



ICARE



N°4

Janvier 2006

INFORMATIONS ET COMMENTAIRES DE L'ADMINISTRATEUR REPRÉSENTANT L'ENCADREMENT

ADP

ADP, dans une phase cruciale d'ouverture prochaine de capital, réclame une hausse annuelle de 6 % par an (pendant six ans !) de ses redevances et fait du chantage aux investissements si ses compagnies clientes rechignent ! C'est aberrant car les bénéfices semestriels d'ADP sont en forte hausse grâce à des tarifs déjà particulièrement élevés. Fort logiquement, la commission consultative aéroportuaire a considéré récemment que la base de départ de discussions devait être nettement inférieure.

Il serait anormal et incompréhensible qu'ADP obère notre développement en ne réalisant pas à temps le terminal S4 indispensable dès 2010. D'autant que le Groupe pourrait participer au financement de cet investissement via une entrée au capital d'ADP, ou plutôt en échange d'une réduction des redevances. Le Groupe en a aujourd'hui les moyens financiers. Cela serait une façon d'avoir un droit de regard plus efficace sur l'adaptation des infrastructures aux besoins de la Compagnie. La présence du Groupe au capital rétablirait l'équilibre en faveur d'une amélioration de la qualité de service toujours non nominale d'ADP. Dans cette éventualité, il ne resterait plus qu'à obtenir l'accord des autorités de la concurrence sur cette opération.

La société Vinci (BTP, concessions et services associés, stationnements, autoroutes...) qui monte en force dans l'activité d'assistance aéroportuaire pourrait s'intéresser à la future privatisation d'ADP. Comment ne pas craindre les conséquences sur la qualité de service et la sécurité avec de tels opérateurs, endettés par leur croissance externe effrénée et obsédés par le profit à court terme ? Aux États-Unis, pourtant chantres du capitalisme, les aéroports commerciaux ne peuvent légalement pas être privatisés. Ce sont des installations au service des compagnies pour faciliter les déplacements.

RÉSULTATS SEMESTRIELS

Les résultats peuvent être qualifiés d'exceptionnellement bons. Tous les indicateurs sont au vert, à la fois en trafic, en recettes, en maîtrise des coûts et pour les perspectives d'activité au deuxième semestre IATA.

Le bilan est solide. La trésorerie rassurante nous protège des aléas de court terme. Les taux d'occupation sont élevés mais la croissance de l'offre est raisonnablement régulière. Les couvertures carburant sont efficaces et les frais de commercialisation en nette baisse. Les investissements restent dynamiques.

Le cargo dont l'activité est atone et décevante peine mais tient le choc.

La performance est en croissance pour tous les métiers.

Les marges opérationnelles, tant de la Holding que de KLM et d'Air France, sont historiquement bonnes et supérieures à celles de nos concurrents classiques (tout du moins de ceux qui ne sacrifient pas l'avenir au dogme des résultats à court terme comme le fait suicidairement British Airways).

Le Groupe et la Holding ont une des meilleures structures financières des majors européennes (en dehors de la capitalisation qui reste faible et nous rend vulnérable). Cette performance rarissime est bien meilleure que les prévisions et a agréablement surpris le marché.

Le rapprochement avec KLM, encore plus bénéfique que prévu, est équilibré ce qui devrait éviter la naissance de jalousies infécondes entre nos deux compagnies. Paradoxalement, si la mondialisation a des effets inquiétants sur notre avenir social, elle bénéficie pour l'instant clairement à l'activité et aux résultats de notre entreprise. Les résultats annuels devraient confirmer ce succès.

Notre Groupe est en bonne santé et il serait temps qu'il ne se complaise plus dans un misérabilisme interne, mais sache féliciter et récompenser l'ensemble des salariés grâce à qui la bonne stratégie du haut management a pu produire ces fruits.

Imagine-t-on supportable qu'un être humain dont la santé s'améliore grâce à ses efforts et à une meilleure hygiène de vie passe son temps à se plaindre et à redouter qu'un jour il ne soit malade ?

Se garder de tout triomphalisme est certes prudent car le groupe n'est pas à l'abri de l'impondérable et rien n'est jamais acquis définitivement. Mais entre l'optimisme béat de la communication externe, s'appuyant parfois sur tous les artifices pour remonter le cours de l'action, et un catastrophisme interne destiné à nous culpabiliser, il y a un juste milieu. Le Groupe devrait comprendre que le meilleur garant de sa croissance rentable est la motivation et la cohésion de ses salariés basée sur la confiance, le respect et la reconnaissance. Il s'agit d'avoir enfin une politique de rémunération plus stimulante.

Les efforts ne sont acceptables que si, dans les rares périodes fastes, la rigueur salariale est assouplie. Pourquoi la logique de rémunération des hauts dirigeants de l'entreprise ne s'appliquerait-elle pas aux salariés ?

ALITALIA

Malgré une restructuration drastique aux conséquences sociales dramatiques, l'avenir de notre allié est encore très incertain : retard dans la certification des comptes à cause de la fragilité de la trésorerie, hypothèque d'une partie de sa flotte, risque de cessation de paiement.

En dépit de sa recapitalisation d'environ un milliard d'euros, l'action d'Alitalia est en chute libre. AIR FRANCE KLM a réinvesti 20 M€ pour rester actionnaire au même niveau (deux pour cent) mais les conditions d'un mariage entre Alitalia et AIR FRANCE KLM sont encore loin d'être réunies.

Malgré les accords trouvés, face à la gravité de la situation, la fracture entre représentants des salariés et direction de la compagnie ne se réduit pas. Les difficultés économiques et l'avenir inquiétant avivent les tensions sociales.

La Holding ne peut qu'espérer un retour rapide à meilleure fortune de notre partenaire mais n'a pas les moyens de le sauver financièrement. D'autant que KLM pourrait avoir des réticences à l'intégration d'Alitalia dans la Holding. Les rumeurs récurrentes de fusion d'Alitalia avec Air France sont donc à ce jour non fondées.

TRAFIC

Trafic toujours très dynamique sur tous les réseaux y compris l'Europe et le domestique. Avec un maintien de la recette unitaire cela laisse présager des résultats annuels exceptionnels. Le trafic de la Holding progresse plus vite que le trafic mondial.

S'il est vrai que les chiffres du réseau Europe se sont redressés, il serait temps que le Conseil d'Administration soit informé de l'évolution des parts du marché complet intégrant aussi les compagnies à bas coûts. Leur future prédominance en Europe ne doit pas être occultée. Contrairement aux discours rassurants, leurs vols directs entre régions européennes concurrencent progressivement nos vols en correspondance. Nos concurrentes à bas coûts ne se sont pas uniquement développées en créant un nouveau marché, elles ont aussi pillé notre marché traditionnel dont une part non négligeable du trafic Affaires intra-européen.

CIEL OUVERT

Entamées en 2003, les négociations entre Washington et Bruxelles ont repris. Leur progression pas à pas est lente mais pragmatique. Le futur accord porte sur les droits de trafic réciproques, les possibilités d'actionariat étranger dans le capital des compagnies, la sécurité et les aides. British Airways, contrairement à ses affirmations, torpille la libéralisation des routes aériennes qui, en ouvrant la porte à une plus grande concurrence sur Londres, sera pour elle un véritable cataclysme. La très libérale compagnie britannique, qui n'est pas à un paradoxe près, vante la concurrence mais est opposée à la levée des mesures protectionnistes dont elle bénéficie ! Notre concurrent profite d'une véritable rente de situation sur les liaisons transatlantiques Nord dont elle assure, avec Virgin, un tiers du trafic européen grâce à la convention en cours. Malgré son barrage, à terme un accord devrait se faire. Il permettra à toutes les compagnies européennes et américaines de réaliser n'importe quelle liaison entre leurs villes respectives ainsi que des lignes de ces villes

vers des pays tiers. Mais l'ouverture du marché américain, trop concurrentiel pour offrir des possibilités de croissance rentable, restera théorique.

Cependant, les risques de surcroît d'agressivité des compagnies américaines sur notre marché européen et de guerre tarifaire sur le réseau atlantique vont s'amplifier. Le trafic de notre Hub, aux capacités de développement plus importantes que la moyenne des aéroports européens, pourrait être une proie tentante.

Pour faciliter l'investissement de capitaux étrangers dans ses compagnies nationales en grande difficulté, le gouvernement américain assouplit les règles de contrôle de leur actionariat. La possibilité d'entrer dans le capital des compagnies américaines à hauteur de 49 % au lieu du plafond actuel de 25 % est accompagnée de telles conditions restrictives et leur état financier est si déplorable que les concentrations avec des majors européennes ne sont pas à l'ordre du jour.

Par contre, l'intégration économique et commerciale des lignes transatlantiques entre partenaires va se développer sur le modèle du partage des coûts / recettes et la coordination offre / tarifs entre compagnies alliées. Au sein de Skyteam, où il serait naturel qu'AIR FRANCE KLM ait une place prépondérante, cela permettra une résistance plus efficace face aux concurrents.

Dans ce contexte, l'avis négatif temporaire du DOT (département des transports américains) concernant l'extension de l'immunité antitrust aux partenaires d'Air France est déroutant. Il compromet le rétablissement de nos alliés américains et va à l'encontre de la libéralisation du marché transatlantique. C'est sans doute le moyen de pression des USA pour faire aboutir l'accord de ciel ouvert. La décision finale sera connue dans quelques jours.

PRÉLÈVEMENTS DIVERS

La taxation du Groupe est nettement supérieure à celle de nos concurrents.

Le Groupe finance indûment beaucoup trop de choses. Entre les services régaliens comme la sûreté et le contrôle aérien, les investissements d'ADP, les taxes et les impôts, le Groupe est pénalisé dans sa bataille contre des concurrents beaucoup moins ponctionnés.

La récupération des indemnités auprès d'ADP (effondrement du T2E) et d'Airbus (retard de livraison des A380) risque d'être tardive et incomplète !

Bien inspirée mais mal conçue, la taxe de solidarité verra le jour mi 2006 bien qu'elle fasse l'unanimité contre elle. Au niveau international, seuls le Chili et la Grande-Bretagne soutiennent la taxe « Chirac ».

Pratique fiscale anti concurrentielle et surannée, elle s'ajoute aux multiples ponctions et freinera notre croissance.

Les passagers en correspondance à Roissy en seront heureusement exonérés.

Il y avait des alternatives à cette loi aberrante qui rapportera finalement assez peu (200 M€/an) : la taxation des jeux de hasard par exemple.

Ce nouvel impôt variera d'un euro en classe économique sur les allers simples en Europe à 40 euros sur les classes Affaires long-courrier. Une fois en place, comme la vignette prétendument destinée aux actions en faveur des personnes âgées, son montant pourra être dé plafonné à la hausse et détourné de son but initial.

EUROPE

Avec l'aide des gouvernements les plus libéraux et le soutien de syndicats européens très tolérants, la Directive « Bolkenstein », qui avait suscité des réactions légitimement indignées, pourrait tout de même être approuvée en catimini. La notion de pays d'origine y serait maintenue, favorisant le dumping social ! D'une manière générale, l'Europe ne se construit actuellement pas sur une vision très sociale. Comme pour la mondialisation, c'est vers le bas qu'ont tendance à se faire les ajustements, au risque de dégoûter les citoyens de la vision européenne pourtant incontournable.

L'arrivée de l'ex-commissaire européen au conseil d'Administration de la Holding est surprenante ! Et même si ce nouvel administrateur promoteur du « plombier polonais », bien introduit à Bruxelles, pourra y défendre la Holding, sa vision ultralibérale risque de ne pas servir l'intérêt des salariés.

RÉMUNÉRATION COMPLÉMENTAIRE

Il est choquant de lire dans le journal Concorde consacré aux résultats semestriels, que le bénéficiaire aurait été meilleur sans le versement de l'intéressement !

D'abord parce que c'est une mesure de motivation des salariés qui récompense très modestement leur contribution aux résultats de la Compagnie. C'est donc un moteur de la performance au même titre que d'autres dépenses, aux montants comparables, comme les retraites chapeaux pour le haut management du Groupe !

Ensuite parce que l'évolution de la masse salariale est nettement plus maîtrisée qu'il y a quelques années.

Les commentaires sur la soi-disant dérive des dépenses de personnel sont donc difficiles à supporter.

La prochaine prime d'intéressement, versée en septembre 2006, devrait être plus élevée (aux environs de 500 euros) mais sera encore nettement inférieure à la moyenne de celles que touchent les salariés français.

Pourquoi l'entreprise ne ferait-elle pas un geste supplémentaire dans les prochaines semaines en appliquant les mesures gouvernementales qui sont prorogées ?

Des aides sur la retraite des cadres seraient non seulement respectueuses des engagements donnés par l'entreprise mais aussi appréciées comme alternative à la rigueur des progressions salariales.

SERVICE

La satisfaction globale des clients est en hausse mais il faut corriger les dysfonctionnements en vol et au sol pour prétendre approcher l'excellence.

La segmentation du transport aérien se poursuit. Pas seulement dans le « bas coût » mais aussi sur la niche haut de gamme. Progressivement les majors sont harcelées sur les créneaux extrêmes de leurs produits (bas et haut de gamme). Pour se distinguer des concurrents, parallèlement à la recherche de baisse des coûts, il y a donc également nécessité de renforcer la qualité offerte aux clients de l'alliance en particulier des voyageurs fréquents.

Les efforts devraient porter sur le temps de transport dans son ensemble. Pour l'instant l'attention se focalise sur les temps de vol et les horaires. Il serait intéressant d'optimiser tous les maillons de la chaîne pour arriver à une qualité de service et une performance économique plus grande. Les liaisons Orly/CDG/Paris sont anormalement déficientes.

Les temps d'attente entre embarquement et vol ou après atterrissage sont très mal supportés à juste titre par nos clients. La conception des aéroports et les contrôles de sécurité influencent le temps de parcours total de nos clients. Une meilleure efficacité du contrôle aérien participerait à la réduction des temps de vol et de la pollution.

Vis-à-vis des attentes de nos clients, l'attrait de la marque est un atout à préserver mais à ne pas surestimer. La sécurité demeure un de nos points forts à entretenir. Cependant, le prix devient un critère prédominant. Pour poursuivre son évolution du luxe vers la qualité au juste prix, il faut que l'entreprise s'appuie davantage sur la créativité des salariés. On peut encore imaginer et offrir des produits attractifs qui n'altèrent pas nos coûts voire les réduisent ! Il faut aussi que les salariés aient les moyens et la liberté de travailler efficacement.

COMITÉ D'ENTREPRISE

Les polémiques et les luttes entre syndicats sont d'une manière générale préjudiciables aux intérêts des salariés et participent à la perte de crédibilité et à la désaffection de la représentation syndicale.

Le comité central et les comités d'établissement devraient avoir pour mission essentielle de gérer les œuvres sociales en faveur des salariés au mieux des intérêts de ceux-ci. Pour ce faire, un gouvernement d'union syndicale la plus large possible serait un gage de sérieux et d'efficacité pour administrer les CE en optimisant le service rendu aux salariés.

Sur la base d'un certain nombre de principes (solidarité, équité, choix de gestion optimisée destinés à alléger les charges de structure au profit des prestations), une gestion collégiale est possible et souhaitable.

Cela n'empêcherait pas à la richesse plurisyndicale de s'exprimer et de confronter ses différentes approches sur la gestion stratégique, économique et sociale de l'entreprise.

EXTERNALISATION

Que cela soit par recours excessif à la sous-traitance ou en délocalisant les emplois, les externalisations ne sont qu'un des avatars de la mondialisation.

Elles sont un drame pour les salariés qui en subissent les effets directs et servent de chantage envers tous les autres sommés de réduire leurs prétentions.

Les délocalisations globales ou partielles peuvent être rampantes, d'opportunité ou constituer une véritable stratégie revendiquée. Bien que les risques de perte de maîtrise et de qualité soient considérables, que le sujet soit socialement sensible et malgré la complexité de l'opération et ses effets pervers, de plus en plus d'entreprises n'ont plus honte de délocaliser. Certaines s'en vantent même avec cynisme, affichant des profits records tout en réduisant l'emploi en France.

Des exemples caricaturaux illustrent la dérive ultralibérale européenne dont l'unique objectif vise le moins disant social.

Aucun secteur économique n'est à l'abri de ce phénomène. Pas même l'aérien. Notre activité principale de service et les spécificités aéronautiques nous rendent un peu moins vulnérables que l'industrie mais n'éliminent pas le risque. Le centre d'appel litiges bagages a été, dans la plus grande discrétion, externalisée en ex-Europe de l'Est.

Sur certaines lignes, des interprètes secondent, au niveau commercial et non sécurité, les PNC. Comme les salariés locaux du Groupe, leurs contrats sont aux conditions de leur pays d'origine.

Des externalisations sournoises opérées dans un premier temps par transfert d'activité d'Air France vers KLM puis passation à des tiers ou délocalisation sont toujours possibles.

L'entreprise ne peut se passer de faire évoluer son périmètre mais ces modifications stratégiques vitales doivent être mûrement réfléchies. Elles touchent la définition de cœur du métier, de services supports fondamentaux et engagent l'avenir, l'emploi et les conditions sociales. Les PNT l'ont bien compris qui encadrent leur activité par des accords protecteurs.

En plus des risques sociaux et humains, des menaces variées sont attachées à une gestion économique qui serait obnubilée par le profit à court terme.

L'externalisation extrême peut distendre la relation avec les clients, affaiblir la maîtrise opérationnelle, diminuer la qualité de service, nous rendre otages de fournisseurs ou faire craindre le piratage de données confidentielles essentielles.

Un recentrage outrancier sur l'activité de base rendrait plus sensible à la conjoncture économique. Alors que l'on se plaint du mauvais partage de la valeur ajoutée globale, ne serait-ce pas encore donner une bonne partie de rentabilité à l'extérieur ?

Les délocalisations se basent sur le non-respect des normes sociales et environnementales. Cette dérive ultralibérale de l'économie de marché n'est malheureusement pas qu'une mode mais bien une vision structurelle de profit à court terme quel qu'en soit le coût humain global.

Le comble est que les richesses créées sont de plus en plus grandes tandis que le partage inégalitaire des gains de productivité réels crée des bulles spéculatives boursières et pénalise les salariés.

L'obsession de la diminution des coûts et de l'augmentation de la rémunération des actionnaires freine la croissance et se retournera au final contre la prospérité des entreprises.

Dans les pays riches, il entraîne des reculs sociaux et salariaux faussement compensés par la faible inflation et la pression sur les prix que nous exerçons en tant que consommateurs.

Il y a un tel réservoir de main d'œuvre (on pourrait même parfois dire « d'esclaves ») dans les pays émergents dont les régimes sont souvent dictatoriaux et totalitaires que leurs salariés ne verront pas leurs conditions s'améliorer significativement d'ici longtemps.

La recherche de qualification, les efforts de productivité, les adaptations, les moindres prétentions salariales risquent de se révéler illusoire et amères face à une concurrence si déloyale et biaisée. Non seulement l'avenir est morose mais les salariés ayant des conditions de travail « normales » sont aujourd'hui culpabilisés et traités de privilégiés passistes.

Ces discours sont tenus sans vergogne et avec mépris par des gens qui ne sont pas touchés par les conséquences du phénomène mais qui en profitent.

Combien de temps faudra-t-il encore s'adapter et accompagner cette dérive pernicieuse avant que tout cela ne devienne insupportable et ne se retourne contre le modèle économique ?

Il ne faut pas tout rejeter d'une mondialisation qui, si elle était plus soucieuse des hommes et de la pérennité de la planète, serait acceptable voire bénéfique !

Par ailleurs, le développement du transport aérien et les bons résultats de la Holding doivent beaucoup à l'intensification du commerce international.

La concurrence pourrait être un vecteur de progrès et ne pas devenir un outil d'aliénation. S'il n'est pas facile de proposer des solutions concrètes, nous ne pouvons rester passifs face à la toute puissance de la logique économique. Il faut que la Politique au sens noble du terme reprenne le pas sur l'économie.

Les salariés ne sont pas condamnés à subir. Les citoyens que nous sommes doivent obliger les gouvernements à cesser leurs discours convenus à l'efficacité illusoire pour prendre des mesures de régulation. Sauf à jouer avec le feu, la concurrence ne peut pas être la loi de la jungle.

Nous ne pourrions nous en sortir qu'en réagissant solidairement pour imposer des normes sociales, écologiques, de droit de l'homme et des régulations douanières. La concurrence doit être loyale et donc encadrée au niveau mondial.

Nous ne devons, ni avoir honte de notre modèle social, ni baisser les bras pour le défendre car il est plus efficace pour l'Homme. L'avenir des générations futures en dépend.

A380

Le Groupe a trouvé un accord avec Airbus concernant la livraison des A380. La mise en service se fera avec un an de retard sur le calendrier initial. Dans l'intervalle, trois Boeing 777-300 assureront le relais en été 2007.

À l'instar des autres acheteurs pénalisés, tel Singapore Airlines, Airbus devra être indemnisé notre Compagnie du préjudice.

2006

Sincères et chaleureux meilleurs vœux pour 2006.

À titre professionnel et collectif, je nous souhaite que notre Compagnie demeure une belle et agréable entreprise.

Face à une concurrence exacerbée, qu'elle poursuive son développement grâce à la motivation enthousiaste et sereine de ses salariés, impulsée par des Dirigeants proches des réalités et répondant concrètement aux aspirations de leur personnel, et en particulier de l'encadrement.

À titre privé et individuel, que l'année soit heureuse pour vous et vos proches.

le 07/01/2006

Pascal MATHIEU

Administrateur représentant l'encadrement

<http://cgcaf.com> ou mail. : admincgc@airfrance.fr