



Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue

ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE

mars - N°12



L'IntersyndicalePNC



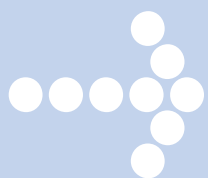
Compte rendu du Conseil d'administration 19 FEVRIER 2014

Les comptes annuels du **Groupe AFKL et de la société AF** ont été arrêtés le 19 février et largement analysés depuis. Les premiers sont commentés en externe et ceux d'AF restent cantonnés à l'entreprise. Il y a quelques mois des déclarations sur les comptes prévisionnels avaient semé la confusion, la distinction entre AFKL et AF n'étant pas évidente pour beaucoup. Et l'incompréhension était de mise quand on rapprochait les propos encore inquiets en interne face à l'optimisme affiché des propos tenus dans la presse. D'autant qu'en parallèle le quotidien se fait toujours pesant et toutes les mesures ne sont pas encore déclinées.

Sur la base de faits tangibles, nette amélioration des comptes, on touche là l'extrême complexité à jongler entre ce qui est dit en externe (reçu par le public, le monde financier, les actionnaires, les concurrents) et ce qui est dit en interne à l'intention des salariés, sans compter sur les propos encore plus alarmistes d'une partie du management. Sans penser à un discours monocorde, il serait bon d'adopter un message clair et d'unifier l'interne et l'externe, et d'user encore et toujours de pédagogie concernant AFKL et AF.

L'agrégation des comptes des deux compagnies est positive en termes de résultat d'exploitation mais ceux qui nous concernent en premier chef sont encore dans le rouge. Il est donc facile de comprendre que KLM contribue largement à rendre ce résultat positif. Et enfin il est expliqué pourquoi : KLM s'est fortement restructurée en 2004, avant de se rapprocher d'AF et son réseau court et moyen-courrier n'est pas soumis à la rude concurrence que nous connaissons. Si tout ne s'explique pas par ces deux seuls faits, cela permet une meilleure compréhension des différences que nous rencontrons au sein du Groupe AFKL. Mais il faut bien garder à l'esprit que ces deux compagnies cohabitent sous « un même toit » et chacune contribue au groupe. Seules, et quels que soient leurs résultats, elles ne résisteraient pas longtemps dans le paysage aérien mondial.

Les comptes se redressent et c'est une bonne nouvelle. Le contraire aurait été affolant, d'autant que **la contribution du personnel en est la principale raison**. Il demeure essentiel de s'attaquer à d'autres domaines. Car restreindre les dépenses est une chose mais faire en sorte de gagner de l'argent est encore plus crucial. C'est fondamentalement beaucoup plus motivant et mobilisateur, et nous en avons grandement besoin. Surtout il serait incompréhensible et inadmissible de voir nos efforts mis à mal par une stratégie, une politique commerciale qui ne suivraient pas ou qui s'avèreraient inadaptées.



M€	AF TRIMESTRE 4	AFKL TRIMESTRE 4	AF Annuel	AFKL Annuel
Chiffre d'Affaires	3 929	6 123	16 128	25 520
Charges d'Exploitation	4 011	6 188	16 303	25 390
Résultats d'Exploitation	- 82	- 65	- 174	130
Résultat Net	- 1 118	- 1 177	- 1 617	- 1 827

- ❖ Le chiffre d'affaires, si on fait abstraction de l'effet change, est en légère augmentation. Le passage, la maintenance et les « autres activités » que sont TRANSAVIA et SERVAIR sont en hausse. Seul le cargo chute fortement, victime des effets malheureusement habituels que sont la surcapacité et une économie fragile. Sur l'ensemble de l'année, l'effet change a pesé sur les recettes de manière très forte. Si celui concernant le dollar a sa contrepartie en termes de dépenses (effet positif), la constante dévaluation du yen amoindrit fortement le chiffre d'affaires global.
- ❖ L'activité passage a faiblement augmenté, le trafic a été plus soutenu. Au global la RSKO, recette au siège, n'évolue pas, comme sur le secteur long-courrier. Celle du point-à-point est en légère hausse au prix d'une forte réduction des capacités. Le moyen-courrier s'en sort mieux, la recette est en nette amélioration. Sur ces deux réseaux confondus, seul l'effet de la contraction d'activité favorise une hausse de la recette, ce qui ne peut constituer une solution durable...
- ❖ Les charges d'exploitation baissent sur quasiment l'ensemble des postes. **La baisse des charges de personnel représente les 2/3 des économies et près de 4 000 salariés ont quitté le groupe.** La facture carburant s'allège grâce au trio volume, prix, change du \$.
- ❖ Le Résultat d'Exploitation est négatif mais la pente se redresse sérieusement. Sa décomposition permet de distinguer les évolutions par métiers et par entreprises. L'activité passage sur CDG (LC et MC) s'équilibre, le point-à-point est en amélioration. HOP ! creuse son déficit, l'ouverture de lignes étant rarement profitable. Transavia malgré une croissance soutenue est victime d'une exposition géopolitique peu propice au tourisme. Le cargo s'améliore par les seules réductions de coûts mais est encore très loin d'une activité rentable, le tout cargo plombant les résultats. La maintenance conforme aux attentes bénéficie d'un savoir-faire reconnu, de nombreux contrats ont été signés, son résultat s'en ressent.
- ❖ La capacité d'autofinancement lié à l'exploitation est positive et permet une baisse sensible de la dette, un des objectifs majeurs de Transform. Les investissements annuels ont été réduits au minimum, tendance qu'il faudra inverser sous peine d'affecter le développement futur.
- ❖ Le résultat net affiche une perte particulièrement lourde et pour beaucoup incompréhensible quand on parle d'amélioration... En effet, il a été décidé de déprécier une partie des impôts différés d'actifs portant sur des pertes fiscales relatives à des exercices antérieurs. Cette opération comptable n'a aucun effet sur la trésorerie de l'entreprise.

Certes toutes les économies du plan Transform n'ont pas encore produit leurs pleins effets sur cet exercice. Ce qui sera le cas en 2014. Mais tout au long de l'année les économies réalisées grâce aux personnels ont été absorbées par la baisse des recettes. Pas d'autres alternatives donc que de redynamiser le chiffre d'affaires en attirant un passager très volatil dans ses choix. L'avance des compagnies concurrentes doit être comblée. Une nouvelle campagne de publicité, des actions ciblées sur le commercial passage pour sensibiliser et fidéliser la clientèle sont mise en œuvre. L'outil KARMA destiné à optimiser la recette doit être opérationnel au printemps, après 10 ans d'étude...

La montée en gamme qui se dessine sur long-courrier devrait répondre à cette volonté de reconquête. Mais une condition demeure essentielle : que nous PNC soyons en mesure de répondre aux attentes légitimes des passagers, ce qui sous-entend d'en avoir tous les moyens. Il est donc indispensable de ne plus avoir à suppléer les carences ou erreurs en amont, l'entreprise doit prendre en compte la réalité du terrain. Le PNC doit être fier d'exercer son métier, il n'en sera que meilleur promoteur de la compagnie. Car au-delà des annonces et de la communication externe, c'est sur le concret, sur la promesse tenue que nos passagers nous attendent. Et c'est par la qualité de ce que nous offrirons que dépendra le gain de recettes tant attendu et ainsi le développement de toutes les compagnies du Groupe Air France.



RESEAU COURT ET MOYEN-COURRIER

La communication récente de la montée en puissance de Transavia.com comprenant une centaine d'avions d'ici 7 à 8 ans a, là aussi, semé la confusion. Elle a également suscité les pires craintes quant à l'avenir du moyen-courrier d'Air France, se voyant ainsi dépouillé d'une grande partie de son réseau. Si encore une fois, cette annonce concerne l'ensemble de la flotte du Groupe AFKL, donc en tenant compte de Transavia Hollande (flotte actuelle de 30 avions) ce chiffre laisse entendre un développement certain quand la partie française n'en comptera que 16 à l'été 2014...

Suite à l'accord transitoire des PNT, un groupe de travail sera mis en place pour définir le potentiel de croissance des 3 entités dévolues au réseau court et moyen-courrier du Groupe Air France : Air France, HOP ! et TRANSAVIA sur le long terme. C'est une bonne chose et il était temps. Le positionnement du groupe sur l'ensemble des segments doit être lisible tant pour les passagers que pour les salariés. La notion de marque doit également être clarifiée, simplifiée tout en assurant une continuité et une forte image Groupe Air France. Ce groupe de travail définira les conditions de développement notamment celles concernant le statut des personnels.

Espérons que l'ensemble des salariés concernés ait voix au chapitre en temps voulu... Car c'est bien l'avenir de notre réseau qui est en jeu et celui de nos emplois actuels et futurs.



ELECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le mandat actuel des administrateurs représentant les salariés prendra fin en mai 2014. De nouvelles élections se dérouleront, pour le premier tour, du 10 au 26 mars par vote électronique.

Ces quatre années ont été particulièrement difficiles pour l'ensemble des salariés et particulièrement pour nous PNC : renégociation de l'accord collectif PNC, dénonciation de la convention PNC, de l'accord sur les PNC étrangers. La tâche a été rude. Mais les textes majeurs qui nous régissent ont été signés : accord et convention PNC. Nous sommes à nouveau « couverts » par des textes contractuels. De gros efforts ont été consentis mais notre système de rémunération est préservé et nos conditions de travail inscrites dans le marbre. **Pourtant il a fallu batailler jusqu'au plus haut niveau pour faire entendre raison à l'entreprise.** Certes l'environnement économique et la situation des compagnies du groupe nécessitaient de réagir, tout le monde l'a compris, mais reconquérir des parts de marché et assurer le développement de l'entreprise ne se fait qu'avec ses salariés, notamment ceux en contact direct avec le passager. Il était donc inconcevable de s'acharner sur le PNC, d'alourdir les conditions de travail et surtout d'envisager de fonctionner sans garde-fou légal.

Dernièrement un préavis concernant principalement le non respect de l'accord collectif a pu être levé in extremis. Est-il normal de se battre pour demander le respect d'un accord récemment signé ? **Là encore, il a fallu défendre en plus haut lieu la légitimité des revendications.** Il est peut-être temps aujourd'hui de faire un « arrêt sur image » et de revoir la façon dont le dialogue social se vit en interne. L'énergie déployée est colossale et usante. L'entreprise a changé, le paysage aérien aussi et l'adaptation est quasi permanente. Il faut donc pouvoir suivre ce mouvement, ce qui nécessite forcément une évolution de nos modes de fonctionnement et de donner aux relations avec les partenaires sociaux le rôle prépondérant que toute entreprise se doit d'avoir pour assurer sa croissance.

Souhaitons que ce prochain mandat permette d'amorcer un tournant, celui d'un dialogue mature propice aux évolutions de l'entreprise et au bénéfice de notre profession.

La présence d'un PNC au sein de cette instance est une chance, saisissons-la.

Les PNC doivent pouvoir peser sur leur avenir et sur la qualité de leur emploi.

**Vous pouvez compter sur notre engagement,
Nous comptons sur vous pour cette élection.**

Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue