



**Christian Magne**

Représentant des  
salariés actionnaires  
PS et PNC

N°34, juin 2010

# > Les raisons d'espérer

**1,56 milliard de pertes nettes en 2009-2010 !** Qu'est-ce qui a fait basculer nos comptes dans le rouge ? D'abord, pour 40%, les anciennes couvertures pétrolières. Ensuite, pour 22%, le secteur cargo, alors qu'il ne représente que 15% du chiffre d'affaires total de l'entreprise. Enfin, pour 25%, l'activité passage.

Voici à grands traits la nature essentielle des pertes. On conviendra que ce bilan n'est pas brillant. **Sommes-nous condamnés à suivre cette mauvaise pente pour l'année qui vient ? Non. Rien n'est joué !**



D'une part, parce qu'il faut considérer une particularité du transport aérien. A charges égales, un peu d'activité en moins fait plonger les comptes. Un peu d'activité en plus produit rapidement des bénéfices.

Dans cette perspective, on note au trimestre dernier un accroissement de 25% du commerce mondial. Les prévisionnistes tablent sur un bon +10% des échanges mondiaux pour l'année qui vient. En toute logique, si aucun cataclysme économique ne vient enrayer le mouvement, le transport aérien européen devrait en profiter.

D'autre part, le groupe AF-KLM n'est pas resté les mains dans les poches pendant la crise.

La politique de couverture pétrolière a été adaptée et ne nous pénalisera pas cette année autant qu'en 2009.

Les économies internes, qui sont le lot de toutes les entreprises victimes de restrictions budgétaires de leurs clients, portent leurs fruits : 740 millions d'euros de réductions de coûts projetés pour 2010.

Les recettes unitaires se redressent. Le cargo a d'abord donné des signes avant-coureurs encourageants, puis l'activité « passage » a, elle aussi, repris du poil de la bête.

Dans le détail, on constate la satisfaction d'une clientèle partiellement reconquise comme celle des PME, grâce à la classe *premium voyageur* qui équipe de plus en plus d'avions longs courriers. Les premiers résultats du produit *neo* en moyen courrier sont supérieurs aux attentes, avec une amélioration de la recette unitaire en classe éco et une augmentation du nombre de passagers en classe *voyageur*. Malgré une descente en gamme sur quelques produits vendus meilleur marché,

la satisfaction des passagers est stable ou améliorée. Enfin, le confort du nouveau siège court courrier, qui permet d'économiser du carburant parce que plus léger de 40%, est apprécié par nos clients qui gagnent de précieux centimètres pour leurs jambes.

En mai, on note un accroissement de 4,3% du trafic pour AF-KLM. Chiffre très satisfaisant si on le compare au -11,5% de B.A. affectée dans ses résultats par son conflit avec ses PNC, mais qui reste loin des performances d'easyJet + 7,9% et Ryanair +17%.

Pour conclure prudemment, même si on peut espérer un secteur cargo assaini pour l'exercice suivant, quelques sérieux nuages se profilent à l'horizon :

- La fusion British Airways/Iberia pourrait, à terme, nous prendre des parts de marché dans le ciel européen.
- Lufthansa sortira renforcée lorsqu'elle profitera au maximum de ses acquisitions récentes : Swiss, Austrian, Brussels Airlines, BMI
- Emirates disposera dans quelques années d'une flotte d'une soixantaine d'A380, voire davantage, ce qui constitue une menace pour nos vols long-courriers.

## > Les cendres d'Eyjafjöll

L'égratignure de l'écorce terrestre que représente l'éruption du volcan islandais a coûté des millions d'euros aux entreprises, en pertes sèches, en manque à gagner et même en dépôt de bilan. Au premier rang des sinistrés figurent les compagnies aériennes et les sociétés de tourisme. On peut aussi compter à ce titre les huit millions de passagers bloqués. Le « budget vacances » des touristes a explosé, leur capital congés a rétréci. Quant aux hom-



mes d'affaires dont le credo est « time is money », on imagine leur état d'esprit.

Pour notre groupe, il a coûté au personnel une énorme somme d'énergie, de stress et d'in-

ventivité au pied levé devant la pagaille provoquée par la fermeture inopinée et quasi-totale du ciel aérien en Europe. Sur un plan financier, notre perte est proche de 165 millions.

Les ministres des transports ont étudié les possibilités de dédommagement des compagnies aériennes (report de redevances, aides financières...) sans conclure formellement. Au-delà de cette réponse ponctuelle, il est urgent d'améliorer la coordination entre les scientifiques, pouvoirs publics et industriels. La leçon que nous pouvons tirer des cendres d'Eyjafjöll,

c'est qu'il manque une instance, dotée des moyens pour évaluer le niveau de risque. Elle permettrait des décisions rapides et concertées de l'Union européenne. L'aviation civile française dispose depuis lors de deux avions capables de mesurer la densité des cendres et leur dangerosité.

Au sein de l'entreprise, une réflexion sur nos procédures en temps de crise serait bienvenue. Car nous constatons le paradoxe suivant : d'un côté un personnel donnant le maximum de lui-même pour prendre à bras le corps les difficultés engendrées par cette paralysie et, de l'autre, des clients frustrés, fati-

gués, parfois même, rendus agressifs par l'absence de solution de transport.

**Il y a certainement moyen de mieux se préparer pour disposer d'une information sûre et répondre rapidement aux questions des passagers en souffrance.** D'autant plus que si Eyjafjöll nous a pris de court lorsqu'il

est entré en éruption, il a continué à libérer dans le ciel des nuages de cendres, plus ou moins denses et **nous ne sommes pas à l'abri de nouveaux nuages.**

## > Réunions du conseil d'administration Air France-KLM

**Situation du Cargo : Fin avril, le conseil s'est réuni pour examiner la situation de notre secteur Cargo.** Cette activité s'est trouvée sinistrée dès le début de la crise économique en automne 2008.

L'activité cargo a repris franchement début 2010. Elle n'atteint cependant pas encore l'équilibre. L'année dernière, la flotte de 25 avions *tout cargo* a été amputée de 11 appareils. Au vu des pertes actuelles, quelles décisions prendre : faut-il réduire encore la capacité de transport ? Après un débat nourri pendant lequel les dirigeants d'Air France et de KLM ont expliqué les risques sociaux d'une nouvelle réduction des avions tout-cargo, les administrateurs ont jugé cette réduction suffisante.

L'orientation d'un fret transporté majoritairement en soute plutôt qu'en avion *tout cargo* est maintenue et pourra être accentuée. **Les équipes commerciales de Martinair et d'AFKL vont devoir se rapprocher.**

J'ai souligné les risques qu'il y aurait à cesser définitivement les investissements en avions *tout cargo*. La flotte finirait par être frappée d'obsolescence (en particulier les MD11 de Martinair) et il serait alors tentant de supprimer



le *tout cargo*. J'ai fait valoir aussi, l'intérêt de mener à son terme le projet d'entreprise commune de fret (Joint Venture) avec China Southern, actuellement en sommeil.

**Amadeus** : Le conseil a également pris connaissance du résultat financièrement positif pour Air France de la **remise en bourse d'Amadeus**. Les gains réalisés et à venir se chiffrent en centaines de millions d'euros.

**Notre niveau d'endettement, nettement accentué par la crise, est allégé grâce à cette opération.**

### | Amadeus : à savoir

De mon point de vue le coût social de l'opération lancée en 2005 est élevé. **Les pertes d'emploi ont été importantes chez Amadeus France et des développements de logiciels d'Amadeus ont été délocalisés en Inde.** A contrario certaines activités ou applications informatiques d'Air France ont été transférées chez Amadeus.

**En revanche, les dirigeants d'Amadeus perçoivent sous diverses formes des rémunérations d'un niveau pharaonique** qui heurte le bon sens et ce qu'on peut appeler la simple morale.

**Actionnariat salarié** : J'ai interpellé le président Spinetta sur l'absence d'offre d'actionnariat salarié, depuis un an et demie. Plusieurs opérations des dernières années arrivent à échéance de déblocage. Si une partie des salariés actionnaires vendait ses titres, la part du capital Air France-KLM détenue par les salariés, actuellement d'environ 11,5%,

chuterait. Or, beaucoup des actions AFKL qui s'échangent sur les marchés sont achetées par des fonds ou investisseurs étrangers. Conserver ou améliorer le pourcentage "maison" limite la part des actionnaires privés.

**Résultats 2009** : Le conseil du 19 mai a examiné les résultats de l'exercice écoulé 2009/10 et a constaté qu'ils sont les pires du groupe Air France-KLM depuis sa création. Notre trésorerie abondante nous a permis de traverser ces quelques trimestres d'ultra-crise sans trop de dommage mais elle a été néanmoins sérieusement entamée.

L'épaisseur de notre trésorerie a démontré son efficacité en cas de crise majeure. Pour garder la marge de sécurité qu'elle procure, nous avons reconstitué cette réserve financière au prix d'un endettement accru.

Le niveau de l'endettement est un critère pris en compte par les banques pour fixer les taux

d'intérêt de nos emprunts. Nos financements futurs seront donc plus coûteux.

Malgré l'intensité et la durée de la crise notre groupe a démontré sa capacité à résister, tout en préservant son personnel de tout licenciement sec.

## > Assemblée Générale des actionnaires le 8 juillet 2010

Les résolutions présentées cette année sont assez classiques.

Onze d'entre elles ont trait au renouvellement des membres du conseil d'administration. La plupart des administrateurs ont été nommés en septembre 2004, lors de l'assemblée générale créant le groupe Air France-KLM, pour une durée de 6 ans. Ces mandats arrivent à échéance. Le mandat d'administrateur sera désormais de 4 ans maximum.

### | Le conseil d'administration d'Air France-KLM



Air France-KLM est une holding, sans effectifs, qui chapeaute Air France et ses filiales, d'un côté, KLM et les siennes, de l'autre.

Air France et KLM disposent chacune de leur propre conseil d'administration, mais les grandes orientations du groupe sont déterminées par le C.A. de la holding. **Qui le compose ?**

**Trois administrateurs sont désignés par le gouvernement français** au titre de la part de capital encore détenue par l'État français (environ 16%), messieurs Bézard, Gressier et Josse.

**Quatre autres sont néerlandais**, conformément à l'accord de fusion Air France-KLM. Parmi eux, l'un est Leo Van Wijk, ex-CEO de KLM, devenu vice-président d'Air France-KLM. Frederik Bolkestein, est proposé par le gouvernement néerlandais, Floris Maljers et Cornelis Van Lede, ont le statut d'administrateur indépendant. Messieurs Bolkestein et Van Lede parlent bien français et messieurs Van Wijk et Maljers anglophones se sont mis à l'apprentissage de notre langue.

**Quatre administrateurs indépendants sont français** : Patricia Barbizet, Jean-François Dehecq, Jean-Marc Espalioux et Pierre Richard.

Enfin, **deux administrateurs sont choisis par les salariés actionnaires**, PNT d'une part, PS et PNC d'autre part. Je viens d'être réélu pour 4 ans à ce dernier poste, tandis que Bernard Pédamon remplacera pour la même durée, en juillet, Didier Le Chaton.

Deux des résolutions ont pour objet de confirmer ma réélection par les salariés actionnaires en mars dernier et de valider l'élection de Bernard Pédamon, représentant les PNT actionnaires.

La plupart des administrateurs dont le mandat arrive à échéance se représentent pour un nouveau mandat, pour des durées qui vont de deux à quatre ans, selon le cas.

En particulier, **Jean-Cyril Spinetta se représente pour un mandat de 4 ans.**

Deux administrateurs ne se représentent pas, Floris Maljers et Pierre Richard.

Pour les remplacer, le conseil propose Peter Hartmann, CEO de KLM, qui n'était pas administrateur jusqu'ici et Maryse Aulagnon, laquelle a une grande expérience en gestion d'entreprise. Elle viendra féminiser notre conseil, lequel ne comporte qu'une femme.

## **| Votez ou confiez-moi vos pouvoirs !**

Pour me donner pouvoir à l'assemblée générale du 8 juillet, sur le bulletin :

- **Cochez la case** « JE DONNE POUVOIR A : »
- **Indiquez Christian Magne, Adresse : CL-DA**
- **Datez, signez, puis postez** avec l'enveloppe jointe...

...ou renvoyez-moi sans tarder votre bulletin signé sous enveloppe service avec les mentions :

**C. Magne Service : CL-DA Roissy Siège**  
(Chaque bulletin reçu doit être utilisé)

Une des résolutions pourra surprendre, il s'agit de la **proposition de diminuer le montant nominal de l'action de 8,5 € à 1 €**. C'est une **opération purement technique** devant rapprocher ce montant des pratiques habituelles. Elle sera **sans incidence sur le cours de l'action** ou l'économie de l'entreprise. Je l'approuverai sans réserve.

Les salariés actionnaires doivent recevoir leur dossier d'assemblée générale, comportant leur bulletin de vote vers la mi-juin.

## **> Alitalia**



La compagnie italienne, dont AF-KLM détient 25%, enregistre en 2009 une **perte nette de 326 millions d'euros**.

Elle a entamé son redressement au plus mauvais moment de la crise. Débarrassée de ses avions les plus anciens, **ses coûts sont désormais mieux maîtrisés**. Elle s'est dotée de couvertures pétrolières avantageuses.

**C'est du côté des recettes qu'Alitalia rencontre des difficultés**. Les compagnies low cost et le TGV entre Rome et Milan la privent de revenus sur le secteur court-moyen courrier. Et le niveau de recette moyenne, en LC, progresse trop lentement, retardant son retour à la rentabilité. Des salariés du groupe AF-KLM sont détachés en Italie pour assister Alitalia en technique de yield/revenu management.

## **> China Eastern choisit Skyteam**

La Chine est le pays au potentiel de développement le plus élevé. Alors que la crise continue de sévir en Europe, **la croissance de la Chine repart sur un rythme de +12%**. **C'est pourquoi il est vital qu'Air France-KLM et Skyteam soient bien implantés en Asie**.

China Southern, basée à Canton, a déjà fait



## > Échange Salaire/ Actions de 2005

Je rappelle aux salariés actionnaires d'Air France qui ont souscrit à l'Échange Salaire contre Actions de 2005 que **la totalité des actions souscrites est devenue cessible.**

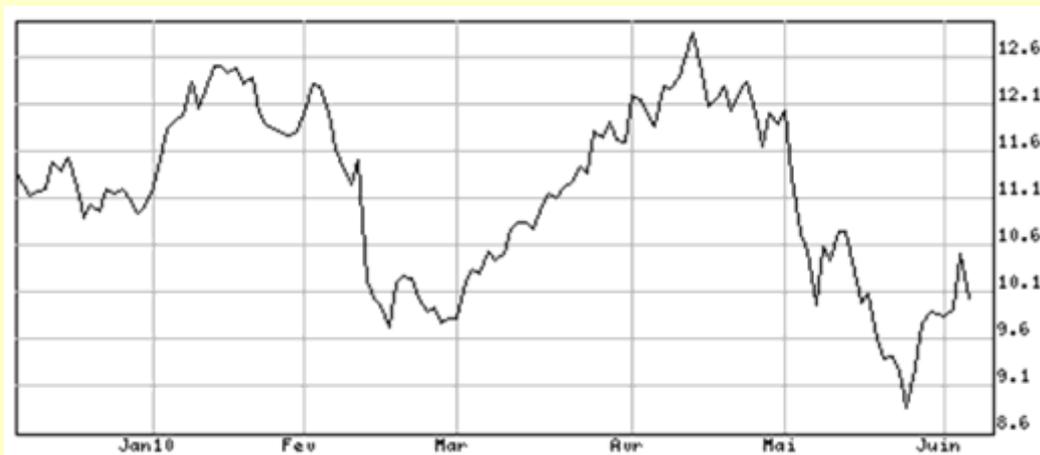
En revanche, la diminution de salaire consentie par ces salariés dure encore un an.

le choix de Skyteam. Air China, forte sur Pékin, est depuis longtemps attachée à Star Alliance avec Lufthansa.

China Eastern, implantée à Shanghai, pouvait choisir Star Alliance, car la compagnie Shanghai Airlines qu'elle venait d'acquérir en est encore membre. Elle pouvait aussi choisir oneWorld, en suivant JAL. Son choix de Skyteam est donc une très bonne nouvelle pour nous.

Et ce n'est pas fini : **China Airlines, la compagnie taïwanaise, s'intéresse aussi à Skyteam.**

### | Évolution de l'action Air France-KLM



### > L'évolution de l'action Air France-KLM

L'inquiétude née de la crise grecque, du nuage volcanique et la publication de nos résultats 2009 ont fait chuter le cours vers 9€.

Nos perspectives et les bons résultats du mois de mai l'ont fait ensuite remonter autour de 10€.

Les analystes publient des objectifs de cours qui vont de 10 à 16 € pour notre action, avec une moyenne proche de 13 €.

Certains indicateurs économiques se redressent et les analystes en tirent la conclusion, pour la plupart, que les mauvaises nouvelles sont derrière nous.

### | Dommages aux avions

Au cours d'un comité d'audit auquel j'ai participé, j'ai demandé qu'une étude sur les « dommages avions » soit communiquée au Conseil.

Il s'agit des chocs qui interviennent sur les avions en stationnement, généralement provoqués par les véhicules qui circulent autour. Les frais d'immobilisation et de réparation peuvent être très élevés. J'aimerais en connaître le montant exact.

Une amélioration de la sécurité serait facteur d'économie et peut-être de diminution du nombre d'accidents du travail

## **| Le mémo du salarié actionnaire Air France-KLM**

Toutes les informations essentielles pour gérer vos actions AFKL sont regroupées sur ce mémo à découper. Une version numérique, tenue à jour, est téléchargeable à l'adresse : <http://navigaction.com/memo.pdf>, vous pourriez la conserver dans un smartphone, par exemple, afin de l'avoir toujours avec vous.

### **Numéro vert AF : 0800 04 2000**

C'est à ce numéro qu'une aide pourra vous être apportée par Air France si vous rencontrez des difficultés dans la gestion de vos actions Air France-KLM ou de votre épargne salariale. Numéro gratuit à partir d'un fixe.

(salariés à l'étranger : 33 1 41 56 62 86, puis faire le 2, tarification courante) touche 1 : le cours de l'action AFKL,

**touche 4 en semaine : un télé-conseiller vous répond**, possibilité de joindre le service par mail :

**info.ors.esa@airfrance.fr**, Intranet AF : Intralignes > Espace Salariés > Epargne salariale

### **HSBC** (gestion des actions hébergées dans un ou des fonds du PEE ou du PEG : Majoraction, Aéroaction, etc.)

Munissez-vous de votre identifiant à 8 ou 9 chiffres (voir relevé HSBC) et de votre mot de passe (6 chiffres).

**0800 04 2000** gratuit à partir d'un fixe puis touche 2, serveur vocal 24h/24 7j/7, suivre les indications du serveur

**www.ere.hsbc.fr** espace épargnants

Vous pouvez gérer vos comptes et passer vos ordres de remboursement d'avoirs disponibles

(cliquez sur "accédez à vos comptes", choisissez "Epargne salariale... Accédez à vos comptes"

Pour des remboursements d'avoirs : Consultez " ► vos opérations" puis choisissez " - Saisir un remboursement"

Sur ce site vous pouvez : consulter votre compte (position, historique, opérations en cours, valeurs des parts), connaître la performance des investissements, trouver des informations pratiques, réaliser des simulations financières, modifier vos placements financiers, demander le retrait d'avoirs disponibles, notifier votre changement d'adresse.

**Par courrier**, pour des remboursements d'avoirs :

**HSBC Épargne Entreprise, TSA 29013**

**75688 PARIS Cedex 14 France**

Pour des sujets administratifs, changement d'adresse, de compte bancaire...

**HSBC Épargne Entreprise, TSA 60309**

**92919 LA DEFENSE Cedex France**

### **Société Générale** (gestion des actions AF-KLM gérées au nominatif)

**0800 04 2000** gratuit à partir d'un fixe puis touche 3, suivre les indications du serveur. **Par Fax : 0251 856 215**

**www.nominet.socgen.com** : Sur ce site vous pouvez consulter vos comptes, faire des opérations, télécharger des documents, vous informer.

Il faut avoir son code d'accès à 8 chiffres et son mot de passe à 6 chiffres.

**Par courrier**, pour toutes les opérations sur comptes ou sur options

**Société Générale, Département Titres et Bourse**

SGSS/GIS/BAO/NPO/ONE

Service Nominatifs et Plans d'Options

BP 81236

**44312 Nantes Cedex 3, France**

### **Christian Magne**, votre administrateur Air France-KLM, représentant les salariés actionnaires PS et PNC.

Je peux vous aider si vous êtes confronté à des difficultés dans la gestion de vos actions, si elles n'ont pu être résolues par les services concernés : **01 41 56 04 95** ou **06 87 21 17 89**, ou **chmagne@navigaction.com**. Laissez-moi votre message

**navigaction.com** : mes infos sur le groupe AFKL, la concurrence, la gestion des actions AFKL.

**Assemblées Générales** : Pour me donner pouvoir aux assemblées générales, sur votre bulletin :

- **Cochez la case** « JE DONNE POUVOIR A : »
- **Indiquez Christian Magne, Adresse : CL-DA**
- **Datez, signez, puis postez** avec l'enveloppe jointe.

# | Élection Arsa : Merci !

Le 31 mars, les salariés actionnaires PS et PNC m'ont réélu avec environ 55% des suffrages pour les représenter au conseil d'Air France-KLM. Je remercie chaleureusement les salariés actionnaires qui ont voté pour moi parmi les cinq candidats. Je suis très sensible à cette marque de confiance.

Candidat	Soutiens	Nombre de voix (actions exprimées, arrondies à l'unité)	%	Nombre de votes	%
Marie-Pierre Bonnefoi	CGT, UGICT-CGT	591 598	8,8%	1 639	12,7%
Laurent Bonnet	UNSA	559 359	8,3%	1 176	9,1%
<b>Christian Magne, élu</b>	<b>CFDT, ACAI, Action'Air, élus Union&amp;Expérience</b>	<b>3 733 815</b>	<b>55,5%</b>	<b>6 436</b>	<b>49,7%</b>
Antonia Mallea	FO, CIFO, SNPNC	518 989	7,7%	1 271	9,8%
Pascal Mathieu	CGC, UNAC-CGC	1 325 048	19,7%	2 253	17,4%

Vos messages de soutien ont été nombreux, avant et après cette élection. Ils me donnent l'énergie pour poursuivre dans la voie choisie : représenter tous les salariés actionnaires, revendiquer un développement durable de notre groupe, ancré dans le respect des salariés qui le composent et vous apporter l'information vous permettant d'être acteur dans l'entreprise, en tant qu'actionnaire. Mon suppléant, François Robardet, m'aidera dans cette tâche.

Je siégerai au conseil d'administration d'Air France-KLM avec Bernard Pédamon, élu par les PNT actionnaires.

**Ceux d'entre vous qui sont cadres ou PNC doivent encore participer au deuxième tour de l'élection des administrateurs salariés d'Air France. Merci de votre implication : Clôture du vote le 23 juin à 16 heures.**

## > Je suis à votre disposition

Vous pouvez me contacter par l'un des moyens suivants :

Email : [chmagne@navigation.com](mailto:chmagne@navigation.com) ou [chmagne@airfrance.fr](mailto:chmagne@airfrance.fr)

Téléphone : 01 41 5(6 04 95) ou **06 87 21 17 89** (vous pouvez y laisser un message et votre contact)

Davantage d'infos sur mon site [navigation.com](http://navigation.com)

## > Revue de presse hebdomadaire

Chaque lundi, je rassemble des articles qui se font l'écho des **informations sur notre groupe**, de son environnement concurrentiel et des **évolutions de l'action AF-KLM**. Je donne dans de brefs commentaires un éclairage à ces dépêches parues la semaine précédente.

5600 salariés reçoivent cette *Lettre/Revue de presse* sur leur écran.

**Si vous souhaitez la découvrir, il vous suffit de m'envoyer votre adresse email à :**

[chmagne@navigation.com](mailto:chmagne@navigation.com)

## | Christian Magne CL-DA

### Administrateur Représentant les Salariés Actionnaires PS/PNC

Élu avec le soutien de : CFDT, ACAI, Action'Air, élus Union&Expérience, suppléant François Robardet

*Ce bulletin est imprimé sur un papier respectueux de l'environnement (60 % de fibres recyclées et 40 % de fibres vierges FSC).*