



### Juniac chez Air France, un pilote dans la tempête



Alexandre de Juniac, sur le perron de l'Élysée, le 5 mars 2010. Le voilà patron d'Air France.

AFP PHOTO / BERTRAND GUAY

Alexandre de Juniac prend les rênes de la compagnie tricolore alors que son principal soutien, le directeur général du groupe franco-néerlandais est débarqué, et que les résultats virent au rouge. Bienvenue à bord.

"C'est le ciel qui l'envoie", a dû se dire Alexandre de Juniac, en février dernier, quand Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France-KLM, l'a convié à dîner. Les deux hommes ne se connaissaient pas, deux financiers avaient recommandé le directeur de cabinet de Christine Lagarde au patron de la compagnie, qui voulait préparer sa succession en douceur.

A lire aussi: Air France, comment Gourgeon a perdu la guerre des chefs

Juniac, après quinze années chez Thales, venait de passer dix-huit mois à Bercy, là même où il avait entamé sa carrière, en 1993, au côté de Nicolas Sarkozy, alors ministre du Budget. Enarque rompu aux arcanes du pouvoir, membre du club du Siècle, il n'a eu aucun mal à retrouver la vie de cabinet. Mais ce polytechnicien fan de modélisme - il dessine, construit et pilote des avions miniatures - espérait replonger au plus vite dans le chaudron de l'entreprise.



"Aller au contact des clients, des salariés, voilà ce qu'il aime", confie Jean-Georges Malcor, ancien de Thales.

En fait de douceur, le passage de témoin avec Pierre-Henri Gourgeon aura été d'une brutalité inattendue. A l'issue d'une sourde bataille interne avec son mentor, Jean-Cyril Spinetta, le directeur général d'Air France-KLM a été débarqué lors d'un conseil d'administration extraordinaire, le 17 octobre, tandis que Juniac était nommé patron d'Air France. Pour le nouveau venu, dont le nom a cristallisé le conflit entre Gourgeon et Spinetta, qui avait un autre candidat, le ciel sera-t-il vraiment "le plus bel endroit de la terre"?

L'extrême urbanité et finesse de ce fils de diplomate élevé dans les ambassades ne seront pas de trop pour affronter la situation dont il hérite. D'autant que la "liquidation" de Gourgeon s'accompagne d'une reprise en main du groupe par les pères fondateurs, le Français Spinetta et le Néerlandais Leo Van Wijk. Le tout dans un contexte guère favorable au transport aérien : la crise pourrait fragiliser la compagnie, déjà moins rentable que ses concurrentes, attaquée par les low cost sur le moyen-courrier et très endettée.

"Juniac est taillé pour le job", assurent ses soutiens. L'homme n'est pas du genre à se dérober : à peine nommé à la tête de la division Systèmes aériens chez Thales, en 2004, il avait dû gérer un plan social annoncé juste avant, portant sur le quart des effectifs en France. Il avait traîné sa silhouette élégante dans les usines et s'était frotté à quelques accueils musclés, non sans se rappeler les mots de celui qui l'avait embauché. "Ne mentez jamais aux troupes", lui avait recommandé Alain Gomez.

A son pot de départ de Thales, Juniac eut droit à un hommage remarqué : deux délégués syndicaux ont poussé la chansonnette pour le saluer! Comme quoi il ne faut pas s'en tenir à sa particule ni à sa chevalière. "Il sait créer un esprit de groupe et entraîner les autres", confie une ex-collaboratrice. "Il suscite la sympathie car il fait preuve d'empathie", analyse Loïc Tribot La Spière, responsable du think tank CEPS. Le monsieur sait aussi soigner ses réseaux, à droite comme à gauche, de Nicolas Baverez à Denis Olivennes. Son style dandy moderne, amateur de Blake & Mortimer, lui colle une image de dilettante? Juniac n'en a cure : il va vite, très vite, et délègue volontiers. Ce quadra, père de trois enfants, n'a jamais sacrifié ses passions : la voile, qu'il pratique toujours en équipe, et la musique - pianiste de jazz, il raffole des jam sessions avec ses amis.

Industriel aguerri, candidat malheureux à la succession de Denis Ranque chez Thales, puis d'Anne Lauvergeon chez Areva, Alexandre de Juniac devra apprivoiser une activité moins stratégique que la défense ou le nucléaire et faire sienne une entreprise secouée par des chocs successifs - crash du vol Rio-Paris, crise financière et, enfin, éviction brutale du numéro un. Ne pas être issu du sérail sera un vrai atout pour réussir les réformes dont Air France a besoin. Ce sera aussi son principal handicap.