

FO

AIRFRANCE
La force syndicale



L'Actu

Bulletin d'information du Conseil d'Administration du groupe Air France

Les résultats commentés ci dessous concernent Air France et non Air France KLM dont les résultats sont abondamment abordés dans la presse économique. Il me semble en effet toujours utile et important d'avoir un regard plus approfondi sur l'entreprise qui nous emploie et dont les chiffres sont présentés au Conseil d'Administration où je vous représente.

Malgré un bon remplissage et une progression du chiffre d'affaires de 5 % sur l'an dernier, le résultat d'exploitation du groupe Air France (280 millions d'euros) est en recul de 41 millions d'euros. Le résultat net, la dette nette et le cash flow suivent la même tendance. La recette unitaire baisse de 1,3%. Enfin, et c'est suffisamment exceptionnel pour le souligner, les coûts unitaires se sont « allégés » de 2% sous l'effet, entre autres, de la baisse des compensations clients (-112 m€) mais aussi d'un contrôle strict des dépenses (baisse des frais de marketing, réduction des dépenses publicitaires...etc)

Sur l'activité **Passage**, malgré une baisse de l'offre le Court Courrier recule. Le Moyen Courrier progresse mais reste négatif. Seul le Long Courrier est positif mais en recul. La croissance de l'offre sur l'Amérique latine s'est accompagnée d'une baisse des recettes, qui s'explique notamment par la situation économique et politique en Argentine et au Brésil. Les réseaux Caraïbes Océan Indien et Afrique Moyen Orient ont vu leur recette unitaire progresser de près de 5 %. Sur l'ensemble des réseaux le résultat d'exploitation global est positif de 66 millions d'euros. Pour l'heure l'augmentation de recette unitaire attendue en premium Long Courrier n'est pas encore au rendez-vous.

Les organisations syndicales représentatives du Court Courrier ont été reçues le 10 février dernier par la Direction Générale concernée afin de finaliser un projet d'accord qui devait cadrer l'avenir du secteur jusqu'au 31 décembre 2022. Considérant que leurs revendications n'ont pas été entendues, et que dans ces conditions l'extension de la sous-traitance serait envisagée à terme, elles ont lancé un préavis de grève dès le 12 février pour les vendredi et samedi 21 et 22 février dans l'ensemble des escales Court Courrier. A ce jour, elles n'ont pas été reçues. Les revendications concernaient l'ouverture de mobilités volontaires sur l'ensemble du périmètre Exploitation Sol, l'emploi de ressources externes pour l'été 2020 afin de pallier au sous-effectif ainsi que le maintien et la valorisation des métiers Pôle avion, Pôle client et Pôle support.



Didier Dague
Février 2020

A la lecture des indicateurs par métiers (Passage + Cargo AF, Transavia, Maintenance) c'est Transavia qui génère la plus forte marge (6,1%) malgré les difficultés d'exploitation qu'elle a connu l'été dernier. Elle est suivie de près par la Maintenance qui est le seul métier à enregistrer une variation positive de son résultat d'exploitation et connaît la plus forte progression de recette ! Sur l'année, le secteur AFI KLM E&M enregistre une progression de ses commandes. Sur le 2ème semestre il est en croissance de 13% en recettes externes dans un contexte de pression sur les marges. Quand on songe que fin 2016 il était envisagé par la Direction d'alors de « lancer une étude en vue de la filialisation de cette activité » on mesure à quel point cela aurait constitué une grave erreur. Les administrateurs salariés puis les élus du CCE s'étaient prononcés contre cette décision dans leurs instances. A la suite les salariés de la DGI avaient eu la clairvoyance de se mobiliser spontanément. Le projet avait finalement été retiré en décembre 2016.

Enfin sous le double effet d'un marché en baisse et d'une surcapacité **Cargo**, la recette unitaire cargo a littéralement plongé au 2ème semestre et surtout au dernier trimestre qui est traditionnellement celui où le cargo enregistre ses meilleurs résultats. C'est pire chez KLM. La contribution Cargo représente néanmoins un apport annuel important à l'économie des lignes dont il ne peut être question de se passer. Le Cargo Air France KLM Martinair est un acteur reconnu sur le marché où il entend bien rester leader. A Air France la sortie des A380 et l'arrivée de l'A 350 devrait aider..

Sur la période de janvier à septembre 2019 la marge opérationnelle d'Air France est décalée par rapport aux autres compagnies régulières européennes. La rationalisation de la flotte sur le domestique dans un premier temps, puis l'entrée de nouveaux avions devrait là aussi aider Air France à se rapprocher de ses concurrents.

Dans les activités, développements récents et faits marquants parmi les mesures d'urgence à court-terme prises en 2019 figure « le contrôle des dépenses discrétionnaires » qui ont permis de réaliser de 15 à 20 m€ d'économies rien que sur le 4ème trimestre 2019. Pour 2020 en matière de dépenses externes, on peut noter « la revue des fournisseurs et des contrats, l'alignement des conditions Air France et KLM, le contrôle des facturations fournisseurs sur les exercices antérieurs » . Autant de mesures évidentes dont on aurait pu penser qu'elles étaient déjà effectives mais mieux vaut tard que jamais ! Dans la simplification de l'organisation Air France on trouve « la clarification des mandats » et en particulier « la clarification des rôles, responsabilités et processus de décision au sein d'Air France ». Vaste programme! Je demanderai un bilan en fin d'année.

A la suite de la faillite d'Aigle Azur, le COHOR (association pour la coordination des horaires) a attribué 30% de son enveloppe de créneaux au départ d'Orly. Des droits de trafic ont également été attribués par la DGAC et se traduisent par des sièges supplémentaires pour AF sur l'Algérie et la désignation d'Air France et Transavia sur de nombreuses nouvelles lignes.

Constatant les efforts déployés par Air France en matière de développement durable, j'ai souligné la nécessité de favoriser l'implication des personnels et de leur fournir des indicateurs mesurables. La perspective d'une taxe kérozène et le fort développement du Flygskam ou « honte de prendre l'avion » doivent nous conduire à relativiser sans occulter l'impact environnemental de l'aérien (2 à 3 %) en comparaison des activités liées à internet (4%) et de celles liées au textile et à l'habillement comprises (entre 8 et 10 %).

Didier Dague, votre administrateur au Conseil d'Administration Air France.
didague@airfrance.fr ou didierdague@sgfoaf.fr - 06 26 15 25 03

