



Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue

ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE

juin - N°3



L'IntersyndicalePNC



Compte rendu du Conseil d'administration du 18 mai 2011

Le Conseil d'Administration s'est déroulé au lendemain des premières révélations journalistiques concernant le décryptage des boîtes noires de l'AF 447. Le Directeur Général a tenu à s'exprimer devant les membres du Conseil. Tout comme le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses), il s'est insurgé contre les débordements de la presse et les informations divulguées. Les enjeux économiques sont tels que certains s'empressent de se disculper totalement. Chaque jour, un nouvel article de presse français ou étranger révèle des informations sensées être sous le coup de la confidentialité, et il est à craindre que jusqu'au rapport final nous ayons droit à une kyrielle de vraies/fausses affirmations. Il semblerait pourtant qu'un minimum de décence entoure cette expertise, et que seul le BEA en charge de l'analyse des boîtes noires puisse s'exprimer en temps voulu. Est-ce être naïf que de souhaiter la plus grande transparence quant aux résultats de l'enquête ? Cet accident ne doit plus jamais se reproduire. Œuvrer dans ce sens est la seule voie qui doit être retenue, par respect pour les victimes, pour nos collègues PN, pour redonner confiance aux salariés et à nos passagers.

Examen des comptes annuels 2010/2011

Le conseil a étudié les comptes annuels du Groupe Air France, non diffusés en externe ; seuls ceux d'AFKL étant publiés.

Après une année pour le moins mouvementée, les résultats du Groupe Air France, et ceux d'AFKL, étaient particulièrement attendus. L'exercice précédent avait été marqué par une perte record, conséquence directe de la crise de 2008. Renouer avec des chiffres positifs en termes de résultat net, même si à l'analyse tout n'est pas si rose, permet quand même de mesurer les efforts fournis à tous les niveaux et dans tous les domaines.

Le transport aérien, de par son rayonnement mondial, est une industrie sensible à la moindre crise, au

moindre soubresaut et l'exercice 2010/2011 ne nous aura rien épargné : éruption volcanique et fermeture du ciel européen, mouvements sociaux, neige, révolution arabe, troubles en Afrique, tsunami au Japon et ses conséquences dramatiques.

D'un point de vue économique, tous ces événements auront eu un impact négatif sur le chiffre d'affaires de -290M€ et de -197M€ sur le résultat d'exploitation. Compte tenu des tensions dans les pays du Moyen-Orient le prix du pétrole a explosé passant de 85 à 120 \$ sur la dernière partie de l'exercice, pénalisant fortement les résultats.

La facture carburant constitue aujourd'hui le deuxième poste de charges de l'entreprise, et devient un handicap sérieux, mettant à mal la rentabilité de manière générale pour l'ensemble des compagnies. La cherté du pétrole et son extrême volatilité, la prise en compte croissante du développement durable, principalement liée aux émissions de CO₂, seront-ils des freins à la croissance du transport aérien ? Totalement dépendant de cette énergie, et pour longtemps encore, les compagnies s'attèlent de manière pressante à toutes recherches d'économies : gestion du trafic, optimisation des trajectoires avion, investissements d'avions neufs moins consommateurs... Mais si l'augmentation du pétrole persiste, voire s'aggrave de manière durable, il faudra peut-être repenser le modèle même de l'aérien et trouver les moyens de répondre aux aspirations des passagers à sillonner le monde tout en assurant l'équilibre financier des entreprises mais bien plus encore celui de notre planète.



Voici les principaux chiffres à retenir :

GRUPE AIR FRANCE	EXERCICE IATA 2010/2011	2009/2010	AFKL 2010/2011
Chiffre d'Affaires	15 220	13 845	23 615
Charges d'exploitation (dont frais de personnel)	15 485 5 179	14 832 5 237	23 493 7 333
Résultat d'Exploitation	- 265	- 987	122
RESULTAT NET	554	- 1 093	613

en millions d'euros

Le chiffre d'affaires a progressé de 9,9%. L'activité Passage, 82% du chiffre d'affaires total, s'élève à 12 461M€ en hausse de 8,5%.

L'offre passage (SKO) est en baisse de 1,3%, le trafic de 0,4%. La recette unitaire (RSKO) a augmenté de 7,4% tous réseaux confondus. L'Asie, l'AMN et l'Amérique Latine ont fortement progressé. En revanche, sur l'Afrique, le Moyen-Orient et l'ensemble du réseau Moyen-Courrier, particulièrement touchés par les événements, la recette unitaire a été plus faible.

L'offre fret (TKO) a chuté de 2,6%, conséquence de la rationalisation entamée au lendemain de la crise. L'augmentation du trafic a permis d'améliorer le remplissage. Ces deux facteurs ont contribué à une hausse conséquente de la recette unitaire (RTKO) : 22,6% hors change.

Les charges d'exploitation sont en légère hausse de 0,7% hors carburant. En tenant compte de la remontée du cours du pétrole, principalement au 4^{ème} trimestre, les charges augmentent de 4% sur l'ensemble de l'exercice. Les frais de personnel ont chuté de 1,1%, conséquence directe du Plan de Départ Volontaire initié dans le personnel au sol.

Le Résultat d'exploitation du Groupe Air France s'établit à -265M€ (passage : -331, cargo : -42, maintenance : +105, autres activités : +3). Comparé à la perte de 987M€ de l'exercice précédent, le rebond est significatif. Les coûts unitaires (l'ensemble des coûts d'exploitation rapporté à l'offre globale passage et fret mesurée en ESKO) ont baissé de 3,2%.

Décomposé par entité, le REX est négatif pour l'ensemble des compagnies du Groupe : BRITAIR, CITYJET, REGIONAL, TRANSAVIA et Air France. Cependant, les pertes cumulées des filiales régionales ont été divisées par 2. Seule SERVAIR maintient, comme l'an passé, un résultat positif.

La capacité d'autofinancement s'établit à 849M€. Une fois les investissements déduits et compte tenu des cessions aéronautiques, la trésorerie disponible s'élève à 282M€.

L'opération AMADEUS en début d'exercice a eu un effet positif double sur les finances du Groupe. La trésorerie s'est améliorée, et la valorisation des parts d'AF dans AMADEUS a fortement augmenté les fonds propres. Ainsi, le ratio dettes nettes (en baisse de 300M€) sur fonds propres (en hausse de +d'1Md €) s'élève à 0,99, en ligne avec l'objectif de réduction de l'endettement.

Le résultat net, compte tenu de l'élément exceptionnel constitué par AMADEUS, s'inscrit en positif à 554M€.

Les orientations pour l'exercice à venir restent le désendettement de l'entreprise, le développement du réseau, le renforcement de l'alliance par la recherche de nouveaux partenaires dans des pays à fort potentiel de croissance : Inde, Brésil.

L'augmentation de la productivité et la baisse des coûts demeurent bien sûr la priorité essentielle du Groupe...



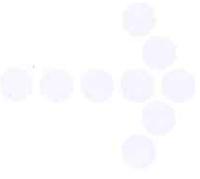
Bases Province

••••• Parmi les nombreux commentaires des administrateurs concernant les comptes, les efforts des salariés ont été soulignés. Certains ont insisté sur la nécessité de poursuivre cette voie, notamment dans le cadre des bases province. La volonté de l'entreprise est claire : créer et gagner des parts de marché tout en économisant sur les coûts pour optimiser les recettes et faire barrage aux compagnies low cost. L'exercice est cependant délicat pour les salariés : tenir compte de la réalité économique, d'un environnement concurrentiel intense, et maintenir des conditions de travail et de rémunération dignes et acceptables, sur la base de celles acquises lors des dernières négociations de l'accord collectif à Air France, tout en respectant l'équilibre avec nos filiales régionales qui ne doivent en aucun cas subir les

conséquences d'un projet, certes global, mais initié par la « maison mère » et négocié à Air France.

Enfin, la crainte d'ouvrir la boîte de Pandore à l'aube des futures négociations, en 2013, fait partie des réticences légitimes, et ce point doit être pleinement pris en compte par l'entreprise.

Les discussions sont en cours avec l'ensemble des partenaires sociaux et l'équité doit être le fil conducteur de ces négociations. Il serait en effet inacceptable d'avoir, au sein de bases communes, des PNT et PNC traités différemment. A ce stade des négociations, il semblerait que ce principe soit respecté, il sera de toute façon la condition sine qua non pour la réussite du projet.



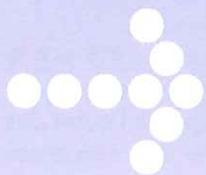
Les effets de la concurrence

••••• La diversité, la fréquence, l'ampleur des aléas, le prix du carburant, la concurrence acharnée soumettent le transport aérien à rude épreuve. Industrie nécessitant des investissements lourds, l'endettement est également un facteur majeur. Confronté à cet ensemble non exhaustif, la rentabilité des compagnies est aujourd'hui une gageure. Mais le souhait de ramener l'entreprise à une situation saine financièrement lui permettant de se développer et de pérenniser les emplois est une évidence.

La concurrence n'est pas un phénomène nouveau et a toujours existé. Elle peut être source d'innovation, de progrès et profitable aux consommateurs, jusqu'à un certain seuil... Encore faut-il qu'elle s'établisse sur des bases identiques et surtout loyales. Or force est de constater que les disparités sont encore aujourd'hui nombreuses : niveaux de vie, systèmes de protection sociale, salaires et droits des salariés... La mondialisation met en compétition des régions, des pays à des niveaux et aux intérêts encore très variés. Les politiques sont en conséquence elles aussi variées. Les compagnies des pays émergents, Chine, Brésil, Russie..., sont soutenues par des Etats très présents. Les pays du Golfe, préparant l'après pétrole (!!!), sont aussi peu regardant sur les subventions accordées à leurs compagnies. En revanche l'Europe, depuis 1997, prône une libéralisation totale du secteur, bannissant toute aide, et laissant les entreprises se débrouiller tout en imposant allègrement une multitude de taxes... A cela s'ajoute les diversités intra-européennes principalement en matière fiscale et juridique, où chaque Etat applique SA règle. Le développement des low cost dans les pays anglo-saxons, en est un illustre exemple. Tout comme aux Etats-Unis, où la déréglementation initiée dans les années 70 a profondément transformé le transport aérien et a permis l'essor des premières compagnies low cost.

Ainsi, dans un secteur aussi disparate que concurrentiel, la problématique des coûts est la priorité majeure des compagnies. Les frais de personnel représentent une part importante des charges d'exploitation, notamment dans les pays européens et apparemment en France... Ceux-ci sont donc fréquemment mis en avant lors de recherches d'économies. (Nos collègues du sol l'ont vécu récemment dans le cadre du PDV. L'évolution des métiers est telle, que de nombreux emplois disparaissent, ce que certains appellent de façon fort diplomatique le progrès...). Toutes les pistes sont alors envisagées : gain de productivité, rationalisation, sous-traitance... Et les salariés se retrouvent en première ligne.

Le Président et le Directeur Général sont longuement intervenus sur le mode de financement de la protection sociale en France. Ce sujet, déjà évoqué à plusieurs reprises, tend à prendre de l'ampleur dans le monde politique et de nombreuses voix se font entendre pour réformer le système. La particularité française d'asseoir une partie du financement de la protection sociale sur les salaires et donc sur les entreprises pénalise la compétitivité, freinant de fait la reprise de l'emploi. Si l'argument peut être recevable, les solutions doivent en revanche garantir à chacun le maintien d'un système dont nous pouvons être fiers et que beaucoup nous envient. Au lendemain d'une crise qui a secoué la planète, aux conséquences dramatiques pour de nombreux salariés, à une époque où le taux de chômage reste à un niveau élevé, où de nombreux citoyens vivent dans la précarité, il serait inacceptable et intolérable de revenir sur un système fondé sur la solidarité et garantissant à chacun le minimum. Minimum que toute société se doit de donner aux plus fragiles.



Crise au Japon volontariat

Le tsunami, les tremblements de terre et leurs conséquences terribles pour la population japonaise ont été un choc pour le monde entier.

Souhaitant maintenir l'activité, l'entreprise a rapidement mis en place, sur demande des organisations syndicales, le principe du volontariat. J'ai salué cette décision. En prenant en compte, sans jugement, le choix du salarié l'entreprise a certainement beaucoup gagné. Nous sommes en effet de plus en plus confrontés aux crises qui secouent le monde et l'accumulation des événements depuis les années 2000 constitue un facteur anxiogène. L'essor de la

communication, l'omniprésence des médias concourent également à amplifier l'angoisse naturelle et chacun appréhende différemment ces situations difficiles. Laisser le choix aux salariés c'est prendre en compte l'individu, en tant que tel, et pas seulement en tant que salarié. Dans un métier de service comme le nôtre, la mobilisation du personnel est indispensable. Elle ne pourra être que plus forte, principalement dans les périodes de crise, si l'entreprise s'attache pleinement à reconnaître aux PNC le droit de se déclarer aptes ou non à effectuer leur mission.



Exercice IATA/Exercice civil

Depuis 1997, l'entreprise établit ses comptes en année IATA : d'avril à mars. De nombreuses compagnies (ALITALIA, DELTA, LUFTHANSA, IAG...) ont une période de référence en année civile.

Pour des raisons d'alignement permettant une meilleure comparaison et compte tenu d'une saisonnalité plus marquée, le Groupe AF et AFKL proposent de revenir à un exercice civil. Ce point sera soumis à l'Assemblée généra-

le de juillet. Si cette résolution est approuvée, l'exercice actuel commencé en avril 2011 sera clos au 31 décembre 2011 ayant ainsi une durée de 9 mois. Ceci permettra la transition, la période de référence complète démarrant au 1^{er} janvier 2012. Indépendamment d'une homogénéité d'exercice entre les grandes compagnies, cette nouvelle référence simplifiera grandement la compréhension des comptes.

Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue