



REUNION CGF du 15/10/2020

Point 1 : Restitution des travaux de l'expert-comptable Progexa sur la situation du Groupe Air France

Voir synthèse des comptes semestriels 2020 jointe.

Sans surprise, le cash flow s'est effondré (passage de +350M€ à -2,3Mds€) et l'endettement a explosé (7,9Mds€ soit une augmentation de 40%).

Eric ANCONETTI, directeur financier AF, ne nous rassure pas car les chiffres de juillet, août et septembre 2020 ne sont pas bons, le trafic ne décolle pas et les perspectives des réservations ne sont pas bonnes.

A la fin de l'année, les 2 groupes AF et KLM auront des capitaux propres négatifs, il y a une augmentation de capitaux à faire dans les 2 ans, cela peut se faire de différentes façons :

- Abandon de créances de la part de l'état.
- Augmentation des actions de tous les actionnaires selon le même taux (delta, china et l'état français).
- Augmentation de la part de l'état (14,3% en juin).

La question de la nationalisation d'AF va inévitablement se poser et se préciser si la crise dure. On n'imagine pas en effet delta et China en capacité d'investir au regard de la situation globale du transport aérien.

Idem coté KLM, l'état l'a affirmé par voie de presse, il ne laissera pas tomber sa compagnie nationale.

Entre les 2 compagnies, c'est aussi « la course à l'échalotte » pour faire baisser les coûts internes, au détriment des salariés, pour revenir à une rentabilité durable !

Coté développement durable, là aussi c'est la surenchère ! Pour rappel les transports représentent 31% des émissions de gaz à effet de serre en France. Le transport aérien représente **1,2%** du total national.

Le transport aérien, ce sont 1,1 millions d'emplois et plus de 4% du PIB. C'est un secteur décisif pour l'économie :

- 61 Mds\$ sont dépensés chaque année par les touristes.
- Près de 800 Mds\$ d'exportations sont permises par le transport aérien.
- 875 Mds\$ d'investissements directs étrangers en France sont facilités par l'existence de liaisons aériennes.
- Le transport aérien est nécessaire pour relier le territoire aux zones les plus dynamiques du monde : 450 liaisons aériennes avec les villes des dix premiers pays du monde (32 Etats-Unis; 14 Chine; 3 Japon; 178 Royaume-Uni; 4 Inde; Indonésie 0; Espagne 148; Allemagne 67; Brésil 4).
- Un lien nécessaire pour une grande partie du territoire métropolitain, pour l'outre-mer ou la liaison des populations avec l'autre côté de la Méditerranée.



Le plan « rentabilité durable » prévu en 2019 est maintenu mais reporté à 2025 au lieu de 2024. Il faudra produire plus avec moins !!! La plus importante réduction de coûts se fera coté « frais de personnels ».

Tant que la réflexion sur le transport aérien de demain (Economique, Social et Environnemental) ne sera pas clairement posée et étudiée, le vieux modèle perdurera.

Aujourd'hui, un seul axe est à l'étude, c'est le secteur économique, et rien d'autre !!!

L'exigence exacerbée de rentabilité nous mène dans une impasse. Les PDV vont continuer à se succéder...

Parmi les différents scénarios de reprise, le plus probable est une reprise progressive avec des limitations au trafic, une récession mondiale, une stabilisation fin 2021 pour un retour au trafic 2019 courant 2022.

Les objectifs économiques vont être, selon la direction, « accélérés et amplifiés ». Une recherche effrénée d'économie est en route pour obtenir un taux de marge de 7% en 2023 alors que c'était prévu en 2024.

La demande d'économie prévue en 2019 était de 900M€ sur 5 ans, elle est passée à 1,2Mds€ sur 3 ans !

M.ANCONETTI précise qu'au rythme actuel, Air France ne disposera plus de cash au 1^{er} trimestre 2021.

Malgré tout, les prévisions du service RM sont les suivantes : un vaccin contre la Covid pour le 1^{er} trimestre 2021 et donc une reprise progressive pour l'été 2021. Dans ce cas, des réservations seraient effectuées dès mars-avril 2021, faisant rentrer du cash dans nos caisses exsangues.

La direction va suivre le modèle européen où les low-costs des groupes couvrent le réseau domestique. Nous craignons que ce ne soit la fin du CC AF et HOP pour un tout domestique low-cost.

C'est HOP qui la 1^{ère} va en faire les frais avec une réduction de ses capacités dès 2023 à 29 charges iso 55, la fermeture de 10 bases PN, la fermeture des sites de PVP, MXN, LIL, ORY, TLN, BOD, BVE et ETZ.

42% de l'activité et des effectifs HOP vont être sacrifiés.

Après HOP, ce sera le tour du CC/MC AF...

M.TIZON rappelle, un peu agacé, que **l'objectif n'est surtout pas de fermer HOP**. Il faut repositionner et redimensionner cet outil mais le groupe AF/KLM a besoin de HOP. Ouf, nous voilà rassurés !!!

Chez Blue Link (filiale AF d'environ 500 salariés), dont les réservations et Flying Blue génèrent environ 85% de leur chiffre d'affaires, les craintes d'une cessation d'activité en décembre sont présentes. M. TIZON répond qu'il n'est pas envisagé de fermer Blue Link tout comme il n'est pas envisagé de recourir à un PDV. Le sureffectif chronique sera géré par les dispositifs actuels d'activité partielle.

Pour mettre fin aux rumeurs de divorce AK/KLM, M. TIZON précise qu'une séparation d'AF et KLM tuerait les 2 compagnies, seules les compagnies « major » vont survivre à cette crise. En Europe, ce sont Lufthansa, IAG et AF/KLM.



M.TIZON souhaite qu'un accord APLD soit signé chez AF, sinon il serait envisagé un régime d'activité partielle de droit commun et la perte pour les salariés serait énorme (environ 72% du salaire au lieu de 84% en APLD).

Point 2 : Information sur les orientations générales du programme hiver 2020-2021

En septembre, les résultats ont été plus dégradés que cet été avec une offre en recul de 39%, remplissages en recul de 39,6 pts. En couverture, AF a opéré 85% de son réseau soit 170 destinations mais seulement 41% des SKO.

Taux des réservations : -57% en juin, -69% en juillet et -72% en septembre, ça se dégrade toujours !

Pour s'adapter aux fortes fluctuations, le programme, en lien direct et permanent avec le RM (Revenu Management) a revu ses conditions de diffusion du programme à 3 semaines avant le départ. Un vol sera annulé s'il ne couvre pas nos frais fixes (carburant, taxes et salaires).

Réseau LC AF :

67 avions pour 73 destinations en octobre, 71 avions pour 75 destinations en novembre et 78 avions pour 79 destinations en décembre.

Le réseau souffre de contraintes très fortes (contraintes sur pax, mais aussi contraintes des états – la chine par exemple ne nous autorise que 3 vols France Chine par semaine).

C'est donc la recette cargo qui nous sauve en ce moment (certains vols sont maintenus avec peu de pax car avec la faible offre cargo mondiale, nous pouvons vendre l'utilisation de nos soutes à un tarif plus élevé que d'habitude).

Les réseaux Afrique et COI résistent assez bien.

Au total, il est prévu des baisses d'activité de -52% en novembre et – 49% en décembre.

A noter une ouverture de ligne vers MONROVIA, capitale du LIBERIA mi-novembre.

Suspension de Caracas, Houston, Seattle et Vancouver en décembre.

Fermetures définitives de Taipei, Wuhan et Amman.

HUB CC/MC :

75 avions AF/HOP pour 86 destinations en septembre et octobre.

75 avions AF/HOP pour 80 destinations en novembre et décembre.

Traffic en forte baisse avec au total un programme en recul de 65% en novembre et 60% en décembre.

Il y a toujours des contraintes fortes pour les pax (nationalité, quarantaines, tests PCR) mais également des contraintes liées aux fermetures des frontières, etc.

Réseau PAP :

Faiblesse de la demande affaire.

52 avions pour 27 destinations en septembre.

53 avions pour 27 destinations en octobre.

50 avions pour 26 destinations en novembre et décembre.

Finalement, un programme en recul de 50% en novembre et décembre (SKO).

Lancement de routes saisonnières pendant les vacances de fin d'année pour la clientèle VFR.



Cargo :

Comme évoqué plus haut, la baisse des vols commerciaux a créé une pression plus forte sur l'activité cargo. Les prix ont donc augmenté, ce qui est plutôt bien en ce moment. L'augmentation du tarif cargo nous permet de faire voler des avions pax en tout cargo. En octobre, recul de 35% par rapport à 2019.

Seuls 2 B777 tout cargo opèrent 11 rotations par semaine vers l'Amérique du nord et l'Asie.

Transavia France :

Juillet-Septembre : Offre en baisse de 55% par rapport au budget.

Octobre-Décembre : Offre toujours très basse en octobre (moins 55%) puis remontée de l'offre en novembre et décembre (entre moins 20% à moins 40%, ces mois étant toujours des mois bas chez TO).

Le programme doit s'adapter en permanence. L'activité suit l'actualité politique et sanitaire.

Il y a de très fortes restrictions au Maghreb et en Israël, le contexte global pèse négativement sur la demande.

Une offre saisonnière Noël en 3 axes

- Renforcement du réseau existant (ajout de fréquences en cours)
- Nouvelles destinations internationales (diffusion dans les prochains jours) saisonnières
- Opportunités de renforcement sur le domestique
 - o 5 renforcements du réseau "existant".
 - o 10 lignes purement saisonnières (environ 75 rotations prévues).

Au plus fort de la saison (semaine 52), TO souhaite utiliser 36 avions avec des lignes très saisonnières.

Pour le programme hiver, TO a des besoins de PNC mais en contrat « saisonnier ».

Coté sol, TO recrute actuellement environ 20 postes en CDI pour la maintenance, production et logistique. Ces postes sont des postes TO à ORY.

Pour le long terme, TO fait des sélections pour l'été 2021 (environ 300 PNC) mais les contrats seront signés 15 jours avant le début de la saison. Il y aura quelques contrats saisonniers en province (LYS et NTE) mais pas de contrat en CDI. Tous les recrutements CDI seront pour ORY.

PDV/PSE oblige, priorité au groupe AF pour les postes en CDI. TO transfère ses offres chaque semaine d'après Mme CLAVE, DRH TO. Ces postes (en CDI) ne sont pas ouverts en externe, ils sont réservés aux personnels du groupe dont le poste est supprimé.

A noter que M. TIZON (DRH AF) et Mme CLAVE (DRH TO) quittent la séance à 17h33, alors que nos échanges sur le point 2 ne sont pas terminés. Vos représentants du personnel perdent leurs principaux interlocuteurs. Nous le regrettons !



Point 3 : Point sur CRMA

CRMA est un centre de réparation de pièces moteur (GP7200, CFM56, GE90, GENx et RR en 2021 pour l'Airbus A350) avec 400 employés en 2019 et 135 M€ de Chiffre d'affaires.

72% des pièces moteur traitées sont des clients hors AF/KLM.

En 2020, le CA prévu était de 140M€, 155 en 2021 et 164 en 2022....

La crise Covid 19 a touché CRMA de plein fouet comme l'ensemble de l'industrie aéronautique :

- Ecrroulement des charges en avril et mai avec un niveau d'entrées de pièces à 20%. Reprise lente à compter de juin à août à 40%. De septembre à décembre, estimation de 50% à 60%.
- Le mix produit est largement impacté : écrroulement des charges GP7200 et GE90 (A380 et B777-200), meilleure tenue des charges GE115 (B777-300) et Genx (B787).
- Dossier d'AP de 50% pour une durée de 8 mois déposé à compter du 23 mars. Signature d'un accord Activité partielle individualisée.
- Mesures fortes de réduction des coûts lancées pour préserver le cash : Arrêt de l'intérim et des embauches, gel investissements dont le projet ERP, renégociation contrat des prestataires, non versement dividende, report paiement charges URSSAF, réduction frais généraux, etc.
- Mesures sanitaires et organisationnelles mises en place pour faire face à la crise sanitaire tout en maintenant l'activité ouverte afin de répondre aux demandes clients (réseau mondial).
- Le résultat 2020 est réactualisé à -3M€ (pour un B2020 à +7,8M€), la trésorerie va passer en négatif en fin d'année.

Les principales actions lancées :

- Revue de notre portefeuille clients et de produits pour réorienter notre capacité industrielle :
- Internalisation réparations de pièces du groupe AFKL sous-traitées au constructeur.
- Priorisation des développements de nouvelles réparations favorisant l'apport de charge court terme.
- Activité 2021 estimée à -23% en heures de main d'œuvre par rapport à 2019 pour un retour estimé au nominal en 2023. Beaucoup d'incertitudes sur les prévisions de nos clients.
- Poursuite des actions de réduction de coûts, dont un niveau d'investissement réduit.
- Accord APLD de 40% signé fin septembre pour une durée d'un an compte tenu de l'incertitude sur les perspectives de reprise avec une mise en application au 1/10. Cet accord permet le maintien des compétences au sein de l'entreprise pour préserver la capacité de reprise tout en permettant d'absorber la sous-activité prévue en 2021. Il s'accompagne d'une garantie de non-licenciement économique pendant la période de l'accord et d'une modération salariale en 2021 (pas d'AG/AI). Pas d'utilisation du CET également pendant l'APLD.
- Un point est prévu mi 2021 pour envisager l'éventuelle prolongation d'un an supplémentaire de l'accord APLD en fonction de l'évolution de la situation.

L'objectif est d'atteindre un résultat d'exploitation positif en 2021 avec un cash-flow positif.

Fin du CGF à 18h30, prochain CGF ordinaire le 10 juin 2021.

A votre disposition pour toutes questions,

Vos élus UNSA Aérien au CGF AF/KLM, Philippe JAGUT (AF) et Tony BENOIT (HOP).