

# MEGA COMMANDE... ENJEUX ET PERSPECTIVES !

2021-10 Roissy, le 18 décembre 2021.



La compagnie Air France a été la première à bénéficier d'une méga commande. En effet, en 2019 dans la prévision du remplacement de nos A318/A319, 60 A220 ont été commandés ainsi qu'une option pour 30 autres appareils et 30 autres droits d'achats.

Le pendant optionnel de ce méga contrat reste conditionné aux besoins futurs, tant en termes de module, que de financement.

Toujours à la même époque, le groupe a passé commande de 38 A350 pour Air France. Nous sommes d'ores et déjà dans la phase d'entrée de ces avions dans la flotte.

Dans la continuité KLM, Transavia France et Transavia Pays bas vont bénéficier d'une commande de 100 avions A320NEO/321NEO fermes plus 60 droits d'achat, afin d'entamer le renouvellement de leur flotte MC.

A cela s'ajoute, pour Air France, la commande de 4 A350 *Full Freighter* et 4 autres en option.

Ce sont des investissements colossaux dans une période de crise maximale. Évidemment, le paiement ne se fait pas au comptant. Dans notre situation actuelle, cela serait impossible, même pour KLM qui dispose de ses propres ressources de financement (une bizarrerie de notre groupe) !

En fait, nous traduisons cette commande et celle qui l'a précédée comme un pari sur l'avenir. Un investissement est un pari qui pour se réaliser doit dégager de la valeur. Nous avons tous en mémoire la période de sous-investissement qui a été la nôtre, et qui nous a fragilisé. En effet, les avions dernières générations dégagent des avantages économiques, environnementaux et commerciaux incontestables. Rattraper notre retard de ce point de vue est un impératif.

**FO**, avec d'autres, a réclamé le renouvellement de la flotte, et ce, jusqu'à l'Assemblée Nationale ! Nous avons de la mémoire.

Reste, et ce n'est pas une mince affaire, à financer tous ces achats !

Pour KLM et Transavia Pays Bas, se sera à la partie hollandaise de trouver les solutions. Concernant Air France et Transavia France, se sera au groupe AF de trouver les solutions. Il existe des souplesses dans les calendriers de livraison, donc des souplesses de paiement. L'autre outil à notre disposition est le *sell and lease back*. Nous achetons les avions, les revendons et les louons dans la foulée. **C'est loin d'être un outil idéal, car le lease c'est de la dette ! En définitif, c'est la reprise qui permettra ou pas de tenir ces investissements.**

**La commande d'A350 Full Freighter**, si elle se réalise totalement, peut-être la bonne nouvelle !

## **Cela fait des années que nous réclamons ce changement de paradigme sur le cargo.**

La crise a démontré qu'un portefeuille diversifié est une protection contre les aléas conjoncturels. Les logiques financières court-termistes en sont pour leur frais. Les résultats du cargo et leurs possibles pérennisations ont besoin d'investissement !

La logique de développement de Transavia soutenue par certaines organisations PN et Sol laisse un gout amer, car aujourd'hui cela se traduit par des transferts d'activité et des investissements importants. Son développement doit s'auto financer en théorie.

**Force Ouvrière sera très vigilant dans le respect des agendas de livraison avec une position claire : La priorité doit être pour Air France. Nous ne tolérons aucun retard d'investissement dans la maison mère pour favoriser Transavia France !**

**Les efforts des salariés AF doivent aller aux investissements AF !**

Christophe Malloggi

Secrétaire général

