



Didier Dague

Chers (es) collègues,

Pour la première fois, **nous nous adressons collégialement à vous**, tous métiers et toutes catégories professionnelles confondus. En effet, en tant qu'Administrateurs représentant les salariés du Groupe Air France, et au-delà de nos appartenances syndicales, **nous considérons que la situation l'exige.**



Michel Fauré

Le respect du Code de commerce oblige le Conseil d'administration à se prononcer sur **la poursuite de l'activité ou la dissolution d'Air France !**

Voici l'exposé de la résolution telle qu'elle sera présentée à l'Assemblée générale extraordinaire d'Air France convoquée **le 31 mai 2012.**

« L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport du Conseil d'administration, constate que les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011 font ressortir des capitaux propres de la Société inférieurs à la moitié de son capital social et décide, par application de l'article L.225-248 du Code de commerce, de ne pas prononcer la dissolution anticipée de la Société et donc de poursuivre l'activité. »



Michel Janot

Evidemment, nous voterons pour la poursuite de l'activité et nous défendrons la pérennité du Groupe et de ses emplois. Cela amènera certaines obligations (cf. L.225.248 précité) :

Si les actionnaires décident de ne pas prononcer la dissolution anticipée de la Société et donc de poursuivre l'activité, la loi impose dans ce cas de reconstituer le montant des capitaux propres, au plus tard à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue, c'est-à-dire avant le 31 décembre 2014.



Pascal Mathieu

- **Nous affirmons qu'il est possible de relancer le Groupe Air France sans casse sociale.** Contrairement à d'autres industries, le transport aérien dispose de réserves de croissance.



Marie Ramon

- **Le Groupe a de nombreux atouts** et en premier lieu l'expertise et la motivation des femmes et des hommes qui y travaillent.



Pascal Zadikian

- **Des remises en question collectives ne sont pas impossibles.** Mais nous n'admettons pas que les salariés soient stigmatisés comme étant les principaux responsables des difficultés actuelles comme nous l'entendons trop souvent ces derniers temps. Il est indispensable que vous soyez davantage acteurs de votre devenir. Vous devez pouvoir vous exprimer sur les choix stratégiques, organisationnels et leurs conséquences sur la quantité et la qualité de l'emploi.

La gouvernance a failli, il faudra, le temps venu, la faire évoluer.

Nous sommes unanimement d'accord sur un constat de la situation que nous souhaitons partager avec vous :

- La recette unitaire est la plus élevée d'Europe. C'est satisfaisant mais dangereux car il sera difficile de la maintenir à son niveau actuel compte tenu de concurrences exacerbées.
- Le taux d'occupation est bon, les avions sont remplis.
- Mais les coûts unitaires sont élevés et l'augmentation effrénée du prix du pétrole rend les dépenses bien supérieures aux recettes.
- Le Groupe, dans nombre de ses activités, perd des dizaines de millions d'euros par mois. L'exploitation ne dégage pas assez d'argent pour pouvoir réaliser les investissements prévus.

Pour l'exercice 2011, le résultat opérationnel du Groupe Air France est négatif de 567 millions d'euros. (Pour AFKL la perte est ramenée à – 353 millions d'euros.)

Nos principaux concurrents ont un résultat opérationnel positif :

IAG : 485 millions d'euros (IAG a la même taille que le Groupe Air France seul) et Lufthansa : 820 millions d'euros (même taille qu'AFKL). De plus, ces compagnies se lancent également dans des plans d'économies.

La conséquence financière logique de ces chiffres, qui deviennent « habituels », est que **l'endettement du Groupe AF atteint des sommets, le mettant dans une situation de surendettement vis-à-vis des marchés et limite sérieusement nos marges de manœuvre.**

GROUPE AF

Dettes en milliards €

Ratio d'endettement

Mars 2004	Mars 2005	Mars 2006	Mars 2007	Mars 2008	Mars 2009	Mars 2010	Déc. 2011	Déc. 2012
2,53	2,73	1,83	1,42	1,52	2,67	3,77	3,65	3,7
0,62	0,77	0,36	0,32	0,28	0,96	1,6	0,98	1,29

NB : le ratio d'endettement est obtenu en divisant la dette par nos fonds propres.

Les déficits s'accumulent et menacent les fonds propres, malgré l'opération AMADEUS qui a permis d'engranger 1,03 milliard d'euros. Le maintien de la dette entre mars 2010 et décembre 2011 à un niveau élevé est lié aux investissements que nous ne pouvons plus financer, nous obligeant à emprunter et donc à grever davantage notre endettement. Ceci se retrouve dans la dégradation du ratio d'endettement à 1,29 (dette nette supérieure de 30 % par rapport aux fonds propres).

Un ratio d'endettement supérieur à 1 met le Groupe dans une situation périlleuse qui n'est pas viable à terme.

Nous pensons que les investissements, en particulier de flotte, peuvent encore être différés pour préserver du cash, le Groupe ayant une flotte très jeune. Et dans ce contexte de tension, nous devons tous préserver l'exigence absolue de la sécurité maximum.

Enfin, depuis l'élaboration du Plan « TRANSFORM » par la Direction, le pétrole a encore augmenté de 20 % et **la facture carburant représente plus de 25 % des coûts totaux.**

La situation financière est donc réellement grave.



COMMENT EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

Nous refusons de faire des salariés les boucs émissaires de cette situation.

La Direction porte une lourde responsabilité, sans même parler des fautes commises (amende Cargo de plus de 500 millions d'euros !). En particulier, le management de l'entreprise a pris à la légère le développement de la concurrence, que ce soit le low cost en moyen-courrier, ou les compagnies du Golfe en long-courrier, et n'a pas, alors que la croissance nous aidait encore, su adapter la Compagnie.

Le prix du carburant pèse lourdement sur les résultats, et nous sommes confrontés au dumping social et à une concurrence sauvage exercée sans bride. L'absence d'harmonisation des règles comptables et fiscales ainsi que les taxes et redevances, principalement en Europe, dont doit s'acquitter notre industrie, jouent en notre défaveur. L'absence de vision intermodale nous oppose au TGV, alors que des formules fondées sur la coopération pourraient être envisagées. Grands bénéficiaires de l'ouverture du ciel européen sur le principe d'une concurrence « libre et non faussée ». Ryanair et EasyJet captent les flux de croissance au sein de la zone euro avec la bénédiction des politiques. Les compagnies du Golfe tissent leur toile d'araignée. Les transporteurs aériens des pays émergents, soutenus par leurs gouvernements, sont de plus en plus conquérants. Leur marché intérieur présente des taux de croissance à deux chiffres.

La mondialisation, qui a l'avantage de doper la demande de transport aérien, a l'inconvénient majeur, en changeant les rapports de force, de niveler vers le bas nos conditions de vie et celles de nos enfants.

Mais quelles que soient les causes et conséquences de cet ultra-libéralisme sauvage, quoi qu'on puisse en penser et faire pour le combattre, **il serait totalement illusoire d'attendre sa moralisation.**

Ce qui ébranle aujourd'hui Air France dépasse le cadre de notre entreprise et s'inscrit dans un contexte global. Cette situation s'impose à tous.

Libre à nous, en tant que citoyens, de lutter contre cette spirale infernale injuste qui est devenue insupportable.

Mais l'heure n'est pas aux atermoiements ou aux recherches de responsabilités, l'urgence des actions salvatrices doit l'emporter.

Nous demandons que vous soyez associés aux choix incontournables à venir.

Nous sommes persuadés que la Direction doit enfin exposer clairement et complètement aux salariés, quels que soient leurs métiers et leurs fonctions, ses choix stratégiques et sociaux.

Pour préserver l'essentiel de notre fonds de commerce et nos emplois, il faut trouver les moyens techniques et organisationnels de baisser les coûts. Ainsi nous enjoignons la Direction à aller au-delà des mesures conservatoires déjà annoncées pour remettre le Groupe dans le bon sens, sans réduire les salariés à un rôle de variable d'ajustement.

La qualité de service doit être repensée et améliorée afin de retrouver une place de haut niveau.

Nous devons surtout proposer des produits plus en adéquation avec l'exigence de rapport qualité/prix de nos passagers européens et mondiaux.

Cela passe indubitablement par un **modèle économique et commercial réinventé, qui s'inscrit dans la restauration de la performance, qui devrait permettre de redresser la Compagnie et ainsi protéger nos emplois.**

Pour cela il faut aboutir rapidement, **sans chantage de la Direction,** et tout doit être mis sur la table et sans tabous.

Nous n'avons pas évoqué, volontairement, les mesures sociales en cours ou à venir, ni les problèmes de sureffectif qui pourraient se poser. Notre but n'est pas de nous substituer aux Syndicats mais **il était de notre responsabilité, en tant qu'Administrateurs représentant les salariés du Groupe Air France, de vous alerter sur la gravité de la situation.**

Il est possible de sauver le Groupe Air France sans casse sociale. Le transport aérien mondial est prévu durablement en croissance dans les années à venir et notre Compagnie doit rester un acteur majeur de ce secteur d'activité.

NB : pour les personnels navigants, ce bulletin sera, comme d'habitude, mis dans vos casiers individuels. Pour les personnels au sol, nous avons décidé, à titre exceptionnel, de l'envoyer à votre domicile. Nous tenons toutefois à préciser que ce bulletin étant collectif, il n'y a pas de surcoût lié à cet envoi postal.