



ENDIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE



N°26
Mai 2020

Compte Rendu du Conseil d'Administration

Après avoir traversé un certain nombre de crises, internes ou non, nous pensions avoir enfin trouvé le chemin de la reconquête pour se hisser parmi les plus grands pavillons mondiaux. La nouvelle année ne nous a offert que 2 mois d'espoir... Au-delà des drames humains et du plongeon économique, c'est un transport aérien à terre, au sens propre comme figuré, auquel nous sommes confrontés. L'examen des comptes du groupe Air France a suscité un certain émoi tant la chute a été brutale en un seul mois et présage hélas une certaine continuité pour les trimestres à venir.

Constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes toutes régions confondues, même les plus solides, sont aux abois. Les plans massifs de réduction d'effectifs sont sidérants et les propos sur la reprise peu optimistes, du moins à court/moyen terme. C'est un rude bond en arrière que subit ce secteur, victime de la mondialisation dont il se nourrit et qu'il entretient en retour.

Nul doute qu'il repartira. Espérons que cette transition forcée puisse inciter nos politiques européens à bannir les pratiques concurrentielles déloyales dont ni les salariés, ni les consommateurs/citoyens ne sortent gagnants. Le transport aérien a un rôle vital pour la connexion des peuples, autant que ses pratiques en soient à la hauteur.

COMPTES T1 Janvier-Mars 2020

| Chiffres M€ | AF T1 | // T1 2019 | AFLM T1 | // T1 2019 |
|-------------------------|-------|------------|---------|------------|
| Chiffre d'Affaires | 3015 | 3 670 | 5020 | 5942 |
| Charges Exploitation | 3 551 | 3918 | 5835 | 6228 |
| EBITDA | -68 | 221 | -61 | 443 |
| Résultat d'Exploitation | -536 | 248 | -815 | -286 |
| Résultat NET | -1281 | 244 | -1801 | -324 |

Janvier-février avaient bien démarré et demeuraient conformes à la ligne budgétaire. Les premiers effets du Covid étaient en partie compensés par une bonne tenue de la recette unitaire, notamment sur le moyen-courrier. **Le mois de mars a marqué une rupture totale** et a plongé l'ensemble des indicateurs dans le rouge. L'offre globale (Passagers AF/TRANSAVIA et Cargo) est en chute de 37.8% et combinée à celle du trafic entraîne une baisse de 27.3% de la recette unitaire. La hausse des coûts atteint 13% malgré les premières actions pour limiter les sorties de cash.

Les **résultats au trimestre** ne se relèvent pas de ce mois. Tous les secteurs sont touchés :

→ **Activité Passage** : l'offre a été réduite de 11.3%, la recette unitaire est en baisse de 8.7%. Activité cargo : déjà en difficulté depuis plus d'un an, elle est forcément victime de cette crise. Seule consolation, la baisse des capacités au niveau mondial a permis de rééquilibrer le niveau d'offre face à la demande, rétablissant un peu le niveau de recette en mars. Sur ces deux secteurs, représentant 89% de l'activité globale du groupe, le chiffre d'affaires chute de 18%.

→ **La maintenance**, dont une grande partie de l'activité est effectuée pour des clients extérieurs dite « activité tiers », commence à subir les effets du ralentissement de l'activité. Mais c'est sur le plus long terme que le risque s'accroît avec la réduction de flotte envisagée dans de nombreuses compagnies-clientes, la lente reprise annoncée et la disparition de certaines compagnies. Ce serait un coup pour le groupe tant la maintenance, une des plus reconnues au niveau mondial, a toujours été un secteur très lucratif, son carnet de commande le prouvant régulièrement.

- **TRANSAVIA**, à l'arrêt depuis le 22 mars, a pu sauver les « meubles » grâce à une recette unitaire positive de 13% liée aux deux premiers mois du trimestre malgré une offre réduite de 18%.
- **Les résultats financiers** sont à l'image du trimestre. D'autant qu'aux effets de la baisse d'activité se rajoutent ceux d'une hausse notable des couvertures carburant. Décidées en amont, les couvertures (utilisées par la plupart des compagnies pour se protéger des fluctuations de prix) concernent tant le volume que le prix sur une durée déterminée. La non-consommation de pétrole du fait d'une activité quasi à l'arrêt nous place en situation de « sur-couverture » et grève encore plus les comptes.

C'est donc un résultat hors norme qui interpelle par sa violence et les conséquences qui en découlent. Et le second trimestre qui aura vu l'activité réduite à son minimum (5%) ne fera qu'amplifier les pertes.

Les difficultés financières induites par cette crise ont été immédiates et ont asphyxié nos liquidités malgré de nombreuses actions pour limiter les sorties de cash. La mise en activité partielle de la quasi-totalité des salariés en est la principale. Pour autant, les échéances à venir étant lourdes et les recettes presque inexistantes, un soutien financier devenait indispensable pour la continuité du Groupe.

Le gouvernement au travers de deux prêts s'est porté à notre secours considérant le rôle majeur de notre groupe dans l'économie nationale, enfin !!! Ainsi la survie est assurée. C'est un soulagement qui a son revers, celle de répondre aux exigences de l'Etat créancier...

D'ici fin juin, le nouveau plan devrait être annoncé, les négociations suivront.

Nous concernant, **la direction semble s'orienter vers une rupture conventionnelle collective**. Cela permettrait par des incitations au départ de se séparer de PNC, notamment ceux en fin de carrière et **sur volontariat**, de réduire notre effectif sans passer par des coupes plus sombres.

Ce plan de rebond (terme utilisé par l'Etat), rebaptisé en interne « plan de restructuration et de renouveau » peut donner espoir pour le futur mais aujourd'hui il suscite de fortes inquiétudes par son ampleur. Les salariés, et principalement les PNC ont continué et continuent leur activité pendant cette crise, dans un contexte difficile et anxiogène. Les milliers de passagers qui ont pu être rapatriés peuvent en témoigner. **Ce professionnalisme a été salué au plus haut niveau car l'engagement a été à la hauteur des attentes**, la compagnie nationale a rempli son rôle. L'aide de l'Etat le prouve mais **le plan qui en découle ne doit mettre aucun salarié en situation de détresse**. Elle doit rester au service de nos passagers/ clients tout comme elle doit l'être pour ses salariés.

Parallèlement à cette crise planétaire, les dissensions entre les principales filiales du groupe resurgissent, si elles avaient disparu un jour.... Les récents propos du Work Council de KLM ont appelé à une réaction de l'ensemble du corps social d'AF, une forme de « réponse du berger à la bergère » du moins espérons-le... Il est particulièrement regrettable, dans un secteur aussi bousculé, de s'éloigner du meilleur outil qu'est la cohésion du groupe pour affronter cette crise qui s'annonce longue. Nous avons réussi à sortir des lourdes tensions au sein d'AF, souhaitons que nous réussissions à plus haut niveau !

Les deux axes majeurs sur lesquels reposent ces engagements sont la réduction de l'empreinte carbone du groupe et notre capacité à rembourser ces prêts, autrement dit la mise en place d'un plan de productivité pour y parvenir. Les deux sont liés : la partie environnementale touche le renouvellement de la flotte, lequel était déjà engagé et la rentabilité économique passera par une réorganisation de l'activité au sein de chaque compagnie du groupe. Elle concernera plus particulièrement le secteur court et moyen-courrier. La mesure phare étant l'abandon des dessertes lorsque le train offre des liaisons jusqu'à 2h30. Ce partage du territoire permettra également une moindre émission de CO2. En espérant que la concurrence, qui ne semble malheureusement pas concernée par cette obligation, n'en profitera pas.... C'est tout le réseau domestique qui en fera les frais, et les salariés de HOP ! déjà malmenés depuis de nombreuses années seront particulièrement concernés par cette réorganisation. Transavia devrait se positionner en rempart vis-à-vis des low-costs et renforcer notre position à Orly, véritable citadelle du groupe.

Une réévaluation du plan de flotte est en cours. Le cadencement des sorties/entrées s'en trouve bouleversé. Baisse de la demande, adaptation à la reprise prévue lente et nécessité financière ont déjà eu raison de l'A.340. D'autres vont certainement suivre... De là découleront les besoins en effectifs. Car ce sont clairement les coûts fixes, ceux qui ne dépendent pas du niveau d'activité, qui sont en ligne de mire. Les salaires sont considérés comme tel et qui dit salaire, dit emploi... Ce sont donc les effectifs qui sont en jeu. Et à un niveau bien supérieur que ne le prévoyait le plan présenté en novembre.

Marie GAY-RAMON

Administrateur PNC, élue