

**NOUS AIMERIONS VOUS ATTEINDRE SANS VOUS ENVAHIR.  
L'IDÉE EST UN FLASH INTRANET BIMENSUEL. NOUS NE  
DESESPERONS PAS D'ABOUTIR, AVEC VOTRE SOUTIEN.**

## **DU CÔTÉ DE SKYTEAM**

### **Nos Partenaires sont dans la turbulence**

ALITALIA traverse une nouvelle période de troubles : après le départ de son Administrateur Délégué voici quelques semaines, la situation est dramatique : Comment sauver cette société employant 21.000 personnes, qui a réalisé en 2003 une perte record de 510 millions d'euros (avant impôts et éléments exceptionnels) sur un chiffre d'affaires en déclin de 9% à 4,32 milliards d'euros.. Les syndicats ont déclenché le 29 avril un mouvement national qui a bloqué plus de 600 vols. Le gouvernement italien, porteur de 62,39% des parts, leur demande « des concessions ... et menace d'un règlement judiciaire ou une mise sous tutelle ... », à moins de repreneurs au plus bas de la cote. Un Administrateur Délégué, qui a fait merveille dans le ferroviaire, est pressenti.

DELTA doit redresser ses comptes : son nouveau Président, à l'occasion de sa récente Assemblée Générale, en était à évoquer deux pistes: La voie judiciaire permettant la dénonciation des contrats sociaux. Ou la réduction minimum des rémunérations des PNT de 30%. La seconde voie semble avoir sa préférence. Des perturbations pourraient également se profiler.

Je souhaite adhérer à l'ADASRAF en toute connaissance de ses statuts (disponibles sur le site [actionsraf.org](http://actionsraf.org) ou à la demande):

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_ ville \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Service AIR FRANCE le cas échéant :

Mail : \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

Je verse la somme de :  15 euros (adhésion de base)

\_\_\_\_\_ euros (adhésion membre bienfaiteur à partir de 45 euros **habituellement 3 fois l'adhésion de base**)

Les adhésions sont à verser par chèques à l'ordre de l'association ADASRAF

À adresser par courrier : ADASRAF  
97 rue de Sèvres  
92100 Boulogne-Billancourt

Pour tout renseignement complémentaire vous pouvez nous contacter par courrier à la même adresse ou par mail : [actionsraf@voila.fr](mailto:actionsraf@voila.fr) ou [actionsraf@actionsraf.org](mailto:actionsraf@actionsraf.org)  
(Site Web: : <http://www.actionsraf.org> )

**ACTION'S<sup>®</sup>af LIBRE**

Mai / juin 2004

Du journal bimensuel de l'association de défense des actionnaires salariés et retraités de la compagnie Air France

## **Préserver notre AVENIR**

### **ÉDITORIAL**

#### **Un toit commun. Une maison européenne. Construisez notre avenir.**

Joli signe du destin : notre Groupe s'élargit dans le même temps que l'Europe. Par petites touches, ou sous des noms évocateurs, les projets « Major » dessinent les grands axes des futures synergies avec KLM et nos autres partenaires dans SKYTEAM: exploitation, fret, commercial, industriel ou informatique.

D'ores et déjà les regroupements se font, à l'étranger surtout, en particulier en escale, par le biais de comptoirs communs de l'Alliance. Des agences uniques, des équipes commerciales communes, dans le respect des marques, et des ajustements de programme débouchant sur quelques fermetures de lignes par l'une ou l'autre des compagnies sont pour demain. Les efforts doivent être concentrés sur ces actions : plus de la moitié de notre chiffre d'affaire se concocte hors hexagone. Les évidents allègements d'Etat Major sont moins délicats.

Les engagements sociaux pris de part et d'autre ne suppriment pas les questions sur la mise en œuvre de ces décisions. Preuve en sont les récents mouvements sociaux dans les compagnies régionales, filiales d'Air France. Les personnels navigants s'inquiètent des conséquences pour leur avenir de cet élargissement. Ils sont aussi actionnaires, et sauront se faire entendre comme par le passé.

La création de la valeur passe par le capital humain, premier vecteur. Le secret de la motivation des femmes et des hommes qui adhèrent à un projet élaboré dans la transparence est qu'ils soient associés à sa construction... Le succès est à ce prix.

Martine Lamandé  
Présidente

Rédacteur en chef : Philippe Schwall  
Directrice de la publication : Martine Lamandé  
Tirage : 5000 ex

ADASRAF (association de loi 1901 créée en mars 1986)  
97 rue de Sèvres 92100 Boulogne-Billancourt  
Mail: [actionsraf@voila.fr](mailto:actionsraf@voila.fr) site Web: <http://www.actionsraf.org>

## **▣ ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DES ACTIONNAIRES D'AIR FRANCE (20/04/04).**

Les résolutions ont été adoptées avec une très grande majorité. Dès le lendemain, la presse saluait ce résultat (> 99 % de votes positifs) Sachez cependant qu'à l'ouverture de l'AG, seulement 67 % des actionnaires étaient présents ou représentés, dont le représentant de l'Etat actionnaire qui pèse 54 %, et celui des fonds CONCORDE représentant l'actionariat PNT. Cela ne change rien, mais remet le résultat en perspective, car seuls quelques % de salariés actionnaires et privés se sont exprimés. Reste aux minoritaires à se structurer. En association ???

## **▣ A G E ACTIONNAIRES: L'ADASRAF INTERROGE**

- Le « Strategic Management Committee » - est-il provisoire. ? Quelle en est sa composition / qui y participera nommément pour AIR FRANCE et KLM / S'agit-il de la préfiguration d'un Directoire ? Pourrait-on, si le cas est avéré, en connaître les pouvoirs étendus ?

L'actuel Président d'AIR FRANCE en sera Président. Structure légère de holding financière

- Comment doit-on interpréter le départ d'un certain nombre de cadres dirigeants de KLM ? AIR FRANCE a-t-elle planifié - et à quelle date - pareil exode ?

Ni exode, ni départ nous a-t-on répondu, ni chez KLM ni chez AIR FRANCE. Pourtant des rumeurs persistent. Deux autres questions ont été présentées sur la valeur de la flotte (liée paraît-il à la conjoncture) et aux trade mark des deux compagnies (chacune garde la sienne et pour ce qui est au moins du fret son identification titre de transport)

En revanche une question déposée en séance sur la raréfaction des femmes dans les catégories de cadres supérieurs et leur sous représentation quasi dramatique à l'échelon de Direction Générale et Conseil d'Administration des deux compagnies, privant évidemment ces corps constitués d'une partie de ses forces de réflexion pour ne les utiliser littéralement qu'en back office, n'a reçu aucune réponse ou commentaire. Regrettons !

## **▣ GOODWILL ? BADWILL ? DÉBAT ACADEMIQUE ?**

Petit exercice de réflexion sur la notion de valeur : le principe de "fair value" traduit en français par "juste valeur" a fait beaucoup couler d'encre. Nous pouvons nous rappeler que le législateur français avait défini la valeur à retenir pour la réévaluation des bilans comme "la somme qu'un chef d'entreprise prudent et avisé acceptait de décaisser". Mais décaisser en numéraire ou décaisser en titre AIR FRANCE - KLM revient-il au même ?

Un badwill, somme résultant de la différence entre le coût d'acquisition de KLM (estimé à 811 millions d'euros par rapport à l'actif net comptable de KLM pour 3058 millions d'euros, recalculé selon les normes comptables françaises), était inscrit dans l'avis de convocation à l'Assemblée Générale Extraordinaire d'AIR FRANCE pour 2 247 millions d'euros. Les opérations d'évaluation des actifs et des passifs de KLM ont donné un premier lot d'explications pour environ la moitié de cet écart final négatif entre "la juste valeur" et des états financiers respectant une norme qui se veut être

prudente. On trouve : Notamment deux écarts positifs dits « goodwill » (survaleur en français dans le texte): un sur des terrains et immeubles. L'autre dû à l'augmentation du poste impôt différé pour 528 millions d'euros. Et a contrario deux écarts négatifs d'une grande partie du badwill : le premier sur la flotte de KLM qui par rapport au coût historique, déduction faite des amortissements comptables enregistrerait, aux conditions actuelles du marché, une moins value très importante de 675 millions d'euros, le deuxième dans l'évaluation des pensions et retraites des personnels de KLM. Une augmentation des actifs comptables rapportée à la "juste valeur" de KLM expliquerait le badwill à hauteur de 1125 millions d'euros.

Tout ceci doit rappeler l'extrême prudence à observer en matière de lecture de chiffres. « Les comptes consolidés pro forma non audités sont communiqués aux seules fins d'illustration et, à ce titre, peuvent ne pas renvoyer une image fidèle des résultats et de la position financière du groupe AF-KLM dans le cadre comptable français »

*La réponse des actionnaires de KLM à l'offre d'échange met un heureux terme à ce débat. Reste à définir l'impact des restructurations.*

## **▣ PARTICIPATION FINANCIÈRE DES SALARIÉS EN EUROPE. QUELLE RÉALITÉ ? QUEL AVENIR ?**

Nous avons participé à un colloque organisé par « Europe et Société » qui se déroulait à Paris les 28 & 29 avril derniers avec l'aide et la participation de la Commission Européenne, dont le sujet était la participation financière des salariés en Europe: Quelle réalité ? Quel avenir ? Sachant que la Commission Européenne est attachée à ces sujets dont elle pense qu'ils concourent au renforcement de la cohésion sociale de la société européenne. Nous avons alerté la Commission sur la particularité des compagnies aériennes, où les risques pour l'épargnant sont bien plus élevés que dans d'autres secteurs. Il a été bien entendu que les investissements étaient lourds, et les équipements (avion, informatique etc.) sophistiqués, le retour sur investissement faible, les contraintes fortes – quelle autre industrie doit tenir compte des pouvoirs régaliens des états, être (privée ou pas) réquisitionnable, et dans un contexte hautement concurrentiel. Il a été dit par ailleurs que la masse salariale était peu compressible, mais que de surcroît la politique style PRP enlevait de la valeur puisque au moins quatre métiers sont techniques et que l'expérience y est cruciale : les navigants techniques, l'informatique, la maintenance et le fret.

Nous avons dit aussi que la recherche de dialogue avec les seuls partenaires sociaux, et l'exclusion de fait des associations, privait l'entreprise d'une réflexion différente.

Et que la tentation en période de crise d'encourager l'échange salaire contre actions avait un effet plus pervers ici que dans d'autres sociétés: il encourage ou renforce un clivage entre un petit groupe socioprofessionnel aux salaires les plus élevés disposant d'un pouvoir discrétionnaire sur la mise sur le marché du produit vendu, et qui bénéficie d'une surreprésentation dans le capital et le conseil d'administration.

A la réserve près du poids réel dans le conseil d'ADM des représentants des salariés, fussent-ils actionnaires.