



LS.19-03-030-DIV

INFORMATION TRIMESTRIELLE SECTION RETRAITES DU SNPNC

Fortes turbulences dans le groupe AF/KLM

Le groupe Air France-KLM a vécu un premier trimestre secoué de fortes turbulences. A la section Retraités, nous avons souhaité revenir sur cette actualité particulièrement chargée.

Depuis son arrivée, à l'été 2018, à la direction générale d'Air France-KLM, Benjamin Smith a pris les commandes d'Air France et, sans faire de bruit, il transforme rapidement le groupe dont il a la charge. Il débarque sans états d'âme deux des principaux cadres de la compagnie AF, le directeur général Franck Ternier et le directeur des ressources humaines Gilles Gateau.

Dans la foulée, il nomme une nouvelle équipe dirigeante avec, à sa tête, Anne Rigail nouvelle DG opérationnelle, réservant pour lui les décisions stratégiques.

Après avoir apaisé le volet social avec la signature d'un accord PNC, Ben Smith s'attaque à la simplification du groupe dont il a hérité. La direction fixée est claire. Elle s'appuie sur la valeur de la marque Air France et ce qu'elle véhicule : la qualité de service avec la « french touch ». Cette stratégie est également plus en rapport avec le niveau des charges sociales et fiscales françaises et moins douloureuse que la réduction des coûts. Encore faut-il éliminer tout ce qui pourrait faire une quelconque ombre à la marque. Donc terminé Joon et terminé Hop.

Mais pour mettre en œuvre sa stratégie de montée en gamme, Benjamin Smith a besoin de la signature des PNT car il s'agit de revenir sur l'engagement qu'ils avaient obtenu de Jean-Marc Janaillac en 2017 de remonter progressivement la part d'Air France dans le groupe, à 61,8 % en 2025-2026, contre 58,5 % en 2017-2018.

Rappelons que depuis la création du groupe Air France-KLM en 2004, les 2 compagnies s'étaient entendues pour fixer le poids de chacune au niveau qui était le sien, au moment de leur rapprochement (afin d'éviter qu'une compagnie ne se développe au détriment de l'autre). Soit, grosso modo, deux tiers pour Air France et un tiers pour KLM. On voit qu'avec 58,5% en 2018, nous nous retrouvons très loin des deux tiers de 2004 !

Depuis l'origine, ce poids était mesuré en termes d'heures de vol et de sièges kilomètres offerts (SKO) mais cela va à l'encontre de l'objectif fixé par Ben Smith qui est de faire d'Air France une compagnie « premium » en développant les cabines « première », « business » et « premium éco ».

Sensible aux configurations des cabines d'avion, le critère en SKO n'est pas adapté à la stratégie "premium" souhaitée par Ben Smith pour Air France

Il propose de transformer les bases de calcul pour asseoir les parts respectives des deux compagnies non pas sur les capacités réelles de chaque avion, mais sur ses capacités théoriques déterminées par le Certificat de Navigabilité de chaque appareil.

En janvier, l'accord PNT, en échange de l'augmentation salariale qu'ils réclamaient donne à Ben Smith les moyens de mettre en œuvre sa stratégie.

Air France pourra ainsi "dédensifier" ses avions, et KLM densifier les siens, au moment où cette dernière n'a plus d'autres choix pour croître que d'augmenter le nombre de sièges par avion en raison de la saturation de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol.

Rappelons que pour sortir KLM d'une situation économique alors désastreuse, Jean Cyril Spinetta et Leo Van Wijk ont, le 5 avril 2004, créé le Groupe Air France/KLM composé de deux filiales, le groupe Air France, et le groupe KLM. KLM ayant été racheté par Air France. Depuis il est clair qu'Air France est le transporteur dominant et qu'il gère la stratégie de l'ensemble.

Ce que conteste aujourd'hui KLM en s'appuyant sur les résultats du groupe car, bien que deux fois plus petite qu'AF, elle génère l'essentiel des profits du groupe Air France-KLM.

En 2018, en effet, avec un résultat d'exploitation de plus de 1 milliard d'euros, KLM a réalisé près de 80% du résultat du groupe. Depuis des années, cette différence de performance irrite les Hollandais, qui oublient le poids du coût du travail et de la fiscalité dans les résultats d'Air France et l'environnement au contraire très favorable dont bénéficie KLM aux Pays-Bas.

Ils oublient aussi que KLM a progressivement grignoté la part d'AF pour passer de 2/3-1/3 à pratiquement 50/50, comme nous l'avons vu plus haut !

L'autre sujet délicat est donc celui des relations entre le transporteur batave et son homologue français. L'un est plus profitable mais l'autre est plus gros

Et les irritations se sont très vite fait sentir. En octobre dernier, un mois à peine après son arrivée, Benjamin Smith, qui souhaitait siéger au conseil de surveillance de KLM s'était vu signifier par un courrier du président du comité d'entreprise de que sa présence n'était pas souhaitée, comme avant lui, Jean-Marc Janailac. Ceci afin de préserver l'autonomie de la compagnie néerlandaise d'éventuelles velléités hégémoniques parisiennes, et malgré les règles de gouvernance du groupe.

En janvier, c'est Ben Smith qui jette du froid dans les relations AF/KLM. Pieter Elbers, patron de KLM dont le mandat de 4 ans arrive à échéance en avril souhaite rempiler pour 4 ans. Mais Ben Smith, qui ne souhaite pas sa reconduction, tarde à annoncer une décision et nourrit ainsi les inquiétudes de ceux, nombreux, qui soutiennent Elbers.

Il y a deux raisons à cette brouille.

La première est relationnelle. Les deux hommes ne s'entendent pas. La seconde relève de la stratégie.

Ben Smith ne souhaite plus de poids lourds à la tête d'Air France et de KLM, mais des responsables opérationnels, à l'instar d'Anne Rigail. Après avoir « simplifié les marques », il veut faire de même avec « les process de décision, pour créer des synergies et de la valeur ».

Il voudrait que les décisions stratégiques concernant la flotte, les programmes de vols, voire pourquoi pas d'expérience clients soient prises au niveau du groupe.

KLM a toujours été méfiante à l'égard d'une telle stratégie.

Ben Smith veut faire d'Air France-KLM un groupe plus intégré quand Pieter Elbers défend l'autonomie de KLM. Il est d'ailleurs considéré par beaucoup comme le garant des intérêts de la compagnie, face à certains projets d'intégration d'Air France-KLM. »

Le gouvernement hollandais soutient la position d'Elbers et son renouvellement.

Les incertitudes sur la reconduction de Pieter Elbers ont suscité des réactions surréalistes aux Pays-Bas. Plus de 1.000 employés de KLM ont manifesté au siège de la compagnie, pour lui apporter leur soutien. Ils ont remis une pétition signée par 25.000 employés sur un effectif global de 30.000 personnes, histoire d'afficher un peu plus l'attachement des Néerlandais à la quasi indépendance de la filiale.

La presse néerlandaise a publié un courrier collectif signé par 120 cadres dirigeants de KLM qui soutiennent Pieter Elbers et menacent même d'une possible grève.

De son côté, le comité d'entreprise a aussi pris position en faveur de Pieter Elbers.

Enfin, c'est au tour de l'état néerlandais, via son ministre des Finances d'afficher un soutien «sans réserve» à Pieter Elbers, qui ne veut pas de Ben Smith au CA de KLM, ni de sa stratégie pour unifier le groupe et faire parler les 2 compagnies d'une seule voix.

Finalement, un compromis sur la gouvernance du groupe se dégage entre les différentes parties et le conseil d'administration du groupe Air France-KLM du 19 février dévoile une gouvernance simplifiée :

Benjamin Smith entre au Conseil de surveillance de KLM en avril, une première pour un dirigeant exécutif du groupe depuis le rachat de la compagnie néerlandaise en 2004 et en échange, Pieter Elbers est reconduit dans ses fonctions chez KLM.

Anne Rigail (DG d'Air France) et Pieter Elbers sont en outre nommés Directeurs Généraux Adjoints du groupe.

Après plusieurs semaines de tensions avec le nouveau directeur général canadien d'Air France-KLM sur la question de son renouvellement, Pieter Elbers s'en sort apparemment bien. Pour autant, tout cela est arrivé dans la douleur et ne s'est pas déroulé comme le Hollandais l'espérait initialement. Déjà, il devra accepter de partager la fonction de directeur général adjoint d'Air France-KLM avec Anne Rigail.

Ensuite, il a dû accepter la vision stratégique de Ben Smith, prônant une plus grande coopération entre Air France et KLM.

Ce qui était loin d'être gagné. Etiqueté "KLM First", Pieter Elbers défendait le statu quo, maintenant dans les faits l'autonomie acquise par KLM. L'accord de Pieter Elbers est le résultat d'un rapport de force perdu face à Ben Smith.

Coup de théâtre dans le feuilleton des relations déjà tendues entre Français et Néerlandais au sein d'Air France-KLM.

Une semaine après le vote à l'unanimité d'une nouvelle organisation du groupe visant à apporter davantage de coopération entre les deux compagnies, l'Etat néerlandais, prenant tout le monde par surprise, annonce, par la voix de son ministre des Finances avoir acquis 12,68% du capital d'Air France-KLM pour 680 millions d'euros et compte monter à 14% pour porter cette participation au niveau de celle de la France, afin de peser sur les décisions du groupe de transport aérien.

Cette démarche constitue, selon lui, "une étape décisive pour la protection des intérêts néerlandais".

Cependant, elle déstabilise le groupe et porte un gros coup aux relations entre la France et les Pays-Bas. Qu'un État étranger entre en catimini au capital d'un groupe privé français dont le premier actionnaire est l'État français constitue un acte très agressif de La Haye à l'égard de Paris. Que n'aurait-on dit si l'inverse s'était produit ?

D'autant qu'en juin 2017, les Français avaient proposé au gouvernement néerlandais de prendre une participation au capital d'Air France-KLM, parallèlement à l'entrée de Delta et China Eastern. Mais le ministre néerlandais des Finances de l'époque avait jugé l'opération trop coûteuse...

La France a en effet soutenu la vision du directeur général canadien d'Air France-KLM, Ben Smith, d'une plus grande coopération entre les compagnies, tandis que les Pays-Bas soutiennent à l'évidence la position défendue par Pieter Elbers, le président du directoire de KLM : celle d'un statu quo dans le but de maintenir l'autonomie de KLM. L'entrée des Pays-Bas dans le capital d'Air France-KLM traduit clairement, le refus hollandais d'une intégration plus poussée du groupe.

L'entrée de Ben Smith au conseil de surveillance de KLM a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase dans le camp hollandais, hostile depuis la création du groupe en 2004 à l'entrée du patron d'Air France-KLM dans son conseil. Elle a été interprétée comme une dangereuse concession.

De nombreuses voix s'élevaient donc aux Pays-Bas pour réclamer une intervention du gouvernement néerlandais, afin de contrer l'influence du siège parisien et de l'Etat français, toujours perçue comme défavorable aux intérêts de KLM

Derrière cette nomination se joue en effet la fin de l'autonomie de KLM, qu'elle n'avait pas, de toutes façons, au moment de son rachat par Air France en 2004.

Et maintenant?

Comme l'a indiqué le ministre des Finances hollandais, Wopke Hoekstra, les Pays-Bas veulent peser dans les décisions du groupe. Ce qui promet de nouvelles oppositions. Ils vont demander beaucoup, alors que, juridiquement, ils n'ont pas droit à grand-chose. Air France-KLM est un groupe français, avec son siège à Paris, coté à la Bourse de Paris. Dans les accords de fusion qu'avait acceptés le gouvernement hollandais en 2003, Air France-KLM a le pouvoir de contrôle de KLM. Depuis 2007, le patron d'Air France-KLM nomme cinq des neuf administrateurs du conseil de KLM.

Pour autant, l'expérience a montré que dans les faits, KLM a acquis une autonomie très importante.

Les discussions s'annoncent forcément houleuses entre des Hollandais qui vont tenter d'obtenir le plus possible d'avantages et les Français qui essaieront d'en conserver le maximum.

Lors d'une rencontre à Paris début mars, Bruno Le Maire et son homologue néerlandais, Wopke Hoekstra, ont décidé la création d'un groupe de travail chargé de remettre à plat les dispositions de l'accord de 2003 passé entre Air France, KLM et l'Etat néerlandais.

Ce groupe de travail planchera notamment sur les questions qui fâchent. A savoir « les participations des deux Etats dans Air France-KLM et la structure du capital », « les règles de gouvernance et le respect par les Etats de règles de bonne conduite », « la composition du conseil d'administration », « la défense des intérêts des hubs » de Roissy-CDG et Amsterdam-Schiphol, et « leurs visions respectives de la stratégie de long terme d'Air France-KLM ». Les deux ministres ont également mis au menu, les accords du 16 octobre 2003 - le contrat de mariage d'Air France et de KLM.

Résultat fin juin

Ces réflexions pourraient-elles conduire à un retrait coordonné des deux Etats ou à une modification des règles de gouvernance qui mettraient la France et les Pays-Bas sur un pied d'égalité, 15 ans après le rachat de KLM par Air France ? Voire à une refonte du contrat de mariage ? La réponse attendra.

Les élections CSE Air France : une belle victoire pour l'Intersyndicale SNPNC-UNSA.

Une ordonnance du 23 septembre 2017 a fusionné les instances représentatives du personnel (délégués du personnel, C.E., CHSCT) en une instance unique le C.S.E. (Comité Social et Economique).

Le CSE a pour mission de présenter les réclamations individuelles ou collectives à l'employeur sur l'application du code du

travail et les autres dispositions légales concernant la protection sociale ainsi que toutes les conventions et accords applicables. Il a également pour mission d'assurer une expression collective des salariés aussi bien concernant l'entreprise que l'organisation du travail et la formation professionnelle.

Même si en tant que retraités, notre représentation légale auprès de l'entreprise n'existe plus, le poids et la force de votre syndicat sont des éléments constitutifs très importants pour la défense de nos intérêts en particulier le C.E. et les GP.

Globalement, cette ordonnance donne peu ou prou les mêmes pouvoirs au CSE que les anciennes instances représentatives du personnel à une différence près très sensible, les moyens donnés sont en très nets recul : -10 % des postes et -7,5 % des nombres de jours de libération ; de plus les élus remplaçants (les suppléants ont disparu) du CSE Etablissement Exploitation Aérienne ne peuvent assister aux réunions que s'ils remplacent leurs titulaires absents alors que les suppléants étaient convoqués en même temps que les titulaires même si, bien sûr, ils n'avaient pas le droit de vote.

Voici les résultats au niveau PNC:

Participation PNC 79,9 %	% suffrages valablement exprimés	Nombre de sièges au CSE	Représentativité PNC
L'INTERSYNDICALE PNC	39,97 %	15	48,73 %
SNGAF	28,92 %	11	35,25 %
UNAC CGC	13,14 %	4	16,02 %
UNPNC-CFDT	12,06 %	4	NON
CGT-UGICT CGT PNC	3,64 %	1	NON
CFTC	1,59 %	0	NON
SUD AERIEN	0,68 %	0	NON

Au niveau de l'Entreprise :

	% suffrages valablement exprimés		Représentativité entreprise
	Global	Collège pilotes	OUI
FO-SNPNC	21,30 %		OUI
CFDT-UNPNC	16,43 %		OUI
CFE-CGC-UNAC	14,43 %		OUI
UNSA AERIEN	13,28 %		OUI
SNPL	7,19 %	76,48 %	OUI
SPAF	1,15 %	12,25 %	OUI
ALTER	1,00 %	10,69 %	OUI
CGT	9,25 %		NON
SNGAF	9,03 %		NON
SUD AERIEN	5,98 %		NON
CFTC	0,73 %		NON
CAT	0,22 %		NON

Bravo à nos collègues actifs pour l'excellence de la campagne effectuée et pour ce résultat qui fait de FO-SNPNC le premier syndicat d'Air France et de l'Intersyndicale SNPNC-UNSA le premier syndicat PNC.

Tout au plus peut-on regretter que la mode actuelle du populisme ait conduit le SNGAF à obtenir presque 30 % des suffrages alors qu'il manque juste 1,28 % à l'Intersyndicale pour avoir la majorité absolue.

Mais ne gâchons pas notre plaisir pour ces résultats ô combien satisfaisants.

JOON c'est fini : une belle victoire aussi.

D'un point de vue social, les conditions de travail et de rémunération des PNC JOON sont très proches des pires compagnies low-cost ; et pourtant, aucune pertinence, aucune démonstration n'ont été faites sur l'utilité d'une telle compagnie. Comment certains petits chefs ont-ils pu faire croire aux dirigeants d'un aussi grand groupe que celui d'Air France-KLM qu'une population de salariés (le PNC) pouvait à elle seule, grâce à une baisse des coûts de 40 % par rapport aux coûts du PNC Air France, financer une exploitation aérienne ?

Au delà de cela, le cœur de cible de JOON était les millenials, c'est-à-dire les personnes nées dans les années 1980 à 2000.

Peut-on légitimement penser qu'une telle population limitée pouvait financer une entreprise de transport aérien ? Au SNPNC, nous ne sommes pas de grands financiers mais si « on » nous avait écouté, si l'entreprise avait simplement demandé aux personnels directement en contact avec les clients (les commerciaux, les PNC, etc.) ce qu'ils pensaient de cette cible, le simple bon sens aurait fait comprendre qu'en matière de commerce, se limiter dans sa cible n'était rien d'autre que stupide.

De plus, quand un client souhaitait par exemple prendre un billet Air France Paris-Bombay, le choix unique était JOON ! Cela ne pouvait donc que conduire à incompréhension et mécontentement du côté de nos clients. Fallait-il être superbement intelligent pour comprendre cela ? Nous ne le croyons pas et n'avons eu de cesse d'essayer de faire changer la politique d'Air France sur ce sujet.

Enfin, nous avons réussi à faire entendre raison : un accord historique a été signé et conduira JOON à cesser son activité dans les prochains mois et ses PNC intégrés à Air France. C'est le retour des lignes, des avions et des PNC au sein d'Air France. Au global, ce sera pas moins de 900 PNC qui seront embauchés à Air France en 2019 (dont 550 PNC JOON). L'impact de ces arrivées sera important aussi bien en termes de planification que de promotions ; mais aussi pour la CRPN. Mais au-delà de ce satisfecit, une question se pose : l'entreprise doit-elle conserver dans ses rangs les responsables d'un tel fiasco ? Plus largement, pourquoi les responsables de tels échecs devraient-ils être exemptés de leur responsabilité ?

Qu'on se comprenne bien, il ne s'agit pas là de vengeance contre ceux qui ont mis au ban de l'entreprise toute une catégorie de personnel, le PNC, dont on a dit pis que pendre et qui devait, grâce à un coût inférieur de 40 %, financer l'exploitation de JOON, mais simplement leur demander d'assumer leurs responsabilités qui ont coûté très cher à l'entreprise et qui continueront à coûter pendant des années encore. Car n'oublions pas que les avions JOON ne seront pas repeints dans l'immédiat ; comment chiffrer commercialement le coût de cette image troublée ? De plus, et ce n'est qu'un des dommages collatéraux de cet échec, les premiers A350 qui vont arriver et qui étaient destinés à JOON seront intégrés dans la flotte Air France mais ils auront des galleys JOON qui ne seront rétrofittés que dans plusieurs mois, voire années et qui ne sont pas du tout adaptés aux services Air France ; ce sont une nouvelle fois les PNC qui devront faire leur travail dans des conditions particulièrement difficiles sur ces avions.

Privatisation d'ADP

Dans la nuit du 15 au 16 mars derniers, l'Assemblée nationale a adopté la loi dite « Pacte » ayant pour objet de : «donner aux entreprises les moyens d'innover, de se transformer, de grandir et de créer des emplois».

Ce texte prévoit, entre autres, de supprimer l'obligation pour l'État de détenir la majorité du capital du groupe Aéroports de Paris. Ce projet de loi sera examiné par le Sénat à compter du 9 avril.

Il s'agit là d'une première étape destinée à lever les obstacles juridiques pour une cession par l'État de parts qu'il détient dans ce groupe, mais aussi dans la FDJ et Engie.

Que faut-il en penser et surtout, quelles conséquences pour le monde de l'aérien français ?

Les arguments avancés par les partisans comme par les opposants à ce projet sont d'ordre politiques, économiques, voire opérationnels.

Rappelons cependant que la vente du groupe ADP a déjà commencé il y a près de quinze ans. Créé en 1945, Aéroports de Paris, alors établissement public, était initialement détenu à 100 % par l'État.

En 2005 l'établissement public a d'abord été transformé en société anonyme, puis en 2006 introduit en Bourse dans le cadre d'une série de privatisations complètes ou partielles, telles que celles des autoroutes, de la SNCM ou encore d'EDF.

Si à ce jour l'État ne détient qu'à peine plus de la moitié du capital du groupe ADP (50,63%), il représente tout de même un « bijou de famille » important, puisqu'il constitue, avec une valorisation à 9,7 milliards d'euros, la deuxième participation de l'État, après EDF, dans les entreprises cotées au CAC 40, et représente près de 12 % du portefeuille boursier des participations de l'État.

En tant qu'actionnaire, l'État reçoit des dividendes pour un montant, en 2018, de plus de 170 millions d'euros, dividendes proportionnels au résultat net du groupe lequel a doublé sur les cinq dernières années.

Mais au fonds qu'est ce que ADP ? Malgré son nom, Aéroports de Paris est loin d'être simplement une plate forme aéroportuaire parisienne. C'est un groupe international dont le chiffre d'affaires a atteint 4,47 milliards d'euros en 2018, et qui déploie de nombreuses activités :

- il possède les plus gros aéroports français : Roissy Charles-de-Gaulle (72,2 millions de passagers), Orly (33,1 millions de passagers), Le Bourget et une dizaine d'aérodromes ;
- ces aéroports sont aussi des centres commerciaux d'envergure, avec 386 boutiques et services, qui ont rapporté, à eux seuls, 1 milliard d'euros en 2018 ;
- c'est le premier propriétaire foncier d'Île-de-France, grâce aux 6 686 hectares des aéroports, dont 411 hectares sont disponibles. Il détient aussi plus d'un million de mètres carrés de bâtiments (hangars, hôtels, bureaux, etc.) ;
- il dispose d'une filiale dans la téléphonie (Hub One) ;
- il possède une importante participation dans le capital de nombreux aéroports internationaux.

ADP est ainsi devenu, en 2018, le numéro un mondial du secteur, avec 281 millions de passagers. Ses bénéfices (610 millions d'euros) sont en hausse de 6,9 % en 2018, après plusieurs années de très bons résultats.

On comprend que ce gâteau aiguise les appétits !!! Il ne faut pas se cacher que les biens fonciers et immobiliers d'ADP sont à eux seuls extrêmement attractifs. Les candidats au rachat se bousculent au portillon, au premier rang desquels Vinci, qui détient déjà 8% du capital d'ADP et met en avant son statut de « vrai acteur industriel ».

Maintenant, où est l'intérêt de l'État dans cette opération ?

L'argument principal du Gouvernement est la création, par le moyen de ces privatisations, d'un fonds de 10 milliards d'euros, destiné à financer des projets technologiques innovants (intelligence artificielle, nanoélectronique, etc.). Le dit fond sera constitué d'obligations d'État, dont les dividendes (avec un rendement de 2,5 %), rapporterait donc chaque année les 250 millions d'euros à investir dans l'innovation.

Ce qui est dit aussi, *mezzo voce*, c'est que l'État compte sur le produit de ces privatisations pour réduire de 0,5 point son endettement, celui-ci devant atteindre en 2019 98,6 % du produit intérieur brut (PIB) !

Quelles conséquences de cette privatisation sur les compagnies et les passagers ?

Certains, peu favorables au projet, mettent en avant le risque que l'État ne maîtrise plus aussi rigoureusement ses fonctions régaliennes dans ce domaine.

Naturellement en privatisant ADP, l'État ne devra pas renoncer à ses prérogatives en matière de sécurité, de sûreté et de contrôle des frontières, mais aussi en matière d'exigences environnementales. Les pouvoirs régaliens de l'État devront être maintenus.

En matière de sûreté et de sécurité, la DGAC reste l'Autorité de tutelle, comme les Douanes et la Police de l'air et des frontières dans leur champ d'activité. L'aspect normes environnementales restera également du ressort de l'État.

Il ne serait d'ailleurs pas de l'intérêt du futur concessionnaire d'entrer en conflit avec l'État sur ces sujets au risque, par exemple, d'être en mauvaise position pour négocier le montant des redevances qui resteront soumises à la validation de l'ASI (Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires).

Certains pensent même que la nouvelle situation pourrait présenter des aspects bénéfiques pour les usagers, l'État se montrant parfois bien plus exigeant avec ses concessionnaires privés qu'avec une entreprise publique, citant l'exemple de la SNCF !

Le classement britannique Skytrax des meilleurs aéroports internationaux pointe Roissy CDG à la 32ème place. Le concessionnaire retenu saura-t-il investir pour améliorer cette situation ? La situation de l'aéroport de Toulouse n'est pas un bon exemple sur le sujet !

En conclusion, on voit que beaucoup dépendra des conditions qui seront contenues dans le contrat de cession, de la capacité comme de la volonté du futur concessionnaire à investir et de la rigueur des autorités de tutelles dans l'application des données réglementaires.

Bureau CRPN

Yves Deshayes, administrateur CRPN représentant les pilotes du transport aérien et membre du Bureau de la CRPN, a été élu Président du SNPL France Alpa à la suite des élections du mois de décembre 2018. Yves estimant qu'il n'avait plus le temps nécessaire pour s'impliquer comme il le souhaitait au sein de la CRPN, a décidé de démissionner de son poste au Bureau de la CRPN. Il a été remplacé par Philippe Ruby, Commandant de bord d'Easyjet.

Comptes CRPN

Les comptes définitifs 2018 de la CRPN seront présentés au mois de juin au Conseil d'administration. Mais on peut dès à présent indiquer qu'ils devraient être légèrement meilleurs que les estimations qui avaient été faites dans le budget 2018. Le régime devrait rester en déficit mais ce déficit devrait être en baisse par rapport au budget en raison d'une part à l'augmentation du taux d'appel qui est passé de 106 à 107 % au 1^{er} janvier 2018 mais surtout, à une augmentation significative des cotisations, conséquence d'une augmentation des salaires bien sûr mais également des effectifs.

En revanche, le résultat des réserves mobilières devrait subir une baisse sensible au 31 décembre 2018 compte tenu de la baisse significative des marchés en fin d'année. Cela étant, le marché s'est sensiblement amélioré en ce début d'année et les préfiguration budgétaire 2019 sur ce point sont plutôt positives.

Le résultat de l'immobilier de la CRPN est quand à lui, revu à la hausse.

Bulletin de pension CRPN

Depuis cette année, la CRPN n'envoie plus le bulletin de pension des affiliés ; la seule solution pour l'obtenir est de se créer son compte personnel CRPN. Pour cela, aller sur www.crpn.fr, dans la rubrique « Je suis retraité », cliquer sur « Espace privé ». Dans la partie « Vous êtes salarié ou retraité », cliquer sur « Je remplis le formulaire d'inscription ».

La mise en place d'une modification informatique importante à la CRPN vous donnera un code d'accès sous réserve d'une adresse e-mail et d'un numéro de Sécurité Sociale déjà connus de la CRPN.

Grâce à mot de passe, vous pourrez obtenir votre bulletin de pension annuel.

Vous pourrez également télécharger votre attestation fiscale.

Carte de tiers payant de la MNPAF

Les adhérents qui ont demandé la dématérialisation des échanges avec la MNPAF ne reçoivent plus directement à domicile la carte annuelle de tiers. Il est donc nécessaire d'aller sur votre compte MNPAF pour l'obtenir et l'imprimer.

Pour cela aller sur www.mnpaf.fr.

Avec votre identifiant et votre mot de passe, vous entrez dans votre compte et, sur la gauche de l'écran, cliquer sur « Ma carte de Tiers payant » et cliquer ensuite sur « Télécharger ma carte ».

Si vous n'avez pas encore de compte adhérent, il faut le créer en cliquant sur « Mon espace adhérent : se connecter » puis il suffit de créer son compte sur « Je crée mon compte ».

GP

Depuis l'arrivée de Ben Smith, les choses avancent également côté facilités de transport. L'intouchable DVPI a dû, elle aussi, ouvrir ses portes à la négociation.

- Tarification : baisse du coût du R2 de l'ordre de 30%, diminution du prix du R1 Business et création, sur moyen courrier, d'un tarif Low inférieur au Low actuel.
- Accessibilité : accès au remplissage (enfin !), envoi d'un email d'alerte si des places R1 éco se libèrent sur un vol donné, affichage du nombre de R1 déjà réservés sur le vol et ouverture à la vente 11 mois avant la date du vol iso 10 aujourd'hui.
- Produit : Création de tarif R2 Premium éco sur LC, possibilité d'acheter jusqu'à 4 billets R1 par an avec vocation surclassement J.

Les négociations se poursuivent car, comme vous l'avez constaté, rien n'est encore acté sur la possibilité donnée aux enfants de plus de 26 ans de voyager sans l'ouvrant droit. Nous maintenons la pression.

La rubrique à Pierrot

Juillet 1046. La France est libérée, mais dans quel état !!! Tout est à faire et à refaire !!

« Grâce » aux surplus et aux compensations de la guerre, la TAI (Transports Aériens Intercontinentaux), commence ses vols avec des Junkers 52 (un trimoteur en tôle ondulée de location auprès de l'État) sur Paris Londres.

Puis, en Septembre 1949, 4 DC4 assurent Paris, Le Caire, Karachi, Saigon. Problème : l'État avait interdit l'achat de DC4 à la Cie.!!! Pourquoi ? L'exode de capitaux je suppose ? Ou alors Air France ? (Mais je n'ose y penser!!). Qu'à cela ne tienne, la TAI crée la « TAI Maroc » qui achète des DC4 et qui les loue à la TAI (France) ! (« À con, con et demi »). Du coup, les Junkers repartent à l'État.

Au début, on transporte du fret, des fruits, des chevaux etc...Puis vient le temps du Bristol 170 (Avion de style Carvair, avec un poste haut perché style 747 mais avec des moteurs à pistons, une grosse soute s'ouvrant à l'avant et une roulette de nez ... à l'arrière. Un truc anglais quoi!!!. Ils serviront aux transports de personnes déplacées par le conflit ou au pèlerinage à La Mecque entre autres.

En Mai 1951, la Cie reçoit des SE Armagnac (« Ze French Constel ») et en Mai 1953, la TAI effectue un Los Angeles / Paris en DC6, sans escale en 20h28 (9 200 km) record du Monde ! (« Qui c'est qui prend la 1° garde!! »).

En Février 1955, le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile décide de mettre de « l'ordre » dans les affaires du transport aérien (!) et partage le ciel français ; Métropole / Algérie : Air France 60%, Air Algérie 40% ; Tunisie : AF 60%, Tunisair 40% ; Maroc : AF 55% (tiens, ça baisse) ; long courrier Union Française : AF 50%, de même pour Madagascar. TAI, UAT (créée en 1949) et Aigle Azur : le reste.

Le 01 Janvier 1956, la TAI assure la plus longue ligne du monde. Nouméa / Los Angeles en DC7 et LAX / Montréal / Paris par Air France en 707 (45 000km en 80h00). En Octobre la TAI remplace le DC7 par un DC8 ;

Puis ce fut le 23 Février 1963 (roulement de tambour!). Fusion de la TAI et d'UAT à compter d'Octobre 1963 pour devenir UTA.

Alors là, comme il s'agit d'une « idée » du gouvernement, personne n'est content, ni la TAI, ni l'UAT, ni Air France. Fallait le faire tout de même !!

La flotte se compose de 6 DC8, 2 DC7, 13 DC6, 6DC6, et 2 Hérons.

Avec ça, UTA dessert quasiment toute l'Afrique ainsi que le Moyen et l'extrême Orient, l'Indochine, la Nouvelle Calédonie, la Nouvelle Zélande, les Îles Fidji, la Polynésie Française, Hawaï, l'Australie, et la côte ouest des USA !! On se

demande ce qu'il restait à Air France !!

Moi, je me souviens être allé « voir les avions » au Bourget, « même que ma grand-mère avait eu la langue brûlée par une particule sortie d'un réacteur de DC8 de la TAI » (Si c'est vrai!!). De là me vient la fibre aéronautique (des avions, pas de ma grand-mère!!), de même par les publicités, les réclames, peintes sur les murs entourant Le Bourget (Sabena, vous y seriez déjà, AF, le plus long réseau du monde, TWA, Pan AM ...). Bref toute ma jeunesse quoi !

Mais l'aventure continue...
« À bientôt sur nos lignes »



* * *