

30 juillet 2012

# Résultats semestriels 2012

---

## Faits marquants

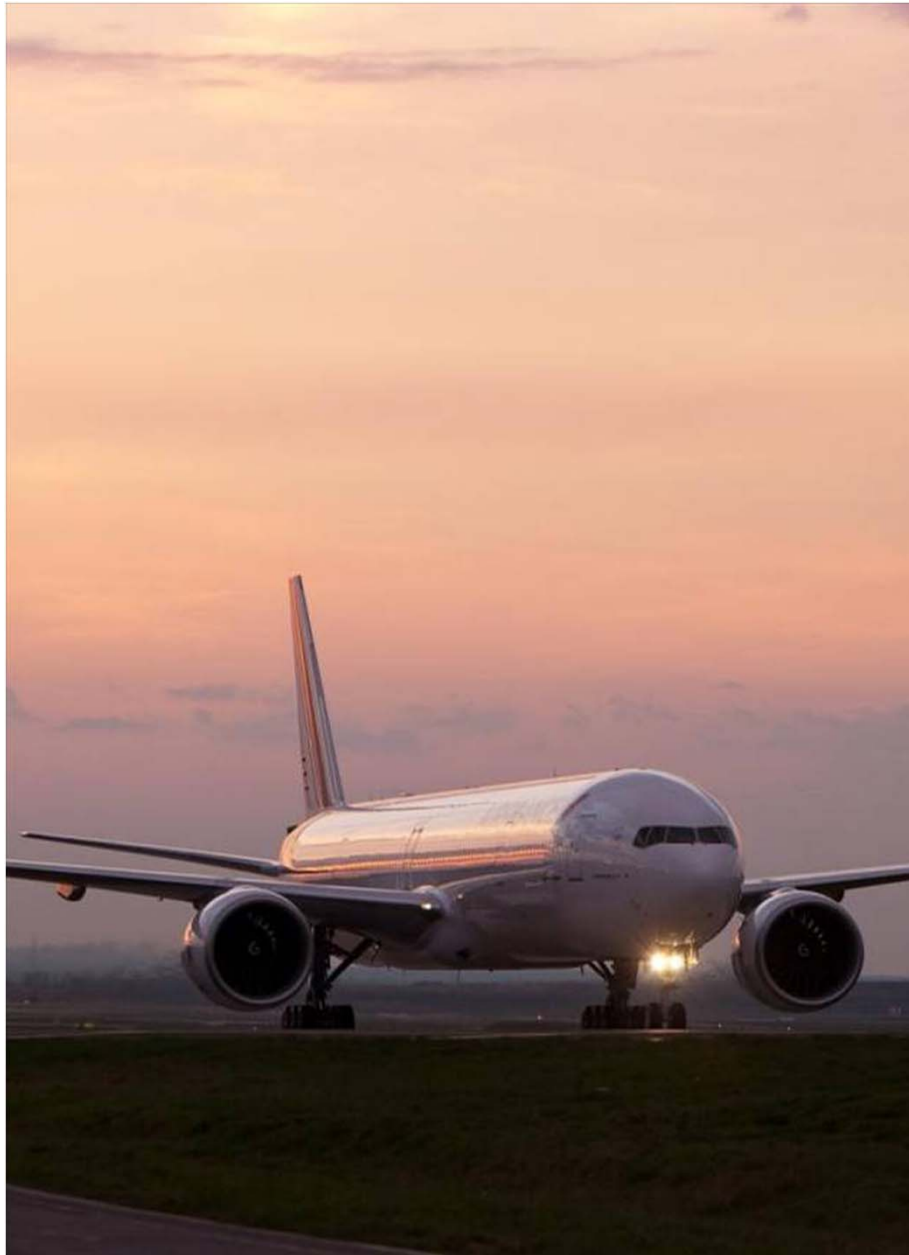
---

- + Faiblesse persistante des économies européennes
- + Recettes passage dynamiques, mais faiblesse du cargo
- + Volatilité du prix du pétrole et des taux de change
- + Un résultat d'exploitation en amélioration au T2, mais toujours négatif
- + Transform 2015 : plan de marche respecté

## Chiffres clés

(en millions d'euros)	T2 2012	S1 2012
+ Chiffre d'affaires	6 500 ↗	12 145 ↗
+ EBITDAR	607 ↗	644 ↘
+ Résultat d'exploitation	-66 ↗	-663 ↘
+ Résultat net, part du groupe*	-895 ↘	-1 263 ↘
+ Dette nette en fin de période		6 239 ↘

\* Dont 368m€ de charges de restructuration au T2



# Activité

-

## Chiffres clés du deuxième trimestre par activité

			Chiffre d'affaires		Résultat d'exploitation	
			Mds€	Var.	m€	T2 2011
	<b>Passage</b>		5,13	+6,8%	-47	-140
	<b>Cargo</b>		0,76	-4,4%	-62	-14
	<b>Maintenance</b>		0,27	+1,1%	40	23
	<b>Autres</b>		0,34	-4,5%	3	-14
<b>Total</b>			<b>6,50</b>	<b>+4,5%</b>	<b>-66</b>	<b>-145</b>

# Activité passage

	2 <sup>ème</sup> trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Capacité (mds SKO)</b>	<b>67,5</b>	<b>66,5</b>	<b>+1,4%</b>	<b>130,9</b>	<b>128,0</b>	<b>+2,2%</b>
<i>à périmètre constant*</i>	67,5	67,3	+0,3%	130,9	129,7	+0,9%
Trafic (mds PKT)	55,8	53,9	+3,5%	107,6	102,2	+5,3%
<i>Coefficient d'occupation</i>	<i>82,8%</i>	<i>81,1%</i>	<i>+1,7 pt</i>	<i>82,2%</i>	<i>79,8%</i>	<i>+2,4 pt</i>
<b>m€</b>						
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 130</b>	<b>4 802</b>	<b>+6,8%</b>	<b>9 560</b>	<b>8 874</b>	<b>+7,7%</b>
EBITDA	253	147	+72,1%	25	44	-43,2%
Résultat d'exploitation	-47	-140		-551	-507	
<b>Résultat d'exploitation ajusté**</b>	<b>17</b>	<b>-85</b>		<b>-428</b>	<b>-396</b>	
<i>Marge d'exploitation ajustée</i>	<i>0,3%</i>	<i>-1,8%</i>	<i>+2,1 pt</i>	<i>-4,5%</i>	<i>-4,5%</i>	<i>-0,0 pt</i>

\* En incluant en 2011 l'activité passage de Martinair

\*\* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# Recette unitaire passage

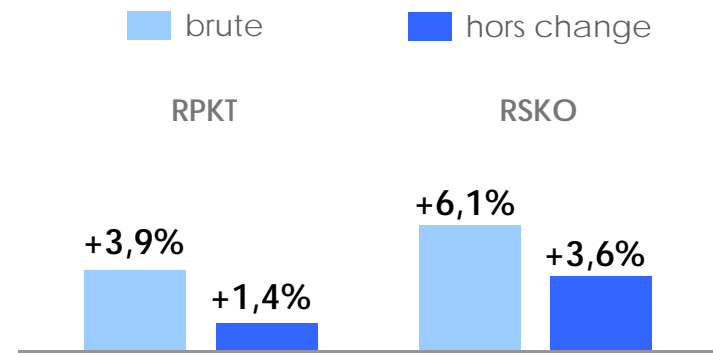
## + Deuxième trimestre

- ▶ Contrôle strict des capacités
- ▶ Rebond des zones affectées par les crises l'an dernier
- ▶ Croissance de la RSKO tirée par le long-courrier (+6,4% hors change) :
  - ▶ Classe avant : +9,5%
  - ▶ Classe arrière : +6,0%

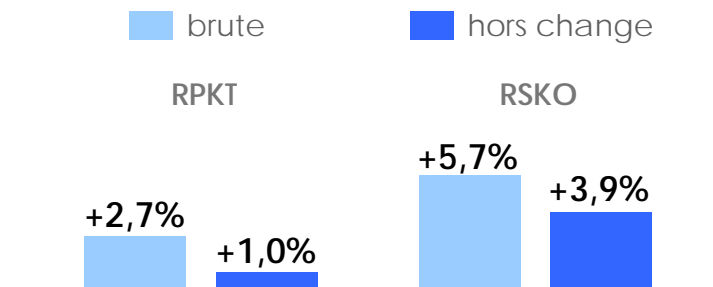
## + Premier semestre

- ▶ RSKO long-courrier
  - ▶ Classe avant : +8,7%
  - ▶ Classe arrière : +5,9%

Recette unitaire T2 2012

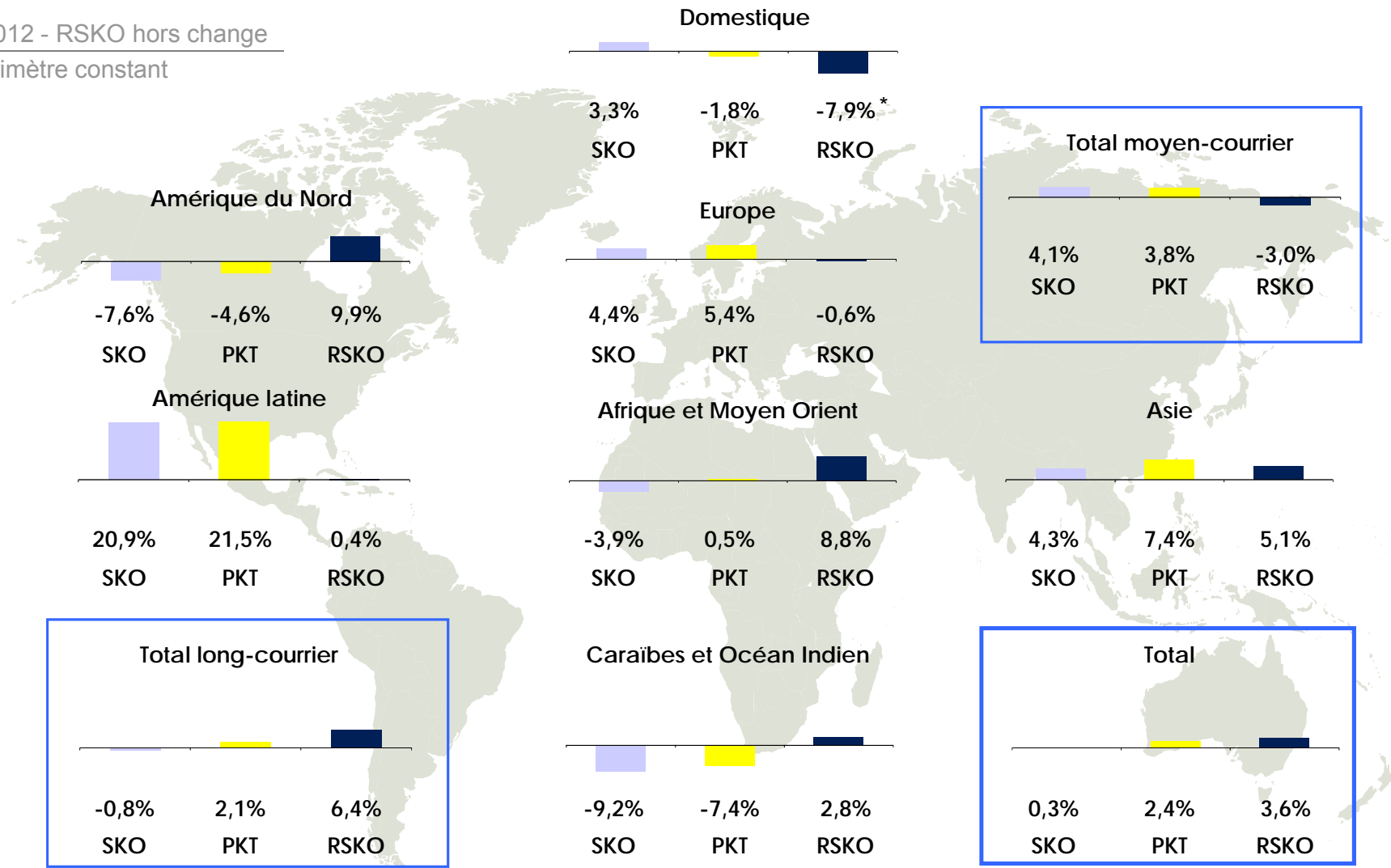


Recette unitaire S1 2012



# Recette unitaire par réseau

T2 2012 - RSKO hors change  
à périmètre constant



\* Effet mix réseau important – RSKO hors change Orly/CDG seuls : -2,2%



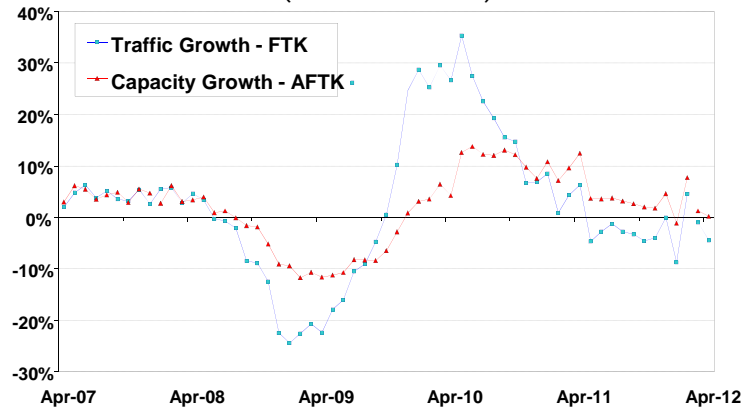
## Activité cargo

	2 <sup>ème</sup> trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Capacité (mds TKO)</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>-2,9%</b>	<b>8,2</b>	<b>8,4</b>	<b>-2,4%</b>
Trafic (mds TKT)	2,7	2,9	-6,6%	5,3	5,6	-6,4%
<i>Coefficient de remplissage</i>	<i>64,1%</i>	<i>66,7%</i>	<i>-2,6 pt</i>	<i>64,5%</i>	<i>67,2%</i>	<i>-2,7 pt</i>
<b>m€</b>						
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>764</b>	<b>799</b>	<b>-4,4%</b>	<b>1 508</b>	<b>1 568</b>	<b>-3,8%</b>
EBITDA	-46	5		-90	15	
Résultat d'exploitation	-62	-14		-130	-23	
<b>Résultat d'exploitation ajusté*</b>	<b>-49</b>	<b>-2</b>		<b>-103</b>	<b>0</b>	
<i>Marge d'exploitation ajustée</i>	<i>-6,4%</i>	<i>-0,3%</i>	<i>-6,2 pt</i>	<i>-6,8%</i>	<i>0,0%</i>	<i>-6,8 pt</i>

\* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# Contexte concurrentiel et recette unitaire cargo

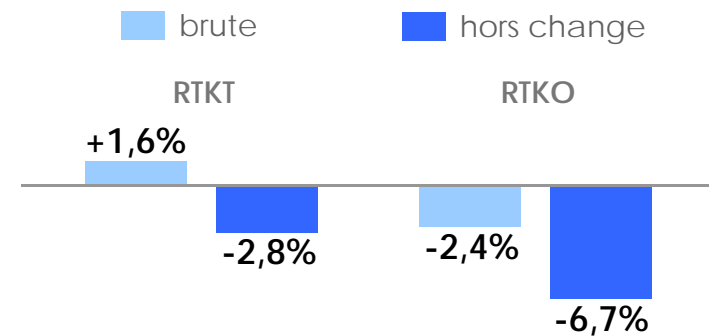
Trafic et capacité mondiaux  
(Source : IATA)



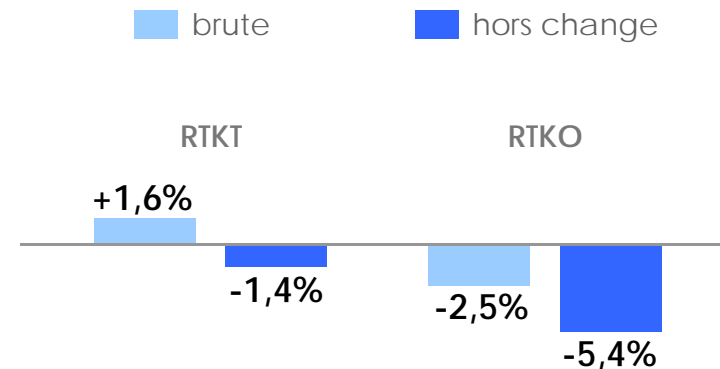
Trafic mondial et indicateur PMI  
(Sources : IATA, JP Morgan)



Recette unitaire Air France-KLM T2 2012



Recette unitaire Air France-KLM S1 2012



# Maintenance

m€	2 <sup>ème</sup> trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>265</b>	<b>262</b>	<b>+1%</b>	<b>523</b>	<b>495</b>	<b>+6%</b>
<i>hors change</i>			-9%			-1%
Chiffre d'affaires total	801	785	+2%	1 573	1 537	+2%
EBITDA	119	105	+13%	208	196	+6%
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>40</b>	<b>23</b>	<b>+74%</b>	<b>56</b>	<b>49</b>	<b>+14%</b>
<i>Marge d'exploitation</i>	<i>5,0%</i>	<i>2,9%</i>	<i>+2,1 pt</i>	<i>3,6%</i>	<i>3,2%</i>	<i>+0,4 pt</i>

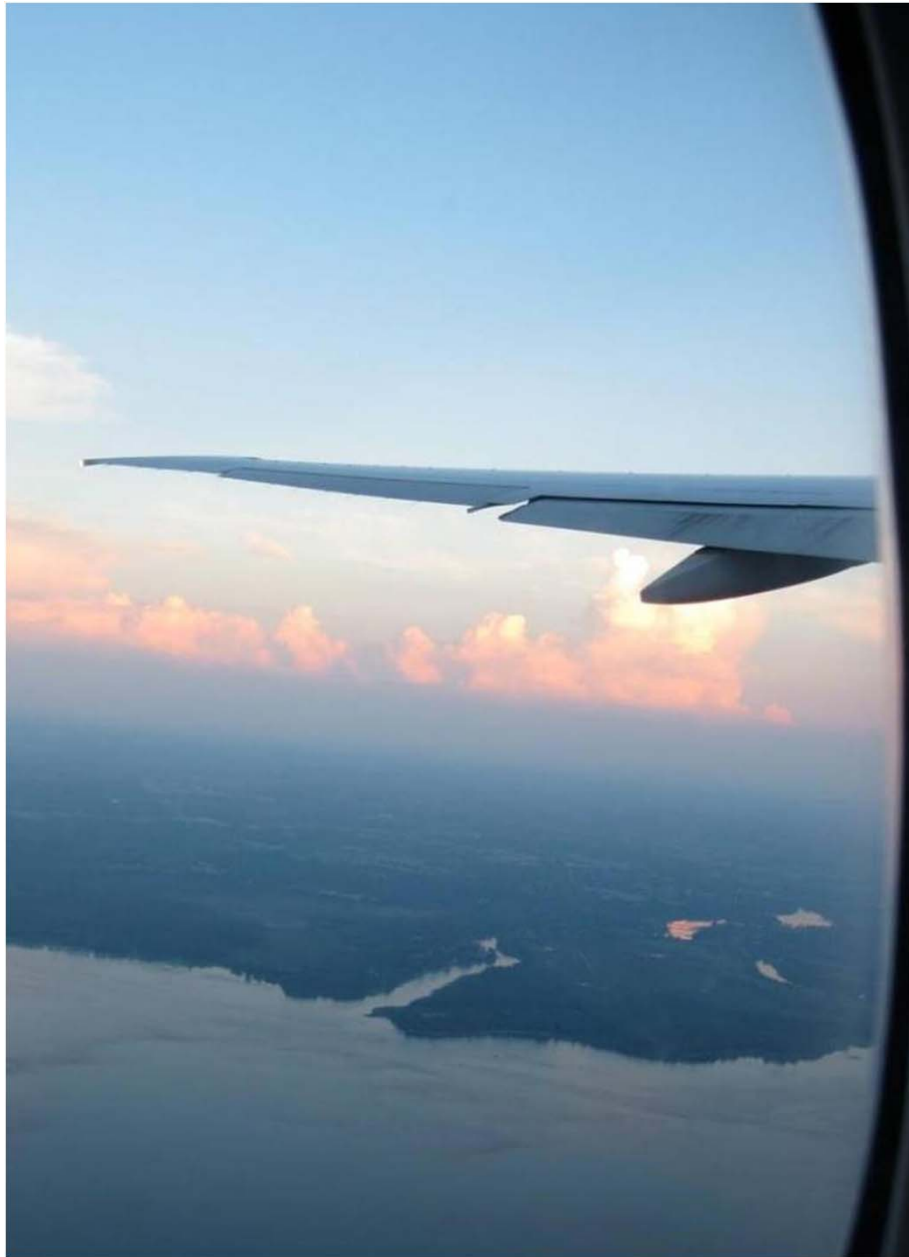
- ✦ Effet change important
- ✦ Hausse du résultat malgré le ralentissement temporaire de l'activité « moteurs » au T2

## Autres activités

m€	2 <sup>ème</sup> trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>341</b>	<b>357</b>	<b>-4%</b>	<b>554</b>	<b>609</b>	<b>-9%</b>
<i>dont loisir</i>	247	254	-3%	364	396	-8%
<i>à périmètre constant*</i>	247	230	+7%	364	337	+8%
<i>dont autres</i>	94	103	-9%	190	213	-11%
EBITDA	42	35	+20%	37	36	+3%
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>3</b>	<b>-14</b>		<b>-38</b>	<b>-67</b>	

- + Loisir : hausse du chiffre d'affaires hors arrêt de l'activité passage de Martinair
- + Catering : pression concurrentielle accrue

\* Transavia seul



# Résultats

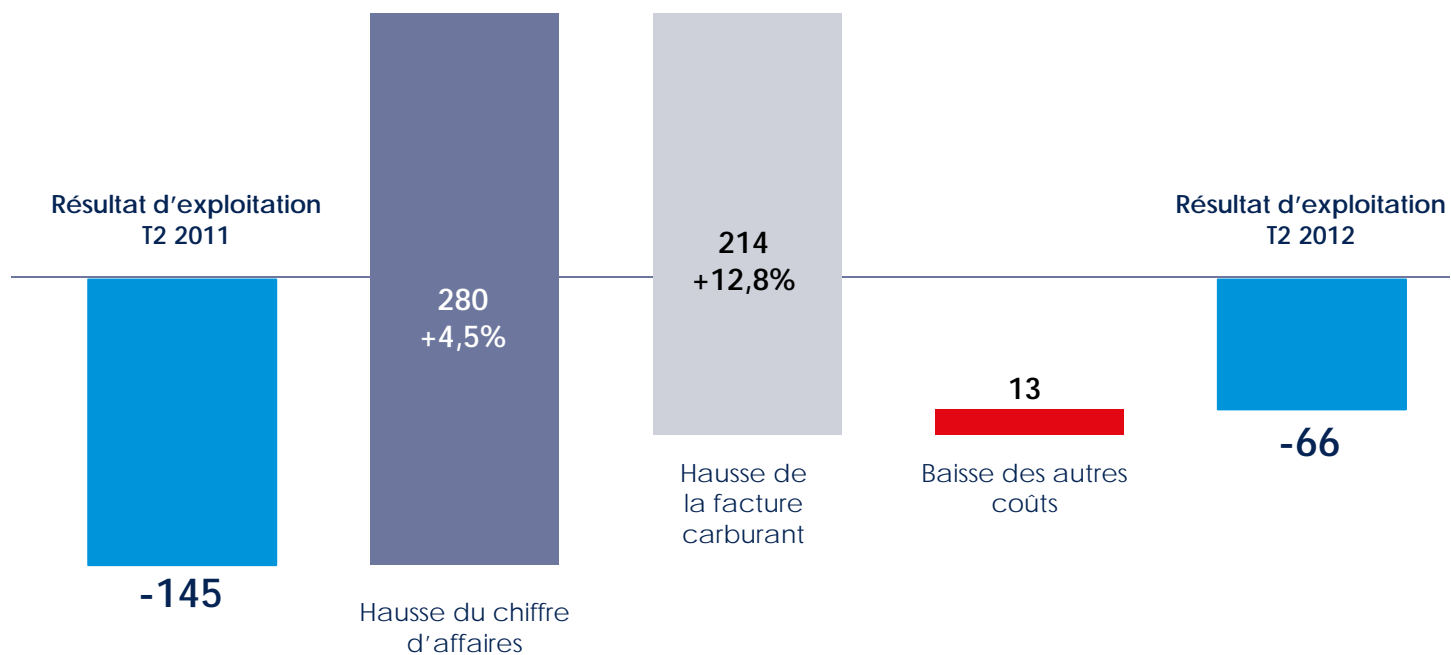
## Résultats du groupe

m€	2 <sup>ème</sup> trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6 500</b>	<b>6 220</b>	<b>+5%</b>	<b>12 145</b>	<b>11 546</b>	<b>+5%</b>
EBITDAR	607	503	+21%	644	708	-9%
EBITDA	368	292	+26%	180	290	-38%
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>-66</b>	<b>-145</b>		<b>-663</b>	<b>-548</b>	
Résultat d'exploitation ajusté*	15	-73		-505	-406	
<i>Marge d'exploitation ajustée</i>	<i>0,2%</i>	<i>-1,2%</i>	<i>+1,4 pt</i>	<i>-4,2%</i>	<i>-3,5%</i>	<i>-0,6 pt</i>
Résultat net, part du groupe	-895	-197		-1 263	-564	
Investissements nets	209	436	-52%	600	691	-13%
<b>Cash flow libre</b>	<b>310</b>	<b>-91</b>		<b>-139</b>	<b>30</b>	
Dette nette en fin de période	-	-	-	6 239		

\* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# Évolution du résultat d'exploitation sur le trimestre

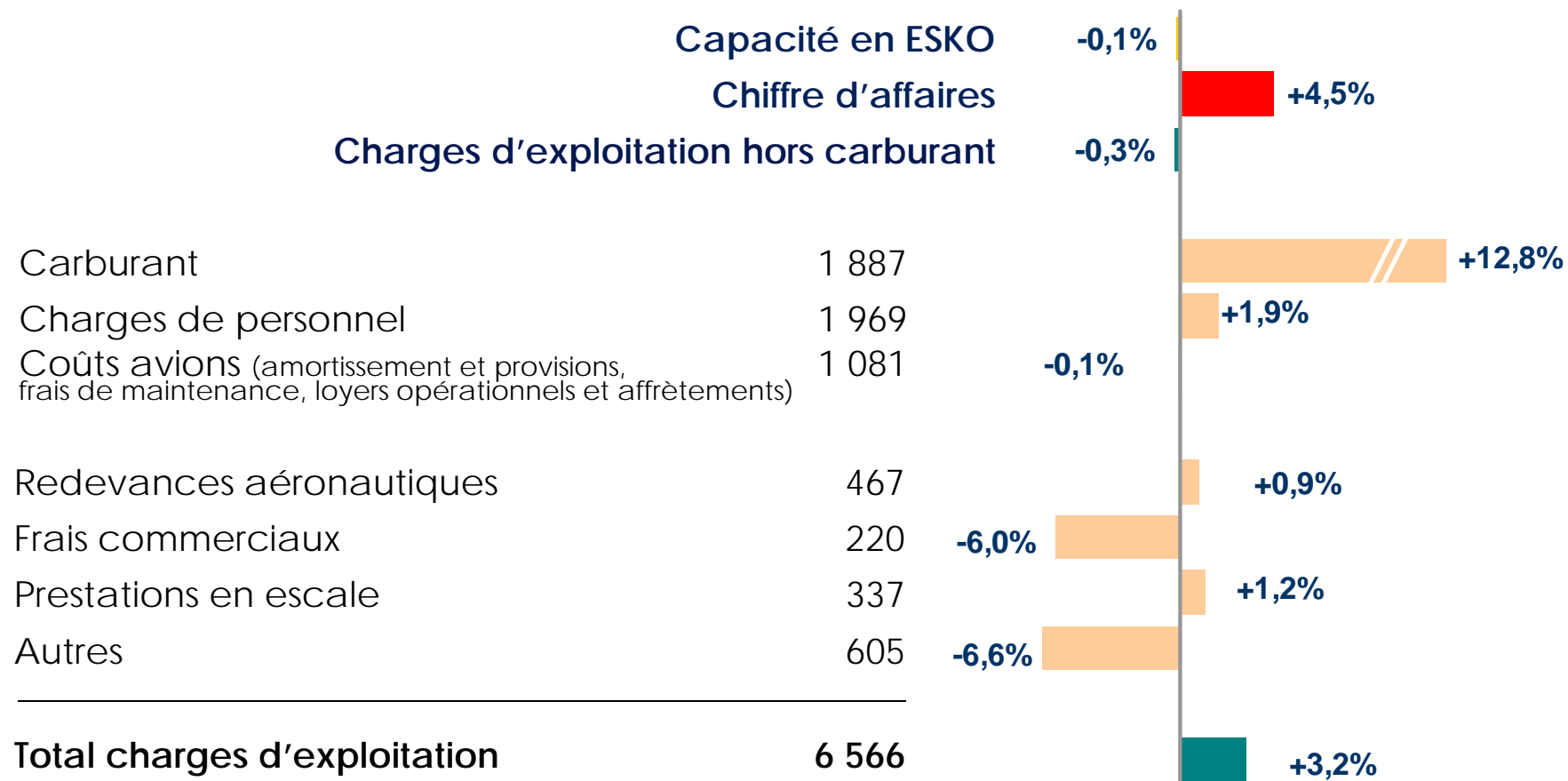
En m€



# Évolution des charges d'exploitation

Avril-Juin 2012

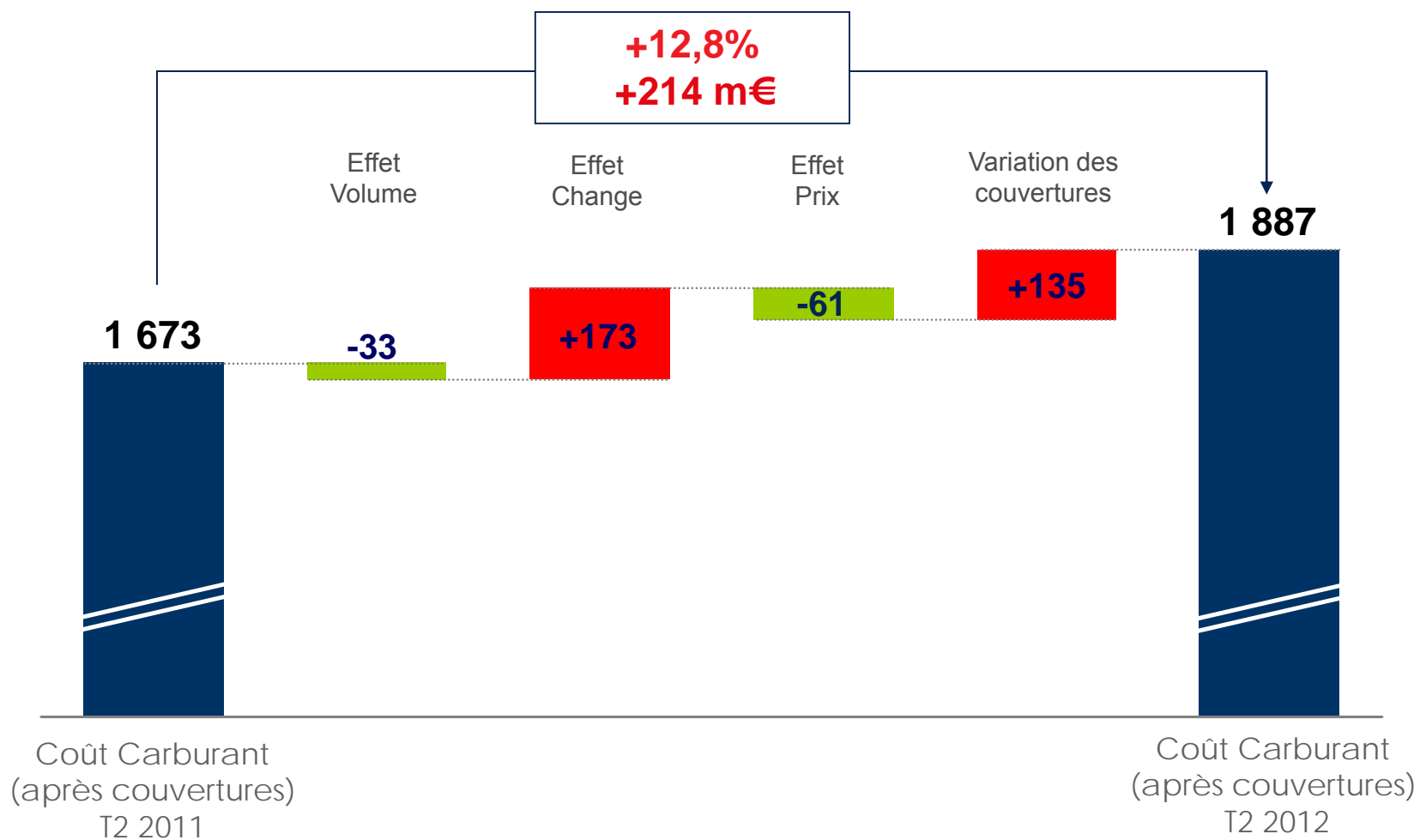
Millions d'€





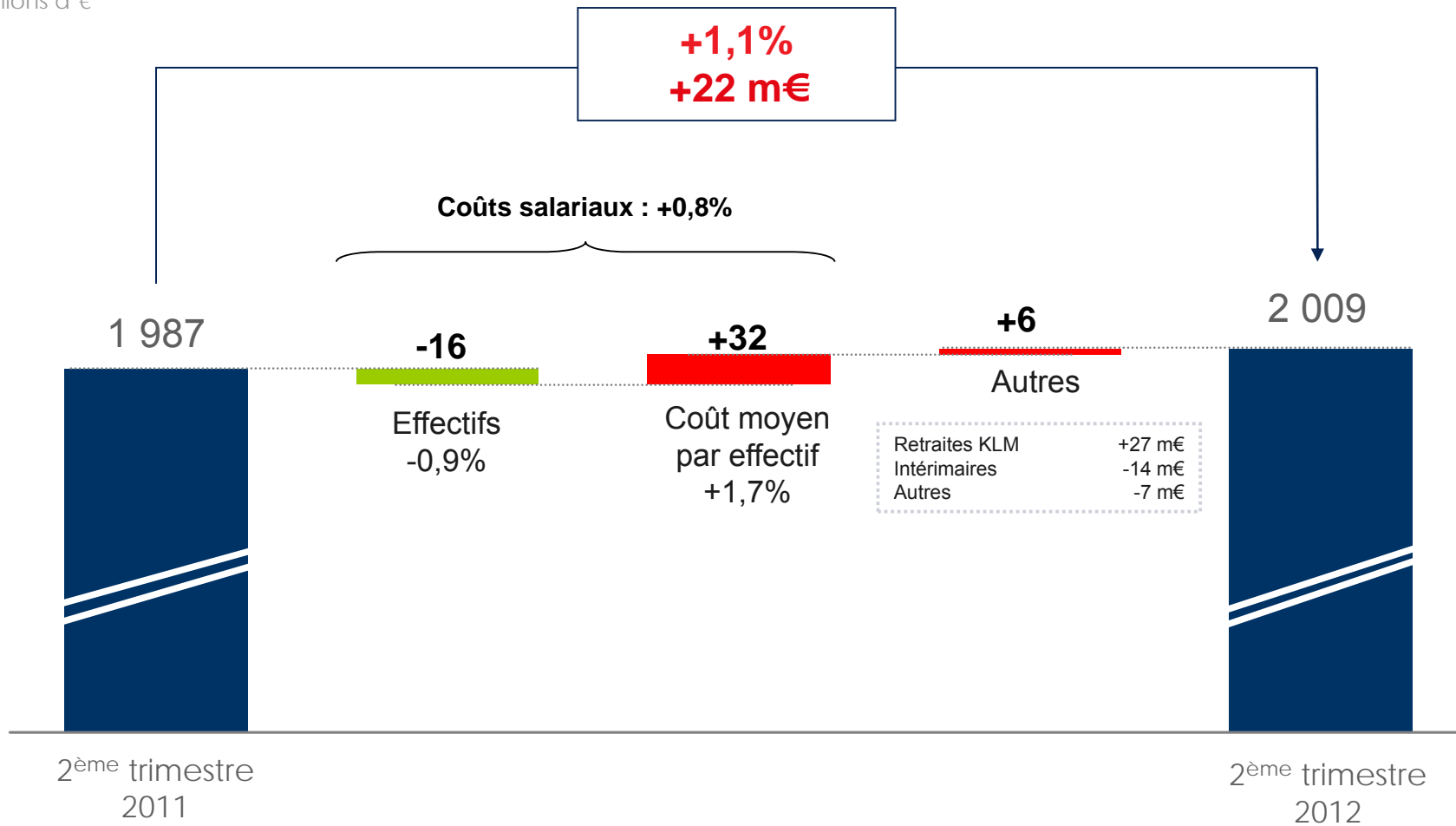
# Analyse du coût carburant sur le trimestre

Millions d'€



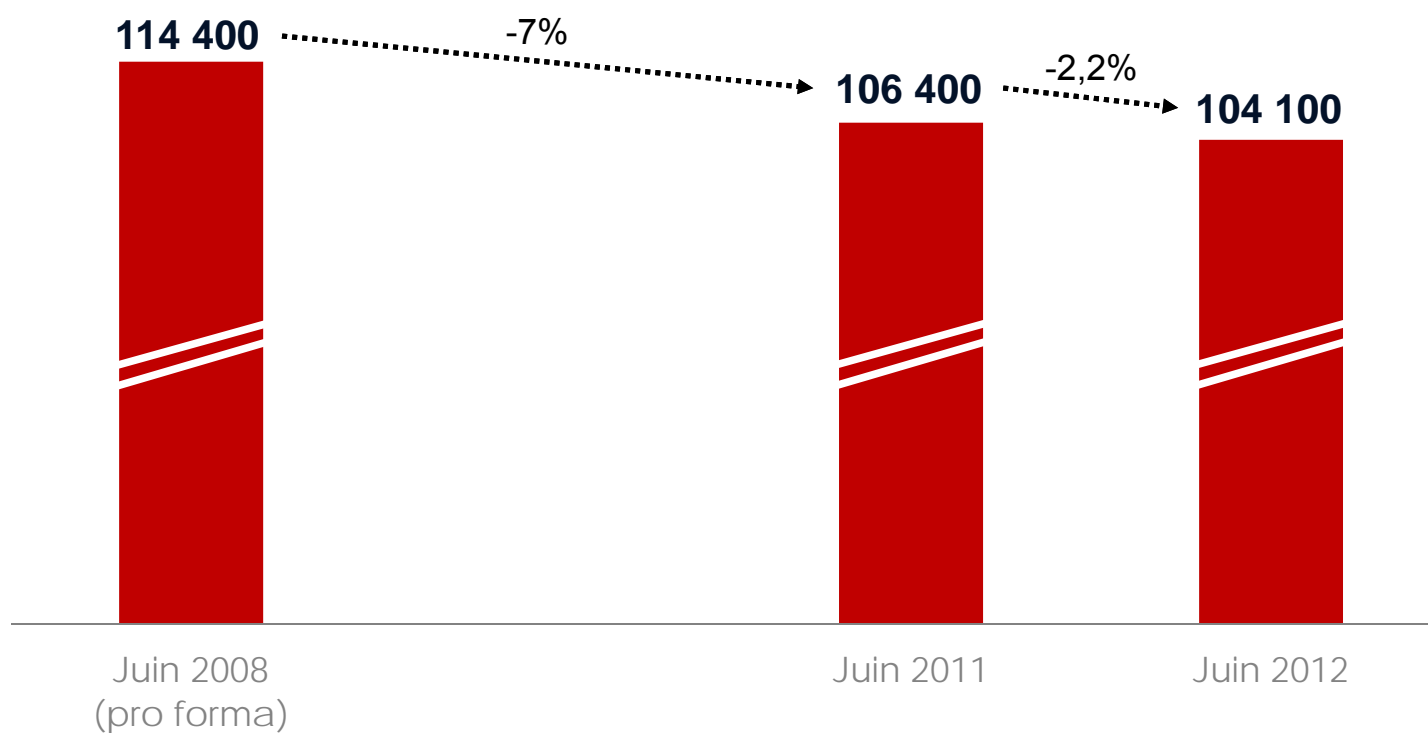
# Analyse des coûts de personnel (y compris intérimaires) sur le trimestre

Coûts de personnel  
y compris intérimaires  
millions d'€



## Evolution des effectifs (intérimaires compris)

Effectifs  
y compris intérimaires  
En équivalent temps plein

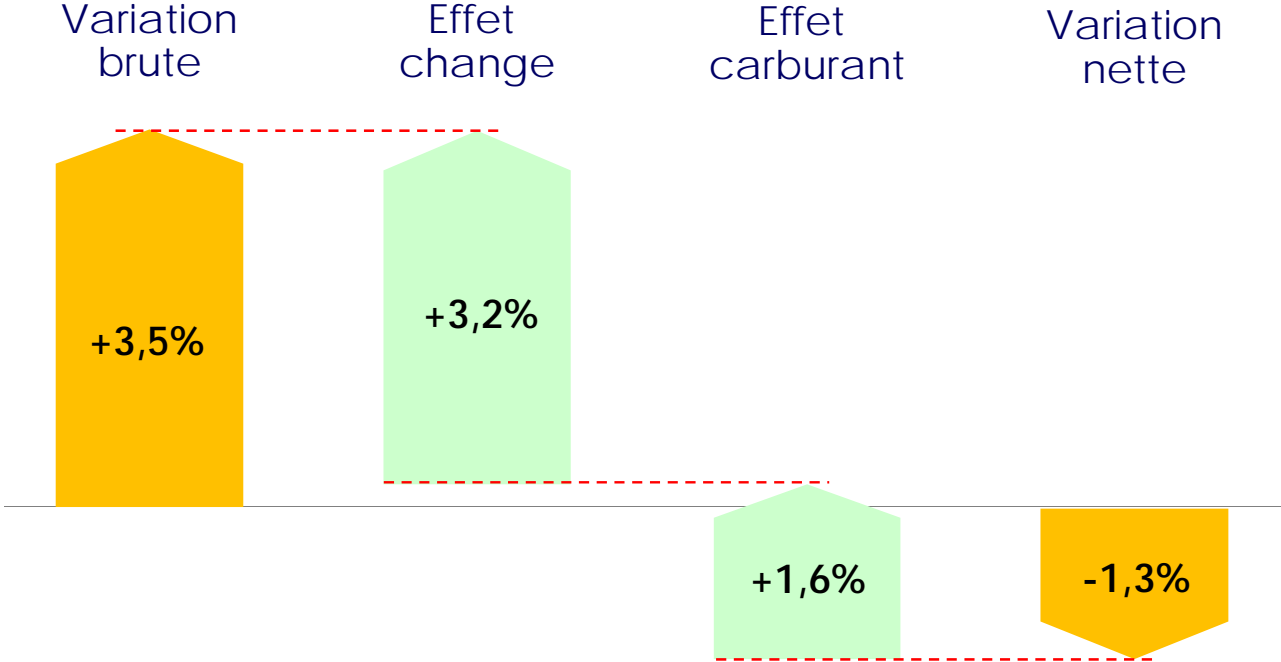


# Coût unitaire

T2 2012

Coût unitaire à l'ESKO : 7,11 cts €

Capacité en ESKO : -0,1%

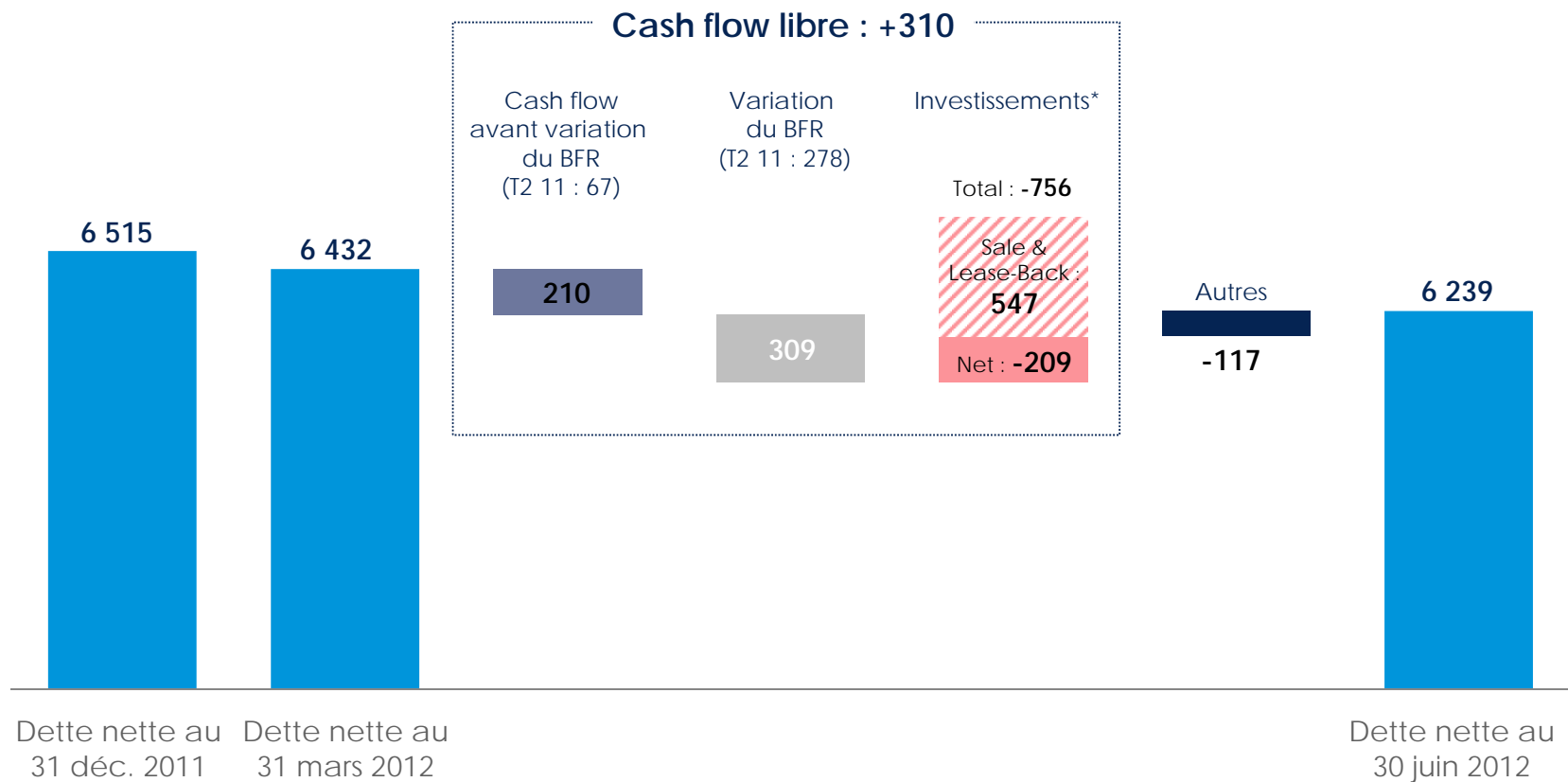


## Résultat net

m€	2ème trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>-66</b>	<b>-145</b>	<b>-54%</b>	<b>-663</b>	<b>-548</b>	<b>+21%</b>
Produits et charges non courants	-377	2		-282	-101	
<i>dont opération Amadeus</i>	0	0		97	0	
<i>dont charges de restructuration</i>	-368	0		-372	0	
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>-443</b>	<b>-143</b>		<b>-945</b>	<b>-649</b>	
Coût de l'endettement financier net	-88	-87		-170	-178	
Résultat de change	-86	-33		-32	37	
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers	-372	5		-152	3	
Impôts	111	81	+37%	89	251	-65%
Résultats des entreprises mises en équivalence et minoritaires	-22	-18		-60	-25	
<b>Résultat net, part du groupe</b>	<b>-895</b>	<b>-197</b>		<b>-1 263</b>	<b>-564</b>	

# Évolution de l'endettement sur le trimestre

Millions d'€



\* Y compris 175m€ d'acquisition d'actifs non comptabilisés comme investissements selon les normes IFRS

# Situation financière

## Endettement financier net (Milliards d'€)

- Dettes nettes
- ⓧ Ratio d'endettement
- ⓧ Ratio d'endettement hors dérivés



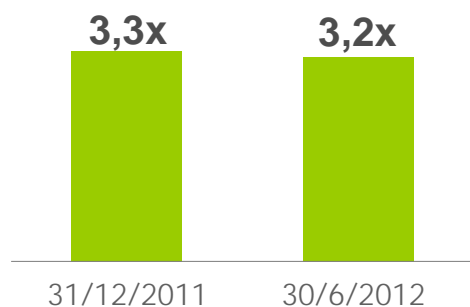
## Capitaux propres (Milliards d'€)

- Capitaux propres
- Instruments dérivés

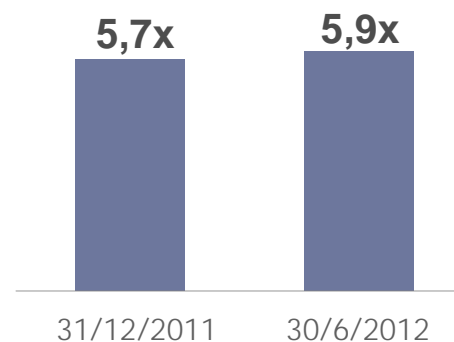


## Ratios financiers au 30 juin 2012, sur 12 mois glissants

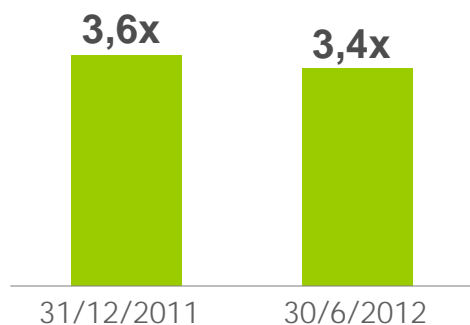
EBITDAR / frais financiers nets ajustés\*



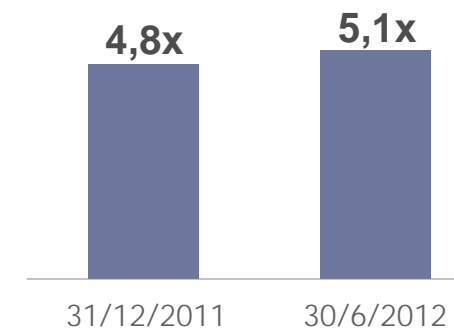
Dettes nette ajustée\*\* / EBITDAR



EBITDA / frais financiers nets



Dettes nette / EBITDA



\* ajusté de la part des frais financiers dans les loyers opérationnels (34%)

\*\* ajustée de la capitalisation des locations opérationnelles (7x la charge annuelle)

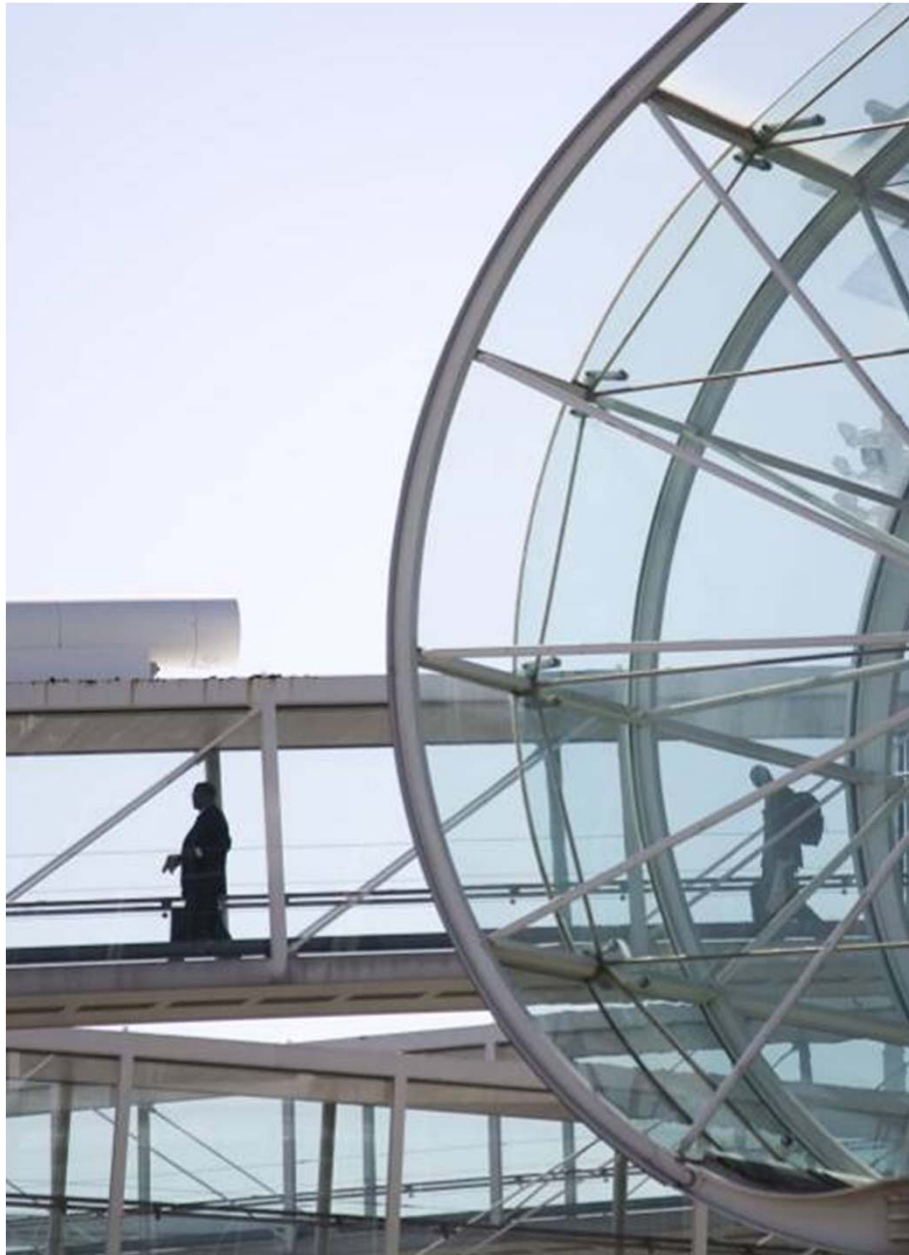


---

## Un niveau satisfaisant de liquidités

---

- + Une trésorerie de 3,3 mds€ au 30 juin 2012
  - ▶ Après 400 m€ nantis pour l'opération de swap sur l'OCEANE
  
- + Des lignes de crédit disponibles de 1,85 mds€
  - ▶ Air France : 1,06 mds€ jusqu'en 2016
  - ▶ KLM : 540 m€ jusqu'en 2016
  - ▶ Air France-KLM : 250 m€ jusqu'en 2017
  - ▶ Covenants respectés



# Stratégie

-



Transform 2015

-

---

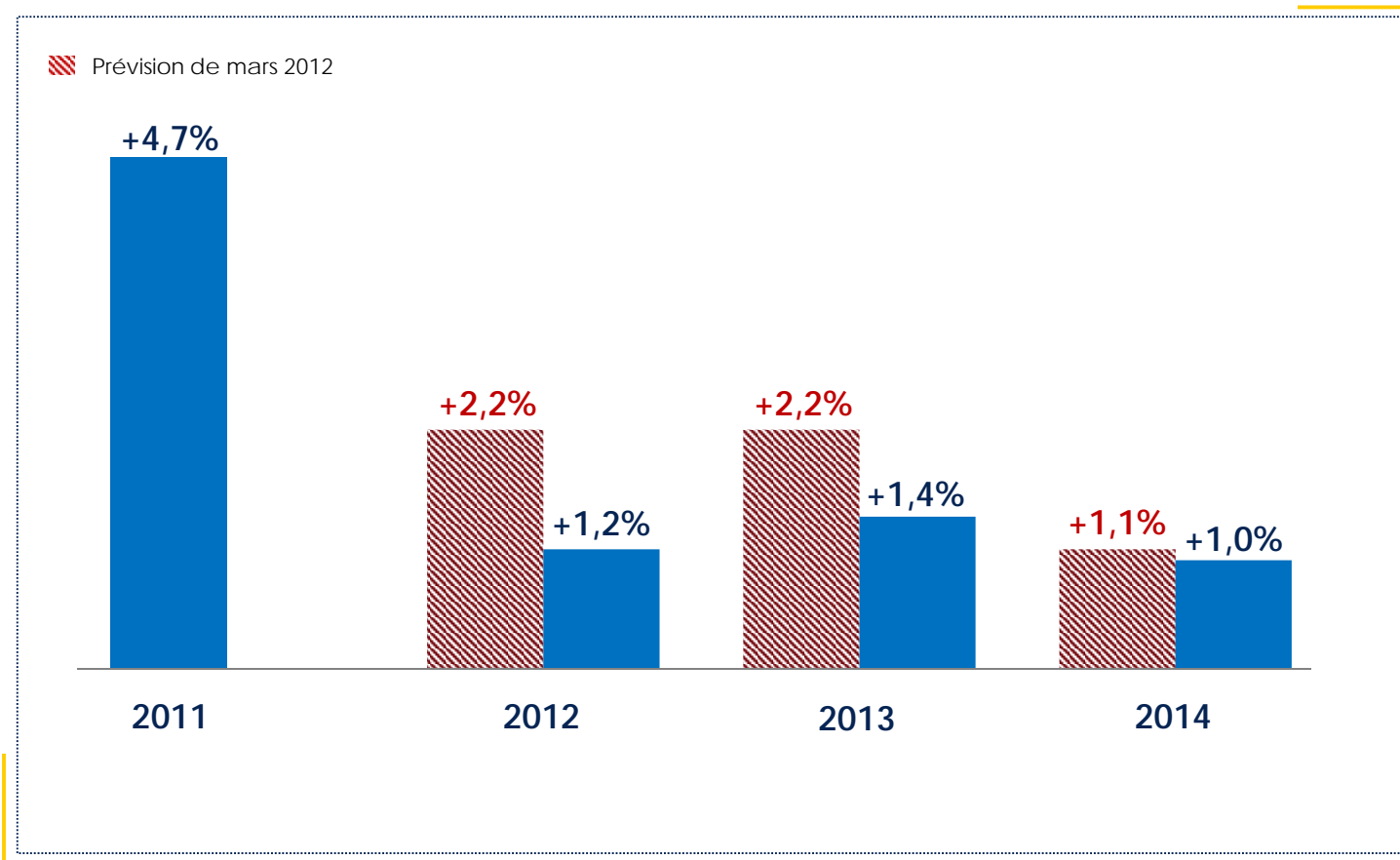
## Mise en œuvre du plan Transform 2015

---

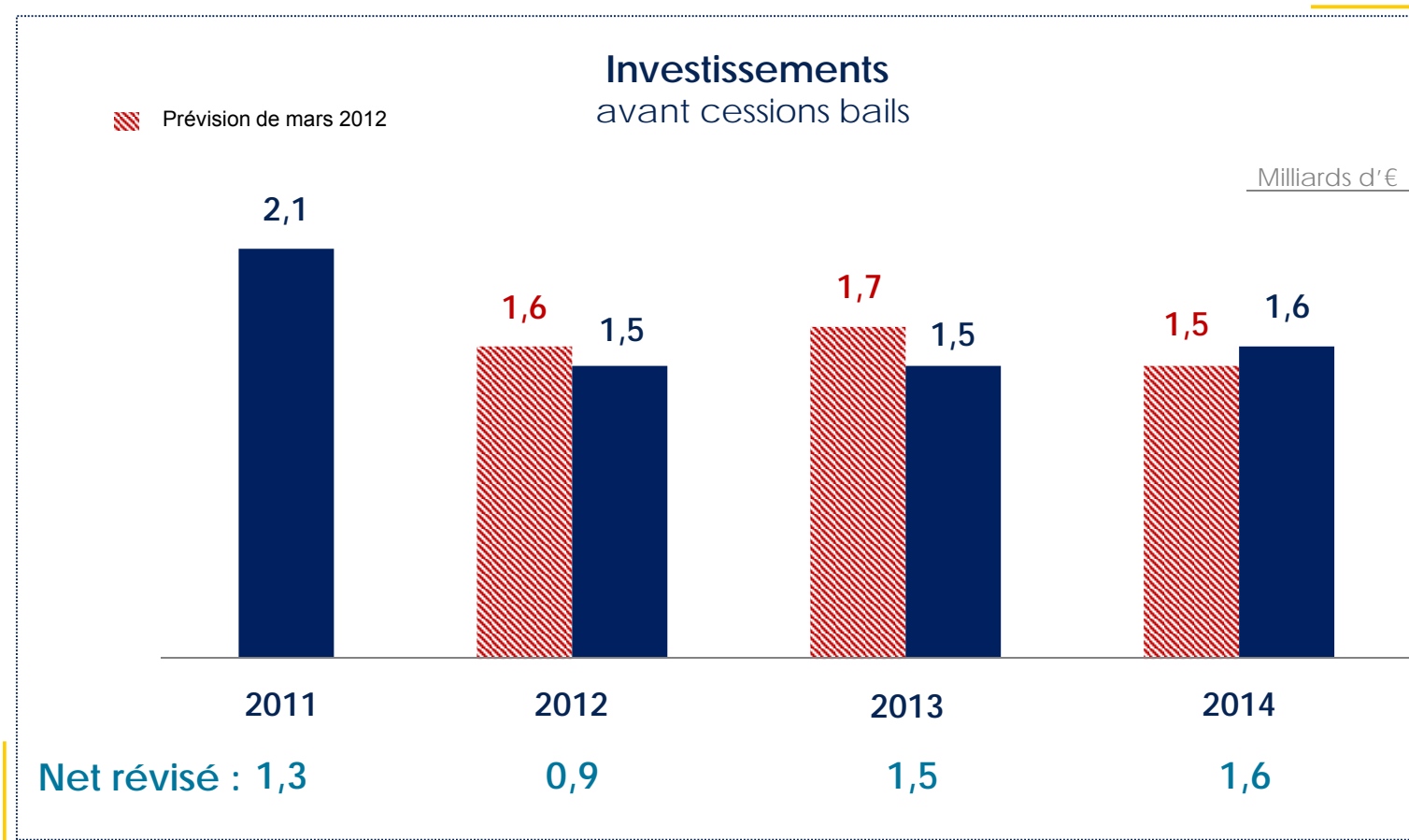
- + Déroulement conformément au calendrier initial
- + Poursuite de la discipline en matière de capacités et d'investissements
- + Renégociation des accords collectifs
- + Mise en œuvre du plan industriel d'Air France-KLM

# Poursuite de la discipline en matière de capacité

Capacité en SKO



## Un plan d'investissement revu à la baisse



---

## Point d'étape sur les renégociations des accords collectifs

---

- + Compagnie Air France
  - ▶ Accord avec le personnel au sol signé et applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2013
  - ▶ Projet d'accord avec le personnel navigant technique (PNT) soumis à référendum
  - ▶ Projet d'accord avec le personnel navigant commercial (PNC) refusé
  
- + Filiales d'Air France (Régional, Britair, Servair)
  - ▶ Négociations à partir de septembre
  
- + KLM
  - ▶ Poursuite des négociations en ligne avec le calendrier initial
  - ▶ Résultats attendus au 4<sup>ème</sup> trimestre

## Compagnie Air France : résumé des accords et propositions d'accords\*

Personnel au sol	Personnel navigant technique	Personnel navigant commercial
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Accord signé et mis en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2013</li> <li>+ Réduction de 0,6% du GVT</li> <li>+ Simplification et redéfinition de la classification des emplois</li> <li>+ Augmentation du temps travaillé de 5,5% en moyenne</li> <li>+ Meilleure efficacité du temps travaillé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Projet d'accord soumis à référendum avec avis favorable du principal syndicat</li> <li>+ Mise en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2013</li> <li>+ Réduction de 0,6% du GVT</li> <li>+ Augmentation des heures de vol               <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Moyen-courrier : 700 heures (+65 heures)</li> <li>▶ Long-courrier : 740 heures (+30 heures)</li> </ul> </li> <li>+ Réduction des frais d'étapes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Projet d'accord refusé par les syndicats</li> <li>+ Fin de l'accord principal en cours au 31 mars 2013 et dénonciation des deux autres accords</li> <li>+ Application à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013 d'un texte moins favorable en termes de rémunération et d'emploi que le projet d'accord initial</li> </ul>

\* Voir accords détaillés en annexe



## Compagnie Air France : estimation des sureffectifs à fin 2013

- + Personnel au sol
  - ▶ Information du CCE le 26 juillet
  - ▶ Modalités du PDV : concertations avec les représentants du personnel
  - ▶ Ouverture du plan au 4<sup>ème</sup> trimestre
  
- + PNT
  - ▶ Mesures volontaires de réduction d'effectifs
    - Exemple : incitation à la mobilité pour les pilotes volontaires pour aller aux conditions d'emploi et de rémunération chez Transavia
  
- + PNC
  - ▶ Pas de PDV en l'absence d'accord
  - ▶ Contreparties en matière d'emploi et de rémunération non garanties

Baisse des besoins en ressources  
5 261 personnes à fin 2013

	PS	PNT	PNC
Sureffectifs	3 029	550	1 681
Plan départs volontaires	2 767	Accord non encore signé	Pas d'accord

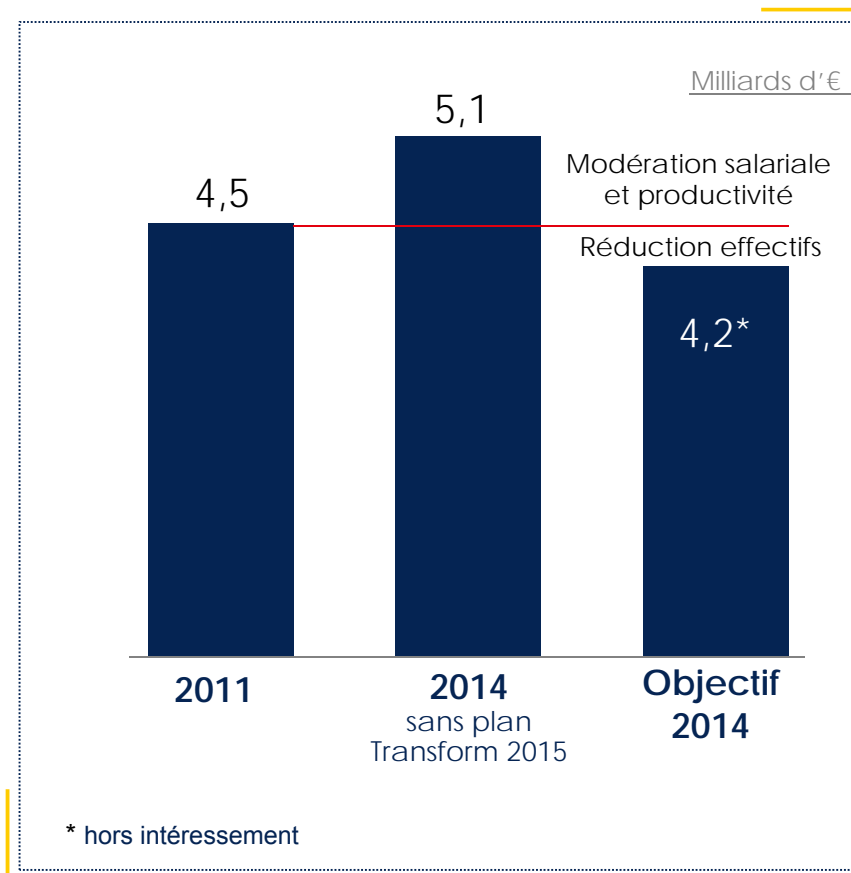
**Provision de 348 millions d'euros au 30 juin 2012**

**Point d'étape au second semestre 2013**  
**Mesures complémentaires éventuelles**

# Compagnie Air France : un objectif d'efficacité économique de 20% en 2014

- + Modération salariale
  - ▶ Gel des augmentations générales en 2012 et 2013
  - ▶ Réduction du GVT
- + Productivité
  - ▶ Gel des embauches
  - ▶ Augmentation du temps travaillé
  - ▶ Meilleure efficacité du temps travaillé
- + Réduction des effectifs
  - ▶ Plan de départs volontaires
  - ▶ Départs naturels non remplacés

Évolution de la masse salariale  
Compagnie Air France



## KLM : résumé des propositions d'accords\*

### Mesures applicables hors adaptation des accords collectifs

- + Gestion stricte des effectifs
  - ▶ Réduction de 10% des intérimaires
  - ▶ Gel des embauches
  - ▶ Réduction des CDD
  - ▶ Incitations pour congés sans solde, temps partiel et mobilité
- + Augmentation des heures travaillées

### Principales mesures proposées dans le cadre du renouvellement des accords

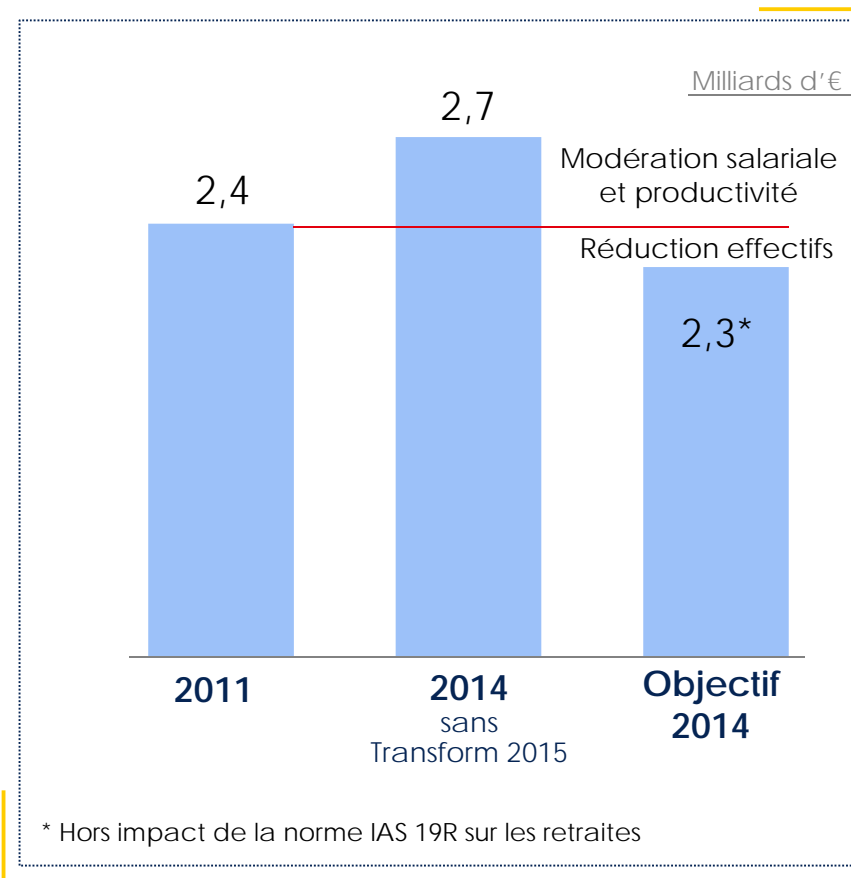
- + Accords à durée déterminée
  - ▶ Renouvellement pour trois ans (2014)
- + Mesures globales
  - ▶ Gel des augmentations générales en 2013 et 2014
  - ▶ Révision des accords de retraite
- + Personnel au sol
  - ▶ Réduction des congés
  - ▶ Mobilité
  - ▶ Simplification de la prise de congés sans solde
- + Personnel navigant technique
  - ▶ Amélioration de la productivité moyen-courrier
  - ▶ Augmentation du seuil pour vol à 3
  - ▶ Réduction du temps d'escale
- + Personnel navigant commercial
  - ▶ Réduction du temps d'escale
  - ▶ Application de la règle d'équipage minimum chez KLC

\* Voir propositions détaillées en annexe

## KLM : un objectif d'efficacité économique de 15% en 2014

- + Objectif de 350 millions d'euros de réduction des coûts salariaux
- + Modération salariale
  - ▶ Gel des augmentations générales en 2013 et 2014
- + Productivité
  - ▶ Adaptation des règles gouvernant les temps de travail et de repos
  - ▶ Réduction des congés
  - ▶ Amélioration de certaines procédures
- + Baisse des effectifs
  - ▶ Réduction des CDD
  - ▶ Réduction de 10% des intérimaires
  - ▶ Gel des embauches

Evolution de la masse salariale du groupe KLM



---

## Projets industriels Air France-KLM

---

- + Restructuration du moyen-courrier
  
- + Long-courrier : amélioration de la rentabilité
  - ▶ Amélioration de la productivité
  - ▶ Réduire la saisonnalité du programme
  - ▶ Sortie des avions MD11 de la flotte de KLM
  
- + Cargo : redressement
  - ▶ Dimensionnement et organisation de la flotte tout cargo
  - ▶ Simplification du portefeuille de produits
  - ▶ Nouvelle politique commerciale
  - ▶ Baisse des coûts
  
- + Maintenance : amélioration de la rentabilité
  - ▶ Développement des activités à forte valeur ajoutée : moteurs et équipements
  - ▶ Restructuration de l'activité grand entretien

---

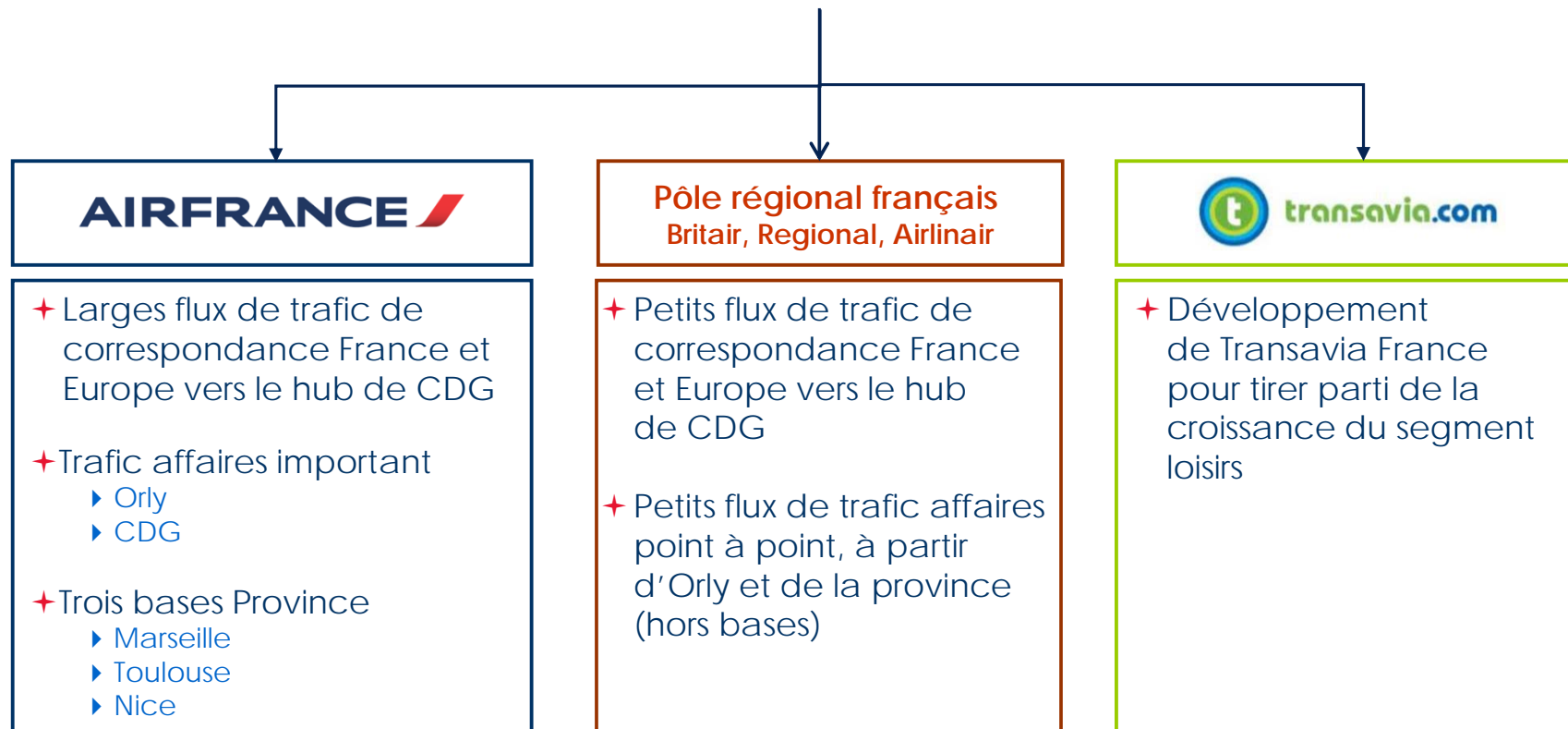
## Le projet industriel court et moyen-courrier

---

- + Air France
  - ▶ Baisse des capacités
  - ▶ Réduction de 13 avions de la flotte par rapport à 2011 et 19 avions par rapport à 2012 (effet bases de province)
  
- + Le pôle régional d'Air France
  - ▶ Réduction de la flotte de 21 avions
  - ▶ Baisse de 15% des coûts unitaires maîtrisables
  - ▶ Une marque unique
  - ▶ Affrètement pour Air France et activité en propre
  
- + Transavia France
  - ▶ Fréquences additionnelles et ouverture de nouvelles destinations loisir
  - ▶ Flotte augmentée de 14 avions
  - ▶ Baisse de 10% des coûts unitaires hors carburant
  
- + KLM
  - ▶ Densification des B737
  - ▶ Code share KLM et Transavia Netherlands

# Air France moyen-courrier : une organisation en trois pôles

Trois pôles complémentaires



Retour à l'équilibre en 2014

---

## Le client au cœur de nos projets

---

### + Moyen-courrier

- ▶ Simplifier et clarifier l'offre chez Air France : Business/Premium Eco/Economy
- ▶ Repositionner vers le haut le produit vol Business
- ▶ Introduction du produit Economy Comfort chez KLM
- ▶ Disposer d'une offre moins chère avec options en classe économique

### + Long-courrier

- ▶ Faciliter toutes les étapes du parcours client
- ▶ Positionner les produits La Première et Business au meilleur standard de l'industrie en travaillant sur toutes les composantes de l'offre
- ▶ Introduction du nouveau siège World Business Class chez KLM
- ▶ Décliner cette ambition pour les cabines arrière



# Plan Transform 2015 : objectifs à fin 2014

Réduction de la dette nette **2 mds€**

Baisse du coût unitaire\* **10%**

Croissance limitée  
des capacités



Révision à la baisse  
des investissements



Mesures d'économies

Renégociation des  
accords collectifs



Restructuration du  
moyen-courrier



Redressement du cargo



Long-courrier et maintenance  
amélioration de la rentabilité

\* Coût unitaire à l'ESKO hors carburant



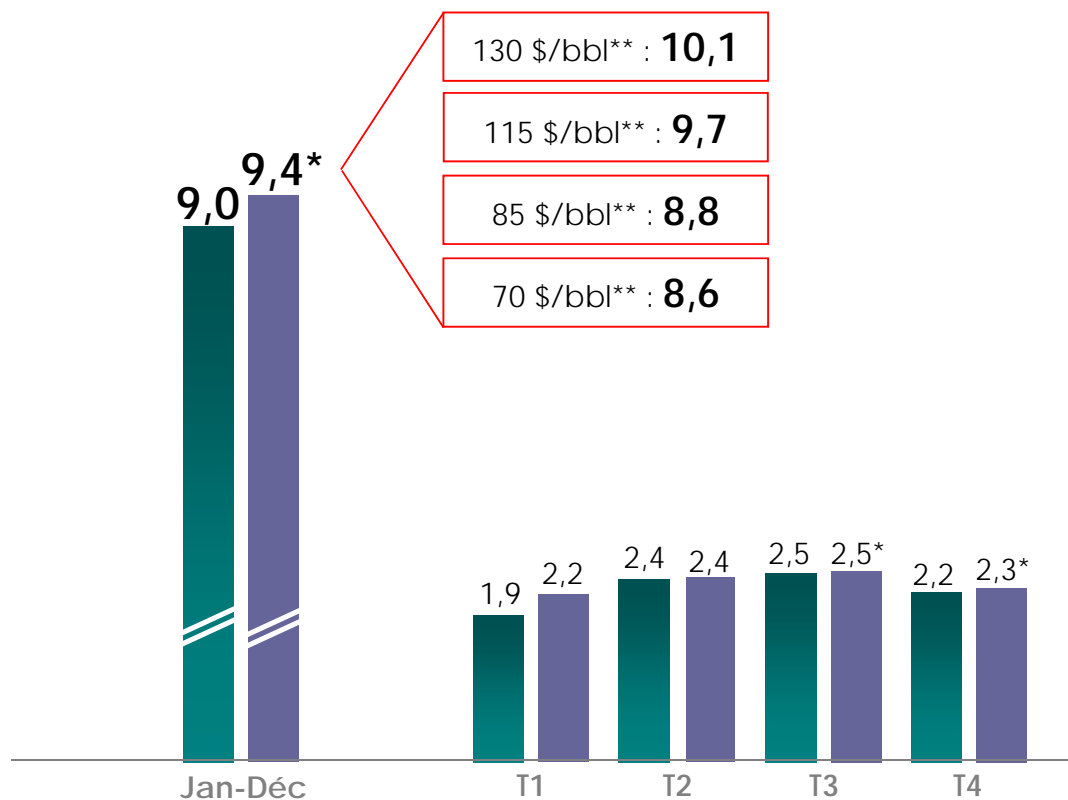
# Perspectives 2012



# Point sur la facture carburant

Facture de carburant après  
couverture en mds \$

■ 2011  
■ 2012



Prix de marché du Brent (\$ par baril)*	109	118	109	105	105
Prix de marché du carburant avion (\$ par tonne)*	1 010	1 060	990	985	990
% de la consommation déjà couverte	63%	57%	61%	66%	67%

\* Courbes à terme au 20 juillet 2012

\*\* Sur le reste de l'année

---

## Perspectives pour le second semestre 2012

---

- + Des réservations bien orientées pour la saison été
- + Des perspectives économiques mondiales qui rendent difficiles les prévisions sur la fin de l'année
- + Premiers impacts significatifs du plan Transform 2015
- + Un résultat d'exploitation qui devrait être supérieur aux 195 millions d'euros réalisés au second semestre 2011
- + Une dette nette au 31 décembre 2012 qui devrait baisser par rapport au 31 décembre 2011



# Annexes

-

## Calcul de l'endettement financier net

Millions d'€

	30 juin 2012	31 déc. 2011
Dettes financières courantes & non courantes	10 549	10 402
Dépôts sur avions en crédit bail	(534)	(491)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE)	(393)	(393)
Couvertures de change sur dette	9	4
Intérêts cours non échus	(90)	(122)
<b>= Dettes financières brutes</b>	<b>9 541</b>	<b>9 400</b>
Trésorerie & équivalent trésorerie	2 681	2 283
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	390	359
Trésorerie nantie mobilisable	235	235
Dépôts (obligations)	131	165
Concours bancaires courants	(135)	(157)
<b>= Liquidités nettes</b>	<b>3 302</b>	<b>2 885</b>
<b>Endettement financier net</b>	<b>6 239</b>	<b>6 515</b>
<b>Capitaux propres consolidés</b>	<b>4 881</b>	<b>6 094</b>
<b>Endettement net / fonds propres</b>	<b>1,28</b>	<b>1,07</b>
<i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i>	<i>1,28</i>	<i>1,08</i>

---

## Air France : accord collectif Personnel au Sol

---

- + Mise en œuvre effective à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013 de l'accord signé le 6 juillet 2012
  
- + Principales nouvelles dispositions :
  - ▶ **Limitation de l'évolution de la masse salariale**
    - Réduction de l'augmentation automatique des salaires (GVT) de 0,6 point par an :
      - Redéfinition du mécanisme d'ancienneté
      - Lien plus fort entre augmentation individuelle et performance individuelle
  
    - Simplification et redéfinition de la classification des emplois
  
  - ▶ **Augmentation du temps travaillé**
    - Augmentation de 10 à 12 jours du temps de travail (+5,5% en moyenne)
    - Amélioration de l'efficacité des temps travaillés par de nouvelles modalités d'organisation du temps de travail

---

**Le projet d'accord est signé par 3 organisations syndicales  
représentant 46% des suffrages exprimés lors des dernières élections**

---

---

## Air France : projet d'accord collectif PNT

---

- + Mise en œuvre effective à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013 de l'accord mis à la signature le 5 juillet 2012
  
- + Principales nouvelles dispositions :
  - ▶ Limitation de l'évolution de la masse salariale : objectif de diminuer le GVT de 0,6 point par an
    - Promotions de classe gelées pour 3 ans jusque fin 2014
    - Changement de certaines règles de décompte, comme les activités sol rémunérées sur un pourcentage du fixe ou la valorisation des heures de nuit passe de 50 à 40%
  
  - ▶ Augmentation du temps travaillé
    - Moyen-courrier : 700 heures (+65 heures) ; long-courrier : 740 heures (+30 heures) ; augmentation de 3 jours d'activité
    - Mise en place d'un Système de Gestion du Risque Fatigue pour revoir les compositions d'équipages et les règles de repos en escale
  
  - ▶ Mesures d'économies dans le cadre de l'exercice du métier de PNT
    - Frais d'hébergement, indemnités repas, ...

---

**Avis favorable au Conseil syndical du SNPL (71% des voix des PNT aux dernières élections). Projet soumis à référendum auprès des adhérents du SNPL avec un résultat connu à la mi-août**

---



---

## Air France : projet d'accord collectif PNC

---

### + Principales nouvelles dispositions

- ▶ Limitation de l'évolution de la masse salariale : diminution du GVT de 0,6 point par an
  - Gel des échelons pendant 3 ans
  - Pas de promotion en 2012
  
- ▶ Augmentation de la productivité du personnel
  - Règles d'utilisation et d'organisation du travail
    - Augmentation des heures de vol sans augmentation de la rémunération
    - Révision du temps d'utilisation des PNC (temps d'arrêt en escale long-courrier, augmentation du nombre d'heures de vol au sein d'une même journée en moyen-courrier)
    - Meilleure prise en compte de la saisonnalité
  - Révision des compositions d'équipage
    - Baisse du nombre de chefs de cabine sur certains avions long-courriers
    - Évolution du ratio passager par PNC
  - Augmentation des heures de vol : 620 h/an en moyen-courrier (vs 535 actuellement), 720 h/an en long-courrier (vs 680 actuellement)
  
- ▶ Réduction des frais d'étapes (hébergement, prestations équipages embarquées)

---

**Compte-tenu de la non-approbation par des organisations syndicales représentant plus de 30% des suffrages lors des dernières élections, l'accord actuel sera remplacé au 1<sup>er</sup> avril 2013 par un texte avec des contreparties moins favorables**

---

## KLM : Principales mesures proposées dans le cadre des accords collectifs

<b>Ensemble du groupe KLM</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Accords renouvelés pour trois ans (fin 2014)</li><li>▶ Gel des augmentations générales en 2013 et 2014</li><li>▶ Diverses mesures pour augmenter la productivité</li><li>▶ Mesures destinées à assurer la pérennité des systèmes de retraite</li></ul>
<b>Personnel au sol</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Réduction du nombre de jours de congés</li><li>▶ Augmentation du nombre d'heures travaillées par une meilleure efficacité du temps travaillé</li><li>▶ Mesures de réduction de coûts, en particulier pour les expatriés</li><li>▶ Mesures d'incitation à la mobilité</li></ul>
<b>Personnel navigant technique</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Amélioration de la productivité sur les B 737 unit et KLM Cityhopper</li><li>▶ Réduction des vols avec 4 PNT</li><li>▶ Réduction d'un jour du temps d'escale pour les rotations sur l'Atlantique Nord</li><li>▶ Meilleure répartition du temps de vacances hiver/été</li><li>▶ Suppression d'un jour de congés y compris chez KLC en ligne la suppression d'un jour férié</li></ul>
<b>Personnel navigant commercial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Réduction du temps d'escale sur les plus longs long-courriers</li><li>▶ Suppression d'un jour de congés en hiver en ligne avec la suppression d'un jour férié</li><li>▶ Transfert d'un jour de congé de l'été vers l'hiver</li><li>▶ Gestion plus centralisée du programme de vacances</li><li>▶ Mise en place de récupérations décalées</li></ul>