



Marie RAMON,
Administrateur PNC, élue

ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE

novembre - N°11



L'IntersyndicalePNC



Compte rendu du Conseil d'administration 30 octobre 2013

Le conseil d'administration s'est réuni le 30 octobre pour examiner les comptes du 3^{ème} trimestre. Un préavis déposé par plusieurs organisations syndicales est en cours et les négociations s'intensifient.

A l'heure de la publication de ce bulletin, soit un accord est trouvé et le conflit aura été levé, soit une nouvelle grève se profile, synonyme d'échec et de malaise persistant.

Il semble pourtant que, dans un contexte aussi difficile que celui du transport aérien européen et principalement français, nous pourrions utiliser notre énergie collective au seul profit de notre groupe pour contrer les nombreux obstacles auxquels nous devons faire face et retrouver le chemin de la croissance permettant de consolider nos emplois. Confronté de manière quasi récurrente à des tensions, « l'interne » est en permanence divisé et les relations sociales sont en souffrance. Deux mondes se font face sans vraiment se comprendre. D'un côté la direction est obnubilée, à raison, par les difficultés financières, la réalité économique et la fixation d'objectifs pour remettre l'entreprise sur la voie du redressement. De l'autre les salariés s'escriment dans leur quotidien pour atteindre les objectifs fixés, souffrent de ne pas être entendus, les organisations professionnelles bataillant pour faire respecter des accords récemment signés et déjà malmenés. Les irritants sont nombreux, usants, et laissent des traces. De ce fait ils gomment les problématiques économiques, sans forcément les nier pour autant. A cela s'ajoute l'extrême sensibilité de chaque population au sein du groupe, chacun étant persuadé de fournir davantage d'efforts que les autres.

Une nouvelle fois, on peut se demander pourquoi nous n'arrivons pas à sortir de ce schéma délétère, pourquoi un préavis est nécessaire ? Si chacun reste dans son monde et continue de camper sur sa position, nous sommes certainement en danger. A l'inverse si la compréhension de « l'autre » se fait jour, sans échelle de valeur, nous pourrions, alors, voir l'avenir de manière commune et surtout durable.

Car la vision partagée reste toujours le seul moyen d'atteindre les objectifs.

Lors du dernier classement mondial de la compétitivité par le World Economic Forum, la France se situe au 135^{ème} rang sur 148 concernant les relations patrons/salariés. Il y a donc matière à s'améliorer...



COMPTES TRIMESTRIELS Juillet-Septembre 2013

Les comptes, non publiés en externe, du groupe Air France apportent un petit brin d'optimisme, ce 3^{ème} trimestre 2013 affichant le meilleur résultat d'exploitation depuis 2007 ! Cependant, l'exercice

sur les 9 mois de l'année renvoie l'entreprise à ses éternelles difficultés, le résultat d'exploitation est toujours dans le rouge présageant un exercice annuel à nouveau déficitaire.

COMPTES T3 / 9 MOIS

M€	AF TRIMESTRE 3	AFKL TRIMESTRE 3	AF 9 mois	AFKL 9 mois
Chiffre d'Affaires	4 485 -0,9%	7 212 +0,4%	12 316 -0,8%	19 513 +1%
Charges d'Exploitation	-4 212 -2,9%	-6 578	-12 419 -2,3%	-19 330 -1%
Résultats d'Exploitation	273 +47,4%	634 +29,1%	-103 +64%	183 +382M€
Résultat Net	23 -55,7%	144 -51,4%	-498 +41,5%	-649 +33,8%

❖ Le chiffre d'affaires total s'est affaibli de 0,9%. Le chiffre d'affaires correspondant à l'activité passage a également chuté. Un effet change conséquent sur ce trimestre a pénalisé les recettes, principalement sur le réseau Asie lié à une forte dévaluation du yen.

❖ L'offre est restée plate mais l'augmentation du trafic a permis l'amélioration du coefficient de remplissage, 85,3%, entraînant une progression de la recette au siège kilomètre offert (RSKO). Sur le réseau court et moyen-courrier la forte baisse de l'offre, -5,3%, a permis une nette augmentation de la recette unitaire.

❖ Le cargo reste dans le trou noir, les mêmes effets (surcapacité et faiblesse des échanges) engendrent les mêmes conséquences. L'offre est restée au même niveau mais la demande a encore faibli. Le remplissage global (soute et tout cargo) atteint un peu plus de la moitié des capacités. Le seul indicateur favorable reste la baisse des coûts mais permet « juste » d'atténuer la chute de la recette, impactée également par l'effet change.

❖ La baisse des charges d'exploitation traduit les effets du plan d'économie. Les coûts unitaires ont baissé de 1,7% pour une capacité globale (mesurée en Equivalent Siège Kilomètre Offert incluant l'offre passage, cargo et loisirs) en très

légère augmentation. Les frais de personnels et le carburant, constituant 55% des dépenses totales, sont les postes les plus concernés par la baisse de coûts. Le PDV, avec une baisse d'effectifs de 4 050 salariés équivalent temps plein, et l'effet favorable de la baisse du \$ en sont les principales raisons.

❖ Le Résultat d'Exploitation est en forte hausse, en dépit d'une baisse du chiffre d'affaires. Là aussi, les mesures TRANSFORM en sont la conséquence directe. Si le troisième trimestre est traditionnellement positif, car favorable au transport, cette hausse est à saluer : les efforts des salariés, et ils sont nombreux, ne sont pas vains. Mais la difficulté réside dans l'addition des exercices où l'équilibre et surtout les bénéfices ne sont pas au rendez-vous.

❖ La dette nette du groupe demeure conséquente. Grevée par une nouvelle provision liée au nouveau PDV du personnel au sol, elle est seulement « allégée » de 300 M€ depuis le 31/12/2012, loin de l'objectif attendu. Les investissements sont contraints et restent à un niveau extrêmement faible pour une industrie où la nécessité de renouveler un matériel coûteux est essentielle. La situation financière demeure tendue, les exercices déficitaires se succédant, les capitaux propres fondent. Ce qui retient toute l'attention de la direction, en toute logique.

L'exercice annuel n'est plus très loin et les objectifs retenus ne seront pas tous atteints. Si la baisse des coûts est globalement conforme, la tension sur les recettes demeure. L'environnement reste pesant et la concurrence toujours aussi sévère. La moindre augmentation fait fuir le passager et son choix de plus en plus large lui facilite la tâche. Le produit, au sens large, est l'atout majeur qui, s'il répond aux attentes, permettra l'acceptation d'un prix plus élevé. Sa conformité doit donc être à la hauteur de la promesse vendue. Gagner ce pari est vital, la situation financière de l'entreprise en dépend. Car d'autres facteurs contribuent à fragiliser sérieusement le secteur : cours du pétrole, évolution des taux de change, mais n'étant pas du ressort des compagnies, ils sont en conséquence totalement subis.



TRANSPORT AERIEN

L'état du transport aérien européen est peu brillant. Les difficultés d'ALITALIA font la une des journaux. La recapitalisation indispensable pour sa survie sera incontestablement associée à un lourd plan d'économie, les salariés risquent d'en pâtir.

Lufthansa souffre également. En difficulté sur l'Asie où concurrence et taux de change minent son chiffre d'affaires. Son activité fret est à la peine. Les résultats annuels sont annoncés en baisse.

IAG vient de publier ses résultats et le plan d'économie lancé chez IBERIA semble porter ses fruits, mais au prix d'un lourd tribut, principalement pour les salariés, en termes d'emploi et de salaires.

Concernant les compagnies low cost, l'avertissement sur résultats de la championne des subventions, RYANAIR, sonne peut-être le début d'une forme de justice... Attaquée de toute part, elle subit aujourd'hui un

retour de bâton, jusque dans sa clientèle lassée d'un traitement spartiate. Fronde des salariés, Commission européenne, le ciel s'assombrit.

En revanche sa grande rivale, EASYJET, a le vent en poupe. Ayant pris en compte la réalité du marché, son modèle a évolué et elle courtise avec succès la clientèle affaires. Crise oblige, les entreprises ont restreint leur budget voyage et se tournent de plus en plus vers les compagnies low cost qui sont en capacité d'offrir un produit adapté. Et EASYJET l'a compris. Cette concurrence directe constitue le danger principal sur le point à point qui ne doit en aucun cas nous échapper au risque de perdre un marché naturel indispensable pour une compagnie généraliste. Ce qui amène le groupe Air France à évoluer, principalement sur la base d'Orly, où la proximité de la capitale constitue un atout indéniable.



INTERPELLATION POLITIQUE

Si les prévisions de IATA font ressortir un certain optimisme sur le transport aérien mondial, nous avons encore du mal à y croire tant les écueils sont nombreux. Après la publication des comptes d'un certain nombre de compagnies en Europe, le constat est toujours le même.

Tout en gardant une forte assise, les compagnies européennes ont perdu du terrain et se font sérieusement bousculer. Cette réalité n'est pas encore comprise à la hauteur du danger. En France, des mesures inadaptées sont encore mises en œuvre malgré les nombreuses voix qui s'élèvent. L'augmentation de la taxe sur la solidarité vient d'être adoptée par le parlement, la hausse de la TVA sera appliquée dès le mois de janvier. Ces augmentations, qu'elles soient louables sur le plan humain ou nécessaires pour restaurer les finances de l'Etat, ont un impact extrême-

ment négatif pour le groupe. Soit ces augmentations sont à la charge de l'entreprise et grèvent davantage les finances soit elles sont supportées par le consommateur qui aura toute latitude pour choisir une autre compagnie, moins portée sur les taxes. In fine, tout le monde sera perdant.

Le Premier ministre vient de lancer les Assises du tourisme. Notre pays ne tire pas suffisamment parti de son potentiel touristique, une réflexion est en cours. Le transport aérien national aurait bien besoin des mêmes égards. Car son développement répond à une demande de mobilité indispensable à l'économie et concerne tout autant les voyages d'affaires que loisirs. Il semble nécessaire là aussi de comprendre ses problématiques et d'adapter la politique à l'environnement concurrentiel. Par ricochet, le tourisme en récoltera certainement les fruits.



BASES PROVINCE

Sujet brûlant depuis leur création, les bases province concentrent à elles seules tous les éléments qui auraient pu faire grandir l'entreprise et qui in fine se transforment en échec social collectif. D'autant que le succès économique attendu n'est pas au rendez-vous.

Présenté comme une riposte aux attaques des compagnies low cost, comme une capacité d'évolution d'une compagnie traditionnelle et permettant une décentralisation attendue des passagers provinciaux, le projet est offensif et surtout fédérateur d'autant que l'époque est déjà morose en interne. Largement préparé en amont avec les organisations professionnelles PNT, le projet est, une fois approprié, présenté aux adhérents. L'accueil semble favorable. Le terrain est prêt... Les négociations PNT démarrent, un accord est trouvé.

Hélas l'ensemble des protagonistes n'a pas le droit au même traitement. Et c'est un projet, diplomatiquement appelé encore comme tel, qui est présenté de manière extrêmement maladroitement aux organisations professionnelles PNC. L'accueil est pour le moins frais : on demande aux syndicats de revenir à une forme de forfaitisation de la rémunération ! Les mêmes syndicats s'étaient battus féroce pour l'abandon du forfait, ce qui avait donné lieu aux négociations douloureuses de 2008, suite au conflit de 2007... Le mal était fait et la transparence quant aux intentions futures ne faisait pas encore partie du vocabulaire. Les négociations dureront plus d'un an, laissant en effet la concurrence s'installer, mais surtout n'aboutiront pas. L'échec est patent.

L'entreprise ne souhaitant pas abandonner le concept, les bases province deviennent réalité. Des PNC volontaires deviennent « basés » mais surtout régis par note de direction, c'est-à-dire par texte unilatéral. Les syndicats ont alors deux possibilités : fermer les yeux sur un texte qu'ils n'ont pas souhaité ratifier ou combattre par voie juridique l'application de textes non signés. C'est le choix légitime qui a été fait.

S'il n'est pas question de porter un quelconque jugement sur le choix des PNC de se porter volontaires, les organisations professionnelles ont, elles, un rôle collectif et au même titre que l'entreprise sont garantes des conditions de travail et de rémunération des salariés. Si le législateur s'est attaché au fil des lois à renforcer les règles de validité d'un accord, c'est bien dans l'esprit d'asseoir le dialogue social dans les entreprises. Accepter que des salariés exercent leur fonction sans garde-fou, serait la porte ouverte dans laquelle il est dangereux de s'engouffrer. Aujourd'hui les bases Province, demain la base d'Orly, puis CDG. C'est tout simplement le collectif qui est en péril.

Le problème reste donc entier et renvoie face à face direction et syndicats. Il demeure indispensable une nouvelle fois de tirer les enseignements de cet échec pour : trouver les moyens de sortir de l'impasse, pérenniser les bases et l'assise de l'entreprise face à la concurrence, et rassurer les salariés quant à leur avenir. Mais également de miser par le haut sur la qualité du dialogue social, qui on le voit sur ce sujet, peut mettre à mal l'économie d'un projet aussi indispensable soit-il.