



EN DIRECT

CONSEIL D'ADMINISTRATION
GROUPE AIR FRANCE



Avec un résultat d'exploitation (REX) de 490 millions d'euros, les résultats du 2ème trimestre confirment la trajectoire financière positive de notre Groupe.

I / UN PREMIER SEMESTRE SOLIDE ET AU-DESSUS DU BUDGET

FOCUS SUR LES CHIFFRES CLÉS (en millions d'euros) RÉSULTATS GROUPE AIR FRANCE (AF - HOP - TRANSAVIA)

	2ème trimestre 2025	1er semestre 2025
CHIFFRE D'AFFAIRES	5 181	9 527
COÛTS OPÉRATIONNELS	- 4 690	- 9 219
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	490	308
RÉSULTAT NET	386	230

* *Résultat d'Exploitation* : représente la différence entre nos recettes (chiffre d'affaires) et nos coûts.

Sur le premier semestre, la dynamique des recettes (chiffre d'affaires en hausse de 8% par rapport à 2024) est particulièrement marquée grâce aux recettes élevées des cabines Premium et Affaires.

La demande soutenue, l'impact favorable du change EURO/DOLLAR et la baisse du coût du pétrole ont permis d'améliorer nos résultats par rapport à ceux prévus au budget. Le fuel peut représenter jusqu'à un tiers de nos coûts opérationnels. Sur ce deuxième trimestre, nos coûts carburant ont baissé de 10% par rapport au T2 2024.

Le REX du premier semestre est positif à 230 millions, bien au-dessus du résultat attendu au budget est quasi identique à celui du premier semestre 2023.

2023 est souvent pris comme référence en termes de réussite. Malgré une fin d'année 2023 compliquée, cette année de référence reste une année aux résultats records pour notre groupe.

Après cet excellent semestre et ces bonnes nouvelles, l'ambition affichée de dépasser 6,5% de marge et de dépasser celle de 2023 (5,9%) apparaît possible mais surtout nécessaire pour faire face aux enjeux financiers qui nous attendent.

II / CONCURRENCE ET DÉVELOPPEMENT TRANSAVIA

Chez nos concurrents directs européens (IAG, LUFTHANSA Group) l'amélioration de leurs résultats semble se poursuivre plus franchement. LUFTHANSA GROUP annonce 1 milliard d'euros de bénéfices nets au 2ème trimestre, soit une hausse de 116% sur un an. On remarque surtout que la croissance des capacités des majors européennes ne se fait plus sur leurs réseaux LC mais principalement dans leur filiales low-cost aux conditions sociales tout aussi low-cost pour leurs salariés...

Si nos ambitions de décarbonation vont de plus en plus peser sur nos coûts, le contexte est différent pour **les compagnies du Golfe**. Elles ont créé des hubs, tels que celui de Doha, qui ne cessent de croître sans être une "destination touristique". Pour autant, elles captent les réseaux LC des clients européens en correspondance vers l'Asie notamment, sans aucune contrainte ou ambition de décarbonation et dans un modèle social bien peu comparable au nôtre. L'intensité de cette concurrence déloyale rend nos compagnies européennes plus fragiles.



Pour notre Groupe, **l'accélération du développement de Transavia** devrait permettre de répondre à ces enjeux de croissance. Cela se fera au détriment du court-courrier "point à point" AF à Orly qui affiche toujours des pertes malgré une baisse de 70% de l'activité par rapport à 2019. La fermeture d'Orly aura des conséquences sociales à ne pas sous-estimer pour les salariés concernés et légitimement attachés à cette base.

En termes de résultats, **Transavia n'est toujours pas à l'équilibre** et voit son trimestre impacté par une grève PNC en mai et par les difficultés géopolitiques qui touchent ses lignes vers le Proche-Orient.

III / RISQUES IDENTIFIÉS

La hausse de **la taxe sur les billets d'avion "TSBA"** en 2024 semble aussi montrer des premières conséquences négatives en termes de volume de trafic sur le hub de CDG.

Depuis le printemps, on voit que le trafic augmente davantage sur les hubs de Londres, Munich et Lisbonne, au détriment de celui de Paris.

Certains pays revoient à la baisse la taxation. Le Danemark a annoncé début juillet supprimer officiellement la taxe sur les billets d'avion instaurée il y a 6 ans (celle-ci pouvait atteindre 40 euros par billet) afin de relancer l'aviation commerciale danoise. L'Allemagne réfléchit aussi à annuler sa taxe. Le concept du "TROP D'IMPÔT TUE L'IMPÔT" serait-il franco-français?

La TSBA française, qui pèsera pour plus de 100 millions d'euros par an sur notre groupe, et qui n'est pas liée à des engagements de décarbonation, rend le transport aérien en France moins compétitif que celui proposé par nos concurrents.

C'est donc la double peine entre :

- La taxation, qui réduit nos marges et pèsent sur nos coûts d'une part,
- L'évitement potentiel de notre hub plus taxé qu'un autre voisin, qui pourrait accentuer la baisse de nos recettes et de notre croissance d'autre part.

Pour le Groupe, un nouveau risque est clairement identifié avec les difficultés liées au contrôle aérien français (Air Traffic Control). Les PNC CC-MC et les PN provinciaux, en particulier ceux vivant dans la région sud-est, vivent chaque jour depuis des mois au rythme des créneaux ATC. Ces créneaux imposés sont devenus quotidiens et incompréhensibles. Leurs conséquences sur nos opérations sont coûteuses, et la grève du contrôle aérien français des 3 et 4 juillet a entraîné l'annulation de 1500 vols en France.

Les retards causés par l'ATC explosent dans notre pays : ils ont quasiment doublé par rapport à 2019, ce qui représente la pire performance opérationnelle de l'ATC en Europe. Cette situation ne semble pas prête de s'arranger à court terme et risque de peser lourdement sur la performance de nos correspondances, la satisfaction client mais aussi sur le moral des personnels sol et des PNC concernés.

Enfin, **le ralentissement de l'économie mondiale commence à peser** sur les prévisions des ventes qui fléchissent à partir de septembre, notamment sur le segment loisirs nord américain. Ces destinations représentent pour le LC près d'un tiers de notre marché. Dans ce contexte incertain, nos prévisions de vente seront particulièrement scrutées à la rentrée.



EN RÉSUMÉ

Notre résultat solide sur ce premier semestre maintient une réelle pression sur les mois à venir pour réussir nos ambitions de marge supérieure à 6,5% cette année. Un objectif nécessaire pour réduire notre endettement et ne pas abandonner notre trajectoire d'investissement de flotte et de renouvellement des cabines.

Si la dette Covid est en diminution suite à plusieurs opérations de remboursements, elle devrait avoisiner 2,8 milliards pour le groupe AF fin 2025. Le poids des intérêts sur cette dette pèse toujours lourdement sur nos comptes.

Notre trajectoire de renouvellement de flotte pour AF et TO représente aussi des défis importants en termes d'investissement pour les trois prochaines années. La consolidation avec la compagnie SAS devrait être un atout pour croître et devenir un groupe incontournable du secteur aérien.

LE RÔLE DU PNC PRIMORDIAL ET LE BESOIN DE RECONNAISSANCE

Le dernier classement SKYTRAX publié en juin dernier a placé Air France 8ème meilleure compagnie mondiale (contre 9ème en 2024). Air France est élue meilleure compagnie européenne. Preuve que l'engagement des salariés est un atout indispensable et reconnu. Notre rôle et notre plus-value en tant que PNC, en front-line direct avec nos clients, ne sont plus à démontrer.

Notre besoin de reconnaissance doit être pris en compte au plus haut niveau de l'entreprise, et une attention toute particulière doit être accordée à nos attentes bien légitimes. Des solutions pour les irritants de nos quotidiens doivent continuer à être déployées.

Bons vols à toutes et à tous.

Le Conseil d'Administration est composé à ce jour de 15 membres dont :

*Benjamin SMITH, le Président du Conseil,
4 administrateurs "exécutifs" dont Anne RIGAIL,
4 administrateurs "indépendants",
6 administrateurs "salariés" dont un pour le PNC, un pour les pilotes et 4 pour le PS.*



À bientôt.
Fabrice HURET, CC AF.
Administrateur PNC.
Élu au Conseil d'Administration
du Groupe AF (AF HOP TO)
Contact : fahuret@airfrance.fr