



Marie RAMON
Administrateur PNC,
élue

ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE

N° 13

Compte-rendu du Conseil d'administration Juillet 2014

À l'issue de l'Assemblée Générale du **Groupe AF-KL**, le **Conseil d'Administration d'Air France** s'est réuni. Suite aux dernières élections au sein de la société, une nouvelle équipe d'administrateurs salariés a été mise en place. Concernant les membres indépendants, trois nouveaux administrateurs rejoignent ce conseil, trois cessant leur fonction.

Composition du Conseil d'Administration de la Société Air France :

Six Administrateurs Dirigeants d'Air France

- **Frédéric Gagey**, Président Directeur Général d'Air France (Président du Conseil),
- **Alain Bassil**, DG Délégué Opérations, Dirigeant responsable d'AF,
- **Xavier Broseta**, DG Adjoint Ressources Humaines et Politique Sociale d'Air France,
- **Bruno Matheu**, DG Délégué Activité Passage Long-Courrier d'Air France,
- **Florence Parly**, DG Adjoint Activité Passage Point à Point,
- **Pierre-François Riolacci**, Représentant permanent d'AIR FRANCE KLM.

Six Administrateurs indépendants

- **Jean-Louis Chambon**, Gérant de la société JLC stratégie,
- **Dominique-Jean Chertier**, Conseiller du Président du Groupe Safran,
- **Jean-Claude Courcol**, Ancien DG d'Air Inter Europe jusqu'à la fusion,
- **Bruno Mettling**, DG Adjoint Ressources Humaines du Groupe Orange,
- **Jean Peyrot**, Ancien Contrôleur d'État d'Air France,
- **Ursula Saint-Léger**, Directrice des Ressources Humaines de la société APTARGROUP.

Six Administrateurs représentant les salariés

- **Valérie Coulon**, représentant les Personnels au sol,
- **Didier Dague**, représentant les Personnels au sol,

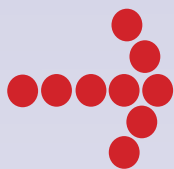
- **Pascal Matieu**, représentant les cadres Personnels au sol,
- **Marie Ramon**, représentant les PNC,
- **David Ricatte**, représentant les Personnels au sol,
- **Emmanuel Scoffier**, représentant les PNT.

Selon l'article 16 des Statuts de la société Air France « *Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre par la direction générale. Le conseil se saisit également de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent* ».

C'est donc une nouvelle équipe qui aura cette lourde tâche dans un moment encore difficile pour nos compagnies en pleine restructuration.

Pour nous administrateurs salariés, il faudra concilier l'intérêt des salariés, la défense de nos métiers avec les futures orientations du groupe AF, en plaidant pour une politique sociale digne de ce nom et ce, dans un environnement économique en perpétuelle évolution. Cette conciliation n'est pourtant pas toujours antinomique, mais certains choix commandés au nom de la rentabilité ou compétitivité, peuvent s'avérer extrêmement compliqués.

Gageons que nous pourrons, comme lors du précédent mandat, faire cause commune au profit de nos emplois et de tous les salariés du groupe : PNC, PNT, PS.



Perspectives

Commandité par la direction d'Air France et d'AF-KL pour résoudre la problématique liée aux pertes récurrentes du Point à Point (PAP), le groupe d'expert vient de rendre son rapport ; suivront des discussions avec les Organisations Professionnelles. Ces nouvelles orientations seront certainement à haut risque, socialement parlant. D'autant qu'en interne certains durcissent déjà le ton.

La presse est largement à l'œuvre pour commenter ce rapport. Il est vrai qu'en ayant eu possession avant l'heure il lui a été plus facile de le détailler... Les salariés n'ont plus qu'à lire ce qui en ressort en attendant les décisions de la direction générale.

Le moyen-courrier point à point, accablé de tous les maux, a du mal à sortir du rouge et on le voit dans de nombreuses compagnies se retrouvant « relégué » dans des filiales où la sous-traitance est de mise. Les nombreux salariés de ce réseau sont depuis longtemps inquiets quant à leur avenir et les perspectives sont peu propices à l'enthousiasme. Si tout le monde s'accorde à penser qu'il faut repenser ce réseau, tant la concurrence est rude, les solutions envisagées ne sont pour autant que peu acceptées. Pourtant, il est dit et redit que ce marché est d'une grande richesse pour une compagnie généraliste. Au même titre que le moyen-courrier hub (50% des passagers sont en correspondance à CDG), le point à point génère une clientèle future importante, car souvent prête à emprunter les vols long-courriers, les programmes de fidélité servant « d'appât ».

Au sein du Groupe, trois marques se sont installées, chacune sur un segment particulier. Mais encore aujourd'hui les frontières sont minces. Il y a l'apport du hub Air France, le point à point Air France, le point à point Transavia, le HOP ! régional, le HOP ! hub, le HOP ! point à point, sans oublier les vols Bases Province. Certes les opportunités sont larges et la

flotte adaptée aux différentes lignes mais il y a matière à semer la pagaille dans les esprits de tous !

Derrière toutes ces offres, PAP, Hub, Réseau régional se décompose une autre segmentation celle du prix : offre « light » type low-cost avec services annexes mais au choix du passager et un service plus traditionnel et même haut de gamme avec AF qui veut retrouver de l'allant avec la « French touch » particulièrement sur long-courrier, mais comptant faire de même sur le moyen-courrier/hub.

Doit-on clarifier ces marques ? Y a-t-il intérêt à compartimenter les offres ? C'était la feuille de route du groupe de travail. **Étoffer le réseau Transavia à ORY, rapprocher HOP ! du point à point d'Air France ou toute autre solution retenue en prenant en compte l'évolution du marché et le comportement des différentes clientèles amènera de fait la question des conséquences sur l'emploi et le devenir des salariés. C'est le point crucial qu'il faudra traiter avec la plus grande prudence, sauf à trouver la croissance sur long-courrier qui permettrait de développer l'activité et d'asseoir l'entreprise face à ces concurrents.**

Le plan TRANSFORM 2015, toujours en cours et dont les pans n'ont pas encore été complètement déclinés dans toutes les compagnies, laisse déjà place à un « remplaçant » dont les contours restent encore vagues. Des propos sibyllins dans la presse et à l'Assemblée générale du Groupe AF-KL concernant un nouveau plan stratégique axé sur le développement ont déjà préparé les esprits, mais on comprend assez vite que le rapport des experts en constituera la base. S'il est normal d'avoir toujours un projet en tête et que la vie ne s'arrête pas en 2015, les salariés voient toujours d'un mauvais œil les nouveaux plans, rarement associés à des hausses de salaires. Mais on peut innover...



Comptes trimestriels 2014

M€	AF T1	AF-KL T1
Chiffre Affaires	3 558	5 554
Charges Exploitation	3 837	5 999
Résultat Exploitation	- 279	- 445
Résultat Net	- 404	- 608

Les comptes de ce premier trimestre apportent un début de satisfaction. D'une part les améliorations sont là et les comparaisons avec l'an dernier sont nettement favorables. D'autre part les résultats sont conformes au **budget** ! Cela paraît tout « bête » mais bizarrement c'est assez rare pour le souligner. La sagesse dans les prévisions a, cette fois, prévalu. Tant mieux, car quoi de plus plombant pour le moral que de commencer l'année en retard, d'autant que le 1^{er} trimestre est loin d'être le meilleur.

→ Le Chiffre d'affaires est en baisse. L'effet change et le décalage des vacances de Pâques en sont les deux raisons majeures. Ce décalage devrait se retrouver favorablement au second trimestre.

→ L'activité passage, 82 % du chiffre d'affaires global, montre comme toujours des résultats disparates en fonction des réseaux. Le CMC (Court et Moyen-Courrier affiche une nette amélioration de la recette au siège (RSKO) mais toujours au prix d'une forte réduction d'activité notamment sur le Point à Point (-15%). Sur long-courrier, la recette baisse légèrement : la hausse des fréquences en Amérique Latine a eu raison de la recette unitaire, de même sur l'Afrique où la concurrence s'intensifie notamment avec Corsair.

→ La maintenance et le cargo sont toujours aux antipodes. La maintenance décroche des contrats forts lucratifs, et le cargo, tout en améliorant ses résultats grâce aux économies de Transform et à une hausse du remplissage est toujours en difficulté. La baisse de l'offre tout cargo atteint 10 %. Si IATA prévoit une amorce de reprise, le retour à la rentabilité est encore loin.

→ Les charges d'exploitation continuent de baisser principalement sous l'effet des charges salariales et du pétrole. Les redevances, taxes et impôts beaucoup moins, le message n'est pas complètement passé.

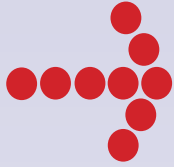
C'est donc à nouveau la réduction des coûts qui permet de compenser une recette unitaire capricieuse.

→ Le résultat d'exploitation est en amélioration de 91 M€ comparé au premier trimestre de 2013. Que ce soit par activité ou par compagnie, le REX progresse tout en restant négatif, à l'exception de Transavia davantage impacté par le décalage des vacances de Pâques mais les engagements concernant le second trimestre sont de bon augure.

→ La dette nette a légèrement augmenté. En raison de la succession d'exercices négatifs, il sera nécessaire de recapitaliser Air France. Les prochains exercices doivent donc inverser impérativement cette tendance, que ce soit en termes comptables ou pour les efforts fournis au quotidien par chacun. Personne n'admettrait d'avoir participé lourdement à un redressement qui ne serait pas réel.

Verre à moitié plein à moitié vide, chacun interprète à sa façon... Il est évident que les efforts des salariés ont porté leurs fruits, mais les propos annonçant une « nouvelle couche » sème l'inquiétude. Le désarroi des salariés est patent. Le monde actuel bouge en permanence, l'adaptation incontournable. En tant que consommateur, nous nous en réjouissons mais le revers de la médaille concerne les salariés que nous sommes, avant d'être consommateurs. La presse spécialisée de l'aérien souffle le chaud et le froid au-travers des différents articles : prix des billets en baisse, augmentation régulière du nombre de passagers dans le monde, activité aérienne en plein essor et... ouverture de ligne low-cost sur long-courrier par Norwegian avec du PNC thaïlandais payé au lance-pierre, réflexion de Lufthansa de créer une nouvelle low-cost, moins chère que Germanwings, chantage des compagnies du Golfe : Airbus contre créneaux européens sans omettre les salariés de Ryanair logés dans des mobile-home, histoire de nous faire rire... jaune.

Certains diront c'est le monde de l'entreprise au service des clients, de devoir répondre à la demande. Il faut également entendre la voix des salariés subissant ces évolutions incessantes assorties d'économies tout aussi incessantes. Trouverons-nous un jour l'équilibre ? Les compagnies généralistes AF-KL, Lufthansa viennent de réagir en adressant un courrier commun à la commission européenne pour souligner la concurrence déloyale de certaines compagnies. Le rapport Abraham sur la fragilité des compagnies européennes semble avoir réveillé les esprits. Il reste à espérer que toutes ces initiatives ne restent pas sans réactions de la part de nos politiques nationales et européennes.



Développement durable

Domaine très vaste et au combien actuel, un point a été présenté au conseil. Il concerne la responsabilité sociétale de l'entreprise de façon globale au travers de son activité et de son rôle d'employeur.

En raison de son succès, permettant à chacun de sillonner le monde, le transport aérien subit les foudres du monde écologique et est souvent montré du doigt. Il est donc essentiel de prendre conscience des dégâts causés et d'y remédier en adoptant une politique citoyenne à la hauteur des enjeux mais également de rétablir la vérité quant aux nuisances sans nier l'évidence. Faire le pari de concilier la volonté de déplacement des individus tout en limitant les dangers pour l'homme et la planète est l'exercice difficile de cette industrie. AF et le groupe AF-KL s'investissent sur l'ensemble de la chaîne aérienne : entretien, vols, nuisances sonores, déchets, pollution, carburant les actions sont nombreuses. Ce qui est largement reconnu à

l'extérieur. Sujet commun à tous dirigeants, salariés, passagers et certainement fédérateur, les efforts faits mériteraient une publicité plus audacieuse.

Au-delà des effets sur l'environnement, ce sujet concerne l'éthique de l'entreprise dans son rôle d'employeur citoyen. Très investi dans les actions humanitaires, dans le développement local en tant que premier employeur privé d'Île-de-France, il doit en outre soutenir une politique sociale responsable. Et c'est là que le bât blesse quand on se souvient de la condamnation pour travail dissimulé au sein de Cityjet. Souhaitons que ce comportement soit banni au sein du groupe (mais également au sein de l'Union Européenne) et que nous ne profitions plus « d'opportunités » déloyales qu'en parallèle nous décrions chez nos concurrents. Nous gagnerions en crédibilité mais surtout humainement parlant.

À l'occasion de ce nouveau bulletin je tiens, avec Antoine Santero mon suppléant, à vous renouveler tous nos remerciements pour nous avoir accordé votre confiance. Issue de la liste Intersyndicale PNC je m'attacherai à représenter l'ensemble des PNC quelle que soit, ou non, l'appartenance syndicale. Le futur qui se dessine ne doit en effet donner lieu à aucune dispersion, tout particulièrement dans cette instance.

Je souhaite également saluer les trois administrateurs salariés qui ont cessé leur mandat. Ces quatre ans n'ont pas toujours été faciles mais le travail commun, la solidarité et le respect mutuel nous ont permis d'affronter les difficultés.

Preuve qu'il est possible, indépendamment des idées, des « chapelles » syndicales et des métiers, d'unir nos forces. Plus que jamais nous en avons besoin !

Marie RAMON
Administrateur PNC, élue