



60
ans
1948-2008



Rapport annuel 2007

SOMMAIRE**PAGE**

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	3
ALLOCUTION DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
ACTIVITE TRANSPORT	7
RESSOURCES HUMAINES	15
ANALYSE DES RESULTATS FINANCIERS	18
ANNEXE I : BILANS 2002/2007	23
ANNEXE II : RATIOS COMPARES 2002/2007	24
SYNTHESE 2007	25

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

<u>PRESIDENT :</u>	MR. NABIL CHETTAOUI
<u>ADMINISTRATEURS :</u>	
MR. KHALED EL ARBI	PREMIER MINISTERE
MR. ABDELLATIF CHAABANE	MINISTERE DES FINANCES
MR. MOHAMED ALI MOUELHI	MINISTERE DU DEVELOPPEMENT ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE
MR. HAMADI BEN KHELIFA	MINISTERE DU TRANSPORT
MR. SALEM MILADI	MINISTERE DU TRANSPORT
MR. MOHAMED CHERIF	OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS
MR. MOHAMED BCHIOU	BANQUE CENTRALE DE TUNISIE
MR. ABDERRAHMEN JATLAOUI	CAISSE NATIONALE DE RETRAITE & DE PREVOYANCE SOCIALE
MR. KHELIL BELHAOUANE	CAISSE NATIONALE DE SECURITE SOCIALE
MR. RAOUF JOMNI	OFFICE NATIONAL DU TOURISME TUNISIEN
MR. PATRICK BIANQUIS	AIR FRANCE
<u>CONTROLEUR D'ETAT</u>	
MR. MOHAMED LASSAAD MRABET	PREMIER MINISTERE

ALLOCUTION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

L'année 2007 a été marquée par la concrétisation de plusieurs projets stratégiques dont l'objectif principal est l'amélioration de la compétitivité et ce, dans la recherche permanente de la rentabilité d'exploitation et de la rationalité économique.

Dans ce contexte, les réalisations de l'année 2007 ont touché les différents domaines d'activités de notre compagnie :

Au niveau commercial, la compagnie a mis en œuvre sa stratégie commerciale basée sur la rentabilisation du réseau par le renforcement des marchés les plus rémunérateurs et le désengagement des marchés déficitaires. Tunisair vise à moyen terme la maîtrise du développement de son activité charter au profit de son activité régulière. Cette politique a contribué à l'amélioration des résultats d'exploitation de l'activité transport.

En termes de trafic, le nombre de passagers transportés s'est établi à 3,6 millions en 2007 soit une baisse de 4,7%. Cette baisse est la résultante d'une augmentation du trafic régulier de 3,1%, avec une amélioration du coefficient de remplissage de 1,3 points, et d'une régression du trafic charter de 13,2%.

Sur le plan du développement de la présence de Tunisair en Afrique de l'Ouest, la compagnie a créé une filiale en Mauritanie « Mauritania Airways » dont l'objectif est la mise en place de dessertes domestiques, régionales et internationales à partir de Nouakchott ainsi que la coordination des réseaux des deux compagnies.

Au niveau des outils de production, la compagnie a introduit en avril 2007 dans sa flotte actuelle un module Airbus A319ER et a aménagé un second module en A319ER.

Ces deux avions desservent en vols directs les réseaux Afrique de l'Ouest et Moyen-Orient conformément aux orientations de la nouvelle stratégie commerciale.

La compagnie a par ailleurs procédé au lancement de l'appel d'offres relatif au plan de flotte 2007-2016 concernant 16 avions en commande ferme et 3 avions en option et ce, en vue du remplacement des 11 avions qui atteindront 20 ans d'exploitation et de l'extension de la flotte en réponse au développement de l'activité.

Ce faisant, Tunisair se sera doté d'une flotte jeune et performante répondant aux exigences de notre clientèle en termes de qualité de service et de sécurité et permettant de dégager des économies en matière de consommation carburant et de frais de maintenance.

Au niveau de la poursuite du plan de restructuration, Tunisair a procédé au démarrage des négociations pour l'externalisation de l'activité informatique et télécommunication en vue de doter la compagnie d'une plus-value technologique et managériale. Une Joint-Venture entre TUNISAIR-SITA-MEDSOFT sera créée avec une participation de TUNISAIR à hauteur de 50% du capital. Le démarrage sera effectué en août 2008.

Au niveau du programme de maîtrise des coûts, Tunisair a procédé à la mise en œuvre des actions suivantes : poursuite de la politique de couverture carburant (Hedging), démarrage de l'opération de maîtrise de la consommation carburant, révision des contrats d'assurance avions et d'assistance commerciale à l'étranger, suivi rigoureux des frais généraux, généralisation de l'E-Ticketing et poursuite du passage à la commission zéro sera achevé en 2008.

Au niveau des exigences internationales en matière de certification, la compagnie a obtenu en 2007 la certification IOSA délivrée par l'IATA et considérée comme étant la plus complète à l'échelle internationale en matière de sécurité et de sûreté des vols. Elle a en outre renouvelé pour la 3ème fois sa certification ISO9001 version 2000 pour les opérations sol et vol.

Au niveau des ressources humaines, la compagnie a recruté une soixantaine de jeunes cadres ce qui a permis d'améliorer le taux d'encadrement le faisant passer de 7,05% en 2006 à 8.28% en 2007.

Au niveau des résultats financiers de l'exercice 2007, Tunisair a adopté la méthode des composants qui consiste à amortir chaque élément constitutif de l'avion (cellule, moteur, cabine...) selon sa durée d'utilité économique. Cette méthode est fondée sur une différenciation dans le coût de l'avion entre ce qui doit être amorti sur la durée de vie de l'avion et ce qui nécessite une révision à des intervalles périodiques.

Comparés à ceux de 2006 (retraités selon la méthode des composants), les résultats de l'exercice 2007 confirment que la Compagnie a pu consolider ses résultats positifs et continuer à sauvegarder la rentabilité de ses opérations.

Ainsi, l'exercice 2007 a été clôturé avec un résultat d'exploitation positif de 35,2 Millions de dinars contre 23.6 Millions de dinars en 2006 et un résultat net de 32.5 Millions de dinars contre 43,1 Millions de dinars en 2006.

Le défi majeur pour la compagnie en 2008 sera de sauvegarder la rentabilité de ses opérations malgré l'augmentation vertigineuse du prix du pétrole. Ceci sera réalisé principalement avec le renforcement de la politique de maîtrise de la consommation carburant, ainsi que celle de la couverture des risques liés à la flambée des prix du carburant.

ACTIVITE TRANSPORT

I. ENVIRONNEMENT

L'année 2007 a été pour Tunisair une année difficile. En effet, la mise en œuvre de la nouvelle stratégie commerciale a été confrontée à un environnement défavorable, avec d'une part, le tassement des flux touristiques sur la Tunisie et le recul des entrées sur certains marchés stratégiques, et d'autre part l'intensification de la concurrence avec l'arrivée de nouveaux transporteurs Low Cost et l'instabilité de la situation géopolitique au Moyen-Orient.

Le flux touristique, tous moyens de transport confondus vers la Tunisie, a connu une progression de 3,2% par rapport à 2006 soit 6 761 906 entrées en 2007 (résidents et non résidents). Les entrées par zone se sont réparties durant l'année 2007 comme suit :

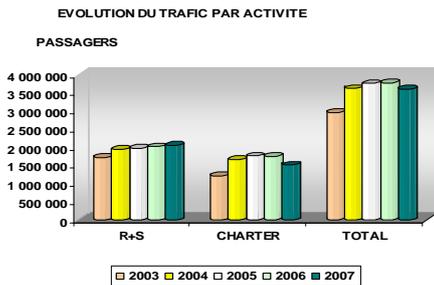
- ◆ **Zone Europe :** Le marché européen, notre principal réservoir de trafic, a enregistré une progression de l'ordre de 2,3% en se situant à 4 048 429 entrées en 2007 contre 3 956 274 entrées en 2006. Les marchés traditionnels se sont comportés comme suit:
 - France : +8,2 % avec 1 335 409 entrées.
 - Allemagne : -6,1% avec 514 040 entrées.
 - Italie : -4,3% avec 444 474 entrées.
- ◆ **Zone U.M.A :** Ce marché a enregistré une progression 4,3%, soit 2 564 242 entrées en 2007 ;
- ◆ **Zone Amérique :** Les Nord-Américains ont enregistré une augmentation de 6,9% en se situant à 33 746 entrées pour l'année de 2007 ;
- ◆ **Zone Afrique :** Les entrées africaines ont progressé de 7,6%, soit 33 746 entrées en 2007 ;
- ◆ **Zone Moyen-Orient :** Les entrées de Moyens-Orientaux ont évolué de 6,1% en s'établissant à 37 878 entrées pour l'année 2007.

II. ACTIVITE DE TUNISAIR

La stratégie commerciale introduite en 2007, s'est caractérisée par le désengagement de Tunisair des marchés déficitaires (essentiellement de l'Europe Centrale et des pays scandinaves) et le redéploiement sur les marchés les plus rémunérateurs ; elle a abouti en termes de trafic à une consolidation de l'activité régulière qui a généré une croissance de 3,1% par rapport aux réalisations de 2006 et par une baisse de l'activité charter de l'ordre de 13,2%.

Ainsi, les principaux indicateurs mesurant l'activité commerciale de la Compagnie en 2007 comparés à ceux de 2006 se présentent comme suit :

- ◆ Une régression du trafic global passagers de 4,7% par rapport à 2006 avec 3,6 millions de passagers en 2007. Cette variation résulte d'une progression du trafic passagers régulier de 3,1%, d'une baisse du trafic supplémentaire de 8,7% et d'une importante chute du trafic passagers charter de 13,2%,



ACTIVITE	2006	%	2007	%	V07/06
REGULIER	1 925 738	51,0%	1 985 266	55,1%	3,1%
SUPPLEM	87 892	2,3%	80 208	2,2%	-8,7%
R+S	2 013 630	53,3%	2 065 474	57,4%	2,6%
CHARTER	1 741 536	46,1%	1 511 724	42,0%	-13,2%
PELERINAGE	22 024	0,6%	23 327	0,6%	5,9%
TOTAL	3 777 190	100,0%	3 600 525	100,0%	-4,7%
CR (R+S)	61,6%		62,9%		+1,3pts

- ◆ une amélioration du coefficient de remplissage de l'activité Régulier+Supplémentaire de 1,3 points qui se situe en 2007 à 62,9% ;
- ◆ une baisse de la part de marché de Tunisair dans le trafic international de et vers la Tunisie toutes activités confondues de 2,8 points
- ◆ une régression du tonnage fret et poste respectivement de 10,8% et 14,1% soit 11 076 tonnes de fret transporté et 744 tonnes de poste ;
- ◆ une diminution de l'enveloppe globale des heures de vol de 3% par rapport à 2006 soit 91 569 HDV en 2007;
- ◆ une légère évolution de la recette moyenne par passager des services réguliers (surcharge fuel comprise) de 0,7% par rapport à 2006 soit 241TND en 2007;
- ◆ une évolution appréciable de la recette à l'heure de vol charter de 9,9% qui s'établit à 9 215 TND en 2007 contre 8 381 TND en 2006.

A. ACTIVITE REGULIERE :

Le trafic passager régulier a enregistré en 2007 une progression de 3,1% par rapport à 2006, soit 1,985 millions de passagers en 2007 contre 1,926 millions en 2006. Ce résultat a été réalisé suite:

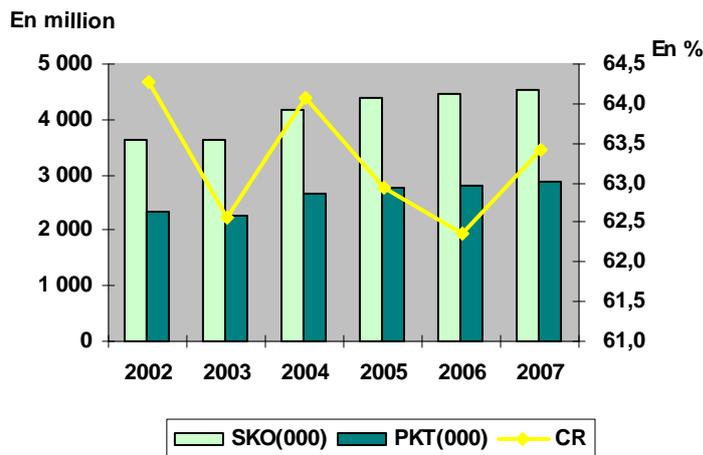
- ◆ au développement des lignes à fort potentiel de trafic et dégageant un taux de couverture satisfaisant ainsi qu'au développement du trafic de 6^{ème} liberté par la multiplication des connexions entre l'Afrique et le Moyen-Orient d'une part et les destinations africaines et moyen-orientales d'autre part.
- ◆ à la rationalisation du réseau par le délestage des vols déficitaires et non stratégiques.
- ◆ au transfert des vols réguliers en Split charter.

Le tableau suivant récapitule le comportement des principaux marchés pour l'activité régulière en comparaison avec 2006:

Marchés en progression		Marchés en régression	
France	+6,0% soit + 48 510 pax	Pologne	-100% soit -16 160pax
Espagne	+32,7% soit +20 580 pax	R. Tchèque	-100% soit -16 198pax
Allemagne	+2,5% soit + 4 368 pax	Autriche	-35,5% soit -10 783pax
Italie	+4,6% soit + 5 634 pax	Scandinavie	-100% soit -11 126pax
Suisse	+3,3% soit + 3 136 pax	Belgique	-6,8% soit -5 256 pax
R.Uni	+5,2% soit +1 749pax	Hongrie	-100% soit 8 556pax
Portugal	+9,5% soit +1 840 pax	Maroc	-9,3% soit -4 995pax
Cote d'Ivoire	+ 18,1% soit 1 720 pax	Hollande	-20,6% soit -3 960pax
Turquie	+9,8% soit +3 603 pax	Serbie	-100% soit -19 107pax
Libye	+27,4% soit +19 884 pax	Jordanie	-30% soit -1 347pax
Algérie	+7,0% soit +3 762 pax		
Egypte	+8,4% soit +2 250 pax		
Mauritanie	+31,4% soit +4 876 pax		
A. Saoudite	+19,2% soit +4 558 pax		
Dubaï	+15,0% soit +3 615 pax		
Syrie	+27,7% avec +4 987 pax		
Liban	+22,9% soit +2 913 pax		
Bahrein	+100% soit +2 443 pax		
Koweït	+100% soit +3 318pax		

En termes de Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT), les réalisations ont augmenté de 2,8% pour une capacité offerte par la compagnie exprimée en Sièges- Kilomètres-Offerts (SKO) qui a progressé de 1,1% entraînant une amélioration du coefficient de remplissage de 1,1 points par rapport à 2006 s'établissant à 63,4% en 2007.

EVOLUTION SKO, PKT & CR ACTIVITE REGULIERE



B. ACTIVITE SUPPLEMENTAIRE :

Cette activité est considérée comme un complément à l'activité régulière pour faire face à une demande additionnelle se manifestant surtout pendant les périodes de pointe. Elle a marqué une régression par rapport à 2006 de 8,7% en s'établissant à 80 208 passagers en 2007. En termes de sièges offerts, la capacité supplémentaire a atteint 148 893 sièges en 2007 soit une baisse de 12,6%.

C. ACTIVITE CHARTER :

L'activité charter, en termes de sièges offerts, a connu une régression de 13,9% soit 1,856 millions de sièges en 2007. Les réalisations des principaux marchés de la compagnie avec une comparaison par rapport à 2006, se présentent comme suit :

France	+3,6% avec	523 000 sièges en 2007
Italie	-5,96% avec	446 000 sièges en 2007
Allemagne	-4,2% avec	342 000 sièges en 2007
Espagne	-36,6% avec	111 000 sièges en 2007
Belgique	-5,2% avec	76 100 sièges en 2007
Suisse	+20,9% avec	60 000 sièges en 2007
Pologne	-33,8% avec	112 000 sièges en 2007
R. Tchèque	-68,8% avec	22 000 sièges en 2007
Slovaquie	-50,5% avec	9 000 sièges en 2007
Hongrie	- 100% avec	59 000 sièges en 2006

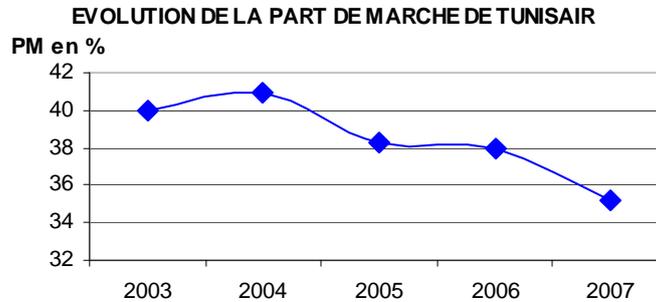
En termes de passagers transportés, l'activité charter a connu une baisse de 13,2% soit 1,5 millions de passagers en 2007. L'analyse des marchés traditionnels dégage un accroissement sur la France (+4,2%), sur la Suisse (+24%) et sur l'Autriche (+5%) et une baisse sur l'Italie (-5,4%), sur l'Allemagne (-5,2%) et sur l'Espagne (-36%). Il est à noter que les principaux marchés de la compagnie (France, Italie et Allemagne) ont réalisé 1,077 millions de passagers en 2007 (contre 1,095 millions de passagers en 2006) représentant plus de 71% (au lieu de 63% en 2006) de l'activité charter de Tunisair. Les marchés de l'Europe Centrale ont contribué négativement dans l'activité charter par une baisse de 50% suite à l'implémentation de la nouvelle stratégie commerciale.

D. OPERATION PELERINAGE :

En 2007, l'opération pèlerinage a concerné 23 327 pèlerins en augmentation de 5,9% par rapport à 2006. Elle a nécessité 828HDV soit une progression de 9,8%.

E. PART DE MARCHÉ :

Suite au renforcement de l'offre des compagnies concurrentes sur la Tunisie, la part de marché de Tunisair dans le trafic international toutes activités confondues se situe à 35,2% pour l'année 2007 contre 38% pour l'année 2006 soit une perte de 2,8 points.



F. ACTIVITE FRET ET POSTE

Le marché global du fret aérien (toutes compagnies confondues) de et vers la Tunisie a connu une régression de 3,3% soit 23 602 tonnes en 2007. Ce résultat est dû essentiellement à la baisse de l'activité exportation de 9,6% soit 10 954 tonnes en 2007, l'activité import ayant enregistré une progression de 2,8% soit 12 648 tonnes en 2007.

Le tonnage fret transporté par Tunisair a régressé de 10,8% soit 11 076 tonnes en 2007, par contre les autres compagnies ont enregistré une augmentation de 4,3% par rapport à 2006 soit 12 526 tonnes en 2007.

La part de marché global de Tunisair a connu une diminution de 3 points soit 47% en 2007. Cette perte est réalisée suite à la baisse de la part de marché de Tunisair à l'export de 7 points soit 52% en 2007. La part de marché à l'importation est restée au même niveau que l'année précédente soit 42%. Le tableau suivant résume ces résultats :

	2006	2007	VAR 07/06
EXPORT	19 303	16 719	-13,4%
GLOBAL	12 119	10 954	-9,6%
TU	7 184	5 765	-19,8%
PART DE MARCHÉ TU	59%	52%	-7points
IMPORT	17 529	17 960	2,5%
GLOBAL	12 300	12 648	2,8%
TU	5 229	5 312	1,6%
PART DE MARCHÉ TU	42%	42%	SQ
TOTAL	36 831	34 678	-5,8%
GLOBAL	24 419	23 602	-3,3%
TU	12 412	11 076	-10,8%
PART DE MARCHÉ TU	50%	47%	-3points

Parallèlement, l'activité poste de Tunisair est en baisse de 16,3% par rapport à 2006 soit 744 tonnes en 2007.

III. FLOTTE ET HEURES DE VOL

A. Flotte TU:

Tunisair a réceptionné un module Airbus A319ER (Extended Range) configuré en 106 sièges (16 sièges en classe affaires et 90 sièges en classe économique) et a aménagé un second avion similaire à l'avion neuf sur les plans performances techniques et design cabine. Ce type de module dessert depuis le 2 mai 2007 en vols directs essentiellement les réseaux Afrique de l'Ouest et Moyen-Orient et contribue au développement d'un trafic de transit via l'aéroport de Tunis-Carthage conformément aux orientations de la nouvelle stratégie commerciale de Tunisair.

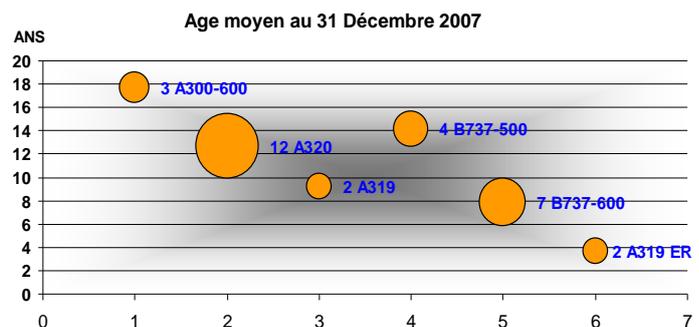
L'introduction d'un module A319ER a été accompagnée par le lancement d'un service individuel de divertissement à bord AVOD (audio video on demand), qui comporte 6 rubriques au choix : Films (Video on Demand et en broadcast), Musique (Audio on Demand et en broadcast), Jeux, Boutique (catalogue électronique du Duty Free), une rubrique documentaire "Découvrir Tunisair et la Tunisie", ainsi que la "moving map" (Airshow : informations sur l'itinéraire de l'avion et les paramètres du vol).

Ainsi, au 31 décembre 2007, la composition de la flotte se présente comme suit : 3 A300-600, 4 A319, 12 A320, 4 B737-500 et 7 B737-600.

B. Age moyen de la flotte TU :

Au 31 décembre 2007, l'âge moyen de la flotte de Tunisair est de **11 ans et 6 mois**. Par type d'appareil, l'âge moyen se présente comme suit :

- ◆ A 300-600 : 17 ans et 9 mois,
- ◆ A 320 : 12 ans et 8 mois,
- ◆ A 319 : 9 ans et 3 mois,
- ◆ B 737-500 : 14 ans et 2 mois,
- ◆ B 737-600 : 7 ans et 10 mois,
- ◆ A 319 ER : 3 ans et 7 mois.



C. Heures de vol :

L'enveloppe globale des heures de vol réalisées en 2007 a été de 91 569 HDV en baisse de 3% par rapport à 2006. Les appareils affrétés ont réalisés 2035 HDV soit 2,2% du programme (contre 2,5% en 2006). Les détails sont présentés dans le tableau ci-après :

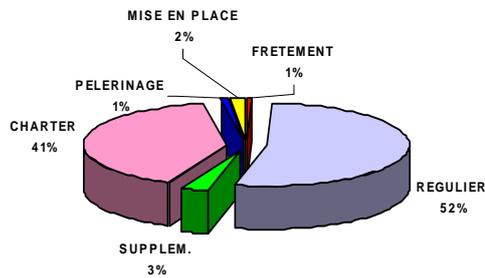
HEURES DE VOL PAR APPAREIL

APPAREIL	2006	2007	VAR 07/06
B737	36 940	35 120	-4,9%
A300	6 566	5 810	-11,5%
A320	39 710	36 244	-8,7%
A319	8 836	12 360	39,9%
Flotte TU	92 052	89 534	-2,7%
A. AFF.	2 342	2 035	-13,1%
TOTAL HDV	94 394	91 569	-3,0%

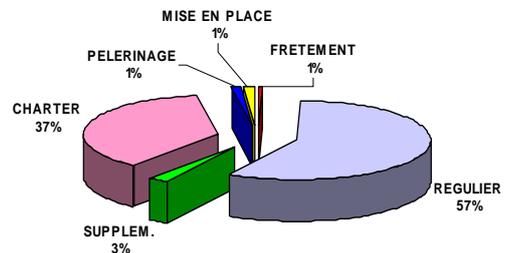
Par activité, les heures de vol exécutées sont réparties comme suit : 60,4% des HDV réalisées par l'activité R+S (contre 56% en 2006) et 36,7% (contre 40,8% en 2006) par l'activité charter.

REPARTITION DES HDV PAR ACTIVITE

Année 2006



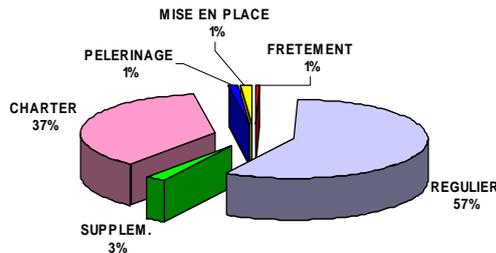
Année 2007



D. Utilisation journalière moyenne de la flotte

L'utilisation journalière moyenne de la flotte TU (sans tenir compte des immobilisations techniques) s'est établie à 8h15mn soit une baisse de 23mn par rapport à 2006

Année 2007



E. Régularité des vols

Le nombre de vols réalisés au cours de l'année 2007 est de 37 595 vols avec une régularité de 73,8% (contre 74,7% en 2006), soit une baisse de 0,9 points. Les vols retardés sont au nombre de 7610 dont 2058 vols dépassant les 60 minutes.

Les indicateurs de ponctualité des vols de Tunisair sont présentés dans le tableau qui suit :

Désignation	2005	2006	2007	Var07/06
Vols réalisés	39 290	39 936	37 594	-5,9%
% de vols à l'heure	73,9%	74,7%	73,8%	- 0,9pts
% de retards > 60 min	6,77%	6,98%	7,22%	+0,2pts
% de retards > 3h	1,27%	1,52%	1,47%	-0,05pts
% de retards > 6h	0,27%	0,48%	0,38%	-0,10pts
Retard moyen	60 min	67 min	65mn	-2mn

RESSOURCES HUMAINES

I. LE PERSONNEL

Au 31 décembre 2007, l'effectif global en activité aussi bien en Tunisie qu'à l'étranger est de 3 175 agents en augmentation de 283 agents. Cette évolution provient principalement des mouvements suivants :

- ◆ Recrutement de 62 cadres PS
- ◆ Recrutement de 15 pilotes en contrat de formation
- ◆ Recrutement de 67 saisonniers PNC et prolongation de 57 contrats PNC de 3 mois (octobre à décembre 2007)
- ◆ Recrutement de 68 saisonniers PS et reconduction de 241 contrats PS
- ◆ Détachement auprès de Tunisair de 20 agents
- ◆ Intégration de 12 agents contractuels annuels
- ◆ Départ à la retraite légale de 16 agents (7PS, 2PNC et 7PNT) et départ dans le cadre de la restructuration de la compagnie de 36 agents (29PS et 7 PNC)
- ◆ Détachement de 6 agents auprès de Mauritania Airways et de 4 agents auprès d'autres organismes externes.

Classés par catégorie, l'évolution de l'effectif de Tunisair se présente comme suit :

	2005	2006	2007	Ecart 07/06
Personnel Statutaire	2 789	2 087	2 099	12
PS	2 095	1 411	1 456	45
PNC	414	406	389	-17
PNT	280	270	254	-16
Personnel Contractuel	40	17	6	-11
PS	35	15	3	-12
PNC	5	2	3	1
PLE	267	251	250	-1
Personnel Saisonnier PNC	296	222	400	178
Personnel Saisonnier PS	486	234	309	75
Personnel en contrat de formation	3	14	28	14
Personnel détaché auprès de Tunisair	206	67	83	16
Personnel en activité à Tunisair	4 087	2 892	3 175	283

Les frais de personnel imputables à l'exercice 2007 se sont élevés à 119 MD enregistrant une augmentation de 3,9% par rapport à 2006.

II. LA FORMATION DU PERSONNEL

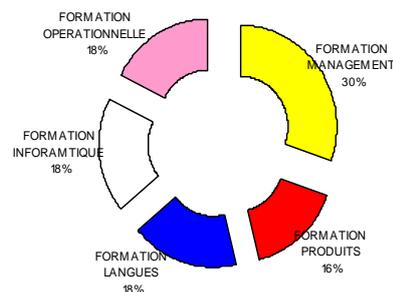
1. Formation PS:

L'année 2007 a été caractérisée par la reprise de l'activité formation PS qui a connu une augmentation de 18% par rapport à 2006 soit 4 733 H/J/S en 2007. Cette évolution découle essentiellement de la progression de la formation générale et commerciale qui a enregistré 3 944 H/J/S en 2007 soit 15,3% d'augmentation.

Le tableau ci-après détaille l'évolution de la formation PS par domaine :

	2006	2007	V07/06
FORMATION GENERALE ET COMMERCIALE	3 422	3 944	15,3%
FORMATION MANAGEMENT	624	1 342	115,1%
FORMATION PRODUITS	1 684	1 020	-39,4%
FORMATION LANGUES	718	783	9,1%
FORMATION INFORMATIQUE	396	799	101,8%
FORMATION OPERATIONNELLE	589	789	34,0%
TOTAL H/J/S	4 011	4 733	18,0%

REPARTITION DES H/J/S PAR TYPE DE FORMATION EN 2007



Les dépenses de formation se sont élevées en 2007 à 0,6 MD. Les frais de formation à l'étranger représentent 10% des dépenses formation.

2. Formation PNC:

L'activité formation PNC a connu en 2007 une progression de l'ordre de 16% par rapport à 2006 soit 7 792 H/J/S en 2007. Cette évolution provient essentiellement de l'introduction des 2 modules Airbus A319ER (Extended Range) dans la flotte TU.

3. Formation PNT :

En dehors des formations ponctuelles (qualifications) et des formations récurrentes (recyclages ou maintien de compétences), l'activité formation PNT a connu en 2007, le lancement de 02 stages FIF instructeurs PNT tous secteurs confondus concernant 16 instructeurs ainsi que la sous-traitance de la formation en ligne des pilotes étrangers A320 concernant 5 équipages.

a) Maintien des compétences ou recyclages :

Pour le maintien de compétences et conformément à la réglementation en vigueur, chaque PNT a effectué 02 stages simulateur comme suit :

	NBRE DE PEQ			NBRE DE SEANCES		
	2006	2007	Var 07/06	2006	2007	Var 07/06
Secteur B737	87	136	+56,3%	479	800	+67%
Secteur A320	162	154	-4,9%	326	361	+10,7%
Secteur A300-600	38	34	-10,5%	70	66	-5,7%
TOTAL	287	324	+12,9%	875	1 227	+40,2%

Le nombre de séances simulateur a augmenté en 2007 de 40,2% suite essentiellement à l'augmentation du nombre de séances de qualification. Le nombre de séances de recyclage reste quasi constant d'une année à l'autre.

b) Domaines de qualification : l'année 2007 s'est caractérisée par :

- le lancement de deux stages d'instruction PNT au centre de formation et la formation de 16 nouveaux TRI (instructeurs PNT).
- l'augmentation du nombre de qualifications suite au recrutement des pilotes et au rééquilibrage secteurs.

Ainsi en 2007, les qualifications réalisées ont été les suivantes:

- une qualification de différence pour 2 OPL et 2 CDB.
- une qualification de type B737 pour 22 ab-initio.
- une première qualification de type A320 pour 2 ab-initio.
- une qualification de type A320 pour 6 CDB et 10 OPL.
- une qualification CDB pour 12 PNT.
- une qualification FIF pour 16 PNT.

Les dépenses en formation PNT ont augmenté de 20% soit 2,2MD en 2007. Cette évolution provient essentiellement de l'augmentation des séances simulateur (+30%) effectuées pour les qualifications soit 2,6MD en 2007 contre 2 MD en 2006.

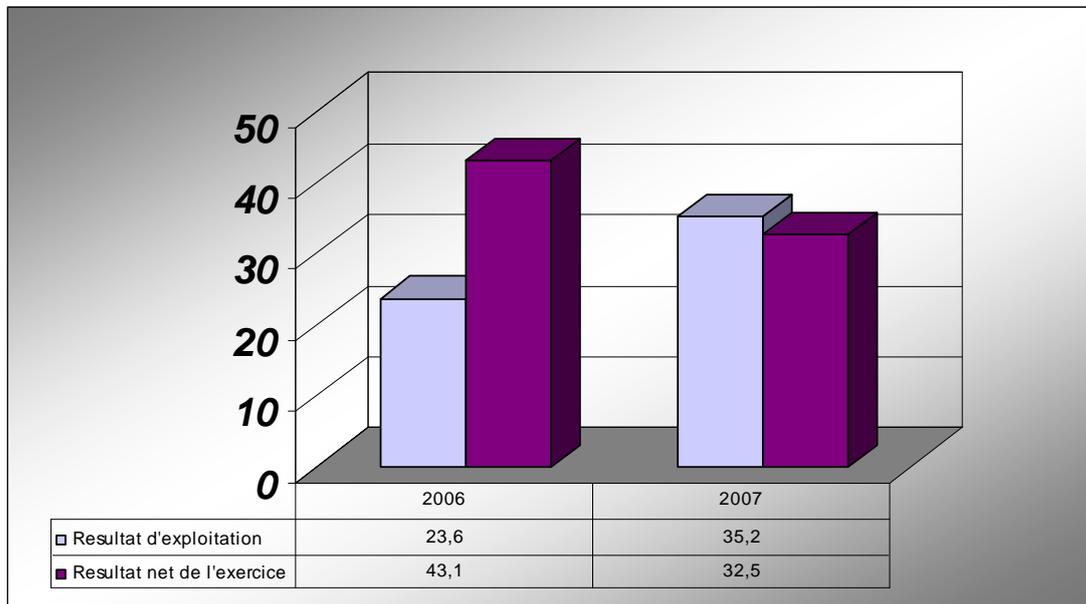
ANALYSE DES RESULTATS FINANCIERS

Le résultat net de l'exercice réalisé en 2007 a été de 32,5 MD.

I. LE RESULTAT D'EXPLOITATION

L'activité de la compagnie au cours de 2007 a permis de dégager à la fin de l'année un résultat d'exploitation positif de 35,2MD en amélioration de 11,6MD par rapport à 2006. Cette augmentation est la conséquence du développement du chiffre d'affaires de 11,2MD (soit 960,7MD en 2007 contre 949,5 MD en 2006) et du maintien des charges d'exploitation quasiment au niveau de celui de 2006 (soit une régression de 0,4MD).

EVOLUTION DES RESULTATS FINANCIERS (en MD)



I.1. EVOLUTION DES PRINCIPALES RUBRIQUES DE CHARGES :

a) - Les charges en progression :

◆ **Frais de personnel :** Ces dépenses ont enregistré une augmentation de 3,9% passant de 114,5MD en 2006 pour un effectif rémunéré de 2 658 agents à 119MD en 2007 pour 2 866 agents. Cette hausse de 4,5MD se détaille comme suit:

➤ Augmentation des frais du personnel au sol de 3,9% (soit +2,3MD) passant de 59,4MD en 2006 à 61,7MD en 2007.

➤ Augmentation des frais du personnel navigant technique de 2,4% (soit +0,8MD) passant de 36,4MD en 2007 contre 35,6MD en 2006.

➤ Augmentation des frais du personnel commercial de 6,6% soit +1,3MD passant de 19,6MD en 2006 à 20,9MD en 2007.

◆ **Redevances aéronautiques :** Malgré la baisse des indicateurs de l'activité en 2007, les redevances aéronautiques ont marqué une hausse globale de 6,4% (soit +14,3MD) pour atteindre 237,9MD en 2007 due essentiellement à l'augmentation du taux de l'EURO.

Ainsi les variations par type de redevance se présentent comme suit:

➤ Les redevances d'atterrissage qui ont atteint 31,9MD en 2007 soit -5,2%.

➤ Les redevances de survol qui ont atteint 83,5 en 2007 soit + 2,8%.

➤ Les redevances d'embarquement et de sécurité qui ont atteint 87,5MD en 2007 soit +13,8%.

➤ Les redevances de réservation électronique qui ont atteint 24,8MD en 2007 soit 10,4%.

➤ Les diverses autres redevances qui ont atteint 10,2MD en 2007 soit +8,6%.

◆ **Assistance fournie aux avions :** ces dépenses ont atteint 132MD marquant ainsi une augmentation de 2,6% par rapport à 2006. Cette hausse de 3,3MD est essentiellement due à celle des dépenses d'assistance technique aux escales étrangères de 2,5MD (soit une dépense de 5,8MD en 2007).

b)- Les charges en régression :

◆ **Carburant avions:** les dépenses carburant de l'année 2007 ont enregistré une baisse de 3,2% pour s'établir à 217,3MD contre 224,5MD en 2006 et ce malgré l'augmentation du prix moyen du baril de 8,4%. Ainsi la diminution de 7,2MD résulte:

➤ Du recul de la parité du Dollar de 4,2% par rapport à 2006.

➤ De la baisse des heures de vol de 3% et par conséquent du volume de la consommation en tonnes de carburant de 3,4% (soit 210 061 tonnes en 2007 contre 217 446 tonnes en 2006).

En outre, l'exécution du projet d'économie carburant avions mis en place au sein de la compagnie a permis de dégager en 2007 un gain de 1 323 tonnes de consommation carburant soit l'équivalent de 1,4MD.

◆ **Dotations aux amortissements:** Le montant des dotations aux amortissements constatées en 2007 a été de 65,7MD contre 105,6 MD en 2006. Cette baisse importante de 39,9MD est due essentiellement à l'adoption de la méthode des composants et à l'application des nouveaux taux d'amortissements.

◆ **Dotations aux provisions:** le montant des dotations aux provisions de 2007 a été de 25,6MD en augmentation de 20,2MD par rapport à 2006 suite à la constitution de "provisions pour risque fournisseurs débiteurs" de 11,8MD et de "provisions pour dépréciation des autres actifs courants" de 8,6MD.

I.2. EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES :

Le chiffre d'affaires réalisé par Tunisair au cours de l'année 2007 a marqué une évolution de 1,2% (soit 960,7MD contre 949,4MD) détaillée principalement comme suit:

◆ Augmentation des revenus de l'activité transport des passagers et des bagages de 1,1% pour atteindre 885MD malgré la régression du trafic global de 4,7%. Cette progression de 9,9MD, ventilée par activité, se présente comme suit:

➤ Augmentation des recettes transport des passagers de l'activité "régulier et supplémentaire" de 3,9% soit 519,4MD en 2007 contre 502,6MD en 2006, suite à la hausse du trafic régulier de 2,6% et de la parité de l'Euro de 5,6%.

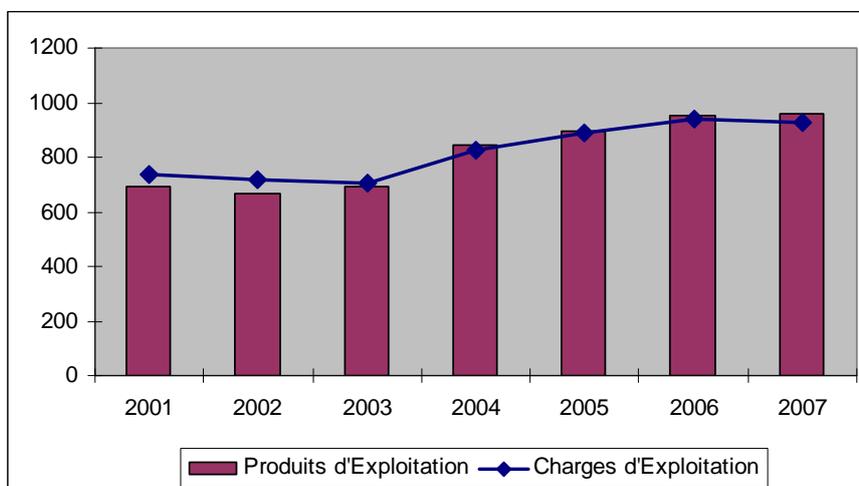
➤ Régression des recettes transport des passagers de l'activité "charter "de 5% soit 308,2MD en 2007 contre 324,5MD en 2006, conséquence directe du repli du trafic correspondant de 13,2% allégée en partie par l'effet favorable de la parité de l'Euro.

◆ Amélioration du revenu transport fret et poste de 3,4% passant de 21MD en 2006 à 21,7MD en 2007 malgré la baisse du tonnage fret transporté de 10,8% et du tonnage poste de 14,1%.

◆ Hausse des revenus de l'activité d'assistance aux compagnies aériennes de 0,6MD soit 2,8MD 2007.

◆ Stagnation de la recette des "autres produits d'exploitation" au même niveau que celui de 2006 soit 51,2MD.

EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES D'EXPLOITATION



II. LE RESULTAT DE L'ACTIVITE AVANT IMPOT

Le résultat de l'activité ordinaire avant impôt réalisé en 2007 a été de 33,5MD en régression de 10,6MD malgré l'augmentation du résultat d'exploitation de 11,6MD. Cette baisse est la conséquence du recul des produits hors exploitation de 15,2MD et de la hausse des charges hors exploitation de 6,9MD.

EVOLUTION DES RESULTATS DE TUNISAIR

	2006	2007	En MD	
			Ecart 07/06	Var 07/06
Produits d'exploitation	949,455	960,7	11,275	1,2%
Charges d'exploitation	925,9	925,6	-0,282	0,0%
<i>Résultat d'exploitation</i>	23,6	35,2	11,6	49,0%
Produits hors exploitation	65,2	50,0	-15,2	-23,3%
Charges hors exploitation	44,7	51,6	6,9	15,5%
<i>Résultat avant impôt</i>	44,0	33,5	-10,6	-24,0%
Résultat net de l'exercice avant modif. comptable	43,1	32,5	-10,6	-24,6%
Résultat net de l'exercice après modif. comptable	179,6	104,3	-75,3	-41,9%

RATIOS FINANCIERS

Les ratios de l'année 2007 témoignent de la bonne situation financière de la compagnie même si certains d'entre eux sont en légère régression comme l'indique l'annexe II :

Ratio de financement des immobilisations : il est supérieur à l'unité: la compagnie bénéficie toujours d'une marge de sécurité financière.

Ratio de solvabilité ou d'indépendance financière : il est nettement supérieur à l'unité, ce qui indique que la compagnie est capable d'honorer ses échéances à LMT sans puiser dans ses fonds propres.

Ratios de liquidité : ils sont supérieurs à l'unité ce qui montre que les actifs courants de la compagnie couvrent aisément la totalité des dettes à court terme.

Ratio de gestion : il a marqué une régression de 15,9 points par rapport à 2006, ce qui indique que la rentabilité économique de la compagnie a diminué.

Fonds de roulement : il s'est établi à 80,4MD et a présenté une régression de 36,6MD. Ce ratio indique que l'actif courant permet de couvrir la totalité du passif courant.

Ratios de rentabilité nette: Le bénéfice net de l'exercice représente 7% des fonds propres de la compagnie en régression de 5,3 points par rapport à 2006 et de 3,4% du chiffre d'affaires soit une diminution de 0,8 point.

ANNEXE I							
BILANS							
(md)							
N°	ACTIF	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	602	512	580	614	487	943
2	IMMOBILISATIONS	728 444	621 494	527 066	412 260	373 159	403 645
3	AUTRES VALEURS IMMOBILISEES	142 614	73 339	168 250	247 110	192 956	268 869
4=1+2+3	TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	871 660	695 345	695 896	659 984	566 602	673 457
5	AUTRES ACTIFS NON COURANTS	32 879	51 599	52 720	34 729	32 552	31 914
6=5+4	TOTAL DES ACTIFS NON COURANTS	904 539	746 944	748 616	694 713	599 154	705 371
7	VALEURS D'EXPLOITATION	25 253	25 264	23 529	7 259	2 772	3 030
8	CLIENTS	34 433	32 869	34 825	76 337	211 785	289 204
9	AUTRES ACTIFS COURANTS	100 163	111 958	131 754	102 366	129 541	142 183
10	COMPTES FINANCIERS	202 291	276 524	248 550	291 894	387 010	336 191
11=7+8+9+10	TOTAL DES ACTIFS COURANTS	362 140	446 615	438 658	477 856	731 108	770 608
	TOTAL ACTIF	1 266 679	1 193 559	1 187 274	1 172 569	1 330 262	1 475 979
PASSIF		2002	2003	2004	2005	2006	2007
12	CAPITAL ET RESERVES	321 859	290 936	273 772	282 263	458 368	433 821
13	RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-31 568	-8 715	27 675	39 634	43 098	32 508
14=12+13	FONDS PROPRES	290 291	282 221	301 447	321 897	501 466	466 330
15	DETTES MLT	581 476	496 348	437 993	381 200	311 425	292 451
16	PROVISIONS	74 818	73 925	89 676	107 304	5 457	18 098
17	AUTRES	14 470	28 652	20 862	1 333	5 528	8 883
18=15+16+17	TOTAL PASSIF NON COURANTS	670 764	598 925	548 531	489 837	322 410	319 432
19	FOURNISSEURS	49 991	59 640	61 833	125 654	254 529	367 184
20	AUTRES PASSIFS COURANTS	164 601	166 367	194 972	151 845	173 895	247 472
21	PASSIFS FINANCIERS	91 032	86 406	80 491	83 336	77 962	75 562
22=21+20+19	TOTAL PASSIFS COURANTS	305 624	312 413	337 296	360 835	506 386	690 218
	TOTAL PASSIF	1 266 679	1 193 559	1 187 274	1 172 569	1 330 262	1 475 979

ANNEXE II						
RATIOS COMPARES						
RATIOS	2002	2003	2004	2005	2006	2007
I-RATIOS DE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS						
FONDS PROPRES+PASSIFS NON COURANTS /TOTAL ACTIFS IMMOBILISES(14+18/4)	1,1	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2
II-RATIO DE SOLVABILITE OU D'INDEPENDANCE FINANCIERE						
FONDS PROPRES/DETTES A MLT (14/15)	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	1,6
III-RATIOS DE LIQUIDITE						
LIQUIDITE GENERALE (11/22)	1,2	1,4	1,3	1,3	1,3	1,1
LIQUIDITE RELATIVE (8+9+10/22)	1,1	1,3	1,2	1,3	1,3	1,1
IV-FONDS DE ROULEMENT (11-22)	56 516	134 202	101 362	117 021	117 021	80 390
V-RATIO DE GESTION						
CHIFFRE D'AFFAIRES / TOTAL ACTIF	52,8%	57,8%	70,9%	76,6%	81,0%	65,1%
VI-RATIOS DE RENTABILITE NETTE						
BENEFICE NET DE L'EXERCICE /FONDS PROPRES	-	-	9,2%	12,3%	12,3%	7,0%
BENEFICE NET DE L'EXERCICE /CHIFFRE D'AFFAIRES	-	-	3,3%	4,4%	4,2%	3,4%

TABLEAU DE SYNTHÈSE

	2004	2005	2006	2007	V07/06
RESULTAT DE TRAFIC					
Nbre total de PAX	3 619 568	3 755 094	3 777 190	3 600 525	-4,7%
R+S	1 940 851	1 973 216	2 013 630	2 065 475	2,6%
Charter	1 658 027	1 757 927	1 741 536	1 511 725	-13,2%
Pèlerinage	20 690	23 951	22 024	23 325	5,9%
Nbre de SKO en milliers (tous vols)	7 635 388	8 058 676	8 109 758	7 659 386	-5,6%
Nbre de PKT en milliers (tous vols)	5 309 383	5 573 400	5 591 135	5 296 961	-5,3%
CR (tous vols)	69,5%	69,2%	68,9%	69,2%	+0,3pt
CR (R+S)	63,1%	62,1%	61,6%	62,9%	+1,3pts
Nbre de TKO en millions (tous vols)	801 996	826 974	841 364	797 787	-5,2%
Nbre de TKT en millions (tous vols)	517 585	538 874	538 365	514 842	-4,4%
CC (tous vols)	64,5%	65,2%	64,0%	64,5%	+0,5pt
Tonnage Frêt	14 458	12 654	12 412	11 076	-10,8%
Tonnage Poste	1 071	1 003	866	744	-14,1%
Nbre de sièges offerts Charter (2sens)	2 039 815	2 161 406	2 157 619	1 856 493	-14,0%
Part de marché	40,9%	38,8%	38,0%	35,2%	-2,8pts
HEURES DE VOL					
Total HDV	88 819	93 493	94 394	91 569	-3,0%
Par appareil					
B737	33 431	35 865	36 940	35 120	-4,9%
A300	6 227	6 422	6 566	5 810	-11,5%
A320	37 780	39 253	39 710	36 244	-8,7%
A319	8 357	8 834	8 836	12 360	39,9%
A.Affrétés	3 024	3 119	2 342	2 035	-13,1%
Par activité					
R+S	48 728	51 004	52 825	55 269	4,6%
Charter	36 881	39 532	38 504	33 617	-12,7%
Pèlerinage	767	890	754	828	9,8%
Frètement	887	561	641	489	-23,7%
Mise en place	1 556	1 506	1 670	1 366	-18,2%
FLOTTE TUNISAIR					
B737/500	4	4	4	4	-
B737/600	7	7	7	7	-
A300-600	3	3	3	3	-
A320Y	6	6	6	6	-
A320CY	6	6	6	6	-
A319	3	3	3	4	+1
Total	29	29	29	30	+1
UTILISATION JOURNALIÈRE DE LA FLOTTE TU					
Ensemble des appareils toutes activités	8h04mn	8h32mn	8h38mn	8h15mn	-23mn
EFFECTIF AU 31/12/....					
Nombre de Personnel de Tunisair	5 829	5 111	4 800	5 120	+320
RESULTATS FINANCIERS EN MD					
Produits d'exploitation	841,8	898,1	949,5	960,7	1,2%
Charges d'exploitation	828,4	890,0	925,9	925,6	0,0%
Résultat d'exploitation	13,4	8,1	23,6	35,2	49,2%
Résultat net de l'exercice	27,7	39,6	43,1	32,5	-24,6%
Total Bilan	1 187,3	1 172,6	1 330,3	1 476,0	11,0%