



# ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION  
Société AIR FRANCE



N°24  
Juillet 2019

## Compte-rendu du Conseil d'administration

### Que de nouvelles en cette période estivale !

Habituellement la publication des comptes semestriels constitue l'information primordiale du milieu d'été. Mais cette année entre l'évolution substantielle de la flotte Air France, l'aval des pilotes concernant les accords TRANSAVIA et périmètre moyen-courrier Air France, l'actualité du groupe a été particulièrement riche...

### ✦ EVOLUTION ET RENOUVELLEMENT FLOTTE

Depuis l'importante commande de B.787 et d'A.350 en 2011, le groupe n'avait plus investi dans de nouveaux avions. Les fortes et longues turbulences vécues en interne en avaient éloigné toutes velléités. Aujourd'hui dans un climat social plus apaisé, la volonté de revenir sur le devant de la scène incite et oblige à moderniser la flotte, notamment sur moyen-courrier où une grande partie des avions s'approche des 20 ans. Cela permet également de répondre aux exigences environnementales qui agitent le monde entier, à juste titre.

Le choix s'est porté sur l'A.220 qui allie taille et rayon d'action à même de couvrir notre réseau. Grâce à sa nouvelle technologie, il permet de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub>, les nuisances sonores et la consommation de carburant source d'économies financières. Ce sont donc plus de 60 avions qui entreront dans la flotte AF à compter de 2021, remplaçant au fur et à mesure les A.318 et A.319 qui disparaîtront de la flotte d'ici 2025.

Sur long courrier, le sort de l'Airbus 380 est scellé. Déjà remis en cause en avril, sept avions semblaient sauvés mais leurs rénovations cabine nécessitaient de lourdes dépenses. L'augmentation des coûts de maintenance, les difficultés opérationnelles persistantes et une adaptabilité au réseau problématique ont eu définitivement raison de son avenir. Le choix des futurs avions pour les remplacer n'est à ce jour pas encore décidé. Et là aussi, grâce à la mise sur le marché d'avions de nouvelles générations, la flotte LC se modernisera tout en réduisant son empreinte écologique.

Au vu de ces efforts, **la récente écotaxe sur le transport aérien en France semble injuste et a surtout séché les espoirs de voir nos politiques attentifs à sa cause.** Sur fond d'inquiétude légitime pour notre planète et la nécessaire évolution de nos modes de vie notamment en termes de déplacement, le transport aérien est mis aux bans des principaux pollueurs de la planète. Pourtant c'est un vecteur d'échanges humains et commerciaux vital. Le réguler et tenir compte de son impact pour en amoindrir les effets est une obligation. Mais pénaliser un secteur qui, selon IATA, contribue pour environ 100Mds€ au PIB et procure 1,1 million d'emplois en France n'est sûrement pas la bonne démarche. Il est certain que les craintes qui pèsent sur notre planète vont avoir des conséquences sur l'aérien et le récent mouvement FLYGSKAM, « honte de prendre l'avion », en Europe du nord commence à le fragiliser. Faire le pari de concilier la volonté de déplacement des individus tout en limitant les dangers pour notre planète est l'exercice qui nous attend. De sérieux bouleversements pourraient en découler. Cela pourrait certainement donner lieu à une nouvelle forme de concurrence déloyale entre acteurs de différentes régions du monde surtout si les décisions sont prises sans concertation entre pays.

En France, l'éco contribution devrait rapporter 180M€ au profit...du ferroviaire. Pour Air France le coût estimé est de 60M€. En mars 2019 se sont conclues les Assises du transport aérien qui après 1 an de travaux ont abouti à 220M€ d'allègement de taxes pour l'ensemble des compagnies françaises, représentant une économie de 60M€ pour Air France. **En clair pour notre groupe, c'est retour à la case départ !**

## → ACCORDS PILOTES TRANSAVIA et MC

La croissance de la filiale du groupe TRANSAVIA est donc actée et clôt une saga de 5 ans ! L'agressivité grandissante des compagnies low-cost principalement sur notre territoire imposait une réaction et la limite du précédent accord était atteinte. Cependant ce développement se devait d'être bénéfique pour l'ensemble de notre groupe. Les protections permettent l'expansion de l'activité actuelle sans cannibalisation de l'activité propre à AF, l'opposé de « feu JOON »... Transavia France restera sur ORLY, n'est pas destinée au domestique ni au transatlantique. L'accord sur le périmètre moyen-courrier Air France garantit jusqu'en 2030 un nombre d'heures de vol et un nombre minimum de 110 coques, notre lieu de travail ... **Ainsi, s'ils garantissent les emplois pilotes, les emplois PNC le sont également.**

## → COMPTES T2/ S1

Les comptes du Groupe Air France ont été présentés pour la première fois par STEVEN ZAAT, nouveau directeur financier d'AF en remplacement de Marc VERSPYCK.

M€	AFT2	AFKL T2	AFS1	AFKL S2
CA	4 284	7 050	7 982	13 036
Charges Exp	4 141	6 650	8 095	12 939
EBITDA	609	1 147	813	1 571
REX	143	400	-113	97
R NET	-59	80	-298	-240

⇒ Sur le semestre et au global réseau, le triptyque offre + 5.1% / trafic +6.3% / coefficient d'occupation 86,9% (+1 point) est plutôt bon mais la recette unitaire (RU) est en légère baisse. Le réseau LC, hormis l'Amérique Latine, s'en sort plutôt bien générant une RU positive. Le moyen-courrier affiche une recette négative à -2.1%, le court-courrier souffre : RU à -6.2% avec une baisse de trafic supérieure à celle de l'offre.

⇒ TRANSAVIA conserve son succès auprès des voyageurs et son réseau s'agrandit. Mais la concurrence fortement présente sur ce créneau loisir malmène la recette unitaire en baisse de -1.7%.

⇒ Le cargo évolue dans un contexte compliqué : surcapacité et relations commerciales tendues. La recette unitaire poursuit sa baisse entamée fin 2018.

⇒ Si la performance de la recette unitaire déçoit (et demeure un sujet d'inquiétude pour les mois à venir) la baisse des coûts a respecté l'objectif : -5.1% pour le semestre. La baisse des compensations clients en est la principale raison.

Les résultats du semestre sont qualifiés de décevants. S'ils sont meilleurs en comparaison du semestre de 2018 affectés par des jours de grève, ils ne permettent pas d'en gommer les effets. Les comptes auraient pu progresser grâce à une offre en nette hausse et à un trafic solide mais c'était sans compter sur une recette unitaire mise à mal sur court-courrier et sur l'Europe. La surcapacité sur ce réseau a pénalisé plusieurs compagnies européennes. La publication des comptes de Lufthansa et de RYANAIR le confirme

⇒ Le résultat d'exploitation par réseaux, incluant l'activité cargo, s'est amélioré sur le LC. Sur MC la perte se réduit. Le court-courrier en revanche plonge un peu plus et accentue son déficit. Au global, il s'affiche à -157M€

⇒ La masse salariale s'accroît en raison de la hausse des effectifs, ce qui constitue une bonne nouvelle, et des augmentations générales sur les salaires. Cela doit être vu de façon positive, comme un investissement que l'entreprise devait à ses salariés. La gestion sociale et les crises à répétition nous ont coûté bien plus cher !

**Nouvelle flotte pour Air France et développement pour Transavia, l'actualité de la compagnie HOP ! est moins réjouissante.** Depuis plusieurs années les nuages s'amoncellent : fusion compliquée, flotte hétérogène et difficultés opérationnelles, baisse d'activité, rien n'est épargné aux nombreux salariés de cette compagnie. Le plan lancé sur court courrier pour enrayer les pertes financières vise une baisse d'activité de 15%. Un PDV dans les escales France va supprimer 465 postes, rien de rassurant. Paradoxe de ce réseau en attrition, il est indispensable à l'ensemble du groupe et Air France doit maintenir et protéger ses parts de marché sur son territoire pour le bénéfice du groupe et entraver l'appétit des low cost. L'équilibre reste donc à trouver, les salariés sont en attente.

Un point sur la performance opérationnelle a été présenté. Le NPS s'affiche à 25 en moyenne et a dépassé les objectifs, la ponctualité s'améliore et les irrégularités avions LC ont pu diminuer grâce à un avion de réserve supplémentaire, 300 vols auraient été « sauvés ». Certes nous revenons de loin, l'été 2018 ayant battu tous les records... Comme quoi, le retour au calme a des avantages.

**La simplification reste le leitmotiv de la direction.** Dans tous les secteurs efficacité et agilité sont recherchées, la baisse de coûts également. Nous concernant, c'est autour du produit que se concentrent les réflexions. Pour répondre à une homogénéité de l'offre à bord, des négociations sont en cours. L'effectif **PNC** en est la conséquence directe. **Souhaitons qu'un juste compromis l'emporte et que le retour à la sérénité persiste.**

**Marie RAMON Administrateur PNC, élue**