



TAP Portugal tourne la page d'une privatisation laborieuse

31 janvier 2018

La compagnie aérienne TAP Portugal se dote mercredi d'un nouveau patron, après avoir réussi une privatisation partielle qui lui permet de survivre à une crise qui a emporté de nombreuses compagnies nationales en Europe.

Les actionnaires du groupe TAP, toujours détenu à 50% par l'Etat portugais, devaient se réunir dans l'après-midi pour élire Antonoaldo Neves au poste de directeur général.

Arrivé à la TAP en 2017 en tant que directeur commercial, le nouveau patron est un homme de confiance de l'actionnaire privé David Neeleman, dont il a déjà dirigé la compagnie brésilienne Azul.

Le Brésilien de 42 ans succédera à son compatriote Fernando Pinto, arrivé en 2000 pour piloter une privatisation qu'il a fini par conclure il y a seulement un an, obtenant une injection de capital cruciale.

Entretemps, la crise et la concurrence des compagnies à bas-coûts ont eu raison de nombreuses compagnies nationales européennes.

La belge Sabena et la compagnie nationale Swissair ont fait faillite. Leurs successeurs Swiss et Brussels airlines appartiennent désormais à l'allemande Lufthansa. L'espagnole Iberia est entrée dans le groupe IAG de British Airways. La hongroise Malev a disparu corps et biens en 2012.

Sous son mandat de 17 ans, TAP a triplé son chiffre d'affaires, le nombre de passagers, sa flotte et ses destinations, relevait Fernando Pinto le 12 janvier, dans message d'adieu aux plus de 13.000 salariés du groupe. En 2000, la TAP ne comptait que 7.290 employés.

Manque de capitaux

En attendant la publication des résultats de l'année 2017, la compagnie a déjà annoncé avoir transporté un nombre record de 14,27 millions de passagers, soit une hausse de 22% par rapport à 2016, lorsqu'elle avait réalisé un chiffre d'affaires de 2,24 milliards d'euros.

Après l'échec en 2001 d'un rachat par Swissair, qui allait faire faillite un an plus tard, TAP a traversé un violent trou d'air en raison "d'un manque absolu de capitaux, des fluctuations des taux de change, de la restructuration de la flotte et, enfin, de l'arrivée des low-cost", a rappelé M. Pinto.

"Sans la privatisation, TAP aurait fermé. Et en 2015, nous avons failli ne pas être en mesure de verser les salaires!", a souligné l'ancien patron de la compagnie aérienne brésilienne Varig.

L'entrée d'investisseurs privés au capital de TAP a été accélérée par la mise sous tutelle du Portugal par l'Union européenne et le Fonds monétaire international (FMI), qui lui ont accordé en 2011 un plan de sauvetage financier assorti d'une cure de rigueur budgétaire et d'un ambitieux programme de privatisations.

Dans ce contexte, le précédent gouvernement de droite a vendu 61% du capital de la compagnie au consortium Gateway, formé par l'homme d'affaires américain David Neeleman et son associé portugais Humberto Pedrosa.

Nouveaux marchés

Arrivé au pouvoir en novembre 2015, l'actuel gouvernement socialiste a cependant rebattu les cartes pour que l'Etat remonte au capital à hauteur de 50%, laissant une part de 45% à Gateway, rejoint entretemps par le conglomérat chinois HNA, et de 5% aux salariés de TAP.

L'arrivée d'argent frais a permis à TAP d'asseoir "sa stratégie de croissance", a expliqué à l'AFP Philippe Berland, expert en transport aérien chez les consultants Sia Partners.

"Ils sont passés d'une flotte très ancienne à une flotte très moderne et ils ont fait un travail sur la structure de coûts, sur des nouveaux marchés, ce qui leur a permis de mieux cibler les clients", a-t-il précisé.

La compagnie a ainsi choisi de faire de Lisbonne une plaque tournante pour se lancer vers de nouvelles destinations en Amérique du Nord, en Afrique et en Amérique du Sud et, plus particulièrement au Brésil, qui représente 30% de son chiffre d'affaires.

A ce "positionnement géographique intéressant" est venu s'ajouter le "boom touristique" que connaît actuellement le Portugal et qui profite également à la TAP, a souligné Jean Baptiste Nau, analyste au cabinet de conseil Wavestone.