

Jeudi 2 mai s'est tenu un CSEC extraordinaire pour présenter les résultats du 1<sup>er</sup> trimestre. Ces résultats s'inscrivent malheureusement dans la continuité du décevant dernier trimestre 2023. Les salariés du transport aérien en général, et ceux d'Air France en particulier, savent bien que nos activités sont très sensibles aux moindres soubresauts géopolitiques et difficultés macro-économiques.

C'est sur fond de guerres, de tensions géopolitiques et de ralentissement économique que nos résultats s'inscrivent.

Groupe Air France	Premier trimestre	
	2024	2024 vs 2023
Chiffre d'affaires (m €)	4 032	+ 2,8%
EBITDA (m €)	164	-50
Résultats d'exploitation (m €)	-249	-68
Marge d'exploitation	-6,20%	-1,6 points

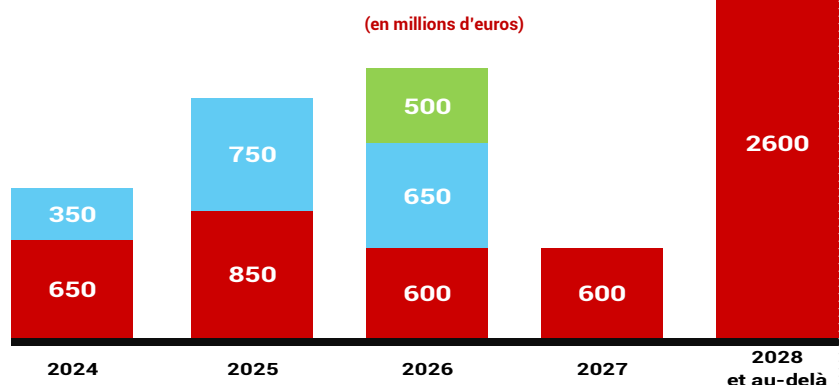
(m €) : million d'euros EBITDA : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts et Amortissements source : airfranceklm.com

La hausse des coûts se poursuit. Les augmentations salariales y ont contribué mais pour **FO**, soutenir le pouvoir d'achat était une nécessité absolue. Les répercussions du dernier épisode inflationniste se font sentir aussi sur les contrats de sous-traitance et chez nos fournisseurs. D'autres hausses sont liées aux difficultés opérationnelles comme l'interdiction de survol de la Russie.

L'euphorie de l'année exceptionnelle de 2023 est déjà douchée par ce premier trimestre qui voit une perte plus importante de 68 millions € que celui de l'an dernier. L'emballlement lié aux résultats de 2023 devait justifier à peu près tout et n'importe quoi pour certains. Concernant **FO**, il n'y a pas eu d'euphorie débordante et nous ne sombrerons pas dans un pessimisme exagéré pour 2024.

## Profil de remboursement de la dette au 31 mars

Nos résultats au premier trimestre sont très rarement bons pour des raisons évidentes de saisonnalité de nos activités. Il est vrai que notre situation bilancielle, en grande partie héritée du COVID, reste handicapante compte tenu du coût annuel de la dette (600 millions €) et des échéances de remboursement à venir.



### Obligations senior Air France-KLM

Mai 2024 : AFKL 0,125% (c.50 m€), Convertible « Océane »  
Janvier 2025 : AFKL 1,875% (750 m€)

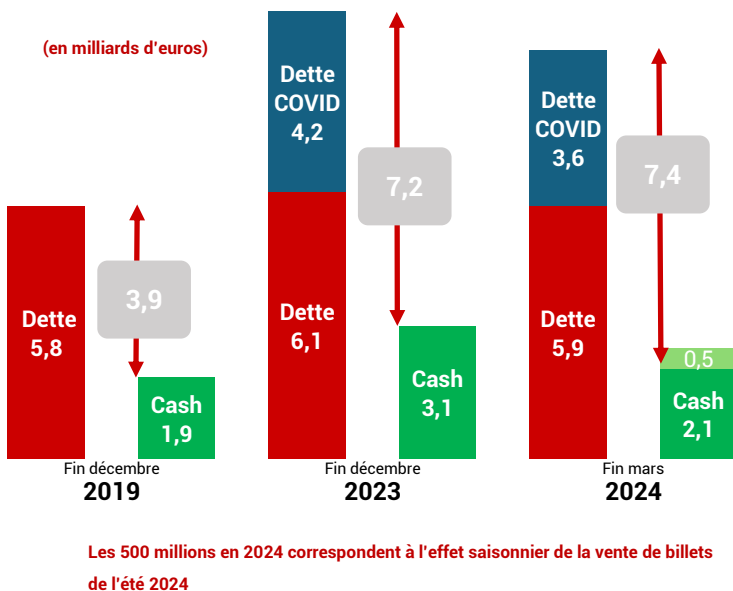
Juin 2026 : AFKL 3,875% (500 m€)

Juin 2024 : AFKL 3,0% 300 m€  
Décembre 2026 : AFKL 4,35% 145 m\$ (136 m€)

### Autres dettes à long-terme émises par AF et KLM, principalement sécurisées par leurs actifs

Obligations liées au développement durable  
2026 : 7,250% (500 m€)  
2028 : 8,125% (500 m€)

## Dettes et trésorerie



Dans le même temps, les investissements sont à des niveaux rarement atteints et ce principalement dans le renouvellement de la flotte. Même s'il est évident que résorber notre dette est important, il faut savoir accepter une situation bilanciale temporairement dégradée pour maintenir les investissements nécessaires.

Pour FO, investir dans de nouveaux avions permet l'amélioration de notre produit, la réduction de notre consommation de carburant et la possibilité de respecter nos engagements environnementaux. Au cours d'une époque pas si lointaine, le dogme avait conduit les dirigeants à ne pas investir dans notre flotte. **Nous l'avons payé cher.**

**Nos concurrents prenaient un avantage commercial et économique sur nous juste en démarrant les moteurs de leurs avions de dernière génération !!!**

## Flotte nouvelle génération Air France

D'ici 2025, 38 Airbus A350 et 60 Airbus A220 vont rejoindre la flotte Air France

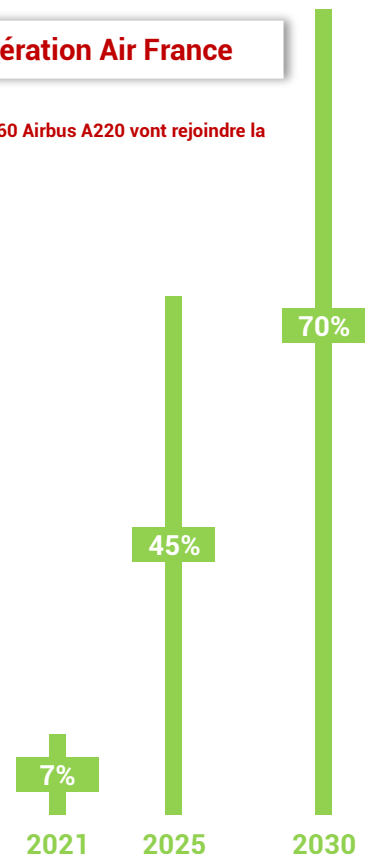
Il est regrettable que dans ce contexte, le pilotage du nouvel outil informatique "iCargo" ait connu autant de problèmes. Des couacs qui occasionnent des surcoûts directs à hauteur de plus de 30 millions d'euros !!! Le cargo, qui voit sa contribution baisser au fur et à mesure que les capacités mondiales augmentent, n'avait pas besoin de cela.

**Nos résultats en souffrent mais nos collègues du cargo aussi !**

La Direction semble réagir promptement devant ces résultats qui flanchent. Cela n'a pas toujours été le cas dans l'histoire de notre entreprise. Elle a annoncé une série de mesures qui passent par le gel des embauches (dans les fonctions support) et un contrôle plus strict des achats avec le report de certains investissements. Les frais de mission font aussi l'objet d'une attention particulière.

**FO note que l'engagement des salariés reste élevé.** Il a été déterminant pour passer la crise sanitaire, il le sera pour mener à bien la continuité de nos activités.

**Tout n'est pas parfait, loin de là, mais des relations sociales apaisées représentent un actif très important dans lequel il est loin d'être inutile d'investir !**



Source : corporate.airfrance.com

**La confiance se gagne, la cohésion aussi !**

Notre organisation syndicale continuera d'œuvrer à la protection des salariés et de notre outil de travail. Cette conjoncture annonce-t-elle une situation durable ? Nul ne le sait.

Mais agir sera plus efficace que de céder à l'euphorie ou au pessimisme !

Christophe Malloggi  
Secrétaire général