

CSEC_(ex CCE) - Février 2020

Résultats annuel 2019 Groupe Air France (en millions d'€)

	Chiffre affaires	EBITDA	Cash généré	Investissements	REX
2019	16 588 M€	2 171 M€	1 943 M€	1 941 M€	280 M€
Evolution/2018	+ 4,6%	Stable	+ 200 M€	+32%	-12%

Malgré les annonces mitigées de la Direction qui focalise l'attention sur « *la faible marge* », les résultats financiers de l'année 2019 ont permis de financer une forte augmentation des investissements (+400M€ par rapport à 2018). La perspective est donnée : 2 milliards€ d'investissement par an jusqu'en 2024, pour moderniser la flotte et renouveler l'outil industriel et opérationnel. L'équipe Smith a donc besoin de beaucoup de cash pour financer une stratégie plutôt simple qui repose sur : l'achat d'avions neufs et économes en carburant, et une « simplification » des processus internes.

***Passage** : Chiffre d'affaires en hausse de 500 million€ avec un EBITDA (indicateur de rentabilité avant investissement, impôts, amortissement et dépréciation) qui est stable à 1 585M€.

Augmentation de la recette sur Afrique, Moyen Orient, Caraïbes et Océan Indien. Les autres secteurs sont stables ou en diminution de recette unitaire.

Pour l'été 2020, est prévu +2,1% en SKO (siège kilomètre offert). Dans le détail, le Long-Courrier progresse de +2,4% avec 5 avions supplémentaires, le Hub de +3,3% et l'activité non Hub (transversales) régresse de -5,3%. Ces prévisions sont en adéquation avec l'évolution de notre flotte.

***Transavia** : Scénario inverse, ses coûts +6% rattrapent sa hausse de recette +2%. Cela entraîne une baisse de son résultat d'exploitation malgré un trafic en forte hausse.

***Cargo** : Dans un contexte de trafic mondial en croissance, l'arrivée des A350 et la sortie des A380 génèrent une augmentation des capacités soutes AF. Le taux de remplissage mondial des avions tout cargo est de 50%, Air France est à 70%.

***Maintenance** : Avec 168M€ de REX (Résultat d'Exploitation), la DGI apporte 60 % des 280 millions€ de résultats d'exploitation du groupe AF. La performance et la marge y sont excellentes.

Principale dépense de la Compagnie, le coût carburant et sa politique de couvertures pétroles (instrument de pari boursier d'achat anticipé de carburant) a eu un impact énorme sur la performance économique de la compagnie. **Pour 2019, la politique de couverture AF aura été désastreuse**, et l'ensemble des efforts demandés aux salariés a été complètement englouti par une mauvaise décision prise en haut lieu. Air France a en effet parié sur une hausse globale des cours du pétrole en 2019, alors que la tendance a été baissière. **Résultat, ce sont 405 millions€ qui sont partis en fumée (plus que la grève 2018 !)**. Champagne pour les tradeurs qui nous remercient pour le gros chèque !

Benjamin Smith pourra toujours nous demander de nous « *serrer la ceinture* » pour acheter des nouveaux avions... il faudrait déjà pouvoir récolter les fruits des efforts, et ne pas les voir être

gaspillés par centaines de millions d’euros (voir par milliard€). Depuis 2015, ce sont 1,3 milliards€ de pertes à cause de mauvaises couvertures carburant ! Combien d’avions auraient pu être achetés cash ? Notre « SuperPDG » super-bien-payé ne fait guère mieux que ses prédécesseurs sur ce sujet !

L’autre malaise concerne les effectifs Air France : le personnel au sol est fortement ciblé, tant au niveau des effectifs que des salaires. **La politique d’entreprise de Benjamin SMITH et d’Anne RIGAIL : supprimer 600 emplois/an au Sol d’ici 2022, malgré une flotte en croissance !**
Devinez sur quel dos va se faire la productivité attendue par l’équipe Smith ?

Effectifs AF	Présents fin 2019	Besoin 2020	Besoin 2021	Besoin 2022	Différence 2019-2022
SOL	25 220	24 670	24 070	23 450	-1770
PNT	3 820	4 000	4 100	4 140	+320
PNC	12 200	12 000	12 240	12 130	-70

La volonté de « dégraisser » les fonctions supports est encore plus flagrante : -10% d’emplois d’ici 2 ans ! **Pour Sud Aérien, la gestion des effectifs va à l’inverse des ambitions de l’entreprise** : augmentation du trafic, plus d’avions, plus de passagers à transporter mais de moins en moins de personnes au sol pour effectuer le travail. **Qui va passer la charge ?**

La France reste la première destination touristique au monde. Notre savoir-faire et notre capital humain sont reconnus et constituent le cœur opérationnel de la Compagnie. **Mais l’exemple du court-courrier**, avec son PDV calibré à 465 départs (mais avec seulement 227 départs + 140 mobilités internes) et ses fermetures d’escales, caractérise un manque de confiance envers les salariés et **une volonté de faire baisser coute que coute la masse salariale sol**. Avec quelle conséquence ? Toujours cette vieille méthode qui dégrade les conditions de travail des équipes et qui va créer de la tension.



La crise du coronavirus perturbe fortement le programme des vols 2020 et les équipes en charge du « programme » ont beaucoup de boulot en ce moment !

Ils surveillent et essaient d’adapter au jour le jour les destinations en fonction des annulations des passagers et des dernières recommandations des organismes de santé. Mais annuler trop longtemps l’ensemble des vols sur une zone précise risque de faire perdre à terme les « slots » d’Air France (réservations d’emplacements aéroportuaires pour effectuer une ligne). C’est un équilibre compliqué à trouver pour assurer la continuité de l’ensemble du programme avion à court et à long terme.

SUD Aérien – BP 30 - 91551 PARAY VIEILLE POSTE CEDEX

Tél : 06.37.91.20.51 - Fax : 01.41.75.64.02 - E-mail : sudaf@wanadoo.fr

Site web : sud-aerien.org

 Sud Aerien  @SudAerien