



Août 2015

Le COURRIER #5

Louis Jobard, Administrateur Représentant les Pilotes Actionnaires Air France KLM

Air France KLM - Comptes du premier semestre -

• Des résultats inégalement perçus

Selon les publications et la sensibilité de leurs auteurs, vous pourrez lire que les résultats semestriels d'Air France KLM sont encourageants ou décevants. Ainsi, certains vous diront que le chiffre d'affaires publié est en hausse, d'autres qu'il est en baisse, selon qu'ils tiennent compte ou non des taux de change.

De même, d'aucuns vous diront que le désendettement est important ; de prime abord, cela semble vrai puisque grâce aux normes comptables, l'emprunt hybride de 600 millions, qui a été contracté en début d'année et qui a permis de rembourser une échéance d'un montant similaire, n'est pas comptabilisé en dettes mais en capitaux propres. Mais il s'agit tout de même d'un emprunt qu'il faudra rembourser.

De plus, la vente d'une tranche d'actions Amadeus (327 millions d'euros) a aussi participé à ce calcul favorable de diminution de la dette.

Pour ceux qui souhaiteraient se plonger dans les chiffres, la présentation du groupe est disponible en ligne ici :



www.arpaak.fr/AF2015.pdf

Louis Jobard

Administrateur Représentant les Pilotes Actionnaires Air France KLM





• Un résultat toujours négatif

Ndlr : Lorsqu'il y a mention d'une comparaison avec 2014, il s'agit bien sûr de la même période : trimestre, semestre ou année

Le chiffre d'affaires du premier semestre 2015 (12,3 milliards d'euros) est en baisse par rapport à 2014 de 3,6 % à taux de change et périmètre constants, ce que dans le jargon financier on nomme : « à données comparables ». Sans cette correction, il est publié en hausse de 2,4 % (+293 millions d'euros).

Cet effet taux de change, dont les variations ont été très erratiques sur la période, agit également sur l'évaluation de nos charges d'exploitation. Il peut être très important, malgré les instruments de couverture de ce risque qui eux-mêmes ont un coût.

Ainsi, sur le deuxième trimestre 2015, il y a eu un effet positif important sur notre chiffre d'affaires, contrebalancé, pour un montant supérieur, par un effet négatif sur la plupart des charges d'exploitation.

Le solde trimestriel des effets de change est de -54 millions d'euros. Il s'élève à -135 millions d'euros pour le semestre.

Sur le semestre, les charges d'exploitation, hors carburant, ont augmenté de 4,1 % (+1,4 % à données comparables). Au deuxième trimestre, elles atteignent 4,796 milliards d'euros (+1,3 %).

La facture carburant ne diminue sur le semestre que de 1,5 % (-18,2 % à données comparables). Au premier semestre 2014, le baril de pétrole cotait en moyenne 100 dollars, contre 60 dollars en 2015. On voit ici l'effet négatif des couvertures en cas de forte baisse - effet qui va s'estomper progressivement - et l'effet également négatif des variations de taux de change euro / dollar.

Il convient également de garder à l'esprit qu'aux environs de 60 dollars le baril, chaque dollar additionnel modifie la facture annuelle de pétrole d'approximativement 70 millions de dollars, alors qu'une diminution de 1 dollar entraîne une baisse limitée à 30 millions de dollars. Bien sûr, cette sensibilité dépend des niveaux de couverture négociés en permanence.

Pour éclairer l'influence des effets de change sur le carburant :

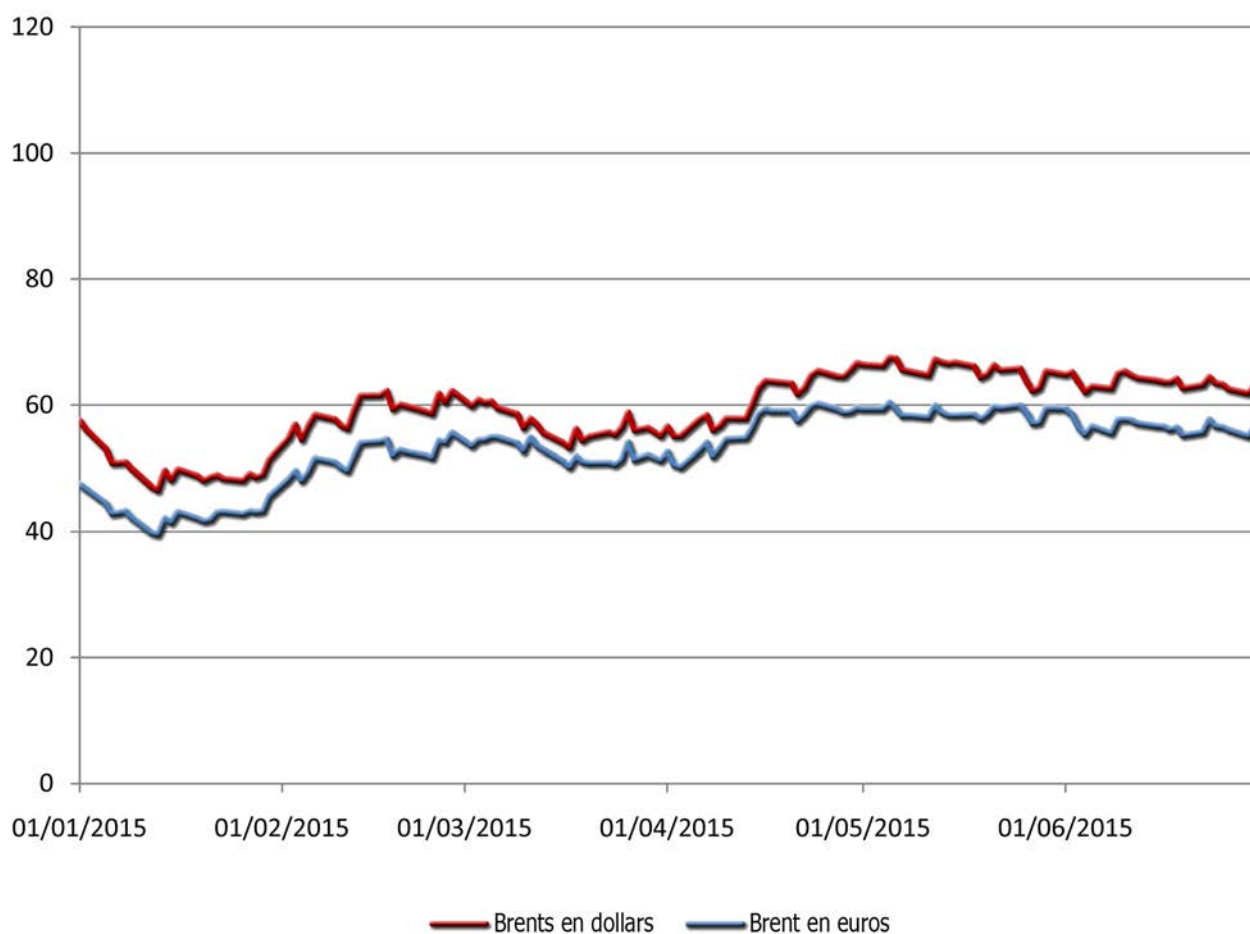
En 2014, notre facture annuelle carburant était de 8,9 milliards de dollars, soit à l'époque 6,6 milliards d'euros. En 2015, les valeurs prévues sont 7,1 milliards de dollars (-1,8 milliard), soit 6,4 milliards d'euros (seulement -200 millions de dollars par rapport à 2014).

Août 2015

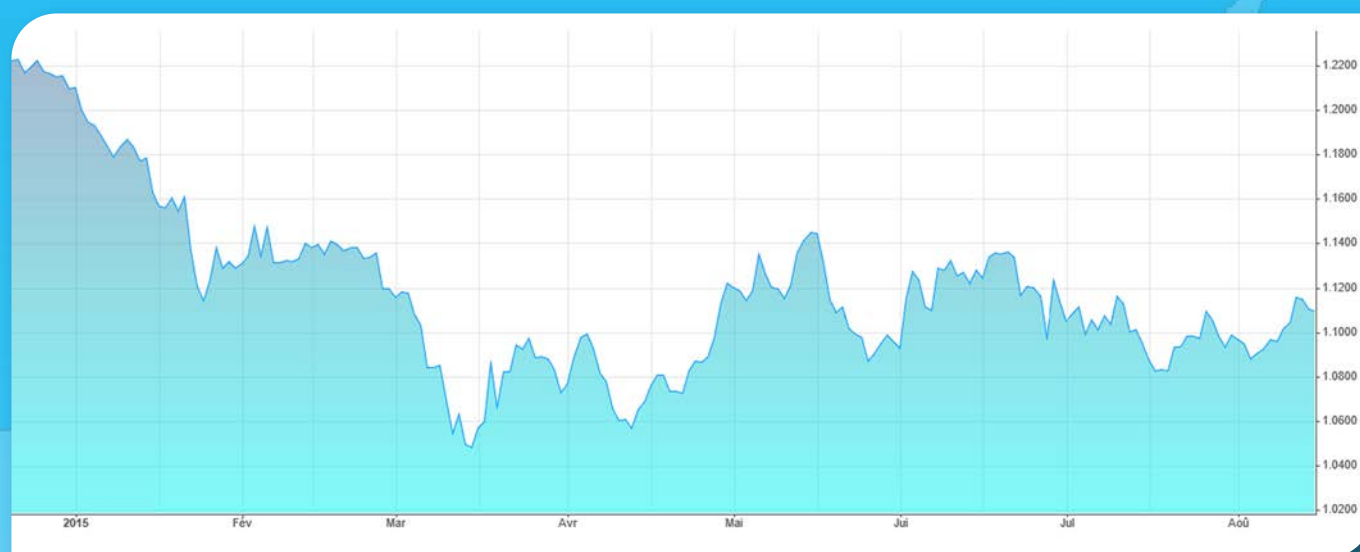
Le COURRIER #5

Louis Jobard, Pilote Administrateur d'Air France KLM

• Evolution du cours du baril de Brent au premier semestre 2015



• Evolution de la paire euro / dollar au premier semestre 2015



• Un résultat toujours négatif (suite)

Le résultat d'exploitation du groupe qui traduit la santé financière « au quotidien », dès lors, est négatif (-232 millions d'euros), comme souvent au premier semestre de l'exercice. Mais il est en détérioration par rapport à 2014 (-207 millions d'euros).

Les variations semestrielles en 2015, par rapport à la même période 2014, sont contrastées selon les compagnies du groupe. En effet, le résultat d'exploitation Air France passe de -180 millions d'euros en 2014 à -129 millions d'euros en 2015, alors que KLM passe de -34 millions d'euros à -79 millions d'euros.

• Un résultat variable selon les métiers du groupe

Si on décompose le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation du groupe par métiers, on constate que :

- Le passage (sans Transavia) représente 79 % du chiffre d'affaires (9,66 milliards d'euros) et 112 millions d'euros de résultat négatif. Il est donc quasiment à l'équilibre (déficit passage = -1,15 %).
- Le fret (cargo et soutes) représente 10 % du chiffre d'affaires (1,23 milliard d'euros) et 141 millions d'euros de résultat négatif (déficit fret = -11,46 %).
- La maintenance, seule activité isolée dégagant un résultat positif, représente 6 % du chiffre d'affaires (776 millions d'euros) mais +86 millions d'euros (marge maintenance = +11 %).
- Transavia apparaît dans les comptes pour la première fois comme une activité à part entière. Elle représente 4 % du chiffre d'affaires (450 millions d'euros) et 75 millions d'euros de résultat négatif (déficit Transavia = -16,67 %).
- Les autres activités du groupe représentent 1 % du chiffre d'affaires (180 millions d'euros) et 10 millions d'euros de résultat positif (marge autres = +5,55 %). Sans le catering, le chiffre d'affaires des autres activités est de 20 millions d'euros pour 5 millions de marge.

Les remplissages sont stables pour des capacités offertes en très légère augmentation. Mais il y a de fortes disparités géographiques.

Le groupe souffre de la crise économique en Amérique du Sud (Brésil et Venezuela) et au Japon, et d'une concurrence exacerbée en Afrique de l'Est et en Asie.

La recette unitaire long-courrier sur le semestre baisse de -4,5 % (-10,4 % sur l'Amérique latine, -6,8 % en Afrique - Moyen-Orient et -6,4 % en Asie).

Sur moyen-courrier, elle est stable au global mais avec +8,8 % sur le point à point contre -2,6 % sur le hub.

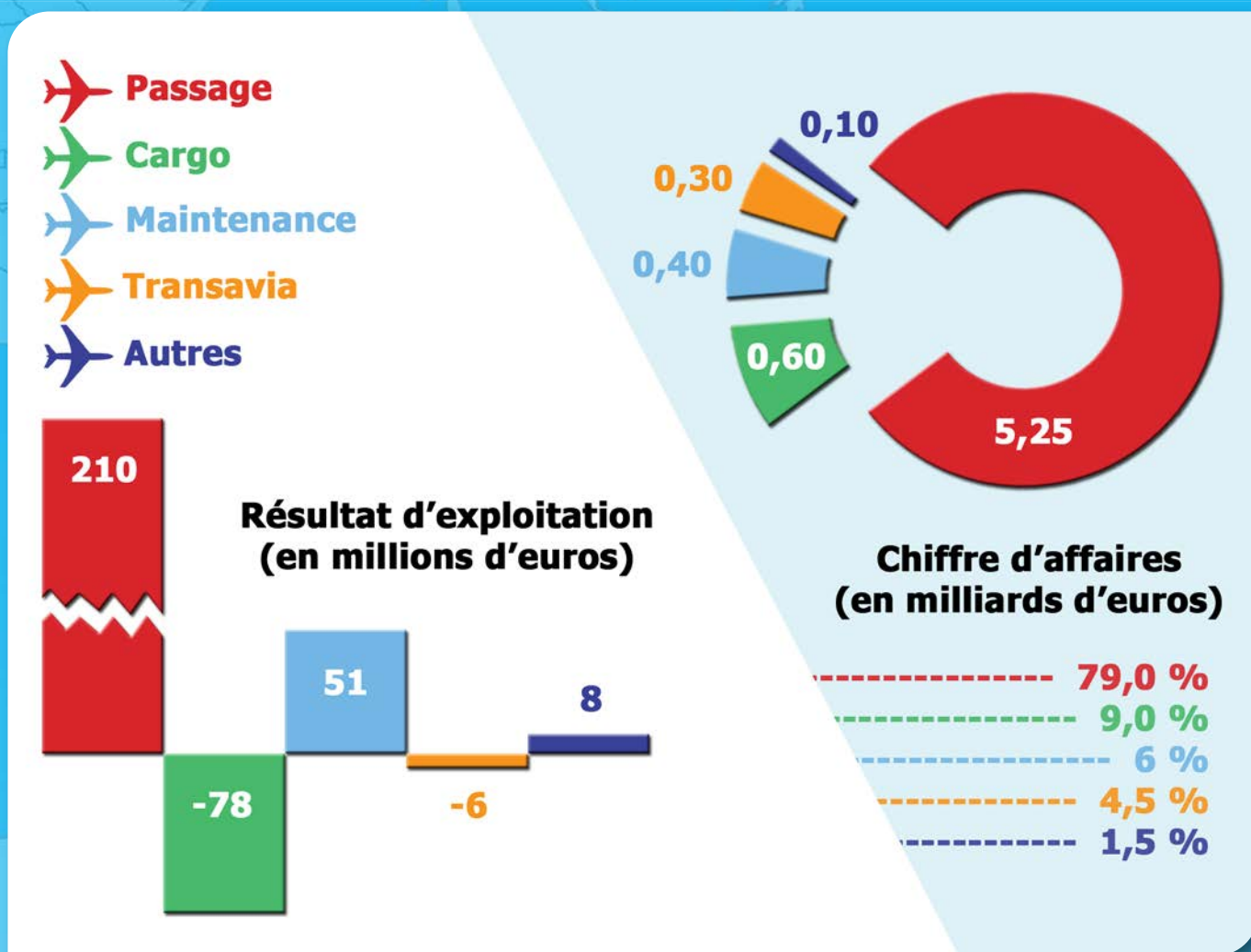
Concernant le fret, les résultats sont mauvais malgré la restructuration en cours de la flotte d'avions cargo. Toutefois, l'exploitation des deux B777 basés à Paris est positive.

En matière de *cash flow*, le *cash flow* libre, c'est-à-dire le *cash* qui reste après avoir payé les investissements est positif : 274 millions d'euros.

Enfin, comme mentionné en introduction, ce ne sont pas nos résultats d'exploitation qui permettent la diminution de la dette nette du groupe qui s'établit à 4,55 milliards d'euros contre 5,4 milliards d'euros fin décembre 2014, mais l'émission de 600 millions de titres hybrides et la vente d'une tranche d'Amadeus.

Le ratio Dette nette / EBITDA est de 2,3. Il était de 2,6 il y a un an.

• Synthèse





• Focus

• ESKO

Voici les données sur la période par rapport à 2014 : cette année, sur le premier semestre, Air France produit 56,87 % des ESKO du groupe et KLM 43,13 %. Le ratio l'an dernier était de 56,9 % / 43,1 %. Pour le groupe, la croissance en ESKO est de +0,1 % qui se décompose en +0 % pour Air France et +0,2 % pour KLM...

• Transavia

Activité en forte croissance au deuxième trimestre 2015 surtout en France où la capacité en sièges a augmenté de 22,5 %.

Au global sur le semestre pour l'ensemble Transavia France et Pays-Bas, le chiffre d'affaires a augmenté de 3,5 % mais avec une recette unitaire en baisse de -2,7 %, le trafic progresse de 6,8 % et le coefficient d'occupation frise les 90 %. Sur ce dernier point, une inquiétude pointe concernant la conjoncture difficile dans certains pays du bassin méditerranéen et en particulier en Tunisie.



Août 2015

Le COURRIER #5

Louis Jobard, Pilote Administrateur d'Air France KLM

**> Nous ne pourrons compter sur personne d'autre
que sur les employés du groupe pour convaincre l'Etat**

• Conclusion

Les performances économiques et financières du groupe Air France KLM, au premier semestre 2015, sont quasiment conformes aux budgets élaborés fin 2014 ; lesquels envisageaient déjà que l'essentiel de la baisse du pétrole serait absorbé par la baisse du prix des billets.

Toutefois, la conjoncture reste très difficile et la concurrence des low cost et des compagnies du Golfe persique, ainsi que de la Turquie, s'intensifie.

Ainsi, il est tout simplement scandaleux que l'Etat français ait encore une fois rendu un arbitrage en faveur de la perception de redevances et de taxes démesurément élevées par sa société ADP. Même l'IATA et le député Bruno Le Roux s'en sont émus.

Il n'y a rien de plus efficace pour décourager toutes les parties prenantes de faire des efforts.

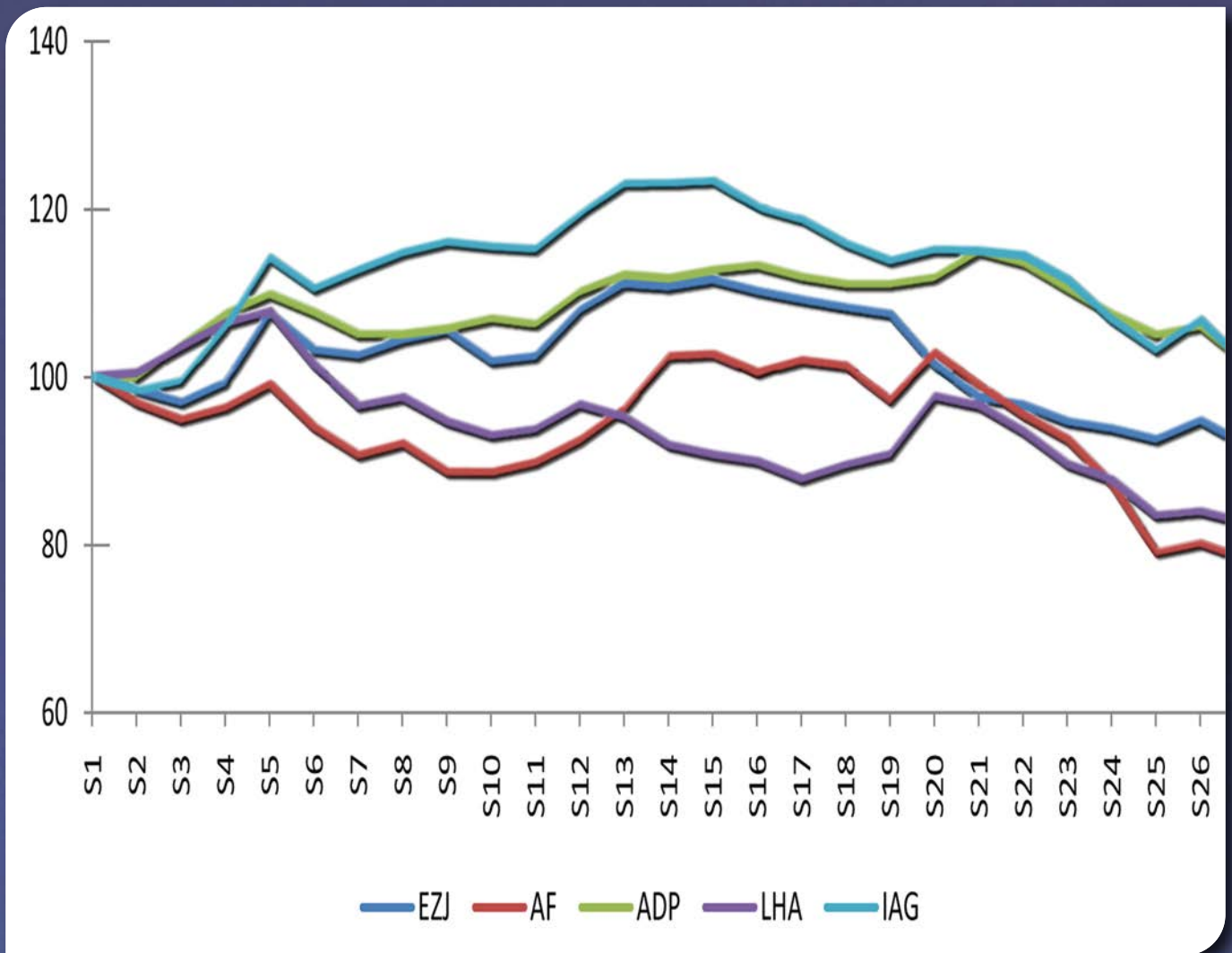
Face à cette adversité causée par notre propre actionnaire principal, il est clair que nous ne pourrons compter sur personne d'autre que sur les employés du groupe pour convaincre l'Etat de cesser de considérer les compagnies aériennes comme des vaches à lait, et pour trouver rapidement les moyens et les projets novateurs permettant de rétablir des résultats économiques sains, porteurs de pérennité et de croissance et, par là même, de survivre à cette période difficile. KLM s'est déjà engagée dans cette voie.

Bien sûr, il conviendra de prévoir des clauses de retour à bonne fortune, semblables à celles que Delta a accordées à ses salariés pour sortir du Chapitre 11 et redevenir la compagnie aérienne américaine la plus rentable.

**L'attentisme
est notre pire ennemi
dans un secteur
en pleine recomposition**



• Comparatif de l'évolution des cours de Bourse au premier semestre 2015 (sur une base 100)



Abonnez-vous à la newsletter
de l'Administrateur Représentant les Pilotes Actionnaires Air France KLM

Le e-COURRIER

• Newsletter de l'ARPAAK

Consultez d'un clic les temps forts de l'actualité du monde aérien au travers des filtres des différents médias...

Inscrivez-vous : contact@arpaak.fr