



Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue

ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE

mai - N°6



L'IntersyndicalePNC



Compte rendu du Conseil d'administration du 3 mai 2012

Comme annoncé, les résultats du premier trimestre janvier-mars 2012 sont dans le rouge. Pour éviter de décevoir les analystes, ou de revoir à la baisse en cours d'exercice des prévisions trop optimistes, la communication financière avait préparé les esprits et en toute logique, personne n'est déçu. De nombreuses compagnies annoncent elles aussi des résultats en baisse : LH est passée du rang de bon élève à médiocre, IAG, SAS, Alitalia, easyJet... Toutes présentent un chiffre d'affaires en hausse mais affichent parallèlement un résultat d'exploitation négatif. L'actualité du transport aérien est toujours aussi sombre : des compagnies disparaissent, d'autres annoncent des suppressions de postes voire des licenciements. La crise et le pétrole n'en finissent pas de faire souffrir les compagnies mais surtout les salariés tant leur sort est lié à celui des entreprises qui n'ont qu'un seul objectif pour sortir de cette spirale infernale : faire des plans d'économies. Peut-être qu'en supprimant la masse salariale, les compagnies s'en sortiraient mieux mais alors qu'importe le prix du pétrole car sans personnel pas de passagers ! L'heure n'est pourtant pas à la plaisanterie tant les choix à venir seront difficiles.

Toutefois le secteur est voué à un développement certain, la mondialisation entraînant de fait des déplacements humains permanents et en constante augmentation. Si ce point peut apporter un peu d'optimisme, reste à savoir si l'avenir programmé du transport aérien sera profitable aux salariés.

Examen des comptes trimestriels

Janvier-mars 2012	AF	AFKL
Chiffre d'affaires	3 708	5 645
Charges d'exploitation (dont frais de personnel)	4 107	6 243
Résultats d'exploitation	- 399	- 597
Résultat net	- 195	- 368

Le chiffre d'affaires total augmente de 7,4 %. Il évolue de façon contrastée en fonction des métiers. Si l'activité passage s'en sort honorablement avec une évolution positive de 8,4 % grâce à une performance commerciale, le cargo subit de nouveau un recul de son activité. La maintenance, secteur porteur, voit son chiffre d'affaires largement dopé grâce à l'activité externe.

Le choix de contrôler les capacités en limitant l'offre, + 2,8 %, a porté ses fruits. En effet, lié à l'augmentation du trafic, + 6,3 %, le coefficient de remplissage a atteint un très bon niveau : 80,2 %. Les réseaux évoluent comme toujours différemment. L'Amérique Latine et l'Afrique ont bénéficié d'une offre et d'un trafic soutenus. L'Amérique du Nord, dont l'offre a été réduite, a vu son trafic progresser. Sur l'Asie, encore pénalisée sur le Japon, pays très contributeur pour AF, la stabilité de l'offre se conjugue à une hausse modérée du trafic. Une certaine sagesse s'emparant des compagnies aériennes, la surcapacité a été limitée, principalement sur l'Amérique du Nord. La recette unitaire au passager transporté (RPKT) a augmenté faiblement. En revanche grâce au bon remplissage des avions, la recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) a progressé de 4 % (+ 6 % sur LC et + 1,1 % sur MC).

Le cargo, tributaire du commerce mondial, est encore à la peine. Une diminution de l'offre mais plus encore du trafic a comme double conséquence une chute du remplissage et de la recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) de 4,1 %. Cette activité a presque multiplié par deux sa perte d'exploitation à - 42 M€. Contrairement à l'activité passage où les compagnies font preuve d'un peu de bon sens en termes de capacité, le fret subit une sur-offre importante, certainement coûteuse pour l'ensemble des opérateurs. D'autant que les perspectives sur le court terme n'engagent pas à un certain optimisme.

En combinant les activités passage et cargo, les capacités mesurées en ESKO (équivalent siège kilomètre offert) ont augmenté de 2,2 % et, sur la même base, les coûts unitaires ont légèrement augmenté de 0,7 %. Les charges d'ex-

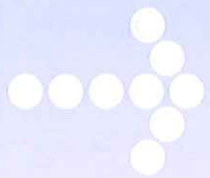
ploitation sont en hausse de 8,4 % (6,2 % sans prendre en compte le pétrole dont la facture augmente de 16 % sur le trimestre...). « Tout compris » la hausse des charges est supérieure à celle du chiffre d'affaires. Certes, des éléments exceptionnels ont alourdi la facture, mais il n'en reste pas moins que le solde est négatif.

Le groupe ne parvient toujours pas à gagner de l'argent. La tension sur la recette (difficile à augmenter) et le coût toujours aussi délirant du pétrole plombent les comptes. Non seulement le résultat d'exploitation (- 398 M€) s'est aggravé en comparaison avec le premier trimestre de l'exercice 2011 mais la capacité d'autofinancement (cash flow) est négative.

La vente de la moitié des actions d'Amadeus, détenues par AF, a permis une fois encore de limiter les dégâts en apportant un peu de "cash". L'augmentation de la dette nette a pu être maîtrisée et a même diminué mais uniquement grâce à cette cession. Les fonds propres ayant baissé dû à la perte de l'exercice, résultat net - 195 M€, il s'en suit une augmentation du ratio d'endettement (dette nette sur fonds propres) à 1,35 soit un endettement de 135 %...

Ce trimestre est traditionnellement le moins bon de l'année, et on ne peut que le constater. Si les engagements pour les mois futurs sont de bon augure, le pétrole et la crise ne semblent pas pour l'un baisser suffisamment et surtout de façon durable pour apporter un peu d'oxygène, pour l'autre s'apaiser tant en Europe qu'au niveau mondial. Ces constats confortent l'entreprise dans son projet de transformation et de réduction de la dette. Les principales compagnies européennes se sont également lancées dans des projets de grande envergure.




Les salariés vont donc devoir fournir une nouvelle fois et de manière forte des efforts supplémentaires. Parallèlement, lors de l'Assemblée Générale d'AFKL, une résolution (obligatoire) concernant l'attribution d'une indemnité conséquente à l'ancien DG du groupe AFKL au titre d'un engagement de non-concurrence, va être proposée. Les salariés actionnaires apprécieront...



Point Transform 2015

Le Président a souhaité informer le Conseil de l'avancée du projet. Un Comité Exécutif s'est tenu suivi d'un CCE pour un point d'étape, le plan Transform n'étant pas totalement finalisé à ce jour.

La communication interne en a largement développé les orientations. On peut retenir brièvement le constat suivant :

-  Un Court et Moyen-Courrier attaqué depuis de nombreuses années et déficitaire de façon chronique ;
-  Un Long-Courrier qui, jusqu'à peu, compensait les pertes du Court et Moyen-Courrier, devient déficitaire à son tour notamment sur les lignes à vocation loisirs ;
-  Un Produit pas toujours adapté et au ressenti passager médiocre.

De quoi démoraliser tout PNC...

Le groupe AF est présent sur l'ensemble des segments que ce soit en termes de réseau (LC, MC, CC) ou de clientèle (affaires, loisirs). La volonté de rester une compagnie généraliste l'a emporté.

L'entreprise a donc tranché pour le maintien du Court et Moyen-Courrier au sein de l'entreprise en décomposant les différents types de vols : apport de hub LC, point à point transféré principalement sur Orly, vols loisirs moyen trajet.

Sur le Long-Courrier, la question autour des vols loisirs s'est imposée fortement. Ce type de voyage tend à se développer avec une saisonnalité de plus en plus marquée. En effet, selon certaines estimations l'essor du voyage pour motif personnel se confirme. Un programme plus flexible, une adaptation saisonnière ainsi qu'une configuration des avions évolutive sont des décisions arrêtées. Un pôle loisirs LC, non envisagé actuellement, reste à l'étude. AF souhaite, bien évidemment, rester présente et même se renforcer dans le haut de gamme, en offrant un service de très haute qualité sur le segment affaires.

Réordonner le groupe avec des offres bien différenciées est donc le choix retenu. Trois entités se partageront l'activité : un pôle régional, disposant d'une autonomie beaucoup plus large, un pôle loisirs moyen trajet transféré à Transavia (dont la flotte étoffée permettra des économies d'échelle, ce qui est impossible aujourd'hui compte tenu du faible nombre d'avions), et la compagnie AF.

Se pose alors la question de la marque : peut-on au sein d'une même entreprise proposer des produits aussi diversifiés ? Peut-on faire du « chic » et du « moins chic » avec le même nom ? Cette réflexion a abouti au maintien au sein d'AF d'une offre globale, avec une gamme très élargie touchant tout type de clientèle.

L'entreprise est à la croisée des chemins, comme l'ensemble des compagnies dites généralistes. Le transport aérien se cherche, des modèles nouveaux mettent à mal les anciens, les passagers ont changé leur comportement. Le ralentissement économique, la cherté du pétrole amplifient et accélèrent le mouvement. L'aérien est complètement soumis à la mondialisation dont il est l'un des principaux vecteurs, d'où une concurrence impitoyable et la nécessité de s'y adapter, d'innover pour rester dans la course. Et cela n'est pas neutre pour les personnels.

Certes, le but avoué du plan Transform est de replacer le groupe en qualité de leader mondial du transport aérien et donc de regagner des parts de marché et de faire de la croissance. Mais avant cela les économies vont se traduire par une période de transition, où le problème de sureffectif va se poser. Selon son niveau les solutions différeront certainement, d'autant que la reprise de la croissance reste encore très aléatoire.

Il ne faut pas être grand clerc pour savoir qu'en dégageant de la productivité et avec une faible croissance pour l'absorber cela va évidemment générer un sureffectif. En fonction des négociations, le « curseur » évoluera. Pour autant, les Organisations Professionnelles doivent connaître les orientations définitives et ce qu'elles supposent en termes d'emploi. En effet, négocier à la baisse est déjà extrêmement difficile, mais négocier en amenant vers la sortie des salariés est impensable. Depuis plusieurs mois maintenant l'inquiétude se fait sentir, les rumeurs enflent, les chiffres sur l'emploi aussi.

Si on peut comprendre un certain attentisme eu égard aux élections nationales et à la difficulté de repenser l'entreprise dans toutes ses composantes, dévoiler rapidement les conséquences sur l'emploi devient impératif, et ce dans toutes les entreprises du groupe. D'autant que la presse se fait largement l'écho d'annonces concernant des suppressions de postes ou la création d'un pôle régional avant même que les élus et les salariés n'en soient informés. Certes rien n'est officiel mais les fuites sont rarement les fruits du hasard... La direction a publié dans la foulée un démenti, le tout concourt à déstabiliser davantage les salariés et à tendre un peu plus les négociations en cours actuellement avec les Organisations Professionnelles.

Le groupe AF n'a jamais licencié. Il y a eu des suppressions de postes (non-remplacements), des Plans de Départs Volontaires mais jamais de licenciements dits secs. Si un PDV est l'équivalent d'un licenciement, la notion de volontariat, associée à une incitation au départ, lui donne une autre dimension. La priorité reste bien évidemment de trouver les solutions qui permettent de conserver les emplois actuels, et de créer les bonnes conditions pour leur développement. Mais pour cela il faut être soutenu...

Les syndicats sont les principaux garants des emplois et de leur pérennité, mais ils ne sont pas les seuls, loin s'en faut. Les politiques, au sens large, ont une grande responsabilité, tant au niveau national qu'europpéen. Permettre et donner les moyens aux compagnies aériennes, au transport aérien de se développer dans des conditions saines au profit des passagers et des salariés est en très grande partie de leur ressort. De nouveaux opérateurs à l'appétit féroce viennent sans états d'âme nous concurrencer. Si cela fait partie du « jeu » des entreprises et du principe même de la mondialisation, leur faciliter la tâche et enfoncer un peu plus les compagnies européennes, les plus attaquées, par des décisions et/ou des impositions n'est pas acceptable. Des milliers d'emplois en dépendent.

Dernièrement, le Parlement européen a adopté une loi obligeant enfin les compagnies à s'acquitter des cotisations sociales en vigueur dans le pays où sont basés de façon régulière les navigants. Cette loi met fin à des années de pratiques déloyales dont abusaient largement certains opérateurs. Cette fraude sociale leur permettait, entre autres, d'afficher des résultats plus favorables mais surtout et hélas de servir d'étalon. Espérons que cette heureuse initiative parlementaire soit suivie d'autres tout aussi protectrices pour les salariés et qui remettent surtout les entreprises sur un pied d'égalité en termes de concurrence, du moins en Europe.