

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, E. Malary, S. Boutrih, Y. Mejri



Sommaire du 17 avril 2024 :

- **Tensions au Proche-Orient : Lufthansa abaisse ses perspectives pour 2024**
 - **Comme pour le Covid, le groupe Lufthansa mesure-t-il mieux l'impact de la crise du Moyen-Orient sur le transport aérien ?**
 - **CMA CGM se relance dans l'aérien après son divorce d'avec Air France-KLM**
 - **Classement : les 10 aéroports les plus fréquentés en 2023, selon ACI**
 - **Vinci : acquisition de l'aéroport d'Edimbourg**
 - **Groupe ADP : le trafic grimpe de 10% en mars**
 - **L'aéroport de Dubaï inondé après une violente tempête**
 - **Transport aérien : est-il toujours moins cher de partir à l'étranger plutôt qu'en France ?**
 - **Une panne technique a paralysé le trafic aérien néerlandais pendant des heures, selon les autorités**
-

Tensions au Proche-Orient : Lufthansa abaisse ses perspectives pour 2024

Air-Journal.fr – 16 avril 2024

Lufthansa Group a abaissé ses prévisions de résultat opérationnel pour 2024, invoquant des effets «encore imprévisibles» au Moyen-Orient et après un premier trimestre en perte de 849 millions d’euros en raison de l’impact des grèves.

Le groupe aérien allemand (qui compte Lufthansa et ses filiales Austrian Airlines, Brussels Airlines, SWISS et Eurowings) table désormais sur un bénéfice opérationnel ajusté d’environ 2,2 milliards d’euros pour l’année, contre un solde attendu stable auparavant par rapport aux 2,68 milliards dégagés en 2023. Cette nouvelle prévision pourrait encore être rabotée en raison d’«effets encore imprévisibles de la récente escalade du conflit au Moyen-Orient et de nouvelles incertitudes géopolitiques» qui «représentent des risques pour les perspectives du groupe pour l’ensemble de l’année», prévient le groupe dans un communiqué.

Au plan opérationnel, Lufthansa Group a subi de janvier à mars une perte «plus élevée que prévu en raison de diverses grèves» déclenchées par des salariés au sein du groupe et chez des partenaires. Ces mouvements ont en tout grevé le résultat d’«environ 350 millions d’euros», a-t-il précisé.

Le groupe s’attend à ce que le bénéfice d’exploitation du deuxième trimestre soit inférieur de 100 millions d’euros à celui de l’année précédente. En cause : des conséquences des conflits de salaires désormais résolus, notamment chez Lufthansa, une faible demande de réservations à court terme et des conflits sociaux en cours chez Austrian Airlines. Dans l’ensemble, les réservations sont «conformes aux attentes initiales, notamment pour les mois de vacances d’été, ce qui conforte les perspectives du groupe pour le second semestre», qui devrait afficher à lui seul une meilleure performance qu’en 2023.

Comme pour le Covid, le groupe Lufthansa mesure-t-il mieux l’impact de la crise du Moyen-Orient sur le transport aérien ?

LaTribune.fr – 16 avril 2024

La première compagnie européenne a abaissé ce lundi ses prévisions de résultat opérationnel pour 2024, invoquant des effets « encore imprévisibles » au Moyen-Orient et après un premier trimestre en perte de 849 millions d'euros, alourdi par des grèves.

Ce lundi, au lendemain de l'attaque iranienne contre Israël, le groupe de transport aérien a abaissé ce lundi ses prévisions de résultat opérationnel pour l'année 2024, invoquant notamment des effets « encore imprévisibles » au Moyen-Orient et après un premier trimestre en perte de 849 millions d'euros, alourdi par des grèves. Cette année, la compagnie allemande table désormais sur un bénéfice opérationnel d'environ 2,2 milliards d'euros, alors qu'il prévoyait un résultat similaire aux 2,68 milliards dégagés en 2023. Cette nouvelle prévision pourrait encore être rabotée en raison d'« effets encore imprévisibles de la récente escalade du conflit au Moyen-Orient et de nouvelles incertitudes géopolitiques » qui « représentent des risques pour les perspectives du groupe pour l'ensemble de l'année », prévient l'entreprise dans un communiqué. En Bourse, le cours de Lufthansa a perdu ce lundi après-midi 3,31% à Francfort, après ces annonces.

Dès samedi matin, Lufthansa et Austrian Airlines (également membre du groupe Lufthansa) avaient déjà été les premières à suspendre de la desserte de Téhéran et du survol de l'Iran.

Une réactivité qui rappelle celle du Covid en 2020. quand très tôt, fin février, Lufthansa a cloué au sol 13 gros-porteurs, puis quelques jours plus tard 150 avions, alors que les autres compagnies réfléchissaient encore à déployer leurs appareils vers d'autres destinations.

Des grèves qui ont perturbé son premier trimestre 2024

Au plan opérationnel, Lufthansa a subi de janvier à mars de cette année une perte « plus élevée que prévu en raison de diverses grèves » déclenchées par des salariés au sein du groupe et chez des partenaires. Ces mouvements ont en tout grevé le résultat d'« environ 350 millions d'euros », selon le communiqué.

De sorte que la compagnie s'attend à ce que le bénéfice d'exploitation du deuxième trimestre 2024 soit inférieur de 100 millions d'euros, par rapport à celui de l'année précédente. En cause : des conséquences des conflits de salaires désormais résolus, notamment chez Lufthansa Airlines, une faible demande de réservations à court terme et des conflits en cours chez Austrian Airlines.

Mais dans l'ensemble, les réservations sont « conformes aux attentes initiales, notamment pour les mois de vacances d'été, ce qui conforte les perspectives du groupe pour le second semestre », qui devrait afficher à lui seul une meilleure performance par rapport à l'été 2023.

Difficultés pour se relever depuis la pandémie de covid

Depuis le choc de la crise sanitaire, le compagnie allemande peine à remettre de la capacité en ligne et est encore loin de ses niveaux de 2019. En 2022, Lufthansa n'avait retrouvé que 72 % de ses capacités d'avant la crise - calculées en sièges au kilomètre offerts (SKO).

Malgré un bond significatif l'an dernier, le groupe plafonnait à 84 %. Le groupe, seul, est même en dessous de ce seuil, tandis que les compagnies dont il est propriétaire, (Austrian Airlines, Swiss, Brussels Airlines et Eurowings) sont au-dessus. Début mars, Carsten Spohr, directeur général du groupe, visait pour 2024 une moyenne de 94 % avec une réduction des écarts. Mais si la trajectoire est bien ascendante, elle souffre de la comparaison avec la compétition.

C'est le cas avec les compagnies nord-américaines : portées par le dynamisme de leur marché intérieur, elles ont rapidement retrouvé de l'envergure avant de dépasser leur niveau d'avant crise dès 2023 selon les statistiques de l'Association internationale du transport aérien. Les compagnies européennes n'en sont pas encore là, mais le niveau moyen sur le Vieux continent est tout de même de 96 %.

Si l'on prend les concurrents directs et comparables de Lufthansa, Air France-KLM a redémarré plus vite et possède quelques longueurs d'avance. Le groupe français était à 93 % de son niveau d'avant crise en 2023 et devrait tutoyer son niveau d'avant crise cette année.

Et, selon les propres données du groupe allemand, ce retard va rester prégnant sur tous les marchés, mis à part l'Afrique où il devrait faire mieux qu'avant le covid en 2024. Il se retrouvera ainsi encore sur les marchés ultra-stratégiques de l'Atlantique Nord et de l'Asie-Pacifique, ainsi que l'Amérique du Sud de façon encore plus marquée. Lors de la présentation des résultats ce jeudi, Carsten Spohr a eu beau vanter la diversité et l'étendue du réseau de son groupe, les chiffres ne lui sont clairement pas favorables.

Des bons résultats financiers malgré tout

Malgré ces obstacles, Lufthansa garde le cap sur le plan financier. Avec en 2023, 2,7 milliards de résultat opérationnel ajusté (Ebit, bénéfice avant intérêt et impôts, retranché d'éléments exceptionnels) et 7,6 % de marge, le groupe a réalisé le troisième meilleur exercice de son histoire.

La compagnie le doit notamment à une demande dynamique associée à une gestion fine de la tarification. Son revenu unitaire largement plus élevé que celui de ses concurrents : chaque siège mis en ligne lui rapporte environ 1,5 euro de plus qu'Air France-KLM ou IAG. A cela s'ajoute une forte discipline pour limiter la hausse des coûts.

Le groupe aérien devance largement son concurrent français, plombé qui plus est par un quatrième trimestre difficile et les difficultés de Transavia à passer dans le vert. En revanche, il subit la loi d'IAG qui a profité à plein de la croissance de son offre.

Lufthansa suspend ses vols vers l'Iran et Israël

La compagnie aérienne allemande Lufthansa et sa filiale autrichienne Austrian Airlines ont annoncé vendredi dernier la suspension de leurs vols de et vers Téhéran et ne plus emprunter l'espace aérien iranien. Une mesure valable jusqu'au 18 avril. La compagnie allemande anticipait, à ce moment-là, les menaces de frappes de l'Iran contre Israël, ce qui s'est finalement produit dans la nuit de samedi à dimanche.

La compagnie aérienne a continué dans cette lancée dimanche après-midi en annonçant la suspension jusqu'à ce lundi inclus de ses vols à destination et en provenance de Tel Aviv ainsi que d'Erbil en Irak et Amman en Jordanie. La compagnie dit « surveiller en permanence la situation au Moyen-Orient ».

CMA CGM se relance dans l'aérien après son divorce d'avec Air France-KLM

LesEchos.fr – 16 avril 2024

La compagnie aérienne de transport de fret, CMA CGM Air Cargo, va ouvrir de nouvelles lignes tout cargo entre l'Amérique du Nord et l'Asie et prendra livraison de 8 Airbus A350 entre 2026 et 2027. Mais les lignes américaines seront sous-traitées à une compagnie américaine.

CMA CGM remet les gaz dans le fret aérien. Quatre mois après son divorce avec Air France-KLM, la jeune compagnie aérienne tout cargo du groupe de transport maritime, repart de l'avant, avec l'ouverture d'une ligne transpacifique entre l'Amérique du Nord et l'Asie, l'arrivée de 3 Boeing 777F supplémentaires en 2025 et 2026 et de 8 Airbus A350F entre 2026 et 2027. Soit 4 Airbus A350 de plus, après transformation d'options en commandes fermes, que la commande initiale de 4 A350 annoncée en 2021.

De quoi lever les doutes qui commençaient à poindre sur l'avenir de CMA CGM Air Cargo (CCAC), après l'échec du projet de partenariat avec Air France-KLM dans le transport de marchandise. Depuis ce divorce, CCAC avait semblé renoncer à développer ses activités en France, en confiant l'exploitation de 2 Boeing 777 à une compagnie américaine (Atlas Air). La compagnie avait également vendu l'un de ses 4 Airbus A330-200F, tandis que deux autres étaient affrétés par Turkish Airlines.

Un partenariat avec Atlas Air

Cependant, si les annonces d'aujourd'hui confirment les ambitions de CMA CGM dans le fret aérien, elles ne se traduiront pas immédiatement par de l'activité supplémentaire pour les quelque 120 pilotes basés à Paris-CDG. Deux des 3 Boeing 777-200F supplémentaires ainsi que les nouvelles lignes transpacifiques entre Chicago, la Chine et la Corée du Sud, seront eux aussi confiés à la compagnie américaine Atlas Air, qui les exploitera pour le compte de CMA CGM. Le troisième B777 n'est encore pas affecté.

« Nous avons fait le choix de nous positionner sur les deux grands axes porteurs que sont les liaisons entre l'Europe et l'Asie et entre l'Amérique du Nord et l'Asie, explique Damien Mazaudier, directeur général de CMA CGM Air Cargo. Nous opérons déjà des liaisons entre Roissy-CDG et la Chine, mais pour les liaisons entre l'Amérique du Nord et la Chine, nous n'avons pas d'autre choix que de recourir à un opérateur américain ».

Pas de marché transatlantique pour CCAC

Quant à d'éventuels vols cargo entre l'Europe et les Etats-Unis, CCAC y a renoncé. « Le marché transatlantique ne le permet pas du fait de l'importance considérable de l'offre de transport dans les soutes des avions passagers », explique le directeur de CCAC.

La base française de CCAC, qui emploie quelque 200 salariés, devra donc continuer à se contenter d'exploiter 2 Boeing 777F et 1 A330 au départ de Roissy-CDG, pour une activité limitée à une douzaine de vols par semaine entre la France, la Chine (Hong Kong,

Shanghai, Canton) et l'Inde (Bombay), en attendant l'arrivée des premiers Airbus A350, prévus pour 2026.

La base de Roissy-CDG dans l'attente des A350

A condition toutefois que ces A350 tout cargo, dont CCAC est compagnie de lancement, arrivent à la date prévue, sachant que la date de la première livraison a déjà glissé de quelques semaines. Mais aussi et surtout que ces A350 soient effectivement alloués à la base parisienne. Ce qui n'est pas acté.

« La répartition de ces 8 A350 dépendra de la situation du marché et il est assez difficile de savoir comment évoluera ce marché dans deux ou trois ans, poursuit Damien Mazaudier. La France fera bien sûr partie de ces hubs et restera une place forte. Et peut-être sera-t-il possible d'ouvrir de nouvelles liaisons au départ de Paris, vers l'Amérique du Sud, l'Afrique... Mais quoi qu'il en soit, ces nouveaux avions nous permettront de réaliser notre ambition, qui est de couvrir le monde entier, comme le fait déjà le groupe dans le maritime ».

L'incertitude sur la destination des futurs appareils n'est évidemment pas pour rassurer les salariés français de CMA CGM. « Nous n'avons pas de vision claire de la stratégie, explique l'un d'eux. Initialement, nous devions avoir 4 B777 et 4 A350 à CDG, l'idée étant de faire de CCAC la concurrente de Fedex, UPS et DHL. Mais sous prétexte d'agilité, on semble évoluer vers le schéma du maritime, avec de la sous-traitance et des actifs disséminés sur la planète, en fonction des opportunités ».

Des comptes dans le rouge en 2023

Le marché du fret aérien reste en effet très fluctuant, voire imprévisible. Après une décennie de stagnation liée à la montée en puissance du fret maritime, le fret aérien a connu un essor sans précédent durant la crise Covid, qui a d'ailleurs poussé CMA CGM et d'autres opérateurs à investir dans des avions-cargos. L'euphorie est retombée au sortir de la pandémie, avec une baisse à deux chiffres des volumes transportés qui a fait plonger dans le rouge les comptes de CMA CGM.

Selon nos informations, les pertes non divulguées de 2023 seraient supérieures aux bénéfices cumulés de 2021 et 2022, toutes les lignes de CCAC étant déficitaires. Ce qui, ajouté aux réticences des autorités américaines à autoriser le partenariat commercial sur les lignes transatlantiques, aurait contribué à la fin du projet d'alliance stratégique avec Air France-KLM, même si les ponts ne sont pas totalement coupés. La coopération

commerciale entre CCAC et AF-KLM a bien pris fin au 31 mars 2024, mais CMA CGM reste le premier actionnaire privé d'Air France-KLM, avec 9 % du capital.

Les hauts et les bas du fret aérien

Mais alors que les prévisions pour 2024 étaient plutôt pessimistes pour le marché du fret aérien, le début de l'année s'est traduit par un nouveau renversement de situation sur le marché du fret, avec une remontée en flèche du fret avionné. Après des mois de décroissance à deux chiffres, le trafic cargo aérien a bondi de 18,4 % en janvier et de 13,4 % en février sur un an, selon l'IATA. Un rebond inattendu probablement lié aux attaques des rebelles yéménites houthis contre les porte-conteneurs en mer Rouge, mais qui n'a toutefois pas permis de renouer avec les niveaux record de 2021.

Classement : les 10 aéroports les plus fréquentés en 2023, selon ACI

Air-Journal.fr – 16 avril 2024

Le Conseil international des aéroports (ACI) a dévoilé le classement préliminaire des 10 aéroports les plus fréquentés au monde en 2023, mettant en évidence des changements significatifs dus à la résurgence des voyages aériens internationaux.

En 2023, le trafic dans les aéroports s'est élevé à près de 8,5 milliards de passagers, ce qui représente une reprise de 93,8 % par rapport aux niveaux d'avant la pandémie de Covid. L'afflux de passagers dans les aéroports internationaux (+36,5% sur un an) a joué un rôle essentiel dans le redressement des plateformes qui dépendent de ce segment, influençant ainsi la composition du top 10 des aéroports les plus fréquentés pour le nombre total de passagers, souligne ACI-World.

En haut du podium, l'aéroport Atlanta-Hartsfield Jackson, aux États-Unis, est l'aéroport le plus fréquenté au monde en 2023, avec 104,7 millions en 2023, en hausse de 11,7% par rapport à 2022. A noter que c'est la première fois depuis la fin de la pandémie qu'Atlanta franchit le cap symbolique des 100 millions de passagers.

Cinquième lors du précédent classement, l'aéroport de Dubaï grimpe à la deuxième place pour la première fois, selon le décompte d'ACI-World. Le hub émirati a accueilli 87 millions de passagers en 2023, un bond de 31% par rapport à 2022. Autre remontée remarquable, Tokyo-Haneda a gagné onze places en un an pour se placer à la cinquième place en 2023, avec 78,7 millions de passages.

Outre Atlanta, les aéroports américains Dallas-Fort Worth (81,8 millions), Denver (77,8 millions), Los Angeles (75,1 millions) et Chicago-O'Hare (73,9 millions) occupent respectivement les 3^e, 6^e, 8^e et 9^e place du TOP 10. En Europe, Londres-Heathrow (4^e au classement) conserve sa position de premier aéroport européen, avec 79,2 millions de passagers.

“Le transport aérien mondial en 2023 a été principalement alimenté par le segment international, propulsé par plusieurs facteurs. Parmi ceux-ci, les bénéfices attendus de la réouverture de la Chine et une tendance croissante à voyager malgré les conditions macroéconomiques. Si les États-Unis continuent de dominer le TOP 10 des aéroports les plus fréquentés par les passagers, notamment l'aéroport international d'Atlanta qui conserve sa première place, des changements notables sont à noter. L'aéroport international de Dubaï est passé pour la première fois au deuxième rang, tandis que l'aéroport international Tokyo-Haneda a connu une ascension remarquable, passant de la 16^e place en 2022 à la 5^e en 2023. En outre, la force inébranlable des aéroports d'Istanbul et de New Delhi les maintient dans les premiers rangs, marquant des progrès significatifs par rapport à 2019“, résume le directeur général d'ACI World, Luis Felipe de Oliveira.

Vinci : acquisition de l'aéroport d'Edimbourg

ZoneBourse.com – 17 avril 2024

Vinci annonce avoir conclu, via sa filiale Vinci Airports, un accord portant sur l'acquisition de 50,01% des parts d'Edinburgh Airport Limited, la société propriétaire de l'aéroport d'Édimbourg, pour un prix de 1,27 milliard de livres sterling.

La finalisation de la transaction devrait intervenir au cours de l'été 2024, après obtention des autorisations réglementaires. Le solde de 49,99% du capital restera géré par Global Infrastructure Partners (GIP), qui avait acquis l'aéroport en 2012.

Sixième aéroport du Royaume-Uni avec 14,4 millions de passagers par an, Édimbourg a réalisé en 2023 un chiffre d'affaires de 272 millions de livres, pour une marge d'EBITDA de 65%. Il sera consolidé par intégration globale dans les comptes de Vinci.

Groupe ADP : le trafic grimpe de 10% en mars

Boursier.com – 16 avril 2024

Au mois de mars 2024, le trafic de Paris Aéroport est en hausse de +7,7%, à 7,98 millions de passagers, soit 91,9% du trafic de 2019. Le trafic de Paris-CDG est de 5,44 millions de passagers (+6,6% ; 90,5% du trafic de 2019) et 2,53 millions de passagers pour Paris-Orly (+10,1% et 95,2% du trafic de 2019).

Le trafic groupe du mois de mars est en hausse de +10,1%, à 26,54 millions de passagers, soit 104,3% du trafic de 2019.

Au cumul de janvier à mars 2024, le trafic du Groupe ADP atteint 77,06 millions de passagers. Il grimpe de 11,3% et représente 104,9% du trafic de 2019.

L'aéroport de Dubaï inondé après une violente tempête

Air-Journal.fr – 17 avril 2024

L'aéroport international de Dubaï, le second plus fréquenté en termes de passagers en 2023, a vécu des pluies et inondations majeures hier après-midi, l'obligeant à fermer momentanément ses pistes.

Les opérations à DXB ont été suspendues pendant 25 minutes en raison de l'intense tempête, avec un total de 21 vols aller et 24 vols entrants annulés ainsi que trois vols détournés vers d'autres aéroports voisins, a déclaré un porte-parole à Gulf News. Les opérations ont par la suite redémarré, a ajouté l'aéroport international de Dubaï.

Les gens s'étaient préparés au mauvais temps dans l'État du Golfe, la police de Dubaï ayant émis avant hier un avertissement de sécurité demandant aux gens d'éviter les plages ainsi que les vallées qui pourraient être inondées.

Transport aérien : est-il toujours moins cher de partir à l'étranger plutôt qu'en France ?

Capital.fr – 16 avril 2024

Décidément, la France reste une destination plus onéreuse que l'étranger pour nos compatriotes qui prennent l'avion au départ de l'Hexagone. En témoigne l'évolution des prix des billets d'avion en mars, publiée par la DGAC ce mardi.

De mois en mois, les prix des billets d'avion au départ de la France poursuivent la même tendance : une hausse pour le réseau national et une baisse pour les liaisons internationales. Au mois de mars, ils ont augmenté de 4,4 % par rapport à mars 2023, toutes destinations confondues, selon les données publiées par la Direction générale de l'aviation civile ce mardi 16 avril. Une hausse principalement portée par les vols métropolitains, avec un bond de 23,4 % des prix, alors que le renchérissement des voyages vers l'Outre-Mer se limite à 2,6 %.

L'envolée des prix sur le réseau métropolitain est en partie due selon la direction générale de l'aviation civile, aux compagnies aériennes traditionnelles (par opposition aux low-cost), qui augmentent particulièrement leurs prix sur ce marché

L'international toujours moins cher

Si les prix des vols à l'international au départ de France augmentent globalement de 2,1 % entre mars 2023 et mars 2024, l'évolution est toutefois contrastée en fonction des destinations. Plus on part loin, moins les billets sont coûteux. Trois régions sont particulièrement touchées par l'augmentation des prix : l'Afrique du Nord, le Levant et l'Europe, avec des prix respectivement en hausse de près de 11%.

A l'opposé, les prix des long-courriers sont en baisse pour le cinquième mois consécutif. Dans le détail, l'Asie Pacifique enregistre la plus forte baisse (- 7,7 %), suivie de l'Amérique Latine (- 5,2 %) et de l'Amérique du Nord (-1,5 %). Quant à l'Afrique subsaharienne et au Moyen Orient, leurs prix se stabilisent (+ 0,2 % et + 0,6 %).

Pour les long-courriers à destination, cette fois, des départements d'Outre-mer, les prix des billets d'avion ont augmenté de 6,2 % le mois dernier. Par ordre décroissant, les destinations les plus coûteuses sont la Réunion, la Guyane, suivie par la Martinique, Mayotte et la Guadeloupe.

Une panne technique a paralysé le trafic aérien néerlandais pendant des heures, selon les autorités

ZoneBourse.com – 16 avril 2024

L'espace aérien néerlandais a été presque entièrement fermé pendant près de trois heures, lundi et mardi, en raison d'une panne technique des systèmes de contrôle du trafic aérien, ont indiqué les autorités locales.

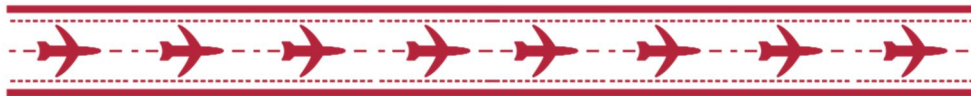
La panne s'est produite à 23h00 heure locale (2100 GMT) lundi et a été résolue près de trois heures plus tard, a déclaré Air Traffic Control Netherlands.

Pendant ce temps, un trafic aérien très limité a été géré dans l'espace aérien néerlandais, tandis que les vols ont été détournés vers d'autres aéroports de la région.

Les autorités de contrôle du trafic aérien ont déclaré qu'elles enquêtaient sur la panne et n'ont pas donné d'autres détails sur sa cause.

"Nous sommes conscients des conséquences désagréables de cette panne pour les passagers, les compagnies aériennes et l'aéroport. Une enquête plus approfondie est en cours pour déterminer la cause du dysfonctionnement qui s'est produit", ont-elles déclaré dans un communiqué.

La panne a principalement touché le trafic à destination et en provenance de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam, l'une des plates-formes les plus fréquentées d'Europe, bien que le nombre de vols affectés ait été limité parce que les problèmes sont survenus la nuit.



PROGEXA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*