. D'ABBUNDO, A., GUILLEMOMOLES, A., & SCHOEN, C. (2021, Avril 28). Les plans de relance américain et européen mis à l'épreuve. Consulté le Avril 2, 2022, sur La croix: <https://www.la-croix.com/Economie/plans-relance-americain-europeen-mis-lepreuve-2021-04-28-1201153076>
6. Document D'enregistrement Universel. (2021). LE RAPPORT FINANCIER ANNUEL. AIRFRANCE KLM GROUPE.
7. EMERGEN. (2022, Janvier 11). Consortium EMERGEN. Récupéré sur Santé publique France: <https://www.santepubliquefrance.fr/dossiers/coronavirus-covid-19/consortium-emergen>
8. GOPINATH, G. (2021, Octobre 12). Une reprise entravée et des lignes de fracture persistantes. Récupéré sur imf: <https://www.imf.org/fr/News/Articles/2021/10/12/blog-global-prospects-and-policies>

9. Jaap, B., Saxon, S., & Wittkamp, N. (2021, 04). Back to the future? Airline sector poised for change post-COVID-19. McKinsey & Company.
10. LeMonde. (2020, Septembre 1). La pandémie de Covid-19 plonge l'économie mondiale dans une récession record. Récupéré sur lemonde.fr: https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/01/la-pandemie-de-covid-19-plonge-l-economie-mondiale-dans-une-recession-record_6050618_3234.html
11. MAHLER, D. G., LAKNER, C., AGUILAR, A. C., & WU, H. (2020, Avril 20). The impact of COVID-19 (Coronavirus) on global poverty: Why Sub-Saharan Africa might be the region hardest hit. Consulté le Avril 2, 2022, sur World Bank Blogs: <https://blogs.worldbank.org/opendata/impact-covid-19-coronavirus-global-poverty-why-sub-saharan-africa-might-be-region-hardest>
12. OCDE. (2020, Octobre 15). Le COVID-19 et le secteur de l'aviation : impact et mesures adoptées par les pouvoirs publics. Consulté le Mars 22, 2022, sur Site web OCDE: <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/le-covid-19-et-le-secteur-de-l-aviation-impact-et-mesures-adoptees-par-les-pouvoirs-publics-8948a9b1/>
13. OIT. (2020, Avril 29). Le COVID-19 et le monde du travail. Récupéré sur https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_743155.pdf
14. P. MARTIN et al. (2020, Mars). UNE STRATÉGIE ÉCONOMIQUE FACE À LA CRISE. Conseil d'analyse économique, pp. 1-12.
15. PERROTTE, D. (2021, Juin 22). Le plan de relance français obtient le feu vert de Bruxelles. Consulté le Avril 3, 2022, sur Les échos: <https://www.lesechos.fr/politique-societe/gouvernement/le-plan-de-relance-francais-obtient-le-feu-vert-de-bruxelles-1325548>
16. PONSOT, J. F. (2020, Mai 3). Les économistes mis en quarantaine. Université Grenoble Alpes (UGA), p. 83.
17. SOLTANI, M. Z. (2021, Février). La pandémie COVID-19 : Une recession de l'offre et de la demande. *Revue Economie, Gestion et Société*, 1(29), p. 4. Consulté le Avril 2, 2022, sur <https://revues.imist.ma/index.php/REGS/issue/view/1582>
18. STRAUSS-KAHN, D. (2020, Printemps). L'être, l'avoir et le pouvoir dans la crise. *Politique internationale*. Consulté le Mai 30, 2020, sur <https://politiqueinternationale.com/revue/n167/article/letre-lavoir-et-le-pouvoir-dans-la-crise>