



Christian Magne

Représentant des
salariés actionnaires
PS et PNC

N°41, décembre 2012

> Les compagnies du Golfe

Les compagnies du Golfe ! C'est un leitmotiv dès qu'on parle de concurrence long-courrier.



Les petits États du golfe persique ont investi massivement dans la création de compagnies aériennes.

Les trois plus importantes, Emirates, Qatar et Etihad, nées respectivement en 85, 94 et 2003 n'ont d'autre objectif que de gagner des parts de marché. Leurs clients ne se trouvent pas dans leurs pays respectifs où la population est

réduite mais bien partout ailleurs, notamment en Europe. Leur position géographique entre l'Europe et l'Asie leur permet de devenir des carrefours mondiaux grâce à leurs plateformes de correspondance de vols long-courriers; En Europe, les compagnies sont davantage organisées, du fait de notre géographie, en correspondances de vols LC vers MC et vice versa.

Leurs investissements pour l'achat d'avions ainsi que pour les gigantesques infrastructures au sol sont financés, au niveau des états, par les pétrodollars. Si on ajoute un carburant au prix du marché local (et sans coût de transport) une main d'œuvre meilleure marché et des prix d'avions négociés par « botte » de cinquante, on commence à avoir une petite idée de ce qui fait leur supériorité. C'est ainsi qu'Emirates a pu assécher la clientèle de Qantas : des billets à prix intéressants entre l'Europe et l'Australie pour un produit affaires ou première haut de gamme. Il ne restait plus qu'à faire, à la compagnie australienne en difficulté, la « faveur » d'un accord de code-share entre l'Australie et l'Europe.

Le cargo obéit à la même ambition. Pensez qu'Emirates possède plus de quatre-vingt 777-300 passagers, dont la capacité de fret en soute est très confortable, alors qu'Air France s'enorgueillit d'en posséder une

Christian MAGNE

quarantaine. Encore ne s'agit-il que d'un exemple concernant la compagnie émiratie la plus ancienne, les deux autres semblent pressées de rattraper leur aînée. Il n'y a qu'à voir leurs commandes cumulées d'avions et le vertige vous prend. D'autant plus que **les pressions existent bel et bien entre les pantagruéliques commandes d'Airbus et l'obtention de droits de trafic en Europe.**

| Trois poids lourds

Emirates : 180 avions long-courriers, environ 250 en commande ou options, l'ambition de posséder une centaine d'A 380, au moins autant du futur A 350, à noter : aucun avion MC monocouloir.

Qatar Airways : 108 avions, 256 avions en commande dont 80 Airbus A 350 en tant que compagnie de lancement de ce programme.

Etihad : 65 avions, 174 en commande ou option

La proximité de ports maritimes et d'immenses zones de stockage du fret renforce les atouts des compagnies du golfe. D'autant plus que grâce à la croissance de l'Inde, la Chine et l'Afrique (supérieure à 6% par an), le centre de gravité économique se déplace vers le sud-est.

Les compagnies émiraties se voulaient libres comme l'air, restant en dehors des trois alliances mondiales, afin de nouer au gré de leur intérêt tout partenariat commercial.

Mais **Qatar Airways a récemment décidé de rejoindre l'alliance Oneworld**, autour du couple American/British Airways.

Puis c'est notre groupe **Air France-KLM qui conclut un partenariat avec Etihad**, pour l'instant limité à la desserte d'Abu Dhabi au départ de Paris et d'Amsterdam, augmenté de quelques destinations au-delà de ces trois métropoles. On pourrait parler d'arrangement « défensif », tant les compagnies du golfe parviennent à siphonner l'Europe à leur gré, si cette entente ne renfermait pas une autre ambition. En effet, **notre désir d'améliorer notre pénétration sur le grand marché allemand peut être servi par la prise de participation d'Etihad dans la deuxième compagnie allemande, Air Berlin.**

Enfin, c'est **Emirates** qui, après son vaste accord de code-share avec Qantas, **noie un partenariat**, limité pour l'instant au programme de fidélité, **avec easyJet**. Mais on doit se préparer à ce qu'après un round d'observation, ces deux compagnies envisagent d'aller plus loin.

La compétition est féroce...

| Turkish Airlines, l'autre compagnie qui monte

Turkish Airlines prend sa part du gâteau du trafic entre l'Europe et l'Asie. Son **taux de croissance supérieur à 20% par an**, n'a rien à envier à ceux des compagnies du Golfe.

Forte de ses **200 avions**, de son **réseau international** devenu le **7ème au monde** et de son marché local de 75 millions de turcs, **elle pourrait intensifier ses liens avec Lufthansa**, ce qui en ferait un concurrent plus redoutable encore.

> Résultats du 3^{ème} Trimestre 2012 AF-KLM

(en millions d'euros)	Trimestre au 30 septembre			Cumul neuf mois		
	2012	2011	Variation	2012	2011	Variation
Chiffre d'affaires	7 184	6 789	+5.8%	19 329	18 335	+5.4%
Résultat d'exploitation courant	+ 506	+ 397	+27,5%	- 157	- 151	non signif.
Résultat net part du groupe	+ 306	+ 14	non signif.	- 957	- 550	non signif.

Sans être enthousiasmants, **ces résultats montrent une amélioration nette par rapport au même trimestre de 2011**, alors que le contexte actuel reste morose : pétrole cher, crise en Europe, ralentissement de 4% de la croissance en Chine qui s'établit à 7%, surcapacité cargo, etc.

Les décisions d'économies contenues dans la phase 1 du plan Transform 2015 (blocage des embauches, des salaires et des avances), pénalisantes pour les salariés, cumulent leurs effets positifs, au niveau de l'entreprise, sur les résultats financiers.

L'amélioration des résultats va-t-elle se poursuivre ?

En 2013, les résultats bénéficieront progressivement de l'effet des départs volontaires et des gains de productivité des nouvelles normes de travail PNT, PNC et personnel sol, à Air France, puis dans les filiales et à KLM. Ces effets se cumuleront aux réductions des achats et aux limitations des investissements.

Sans changement brutal de la conjoncture, l'année 2013 sera meilleure que 2012, année de « transition ».

Néanmoins, **l'activité cargo accroît ses pertes (-67M€)**, malgré les efforts sur les coûts. Ces mauvais résultats du fret sont dus pour l'essentiel à une surcapacité mondiale qui entraîne une baisse des tarifs ainsi qu'à la montée en puissance de nouveaux transporteurs sur les destinations fréquentées comme celles de la Chine.

les recettes unitaires (prix moyens des billets) sont

restées assez élevées, comme les taux d'occupation des avions, permettant au groupe AF-KLM de mieux résister. Mais attention, depuis l'accalmie de l'été, le prix du pétrole est remonté vers 110\$ (baril de Brent).



> La surcapacité Cargo est inquiétante

On constate un **excès d'offre du fret aérien**. Cette abondance entraîne une **baisse des tarifs** remettant en question la rentabilité et donc, l'avenir de cette activité au sein de nombreuses compagnies.

On compte actuellement **70 avions tout cargo non utilisés** dans le monde et **230 autres sont dans les carnets de commande** des constructeurs. Il ne faut donc pas s'attendre à ce que les tarifs remontent et à ce que les soutes des avions passagers se remplissent, d'autant plus que **la croissance de l'activité**

| Le prix du pétrole

- ▶ Le prix du pétrole est un prix de marché, dépendant de la confrontation de l'offre et de la demande. Ce marché est réputé pour manquer de transparence : difficile de savoir ce qui s'y passe.
- ▶ Les ressources pétrolières sont loin d'être épuisées, mais de nombreux gisements sont très coûteux à exploiter. A long terme, le pétrole devrait être cher.
- ▶ Plus le kérosène issu du pétrole deviendra cher, plus les carburants de substitution, au coût encore trop élevé, deviendront compétitifs.
- ▶ Parmi les pays producteurs, l'Arabie saoudite, membre influent de l'OPEP, cherche à maintenir les prix du pétrole à un niveau suffisamment élevé pour financer les investissements qui lui sont nécessaires, sans que ce niveau n'altère fortement la croissance économique mondiale. Ce point d'équilibre se situerait autour de 100 \$ le baril. Ce niveau de prix est difficilement supportable pour le transport aérien.
- ▶ Quand un contexte spéculatif fait fortement monter le prix du pétrole, les compagnies les moins compétitives commencent à lâcher prise.
- ▶ Les couvertures pétrolières permettent de « lisser » les variations du prix du pétrole. Mais attention : elles font économiser une partie de la hausse du pétrole, quand il monte, mais elles font perdre une partie de l'avantage provenant d'une baisse du cours du pétrole. Par ailleurs, quand le pétrole reste durablement à un prix élevé, le recours aux couvertures n'a plus d'effet bénéfique.



fret (+3%/an prévu par lata) est plus molle que celle de l'activité passager (+5,3%/an) . Si les pertes sont trop lourdes, des compagnies cesseront d'exploiter des avions tout cargo. La question se posera pour Air France et KLM/Martinair. Concernant les soutes peu ou pas remplies, le manque à gagner réduira la rentabilité des avions passagers.

Notre compagnie est un spécialiste reconnu du transport de fret *hors format* ne pouvant voyager qu'en cargo. L'abandon éventuel du *tout cargo* (il reste 4 avions à AF) nuirait-il à notre image de transporteur de fret ? Certains le redoutent. Pourtant les progrès réguliers de British Airways en tonnage transporté, alors que la compagnie britan-

nique n'a pas de *tout cargo*, semblent prouver le contraire.

> Nouveau produit Long-Courrier

Le conseil d'administration d'octobre a examiné les futurs produits Long-Courriers AF et KLM et les investissements qu'ils requièrent.

J'ai approuvé la décision d'investissement, malgré son montant élevé. Dans les diverses classes première, Affaires et économique, nous avons besoin d'un produit pouvant rivaliser avec les meilleurs. L'attente d'un haut « standing » vis-à-vis de la marque Air France semble bien exister. Les



| Volotea, un low cost de plus

D'anciens dirigeants de la low cost espagnole Vueling ont fondé une nouvelle compagnie low cost : Volotea. Elle se développe, à ce stade, sur l'Europe méditerranéenne et

se veut la compagnie des capitales régionales.

Cette compagnie utilise des **avions** un peu **plus petits** que les low cost habituelles : des B717, derniers avatars de l'antique DC-9. **Ce choix de « module » présente un risque spécifique sur les petits flux de trafic transversaux de notre pôle régional.**

En France, Volotea dessert Lille, Ajaccio, Bastia, Montpellier, Biarritz, Strasbourg, Grenoble, Metz-Nancy, Toulon, Perpignan, Toulouse...

futurs sièges, en particulier en classe Affaires et première AF, seront d'un très haut confort. Lors de leur introduction, nous connaissons l'inconvénient habituel d'avoir différentes versions de notre produit, au fur et à mesure des rééquipements des cabines.

A noter également que **certains 777 permettront, en été**, lors de la baisse de fréquentation de la clientèle business, **des changements rapides d'une partie de leur cabine** afin d'accroître le nombre de sièges réservés à la clientèle touristique.

L'entreprise devra veiller à ce que les PNC aient les moyens de donner un service à la hauteur de ces nouveaux produits. Or nous savons que les mesures prévues dans le plan Transform 2015 ne vont guère dans le sens de la disponibilité du personnel envers nos clients.

> 2013 : année italienne ?

Air France-KLM détient, depuis 2009, 25% du capital d'Alitalia. Le marché italien est le 4^{ème} d'Europe et **le mouvement de fusion entre compagnies aériennes, trop nombreuses,**

est inexorable. En bonne logique, Air France-KLM s'intéresse donc de près au devenir d'Alitalia.

La compagnie italienne a encore des difficultés pour équilibrer ses comptes. Dans ces conditions **une fusion constituerait-elle un risque pour notre groupe ?** Assurément, si la compagnie était « à moitié » rattachée, mais ce risque diminuerait considérablement en cas de fusion complète.

Les perspectives d'économie, d'une part et de recettes supplémentaires, d'autre part, vien-

draient compenser largement les actuelles pertes d'Alitalia.

Le 28 octobre 2013, l'accord qui lie les actionnaires entre eux arrive à échéance. Tout investisseur pourrait acquérir la majorité des actions d'Alitalia. Il reste donc encore un peu de temps pour s'interroger sur cette opportunité.

| Une industrie fragile

En Europe, Windjet, OLT Express, BmiBaby et Kingfisher en Inde, ont cessé leurs activités...

Aux USA, American Airlines tente encore de sortir de la faillite.

Iberia, Lufthansa, SAS, ont engagé de vastes restructurations

Environ 25 000 suppressions d'emploi ont été annoncées dans les différents plans d'adaptation de compagnies européennes au cours des derniers mois de 2012

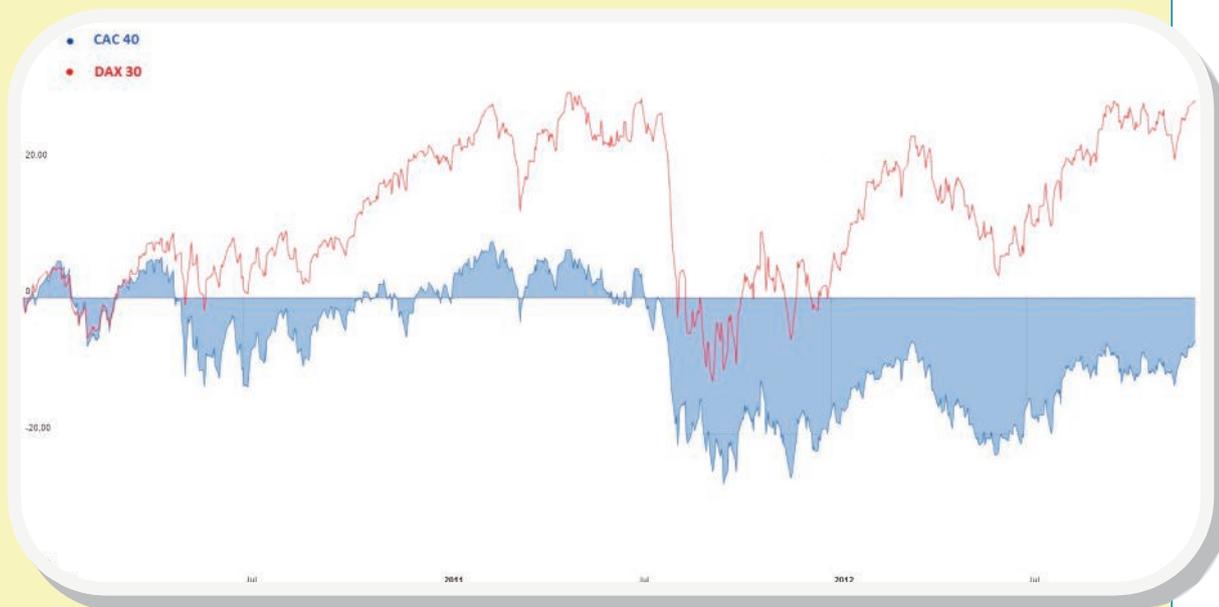
Qu'est-ce qui fait évoluer le cours de notre action en bourse ?

Habituellement, c'est la perspective de bons résultats financiers d'une société qui provoque une augmentation des ordres d'achat de l'action.

► Le cours d'une action évolue en fonction de l'offre et de la demande : Quand le nombre d'actions reste fixe, la vente ou l'achat d'actions se résume à un échange. Pour acheter des actions, il faut qu'un actionnaire vende les siennes. Plus la demande est forte, plus l'action monte et inversement.

► Le marché des actions peut être, par exemple, en grande forme ou en petite forme. Et cela peut être différent, d'un pays à l'autre, d'un continent à l'autre. On constate que les entreprises françaises n'ont pas le vent en poupe

en ce moment. Si on compare le CAC 40, représentatif de grosses sociétés françaises, à son équivalent allemand, le DAX 30, depuis 2010, il s'en écarte d'environ 30%, ce qui explique une partie du décrochage entre l'action AFKL et celle de Lufthansa.



► Les performances des entreprises cotées en bourse sont examinées régulièrement par les professionnels de cabinets spécialisés : les analystes. Ceux-ci publient des opinions sur chacune des entreprises qu'ils observent, avec des recommandations aux investisseurs (ex : acheter, vendre, conserver, alléger, renforcer etc.). Ils font des pronostics de résultats économiques pour les trimestres à venir, l'année en cours ou les suivantes. La moyenne de leurs évaluations s'appelle « le consensus ». Beaucoup d'investisseurs utilisent ces prévisions dans leurs décisions d'achat, vente ou conservation d'actions.

► Régulièrement, nos dirigeants se déplacent pour rencontrer les principaux actionnaires afin d'expliquer, dans des road-shows, la stratégie de l'entreprise. Leur argumentaire peut entraîner des décisions d'achat

(Suite page 7)

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

L'action Air France-KLM a touché son point le plus bas en juin, à 3,01 €. Puis elle s'est redressée au fur et à mesure des annonces de résultats trimestriels en progrès et de la confirmation de la mise en œuvre effective du projet *Transform 2015*. Elle a plus que dou-

blé en quatre mois et évolue autour de 7 € depuis la publication des bons chiffres du 3^{ème} trimestre, loin des 14 € de son cours d'introduction en 1999. Début novembre, plusieurs analystes ont relevé leurs objectifs de cours.

Notre directeur financier, Philippe Calavia, a indiqué dans une interview, que l'action « devrait se situer aux alentours des 12-13 euros, voire plus ».

(Suite de la page 6)

s'ils ont donné des preuves de bonne santé, de développement ou bien de vente de notre action s'ils n'ont pas convaincu.

► Une autre donnée concerne le secteur d'activité tout entier. Si la crise est mondiale, les actions du secteur du transport aérien baissent. Si la crise n'est qu'européenne, les compagnies européennes vont susciter un doute sur leurs performances et détourner les investisseurs vers des valeurs qu'ils estiment plus sûres...

► Les investisseurs à l'affût peuvent acheter des actions avant leur hausse supposée parce qu'un projet « créateur de valeur » va voir le jour dans l'entreprise. A l'inverse, s'ils doutent de la stratégie à venir, ils vendront par anticipation pour éviter des pertes.

► Au delà de la réforme d'un marché, d'un secteur d'activité, il peut exister une crise de confiance générale (ex : crise de la dette en Europe et crainte d'un risque systémique). Elle génère un repli prudent.

► En cas de situation sociale conflictuelle, les grèves, voire simples menaces de grèves ont un effet négatif sur la valeur de l'action de l'entreprise.

► Les événements géopolitiques ont aussi une incidence sur les variations de la valeur des actions : Pour ce qui nous concerne, tout conflit faisant peser une menace de hausse sur le prix du pétrole est défavorable au marché des actions et plus particulièrement à l'activité du transport. Les investisseurs qui redoutent des conséquences négatives ont tendance à « alléger leurs positions » (à vendre des actions), ce qui entraîne une chute des cours. En général, lorsque l'événement géopolitique trouve sa solution, les achats d'actions reprennent et les cours remontent.

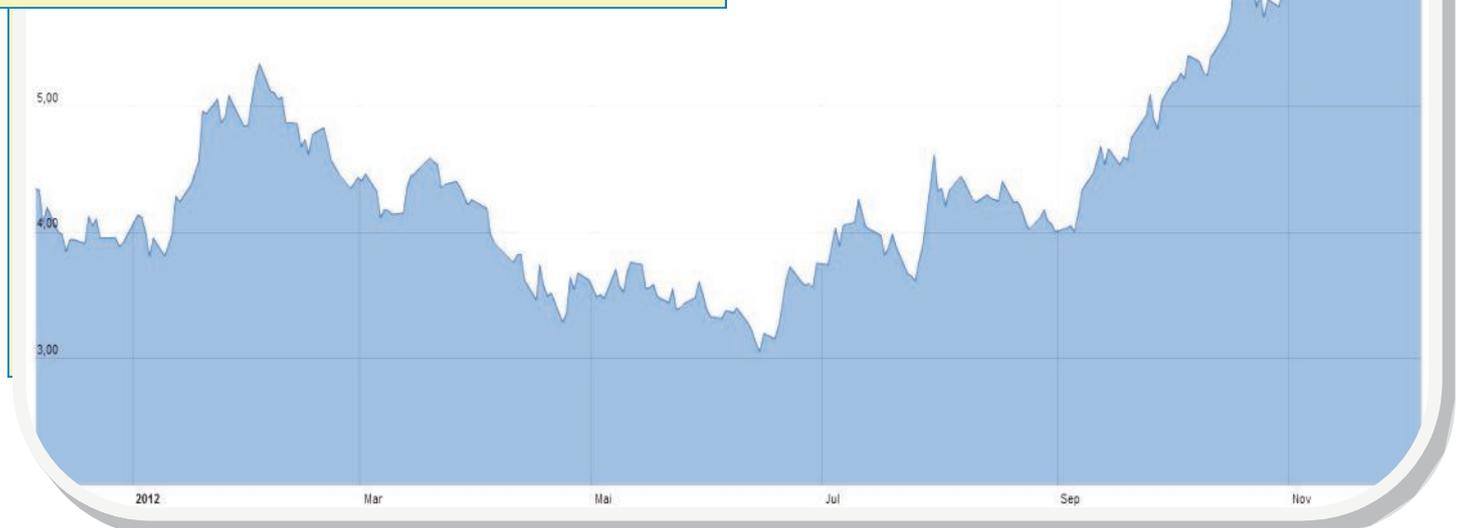


> Changement de teneur de compte PEE/PEG

HSBC était le teneur de compte des Plans d'Épargne d'Entreprise (PEE) et plan d'Épargne Groupe (PEG) d'Air France. La compagnie a retenu un nouveau teneur de compte, Natixis, meilleur marché, lequel a une grande expérience en ce domaine, au point d'être le N°1 en France.

Quelques uns des frais supportés par les salariés épargnants sont plus faibles chez ce nouveau gérant.

| Évolution de l'action Air France-KLM



> Gérer vos actions : numéro vert gratuit 0 800 04 2000

Air France peut vous apporter une aide à ce numéro si vous rencontrez des difficultés dans la gestion de vos actions Air France-KLM ou de votre épargne salariale.

La mise en relation gratuite avec les teneurs de compte passe par ce numéro vert.

Vous pouvez aussi obtenir de l'assistance par le mail :

info.ors.esa@airfrance.fr



> Je suis à votre disposition

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

Email : chmagne@navigaction.com ou
chmagne@airfrance.fr

Téléphone : **06 87 21 17 89** (vous pouvez y laisser un message et votre contact)

Davantage d'infos sur mon site navigaction.com



> Inscrivez-vous à la

Lettre de l'administrateur Air France-KLM

Chaque lundi, je rassemble des articles de presse 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.

Plus de 8 000 salariés reçoivent déjà cette revue de presse commentée sur leur écran.

Si vous souhaitez la découvrir, il vous suffit de m'envoyer votre adresse email, personnelle et/ou professionnelle, à :

chmagne@navigaction.com

| Christian Magne

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 (FSC).