

20
24



Groupe Air France
**LE POUVOIR
D'AGIR!**

Lettre N° 10
AOUT 2024



Gaël AMAUDRY

Silvia GONZALES

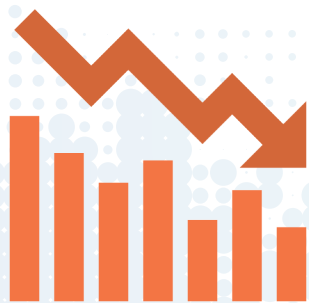
VOTRE VOIX |

NOTRE ACTION !

VOS ÉLU(E)S

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU — GROUPE — **AIR FRANCE**

RÉSULTATS FINANCIERS AFKLM 1ER SEMESTRE 2024 : UN SIGNAL D'ALERTE



Les résultats financiers du deuxième trimestre 2024 et du premier semestre 2024 d'Air France-KLM confirment une tendance préoccupante. La baisse continue de la recette unitaire s'est amplifiée au cours du trimestre, particulièrement en juin, accentuée par un effet d'évitement de Paris lié aux Jeux Olympiques.

transavia

SODES
Partenaire de vos ambitions

CRMA
Aero repair

Quali-audit
Safety and Quality

sodexi
AGILE > INNOVATIVE > OPEN

HOP

BlueLink



DANS LE DÉTAIL

● CORRÉLATION ENTRE CAPACITÉ ET RECETTE UNITAIRE

- ▲ Augmentation de la recette unitaire sur les secteurs avec une baisse de capacité (Caraïbes et Océan Indien).
- ▼ Baisse de la recette unitaire sur les secteurs avec une augmentation de capacité (Amérique du Nord, Asie et Moyen-Orient).

● LONG COURRIER

- Reste le principal moteur du chiffre d'affaires, malgré une baisse de capacité conséquente (-17%). Celle-ci a été affectée par la tension flotte et des problèmes météo importants. Elles sont enfin revenues à la normale au mois de juin.
- Les problématiques de maintenance cabines s'améliorent : Les défauts cabines qui engendraient des difficultés d'exploitation majeures tendent à baisser de façon significatives. La flotte augmente de 8 avions ce trimestre (5 A350 et 3 A320).

● TRANSAVIA

- Connaît les mêmes problèmes de remplissage qu'Air France, principalement en raison de l'évitement de Paris lié aux JO.

● CARGO

- Les recettes sont inférieures de 16% aux prévisions, principalement à cause des difficultés liées à la mise en place du nouvel outil iCargo, malgré une normalisation de l'activité observée en juin.

COMPTE DE RÉSULTAT 2ND TRIMESTRE 2024

● RÉSULTAT D'EXPLOITATION

- Le résultat d'exploitation a chuté à 195 M€, soit une baisse de 54% par rapport au budget, principalement due à une diminution de la recette unitaire (-4%) et à l'impact des nouvelles mesures salariales.

● ACTIVITÉ

- Après une baisse de 5% au premier trimestre, l'activité s'est stabilisée à 4% en dessous du budget (-3% pour Air France et -4% pour Transavia), avec une amélioration progressive en juin (-1% par rapport au budget).
- Le résultat d'exploitation de 195 M€ est inférieur de 227 M€ au budget et de 286 M€ par rapport à 2023.

● COUTS

- La plupart des coûts baissent en lien avec l'activité, sauf les frais de personnel qui augmentent suite aux dernières mesures salariales et à l'accord de participation.
- Le coût unitaire hors change et hors prix du fuel a augmenté de 2% par rapport à 2023 et de 3% par rapport au budget.



TABLEAU DE RESUME DES RESULTATS FINANCIERS

RESULTAT D'EXPLOITATION

195 M€

-54% par rapport au budget

ACTIVITE

- 4 %

en dessous du budget

AIR FRANCE

- 3 %

en dessous du budget

TRANSAVIA

- 4 %

en dessous du budget

RESULTAT D'EXPLOITATION

195 M€

-227 M€ par rapport au budget
-286 M€ par rapport à 2023

COUT UNITAIRE

+2 % par rapport à 2023

+3 % par rapport au budget

RESULTAT D'EXPLOITATION S1

- 54 m€

-245 M€ par rapport au budget
-355 M€ par rapport à 2023

PREVISION S2

Dégradation supplémentaire de - 181 M€

RESULTATS PREMIER SEMESTRE

RESULTAT D'EXPLOITATION

- De -54 M€, soit 245 M€ en dessous du budget et 355 M€ en dessous de 2023.
- Prévisions de dégradation supplémentaire de -181 M€ sur le 2ème semestre, concentrée sur le troisième trimestre.

PLAN D'ACTION

- Un plan ambitieux a été lancé côté Pricing & Revenue Management pour booster les recettes sur la fin de l'année.

MAINTENANCE

- Les problèmes d'approvisionnement des pièces continuent d'affecter négativement les résultats de la maintenance et le manque de main d'œuvre est toujours pénalisant.

AUTRES ASPECTS FINANCIERS

INTERETS DE TRESORERIE

- Les placements de trésorerie ont rapporté 27 M€ au 2e trimestre.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

- La renégociation de l'accord de joint-venture avec Delta Virgin et AF/KLM a coûté 82 millions d'euros, un paiement unique pour éviter des versements annuels mais nous sera plus favorable dans le temps.

TRESORERIE

- Le remboursement anticipé de la CRPN en janvier 2024 et le report de la vente liée à la JV avec Airbus à 2025 ont un impact négatif. La trésorerie prévue pour fin 2024 est de 1,9 milliard d'euros, en dessous du seuil critique de 2 milliards.



CONCLUSION

Le groupe doit faire face à une faiblesse généralisée du trafic mondial, due en partie aux JO, mais également à d'autres facteurs tels que l'inflation, la diminution de l'envie de voyager après l'euphorie post-COVID, et les conflits internationaux. Les résultats financiers de Lufthansa, Delta ou encore Ryanair confirment cette tendance globale. Ces résultats doivent rester un point de vigilance sur la nécessité de poursuivre le plan de transformation pour réduire les coûts.

Avec toutes ces contraintes, atteindre notre budget 2024 sera extrêmement compliqué, mais il est crucial de s'en rapprocher pour continuer à désendetter ce qui reste l'objectif principal. Il faut atteindre une marge opérationnelle de 7 % à 8 % pour assurer la viabilité financière du groupe. Le point d'après JOP sera essentiel et donnera le ton pour la fin de l'année.

NOS COMMENTAIRES

Les Jeux Olympiques ont un impact négatif sur nos comptes et expliquent en partie cette baisse des résultats. Cependant, cet effet ne doit pas masquer des problèmes plus profonds qui pourraient accentuer ce cycle baissier.

L'entreprise poursuivra son plan de transformation afin de réaliser les économies nécessaires pour atteindre une marge suffisante et se désendetter. Toutefois, il est impératif de reconnaître l'épuisement croissant des salariés face aux plans d'économies successifs. Nous devons trouver un équilibre entre la nécessité de transformation et le bien-être de l'ensemble des équipes. Sans cela, aucune reprise durable n'est possible.

Nous avons interpellé le Conseil d'Administration pour qu'il porte une attention particulière à la sous-traitance. En cherchant à faire des économies à outrance, nous en payons le prix fort. La catastrophe industrielle au cargo avec la mise en place de l'outil iCargo en est un exemple flagrant. Les clients, souvent à fortes valeurs ajoutées, que nous avons perdus durant cet épisode pourraient ne pas revenir.

À l'heure où l'on demande des efforts considérables aux salariés, perdre des millions dans un échec de mise en place d'un outil est inacceptable. Nous avons demandé qu'un audit soit effectué avant toute mise en place d'un nouvel outil impactant l'entreprise et les salariés. Nous devons tirer des leçons de ces erreurs pour éviter de répéter les mêmes fautes et garantir la pérennité du groupe.

