



EN DIRECT

CONSEIL D'ADMINISTRATION
GROUPE AIR FRANCE



MARGE RECORD ET RÉSULTATS TRÈS ENCOURAGEANTS

L'annonce des excellents résultats du 2^{ème} trimestre est porteur d'optimisme et démontre la capacité du groupe à atteindre un niveau de marge opérationnelle jamais égalé dans le passé.

**marge opérationnelle, aussi appelée marge d'exploitation = désigne le ratio entre le résultat d'exploitation et son chiffre d'affaires. Elle est calculée afin d'analyser la rentabilité*

Le niveau de rentabilité du groupe AF dépasse fortement celui de 2019, année de référence avant Covid. Preuve que le groupe n'a plus à rougir dans un contexte où 2/3 de nos lignes au départ de Paris ont au moins un concurrent direct parmi les 100 compagnies présentes sur les aéroports parisiens.

Les forts écarts de marge avec nos concurrents directs se réduisent et la hausse des coûts unitaires est moins significative pour notre groupe que pour eux.

Nous avons des forces que nos 2 concurrents directs n'ont pas :

- Paris reste une vraie "destination" touristique, à la différence de Francfort pour Lufthansa dont le hub assure davantage un rôle de connexion
- Notre hub n'est pas saturé comme peut l'être celui de LHR pour British Airways-groupe IAG.

CHIFFRES CLÉS GROUPE AF (millions d'Euros) 2^{ème} Trimestre 2023

CHIFFRE D'AFFAIRES	4 667
COÛTS OPÉRATIONNELS	4 186
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	482
RÉSULTAT NET	420

FOCUS SUR LES CHIFFRES CLÉS

Le chiffre d'affaires du 2^{ème} trimestre est conforme à celui du budget mais nos résultats sont meilleurs que ceux attendus, grâce notamment à une baisse du carburant sur cette période.

L'activité passage, en particulier celle du LC avec un niveau des prix des billets toujours élevé, compense les performances à la baisse du cargo et de la maintenance. Celles-ci s'expliquent pour le cargo par la baisse de la demande et l'augmentation des capacités mondiales qui tirent les prix à la baisse.

Coté maintenance, les difficultés d'approvisionnement persistent et ont un impact financier également plus négatif que prévu.



L'inflation commence à se diffuser dans nos coûts opérationnels, ils sont supérieurs de 4% par rapport à 2019, sans prendre en compte les évolutions du coût carburant.

Le résultat d'exploitation (différence entre nos recettes et nos coûts opérationnels) du 2^{ème} trimestre atteint + 482 millions d'euros, et permet de dégager un résultat net à + 420 millions d'euros.

La différence entre notre *résultat d'exploitation* et notre *résultat net* s'explique en partie par le poids des intérêts financiers sur notre dette. En tenant compte des résultats toujours plus mitigés sur les premiers trimestres, le bilan du premier semestre du groupe reste positif avec un résultat net à +191 millions d'euros.

PERSPECTIVES ET DISTINCTIONS

Les inquiétudes sur le court courrier, en particulier les Navettes à ORY, persistent au fil des trimestres.

Les comportements de voyage de la clientèle affaires ont changé. La chute drastique des allers-retours journée ou très court séjour pour motif affaires se confirme, tout comme les restrictions de voyages en avions par les entreprises si une option train est possible. À ce stade, le maintien des slots à ORY est nécessaire pour ne pas les laisser à nos concurrents. L'avenir du court courrier ORY ne semble pas être -une fois n'est pas coutume...- un long fleuve tranquille.

Transavia poursuit de son côté son développement (flotte et lignes) et conserve son objectif d'atteindre cette année un résultat à l'équilibre.

L'excellente performance de ce trimestre donne au groupe beaucoup d'optimisme pour atteindre dans la durée son objectif d'amélioration de marge.

Le discours en externe se veut aussi rassurant puisqu'il faut rester attractif sur les marchés financiers dans les opérations qui sont nécessaires à la poursuite de notre désendettement. La dette "due" au Covid atteint encore 4 milliards d'euros et nos fonds propres sont toujours négatifs à -2,9 milliards d'euros.

L'objectif de marge opérationnelle, de l'ordre de 7% dès 2024, paraît de plus en plus réaliste : la marge sur le LC dépasse même, sur ce trimestre, les 10%.

Atteindre ces objectifs de performances et les maintenir sur les 4 prochaines années semblent indispensables pour restaurer nos fonds propres et poursuivre notre désendettement compte tenu du coût croissant des intérêts financiers sur nos dettes.

Les engagements de réservation pour la fin d'année semblent être tout aussi rassurants pour le groupe, portés par des prix des billets toujours élevés et, à ce stade, acceptés par les clients.



En passant de la 8ème à la 7ème place, Air France poursuit sa progression cette année dans le classement très suivi SKYTRAX (20 millions de voyageurs questionnés) et reste la seule compagnie européenne à figurer dans le TOP 10. Lufthansa passe cette année de la 15ème à la 21ème place, British Airways de la 11ème à la 18ème place.

Ce résultat traduit la reconnaissance de l'implication des salariés chaque jour. Ces efforts doivent être reconnus.

DÉCARBONATION : ENTRE AMBITIONS ET INCONNUES

Au-delà des investissements de renouvellement de notre flotte qui participent aux enjeux ambitieux de décarbonation, l'incorporation progressive de carburant propre "SAF" * pour réduire nos émissions CO2 montrent que le groupe AF est engagé pour être un pionnier de l'aviation durable. Mais de nombreuses incertitudes sur ces ambitions demeurent :

- les surcoûts qui devront être supportés par les clients, les estimations montrent en effet que le coût du SAF sera bien supérieur à celui du kérosène
- les interrogations sur volumes disponibles en Europe et dans le reste du monde
- et enfin le risque de concurrence déloyale entre les pays et les compagnies impliquées ou pas dans ces enjeux, et qui entraîneront entre elles des écarts de coûts importants.

La stratégie de décarbonation via le SAF ne se fera pas en un jour et dépendra des capacités à s'en procurer à des prix abordables.

* Sustainable Aviation Fuel = carburant d'aviation durable

Côté gaspillage alimentaire à bord, si des actions timides ont été mises en place récemment, la marge de manœuvre est encore élevée (avec par exemple la précommande en J non généralisée avec un sur-chargement pouvant atteindre 20% de plats chauds par cabine business, destinés à être jetés sur près de 200 vols LC par jour par exemple) le sujet mériterait sans doute d'être plus ambitieux et/ou mieux travaillé.

COTÉ PNC ET RH

Les difficultés rencontrées sur nos vols, dues en partie aux difficultés de pièces de rechange cabine, ne sont pas derrière nous et impactent quotidiennement notre travail à bord.

Sur les réseaux CC-MC les créneaux et multiples retards, liés au contrôle aérien français, font malheureusement partie du quotidien des PNC et ont un impact très négatif sur notre performance opérationnelle.



Si l'entreprise n'est pas responsable des difficultés liées au contrôle aérien, la situation ne sera pas tenable à court terme pour nos clients comme pour l'organisation du quotidien des PNC. L'EPS*, en baisse chez le PNC, traduit aussi l'exaspération des PNC dans des aléas devenus la norme. Ces derniers s'ajoutent souvent à des rotations trop denses sur CC et MC.

*Employee Promoter Score

Les nombreux renforts de PNC expérimentés et très motivés permettent depuis le printemps de proposer quasiment le niveau de nos capacités pré-Covid. Ces PNC participent donc à l'amélioration de nos résultats.

Il semble essentiel de rappeler à l'entreprise que ces PNC n'ont pas vocation à être un renfort saisonnier. **Les ambitions de programme et de flotte pour 2024 doivent permettre à ces contrats de se pérenniser. Un message rassurant devra leur être délivré dans les meilleurs délais.** Une politique de "Ressources Humaines" réussie passe par une prise en compte bel et bien humaine de situations comme celle de nos collègues en CDD.

Côté RH toujours, l'échec des négociations d'un accord de partage de valeur (absence d'accord d'intéressement pour 2022) est un mauvais message adressé aux salariés en attente de la reconnaissance de leurs engagements, après 3 ans d'efforts collectifs.

Gageons que l'entreprise saura réagir pour comprendre et entendre les raisons de cet échec. Et que les divisions entre les populations ne prendront pas le dessus compte tenu des nombreux défis qui sont encore à jouer en collectif.

Pour rappel le Conseil d'Administration, est composé à ce jour de 17 membres dont :

- 5 Administrateurs "exécutifs" dont Anne RIGAIL et Ben SMITH
- 6 Administrateurs "indépendants" dont la Présidente du Conseil d'Administration, Anne-Marie COUDERC
- 6 Administrateurs "salariés" dont un pour le PNC, un pour les pilotes et 4 pour le PS



À bientôt.

Fabrice HURET, Steward AF.
Administrateur PNC.

Élu au Conseil d'Administration
du Groupe AF

Contact : fahuret@airfrance.fr