

CR CSEC du 29 AOUT 2019

Plusieurs motions présentées par Sud Aérien sur le remplacement des A380.

La Direction assume le remplacement de cette flotte.

Lecture du CR de la commission par Julie JOHNSTON (secrétaire du CSEC).

Réponses : Retour complet sera fait par le RM sur les lignes dont THR. La ligne Téhéran est en effet arrêtée suite pertes + aggravation de l'environnement

Point 1 : Information de la Direction Générale sur les résultats du 1er semestre 2019

Eric Anconetti

• **Rapport de la commission centrale Economie et Production**

Sentiment émis par Sud Aérien : Information adressée aux salariés assez anxiogène. B.Smith donne des informations positives et encourageantes alors que la DG A.Rigail parle de résultats du 1^{er} semestre pas satisfaisant et non à l'objectif du budget.

Commentaires sur les résultats : Activité sur le 1^{er} semestre qui augmente environ de 100 millions d'euros par rapport à l'année dernière (Impact grève)

Perte de la grève en 2018 estimée à 300 millions € par rapport à un gain de 51 millions €.

Au global les résultats de l'aérien ne sont pas exceptionnels mais CA 2019 meilleur qu'en 2018.

Recette unitaire négative sur le 3^{ème} trimestre par rapport au budget et au Forecast (prévisions). La recette unitaire est un élément important et préoccupant.

Amélioration sur la couverture du fuel.

Gain sur les compensations clients qui ont été moins importantes qu'en 2018. AF n'est pas aidée dans ce domaine par la règle européenne surtout sur le CC et le MC avec des compensations bien plus élevées que le prix moyen coupon.

Le CC et MC en baisse contrairement au LC avec néanmoins une baisse sur l'Amérique du Sud qui peut encore se dégrader en raison des tensions diplomatiques (Brésil)

Benchmark pour comparaison IAG et Lufthansa. Lufthansa souffre également sur la recette mais sans le facteur grève. En revanche, IAG performe en termes de recettes.

A la traîne en termes de marge opérationnelle IAG + 7,6% / AF - 7,6%

*N'hésitez pas ! Rapprochez-vous de vos représentants et rejoignez-nous en adhérant
mais aussi en nous retrouvant sur :*



<http://cfecgcaf.org>



<https://www.facebook.com>



<https://www.linkedin.com>

Sur KLM, le secteur MC est plus protégé et plus équilibré car moins concurrenté, mais les pays nordiques étant très sensibles à l'écologie cette situation peut évoluer.

La recette sur le Cargo montre une tendance sur la recette Passage. La recette Cargo ne se porte pas très bien et ne présage rien de bon ! Des perspectives identiques chez nos concurrents.

A380 couteux en termes de maintenance. Pas prévisible à l'époque.

Aujourd'hui choix des A220 beaucoup plus économiques. La flotte doit être renouvelée.

Sur la dette et le Cash-Flow : Investissements assez soutenus.

Evolution de la dette nette : On est sur une diminution.

Trésorerie bien gérée. Reste quelques titres Amadeus.

Capitaux propres négatifs, il y aura une recapitalisation.

Questions :

Qu'est-ce qui explique une telle différence entre la marge opérationnelle entre IAG et AF/KL 14% de différence. Coût travail en France ?

C'est principalement face à une concurrence telle que le « train » financé par l'état qu'AF doit se battre.

Low-costs non contraints en termes de slots. Pas de demande de subventions par les Régions. Elles sont accueillies les bras ouverts

Sur le CC et MC, AF est fortement concurrentée par les Low Cost et le TGV, raisons essentielles de la baisse de la recette unitaire (billets à 5euros sur BOD !!)

Est-ce que faire un investissement sur le type d'appareil A220 est un bon investissement ? « Oui » de la part de la Direction car moins couteux et plus écologiques, - 10% au SKO, 20% de consommation en moins par rapport au A318/319 et 50% de nuisance sonore en moins.

Les résultats du 1^{er} semestre sont décevants. Il faut dégager de l'argent pour investir dans la flotte et dégager de la marge opérationnelle.

Airbus A220 : Commande de 60 fermes + 60 en option.

Point 2 : Information sur les résultats commerciaux du 1^{er} semestre 2019

Soline Waldruce de Mont Rémy

1^{er} trimestre négatif sur le Yield

Marché Américain très porteur. Effet change fort sur le Transatlantique.

Amérique du Sud vraiment négatif. Forte compétition sur la Colombie.

Brésil : suite aux tensions diplomatiques risque de baisse du trafic.

Inquiétude sur la Chine, causée par Hong-Kong.

Afrique marche bien mais Afrique du Sud en baisse

Anticipation : Une tendance sur les résultats de Juillet mauvais, à croire qu'ils étaient faux.

Août est meilleur en termes de RSKO.

Les ventes directes ont augmenté de 1,8% d'où une économie sur les coûts de distribution. Transfert important des ventes indirectes vers les ventes directes.

Le secteur automobile va mal (pertes entre -20 et -50 %) d'où une baisse importante des voyageurs de ce secteur.

Annonce de récession en Allemagne.

Performance Canaux du 1^{er} semestre :

Des plans d'économie sont mis en place dans pas mal de société. En général ils atteignent 15%. Chez Sanofi il atteint 30% d'où une baisse importante des voyages Corporate.

Engagements ventes :

Il faut être prudent.... inquiétude sur Septembre. Les engagements de Novembre sont meilleurs, octobre est mitigé.

Les recettes auxiliaires AF augmentent sensiblement ainsi que nos partenariats commerciaux.



BLUEBIZ : Programme PME/PMI.

Point 3 : information sur les évolutions de la flotte Air France

Nicolas Bertrand

Evolution de la Flotte Long-Courrier :

Air France va amplifier ses investissements pour le renouvellement et la croissance de sa flotte LC afin de la simplifier et d'en améliorer l'efficacité économique et environnementale.

- Arrivée des premiers A350-900 à partir de septembre 2019, le carnet de commande AF étant actuellement de 28 appareils
- Arrivée du 10^{ème} 787-900 en mai 2020
- Sortie progressive des derniers A340-300 en 2021
- Retrait des A380 entre début 2020 et fin 2022.

Nombre par type d'appareils :

N'hésitez pas ! Rapprochez-vous de vos représentants et rejoignez-nous en adhérant mais aussi en nous retrouvant sur :



<http://cfecgcaf.org>



<https://www.facebook.com>



<https://www.linkedin.com>

AIR FRANCE Long Haul		S19	S20	S21
Per Summer (30 Jun)				
A380-800		10	9	7
777-300 ER		43	43	43
A350-900			6	10
777-200 ER		25	25	25
787-9		9	10	10
A340-300		5	4	3
A330-200		15	15	15
TOTAL	Gross	107	112	113

Concernant la flotte CC AF elle est comptabilisée avec la flotte MC

Pourquoi le retrait de l'A380 :

Cette décision est motivée par de nombreux facteurs, une fiabilité décevante et un déploiement limité.

La remise à neuf de la cabine des A380 auraient dû être effectuée, les coûts d'entretien augmentent et les visites structurelles de grande ampleur des visites 12 ans arrivent à échéance. Cet avion a déjà 10 ans !

La flotte à horizon 2021 à 7 appareils seraient trop faibles.

Un facteur non négligeable est sa consommation de carburant plus élevée de 20% que celles des gros porteurs nouvelles générations.

Airbus a arrêté sa production d'A380, les principaux opérateurs réduisent également leur flotte A380.

Flotte Court et Moyen-Courrier :

AF va investir dans le renouvellement de sa flotte MC, le conseil d'administration a donné le 30 juillet son accord pour l'acquisition des A220-300

Cette décision stratégique est majeure pour des raisons économiques et environnementales.

La taille de la flotte MC va se stabiliser à 113 appareils à partir de 2021.

Pourquoi ce type d'appareil : Appareil très performant doté 149 places.

- Taille idéale pour remplacer les A318/A319
- Pourra exploiter toutes les liaisons actuelles
- Réduction du coût par siège et des coûts par étape par rapport à la flotte actuelle avec une réduction de 20% de carburant ET réduction des coûts par rapport à l'Airbus 320neo
- Réduction des émissions et du bruit par rapport aux avions MC existants
- Poste de pilotage très moderne
- Racks à bagages plus gros de façon à réduire les problèmes de bagages cabine.

Réponses de la Direction suite aux questions posées :

Avenir sur les transversales ? Il y aura le 18 septembre en CSEC un point sur la stratégie AF.

Arrivée de l'A220 à la DGI. Comme lors d'arrivée de nouveaux avions, il y a une réflexion sur l'organisation à adapter. La transformation des métiers est de plus en plus forte, la technologie des avions évoluant, l'informatique est de plus en plus présente, moins de travail mécanique.

Il faudra s'adapter continuellement pour exploiter et utiliser au mieux cet avion.

La flotte la plus âgée est l'A319 et non l'A320. L'A320 est encore jeune. Aucune urgence pour le remplacer.

Choix de la motorisation par type d'avion. Avant cela se pratiquait (plusieurs moteurs pour un type d'appareil). Aujourd'hui, les constructeurs ne proposent plus cette option qui devient coûteuse.

C'est le cas sur l'A350 et l'A220. L'entreprise s'adapte et oriente ses choix en fonction du type d'avion et de la motorisation proposée.

Confort en cabine A220. On bénéficie d'un plus grand confort par siège.

Il y aura bien 2 divisions A220 et A320 donc bien 2 qualifications pour les pilotes, idem pour la maintenance.

114 avions au sein du court et moyen-courrier (iso sur le document ou on ne lit que le Moyen-courrier). Langage de gestion de la flotte. Les 114 machines concernent bien le CC et MC.

Négociations en cours avec le motoriste, pour le traitement possible ou pas en interne.

Concernant A380 ; 4400 Sièges qui sortent en 2022, retrait des A380 et A340. Comment remplacer ces départs ?

Effectivement il y aura une réduction du nombre de sièges sur la flotte en attendant l'arrivée d'autres appareils. On cherche des appareils pour ne pas diminuer le nombre de sièges offerts.

Le remplacement des A380 par quel type d'appareil ? A ce stade les réflexions sont en cours, plusieurs études sont en cours. Un objectif d'identification pour la fin de l'année. Quoiqu'il en soit, il n'est pas prévu de nouveaux appareils, l'objectif est de rester sur les modèles déjà présents afin de rationaliser la flotte et les secteurs de vol.

- 50% des avions sont loués.
- A330 Néo, B787 et A350 font partis du package en termes de choix d'appareils.
- Que deviennent nos avions (A380) ? Par principe les avions anciens qui ne trouvent pas acheteurs vont à la casse et des sociétés gardent les moteurs.

Y-aura-t-il un marché de seconde main ? Aujourd'hui, on ne sait pas ! Il faudrait vendre l'avion le plus cher possible et dans le respect des normes en vigueur.

Y-a-t-il une étude sur l'achat d'appareils d'occasions ? Oui mais pas trop vieux ! Business model difficile à mettre en place.

La classe première n'est pas remise en cause.

Optimisation de la flotte avec KLM. Echangé avec KLM de 7 commandes fermes sur l'A350.

AF : 107 avions et KL : 67 ou 66 avions. Nous optimisons au maximum.

Simplification de la flotte. On repeint les avions JOON.

Restructuration du réseau au global.

Offre Cargo augmente. On poursuit l'offre sur les soutes.

Qualification identique sur l'A350 et A330/A340.

Aujourd'hui entre 40 et 45% de notre flotte est en location opérationnelle.

L'objectif est d'acheter les avions donc investir dans la flotte.

Demande confirmation de la CFE-CGC concernant le fait que la stratégie et le choix et l'achat des avions étaient finalisés au niveau de la Holding AF-KLM (source B. Smith).

La réponse étonnante est la suivante : Les contrats avions sont signés par la compagnie aérienne et non par la Holding. AF signe et finance en propre ses avions, idem pour KLM.

Vos élus CFE-CGC



*N'hésitez pas ! Rapprochez-vous de vos représentants et rejoignez-nous en adhérant
mais aussi en nous retrouvant sur :*



<http://cfecgcaf.org>



<https://www.facebook.com>



<https://www.linkedin.com>