



Christian Magne

Élu par les
salariés actionnaires
PS et PNC

N°36, avril 2011

> Dans dix ans...

Qui tracera la carte du transport aérien dans les dix années à venir et quelle sera notre place ? C'est en résumé la question à laquelle le conseil d'administration Air France-KLM du 6 avril a tenté de répondre.

► Les passagers européens plébiscitent le modèle low cost pour les vols courts et moyen-courriers. Pour ne pas disparaître de ce secteur, notre groupe doit s'atteler à réduire l'écart des coûts de production. Transavia et le projet « bases de province » sont-ils suffisants pour nous mettre à l'abri de ce risque ? Pas sûr.

... Lors des 10 prochaines années, la croissance de la demande du transport aérien en Chine et en Inde sera équivalente à 15 fois celle du marché français ...

► Si on observe les volumes de trafic aérien entre l'Europe et les autres continents, on constate qu'ils sont assurés majoritairement par des compagnies européennes. Un rééquilibrage, voire une inversion de tendance comme pour l'Asie du sud-est, est facilement imaginable. On a mangé notre pain blanc !

► La consolidation des compagnies sous forme de fusions, acquisitions ou prises de participation va se poursuivre. Rien qu'en Europe, Virgin Atlantic, SAS, TAP Air Portugal, Finnair, LOT, CSA et peut-être Alitalia sont ou seront concernées par un rachat. Certaines iront probablement vers le groupe Lufthansa ou vers IAG (British Airways/Iberia), lequel réfléchit déjà à un rapprochement avec American Airlines. Quant à nous, nous pourrions accroître nos prises de participation ou rachats d'autres compagnies, en s'associant, le cas échéant, avec notre principal partenaire, l'américain Delta. Un allié d'autant plus précieux que la concurrence va s'intensifier avec les compagnies du Golfe, comme avec celles des pays où la croissance est élevée.

► Les classes moyennes des pays émergents se développent rapidement. On parle de 500 millions de personnes supplémentaires aspirant à voyager dans les cinq ans. L'ouverture de nouvelles dessertes long-courriers sera donc une priorité pour rester dans la course et capter cette nouvelle clientèle.

Pour affronter ces défis, une bonne santé financière sera indispensable.

Christian MAGNE

> Deuxième semestre 2010/11

Octobre, novembre et décembre ont fait grise mine : **grève du contrôle aérien, tempête de neige et surcapacité expliquent des performances qui ne sont pas à la hauteur des deux trimestres précédents. On attend aussi des résultats moins bons que prévu pour le trimestre qui s'achève.**



L'année se terminera donc avec un résultat d'exploitation proche de zéro, appuyé essentiellement sur une **meilleure rentabilité de KLM.**

Pour Air France, c'est la vente d'actions Amadeus qui améliore le résultat, même si l'activité passagers s'est relevée.

Heureusement, le secteur Fret se porte mieux, grâce à l'immobilisation d'avions tout cargo, mesure frustrante, mais efficace pour la sauvegarde du secteur.

La maintenance reste bien orientée du fait de ses succès dans les activités moteurs et équipements.

Brit Air souffre, à Lyon, en particulier. Mais l'introduction rapide d'avions neufs très attendus devrait l'aider à améliorer sa situation.

Notre groupe devra surveiller de près la situation de ses compagnies régionales, sous la pression des low cost.

> Fin des « années lata » pour Air France-KLM ?

Avant 1564, l'année débutait à Pâques. Puis Charles IX imposa que l'année commence le 1^{er} janvier. D'une certaine façon, c'est ce qui se passera pour nous, si l'Assemblée Générale des actionnaires cale à nouveau (après 15 années financières qui commençaient le 1^{er} avril) ses exercices comptables de janvier à décembre.

Je soutiendrai ce projet de résolution.

En effet, la comparaison des résultats des compagnies qui « collent » à la réalité de l'activité en découpant l'année en deux saisons, printemps-été et automne-hiver et celles qui suivent le calendrier oblige à une gymnastique pénible.

Des évolutions récentes nous incitent à revenir à nos anciennes habitudes. **Les principales compagnies américaines ont changé leur comptabilité pour présenter des comptes qui débutent avec l'année. British Airways vient aussi d'adopter l'exercice « calendrier » en fusionnant avec Iberia pour créer « IAG ».** Lufthansa a toujours conservé des comptes de janvier à décembre.

Les rares autres compagnies qui restent en année comptable lata seront peut-être, elles aussi, entraînées par ce mouvement général.

> Dans le ciel européen

Lufthansa a fait une très bonne année 2010 et conforte ainsi sa place de numéro un mondial par son chiffre d'affaires de 27,3 milliards d'euros. Ses activités cargo, maintenance et catering tirent l'entreprise vers le haut même si le transport de passagers marque le pas.

La compagnie allemande digère ses rachats

d'Austrian et de BMI et n'envisage pas de finir d'acheter SN Brussels. Elle peut le faire, curiosité des contrats, chaque mois d'avril jusqu'en 2014.

SAS à nouveau à vendre. Il ne se passe guère d'années sans que Norvège, Suède ou Danemark ne tentent de vendre leurs parts de 50% du capital de SAS. Mais les difficultés chroniques de la compagnie ne suscitent guère de convoitise. Même Lufthansa, repreneur logique de ce pôle nordique de Star Alliance, reste, pour le moment, de marbre.

Virgin Atlantic, toujours en quête d'un repreneur, ne séduit pas plus.

Ryanair rencontre de plus en plus de difficultés à obtenir des subventions des aéroports ou élus locaux. Son modèle low cost fondé sur les deniers publics s'essouffle. Mais méfions-nous : même sans subvention, Ryanair a des coûts plus serrés qu'EasyJet, donc bien plus bas que ceux d'AF ou KLM...

La commission européenne réexamine le modèle de subventions légales, mis en place en 2005 pour l'ouverture de nouvelles lignes. Que va-t-il en sortir ?

**> 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 HSBC et/ou la Société Générale passe par ce numéro.

Vous pouvez aussi obtenir de l'assistance par le mail : info.ors.esa@airfrance.fr

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

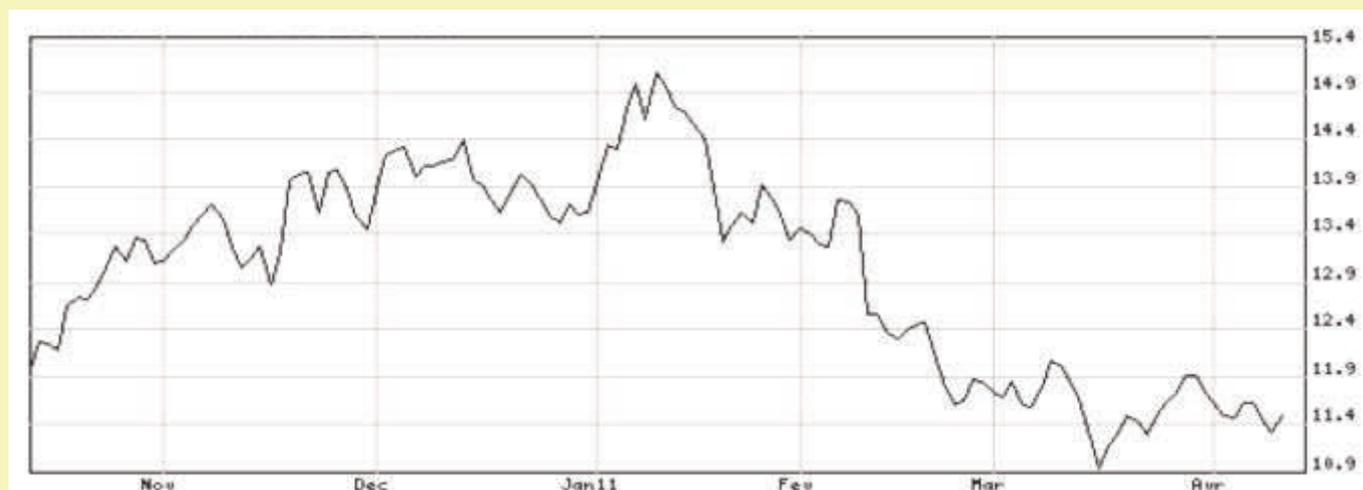
La publication de nos résultats du 3^{ème} trimestre, inférieurs aux prévisions, a fait chuter l'action AFKL autour de 11€.

Ce niveau de cours s'est maintenu depuis le début des **tensions géopolitiques**. Il s'explique en partie par le **prix du pétrole** qui fait une nouvelle poussée de température. Le baril de Brent (extrait en mer du nord) dépasse les 120 \$. Les marchés regardent donc d'un œil inquiet les entreprises de transport.

D'autre part la **catastrophe japonaise** affecte les échanges touristiques Japon-Europe. L'addition de ces deux éléments laisse imaginer des bénéfices plus maigres pour AF-KLM.

Les analystes ont suivi la tendance du marché boursier en dégradant la **moyenne des objectifs de cours**, le *consensus*, de 17,5 à 15 € en quelques semaines.

Evolution de l'action AFKL sur 6 mois



| L'AF 447 retrouvé

Les enregistreurs de vol récents et leurs mémoires internes, dont l'AF447 était équipé, sont plus robustes que ceux d'autrefois. **La perspective de connaître enfin le scénario du drame s'élargit.**

Même si les enregistreurs ne sont pas remontés ou s'ils sont trop endommagés, les autres éléments retrouvés apporteront des renseignements supplémentaires pour aider à comprendre l'origine du drame. On sait déjà que le champ de débris de l'appareil est concentré et qu'il se situe un peu au nord de la dernière position connue.

Air France et EADS ont partagé le financement de la quatrième campagne de recherche de l'épave. Maintenant qu'elle est localisée, c'est désormais aux instances habilitées, c'est à dire au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) et à la justice, de poursuivre l'étude scientifique et celle des responsabilités. La vérité sur l'origine de cette catastrophe, où 228 personnes ont perdu la vie, sera dite au moment où le rapport définitif du BEA sera rendu, probablement fin 2011.

J'ai rappelé au Conseil d'Administration que la douleur, le stress, l'angoisse ressentis par certaines personnes pouvaient faire naître la crainte qu'on "cache la vérité". Le Directeur Général m'a assuré que des décisions claires ont été prises de ne pas intervenir dans l'examen de l'épave ou des boîtes noires. Ceci afin que l'entreprise ne puisse en aucune façon être soupçonnée d'être juge et partie.

La cinquième campagne, cette fois-ci financée par l'Etat, pour remonter débris et corps des victimes qui gisent par 3900 mètres de fond, doit s'engager rapidement.

> Je suis à votre disposition

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

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

Téléphone : **06 87 21 17 89**. Vous pouvez y laisser un message et votre contact

Davantage d'infos sur navigation.com

> Inscrivez-vous à ma Revue de Presse



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 personnel à ces dépêches parues la semaine précédente.

6400 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

| Christian Magne

Administrateur Représentant les Salariés Actionnaires PS/PNC

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