

RESULTATS DANS LE VERT...SALAIRES DANS LE ROUGE

Les résultats financiers 2013 du Groupe viennent de tomber. Comme l'affirme Sud Aérien depuis plusieurs années, l'entreprise se porte bien et continue sa stratégie de développement et d'accroissement de son réseau mondial grâce à ses partenariats et ses joint-ventures.

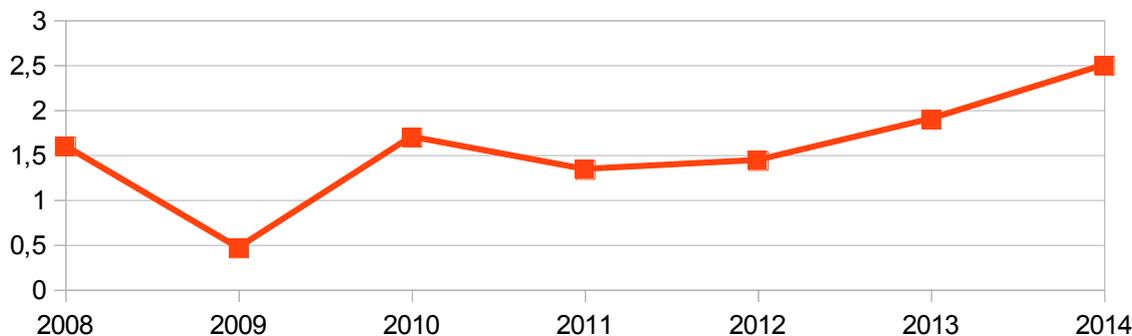
Sud Aérien dénonce depuis le début le caractère fabriqué de cette soi-disant crise qui ne sert qu'à faire accepter des sacrifices, pour le plus grand bien des actionnaires et de nos dirigeants.

Tous les indicateurs restent au vert :

- le **chiffre d'affaire 25,52Mds€** a augmenté de 0,3% par rapport à 2012. En 2013, il est supérieur à celui de l'année 2008 (année record et de référence pour AF)
- les avions sont pleins avec un **coefficient d'occupation moyen de 84%, le meilleur en Europe, et le Groupe est aussi devant Lufthansa en terme de trafic.**
- la flotte a augmenté de 6 avions en un an
- **la trésorerie a augmenté d'1,4 milliard€ en 2 ans**, elle atteint 3,5Mds€ en fin 2013... avec une ligne de crédit disponible d'un montant de 1,8Mds€ et le flux de trésorerie qui provient de l'exploitation connaît une croissance de +75%. (c'est un élément aussi important car il définit d'où vient l'argent frais)

	Chiffre d'affaires	E.B.I.T.D.A.	Trésorerie	Trafic en P.K.T.
2012	25 423M€	1 448M€	3 160M€	223 034 millions
2013	25 520M€	1 857M€	3 518M€	228 316 millions
	+ 0,3%	+ 33%	+11%	+ 2,4%

—■ E.B.I.T.D.A de la compagnie en Milliards d'€



Mais c'est l'**E.B.I.T.D.A**, l'indicateur clef de la rentabilité des activités qui explose : **+33%** pour atteindre **1,85Mds€** et la direction prévoit même son accroissement **estimé à 2,5Mds€ pour la fin 2014**. (E.B.I.T.D.A.= résultat avant intérêts, taxes, dépréciation et amortissement). A noter, aujourd'hui il est supérieur à celui de 2008, année record pour la compagnie. Tous ces gains d'argent sont le fruit du travail fourni par l'ensemble des salariés de la compagnie. Et le problème de la redistribution de cette richesse sur les salaires persiste. **Air France a les moyens financiers d'effectuer de réelles augmentations de salaires...**

Le résultat d'exploitation, positif de 130 millions d'euros, ne reflète qu'une partie de la bonne santé financière du Groupe. Les financiers placent et investissent au maximum avec le Chiffre d'Affaires réalisé...

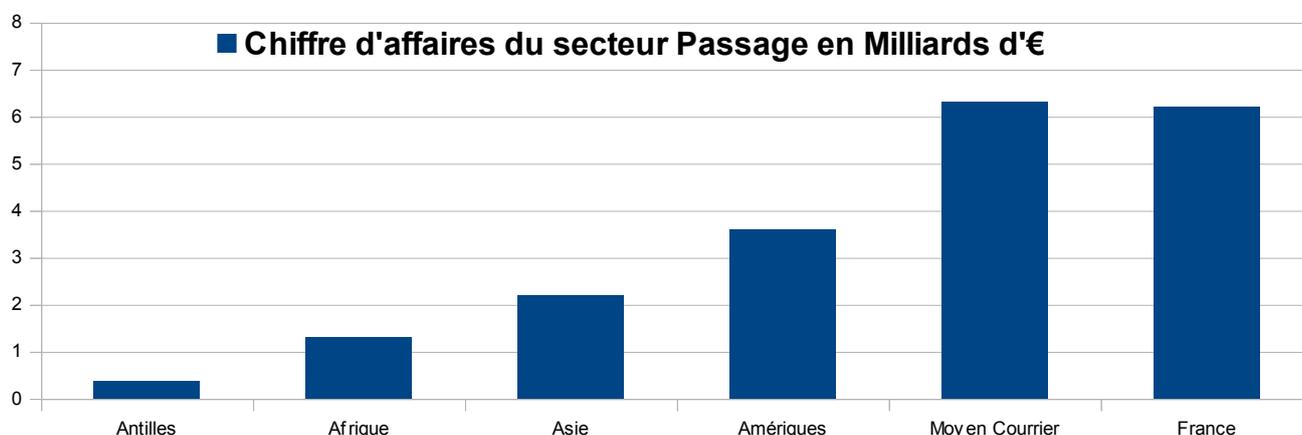
Ces ressources ont été utilisées dans l'achat de nouveaux avions, dans les prises de partenariats avec d'autres compagnies, dans les opérations financières, dans les loyers opérationnels... et dans toutes les mesures d'expansion que développe AF pour devenir numéro UN mondial.

Et pour y arriver, coté investissements la compagnie ne manque pas de ressources (et d'argent)...car elle débourse :

- 1 Milliard d'euros en 2013
- 500 Millions€ en 2014 pour le renouvellement de la cabine B777 et des nouveaux sièges Business
- la commande ferme de 25 Airbus A350s

Sans oublier les loyers opérationnels (locations d'avions) qui sont un élément directement issu d'une politique qui pèse énormément sur le bilan car les intérêts d'emprunt que doit inscrire le Groupe dans ses comptes est d'environ 13%.

Et la tendance d'AF-KLM est toujours d'augmenter la part de sa flotte en loyers opérationnels (qui atteint aujourd'hui près de 62%). Ce qui alourdit plus les comptes d'exploitation que si c'était un achat pour lequel on rembourserait un crédit.



Le Court Courrier/Moyen Courrier représente 60% du Chiffre d'Affaires du passage, ce secteur reste donc prépondérant pour l'activité de la compagnie. Il n'est donc évidemment pas question de s'en séparer, mais la Direction veut y faire exploser les gains de productivité au détriment des personnels navigants et de ceux des Escales.

Parallèlement, l'offre de transport passagers de **la filiale Transavia** a augmenté de 11% en 2013 ! Pour ce faire, la holding AF-KLM prévoit d'**augmenter** la flotte de Transavia de **10 avions** en 2 ans. Mais malgré un taux d'occupation record de 90%, **la filiale low-cost n'est toujours pas rentable**.

Et pour ceux qui seraient tentés de croire que tous ces bons résultats du Groupe sont l'effet direct du PDV et de Transform, ils se trompent ... **Les économies générées sur la masse salariale des agents partis en PDV sont encore bien loin de compenser le montant des fonds versés par l'entreprise pour leurs départs** : 671M€ au total entre 2012 et 2013 alors que « l'économie » sur la masse salariale n'a été que de 380M€ pour la même période.

Nous, salariés, subissons depuis deux ans les effets des mesures de blocage des salaires, des promos et de l'ancienneté. Mais dans les comptes, leur « rentabilité » pour la Direction prendra des années avant de produire son plein effet. Dans son rapport financier, la direction indique que les résultats des mesures Transform et du Temps de Travail signés par les syndicats félons ont eu un net impact sur notre temps de présence dans l'entreprise.

	Personnel Sol	PNC / Moyen Courrier	PNT Moyen courrier
2012	200 jours travaillés	535 heures de vol/an	635 heures de vol/an
2013	211	620 heures de vol/an	700 heures de vol/an
	+11 jours	+16%	+10%

Sur Long courrier, l'équipage PNC a été réduit d'une personne en moyenne avec pour conséquence une surcharge de travail. Tous les salariés du groupe payent le prix fort de ces mesures avec du sous-effectif dans les services, des conditions de travail dégradées, une rémunération en baisse avec **0% d'augmentation générale, 0% d'augmentation individuelle**. En effet, les effectifs d'Air France ont baissé de 10% en 3 ans et chacun a pu constater dans son secteur cette attrition alors que la charge est restée constante.

Cette surproductivité ainsi gagnée par la direction, s'est faite au détriment de nos conditions de travail.

L'entreprise AF-KLM, bien plus riche qu'elle ne le prétend, a largement les moyens d'investir dans sa composante la plus précieuse: ses salariés.

Sud Aérien revendique des augmentations de salaires conséquentes et des embauches.

Tous les chiffres cités sont issus des documents officiels, accessibles sur le site afklm-finance.com

Mars 2014- Bureau national