

## Comptes semestriels du Groupe Air France

Le dynamisme de l'économie mondiale a permis au Groupe Air France d'afficher une croissance forte en dépit d'une activité toujours ralentie en Europe. La marge d'exploitation est en net progrès, tirée par les très bons résultats du métier passage et malgré l'augmentation du poste carburant de 19,2 %. La baisse des prix du pétrole constatée à la fin du semestre sera quasiment sans effet sur ce poste de dépenses. Si cette baisse devait se poursuivre, les effets positifs seraient sensibles à partir du prochain exercice.

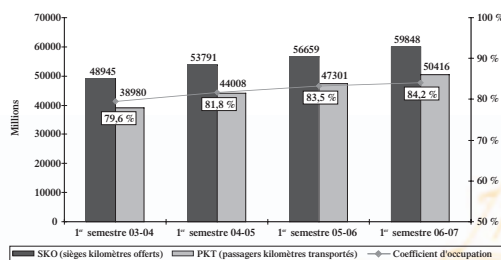
Il est indiscutable que le rapprochement Air France KLM confère aux deux compagnies une taille critique en leur permettant d'être leaders sur presque tous les marchés et en leur donnant un véritable « pricing power ». Seul point noir parmi tous ces indicateurs économiques au vert, l'activité cargo qui subit un très brutal ralentissement depuis juillet 2006 et qui affiche un résultat d'exploitation négatif (- 2 M€). Cette tendance semble se confirmer au début du deuxième semestre et il n'est pas à exclure que des mesures d'ajustement de l'offre soient nécessaires rapidement.

Par ailleurs, vous trouverez en dernière page de cette lettre un point complet sur la flotte qui prend en compte notamment le dernier calendrier de livraison des Airbus A380.

Enfin, le Conseil d'administration du 22 novembre 2006 a adopté la résolution autorisant la création de la filiale Transavia.com France. Je me suis abstenu à l'occasion de ce vote en défendant l'idée qu'il y avait une alternative stratégique au projet de filialisation mais cette alternative avait été dès l'origine écartée par le management. La prochaine lettre me donnera l'occasion de m'exprimer longuement sur ce sujet et de vous parler aussi des enjeux pour le Groupe Air France KLM liés à l'accélération du phénomène de consolidation du ciel européen et américain.

### 1-Activité

#### • Long-courrier passage

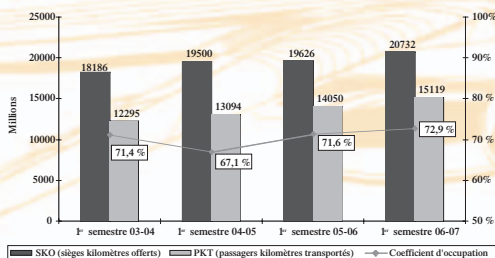


L'activité a été soutenue tout au long du semestre confirmant la tendance des mois précédents. L'augmentation du trafic passager (PKT + 6,6 %), supérieure à celle de l'offre (SKO + 5,6 %), a pour conséquence des taux de remplissage record. Cependant cette tendance s'infléchit au deuxième trimestre.

La croissance du trafic présente des disparités importantes suivant les régions du monde : forte en Asie, en Afrique et en Amérique Latine où

l'activité est très dynamique, modérée en Amérique du Nord et en baisse sur le réseau Caraïbes Océan Indien toujours frappé par le syndrome lié à l'épidémie de Chicungunya.

#### • Moyen-courrier passage



Sur le moyen-courrier européen, le trafic passager (PKT + 10,5 %) progresse sur un rythme plus élevé que l'offre (SKO + 6,7 %) avec des taux de remplissage en amélioration continue (74,8 %). Ceci confirme la bonne réaction du marché aux nouvelles grilles tarifaires et au plan CMC2.

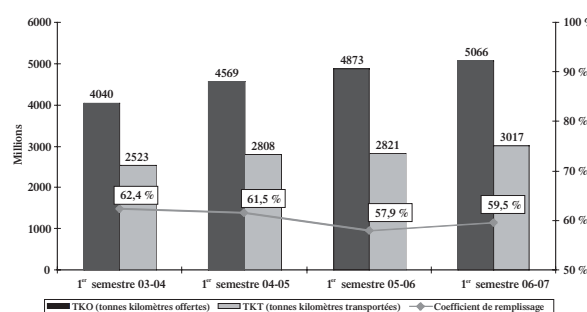
Sur le réseau domestique, l'offre est restée stable (SKO + 0,3 %) avec un trafic passager (PKT + 3,2 %) en progression plus modérée. Le taux de remplissage s'élève à 70 %. La compagnie se

prépare à l'ouverture du TGV Est en mai 2007 qui va provoquer un véritable choc économique et va priver l'entreprise d'une clientèle parmi les plus rémunératrices du réseau intérieur.

Chiffre d'affaires passage	1 <sup>er</sup> sem. 06-07	1 <sup>er</sup> sem. 05-06	1 <sup>er</sup> sem. 04-05	Variation
Chiffre d'affaires total passage LC+MC (en M€)	6 659	6 036	5 549	+ 10,3 %
Chiffre d'affaires passage régulier (en M€)	6 231	5 612	5 180	+ 11,0 %
Résultat d'exploitation passage (en M€)	502	313	163	+ 60,4 %
Recette unitaire au SKO (en cts d'€)	7,73	7,33	7,07	+ 5,5 %
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	9,51	9,15	9,07	+ 3,9 %

Le phénomène unique à ce jour dans le transport aérien d'une croissance de la demande parallèle à celle de la recette unitaire se poursuit et confirme qu'il n'y a pas de capacité excédentaire sur long-courrier. Le chiffre d'affaires est en augmentation forte de 10,3 % à 6 659 M€ ; le « revenue management » s'est attaché à privilégier la qualité du revenu par passager, en particulier celui de la clientèle haute contribution, tout en maintenant les taux d'occupation à des niveaux très élevés. Il est important de souligner que notre métier principal a atteint un bon niveau de rentabilité ce qui n'était pas le cas il y a encore deux exercices.

## • Fret



La baisse régulière du coefficient de remplissage s'est inversée pendant ce semestre tout en restant à des niveaux modestes ; le trafic en TKT a progressé de 6,9 % plus vite que l'offre qui n'a augmenté que de 4 %.

Ces chiffres masquent une réalité économique très contrastée entre les deux trimestres ; après trois mois de bonne qualité, une rupture brutale s'est produite à partir du mois de juillet 2006 avec une chute de la demande et une baisse de la R/TKT. C'est la dégradation très forte du réseau Asie qui explique l'essentiel de la baisse. Il est difficile à ce stade d'avancer des explications précises, il semblerait que des arbitrages défavorables entre le maritime et l'aérien et le déplacement de certains centres de production soient à l'origine de ce phénomène. S'agissant des coûts, la flotte particulièrement coûteuse de B 747-200 F n'a fait qu'aggraver le déséquilibre économique.

Chiffre d'affaires fret	1 <sup>er</sup> sem. 06-07	1 <sup>er</sup> sem. 05-06	1 <sup>er</sup> sem. 04-05	Variation
Chiffre d'affaires total fret (en M€)	872	806	738	+ 8,2 %
Chiffre d'affaires transport fret (en M€)	789	728	665	+ 8,4 %
Résultat d'exploitation fret (en M€)	- 2	11	10	ns
Recette unitaire à la TKO (en cts d'€)	15,57	14,95	14,56	+ 4,1 %
Recette unitaire à la TKT (en cts d'€)	26,14	25,80	23,73	+ 1,3 %

Le chiffre d'affaires du Groupe Air France en incluant tous les métiers (passage, fret et maintenance) est en hausse de 10,6 % à 7,923 milliards d'euros en ligne avec le chiffre d'affaires du Groupe Air France KLM en hausse de 10,3 % à 11,93 milliards d'euros.

## 2. Résultats consolidés et financement

### • Charges d'exploitation

en millions d'euros	1 <sup>er</sup> sem. 06-07	1 <sup>er</sup> sem. 05-06	1 <sup>er</sup> sem. 04-05	Différence
<b>Carburant avion</b>	<b>1 235</b>	<b>1 036</b>	<b>847</b>	<b>+ 19,2 %</b>
Redevances aéronautiques	553	526	497	+ 5,1 %
Frais commerciaux et de distribution	434	447	540	- 3,1 %
Achat de prestations en escale	450	420	393	+ 7,1 %
<b>Affrètements aéronautiques</b>	<b>269</b>	<b>234</b>	<b>232</b>	<b>+ 15 %</b>
Loyers opérationnels	231	233	221	- 0,9 %
<b>Coûts d'entretien aéronautique</b>	<b>242</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>+ 19,2 %</b>
Commissariat	167	161	162	+ 3,7 %
Autres frais	609	588	569	+ 3,6 %
<b>Total des charges externes</b>	<b>4 190</b>	<b>3 848</b>	<b>3663</b>	<b>+ 8,9 %</b>
Hors carburant	2 955	2 812	2816	+ 5,1 %
<b>Frais de personnel</b>	<b>2458</b>	<b>2 275</b>	<b>2142</b>	<b>+ 8 %</b>
<b>Total des charges d'exploitation</b> (y compris amortissements et provisions)	<b>7391</b>	<b>6 811</b>	<b>6453</b>	<b>+ 8,6 %</b>



Les charges d'exploitation courantes sont en hausse sensible de 8,6 % ; hors carburant, cette augmentation reste supérieure à 6 %. Les coûts unitaires (Coût / ESKO) progressent de 3,3 % ; à prix du carburant et change constant, ils sont en hausse de 0,3 %.

Les affrètements aéronautiques augmentent de 15 % en raison des achats de bloc-sièges aux compagnies Air Europa et Portugalia sur Malaga, Séville, Valence et Porto.

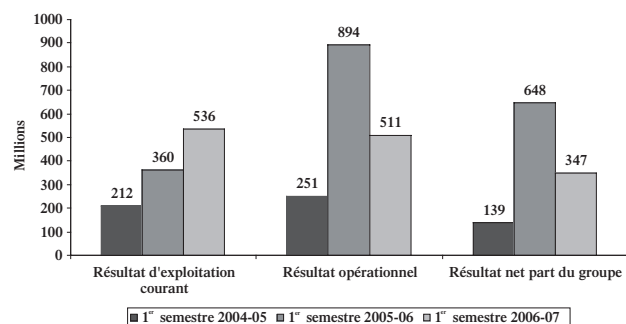
La hausse des coûts d'entretien résulte principalement d'un reclassement comptable de la dépense « location moteurs et transport de pièces » classée précédemment en « autres frais ».

Les frais de personnel s'élèvent à 2 458 M€ en hausse de 8 %.

Cette augmentation forte résulte de plusieurs facteurs :

- l'assujettissement aux cotisations Unedic,
- l'effet de la fin de l'ESA 99 (il est à souligner que l'ESA 05 n'est pas traité de la même manière sur le plan comptable en raison des normes IFRS : les réductions de salaires améliorent la trésorerie du Groupe mais sont neutres pour le poste charges de personnel),
- l'augmentation de la prime d'intéressement,
- l'augmentation des provisions liées aux engagements de retraite.

## • Résultats semestriels



Le **résultat d'exploitation courant** progresse de 48,9 % à 536 M€ ; c'est le métier passage qui contribue à l'essentiel du résultat.

Le **résultat opérationnel** intègre l'ensemble des produits et charges non récurrents. Hors l'opération de LBO sur Amadeus qui avait contribué pour 504 M€ au résultat du semestre précédent, l'augmentation serait de 31 %.

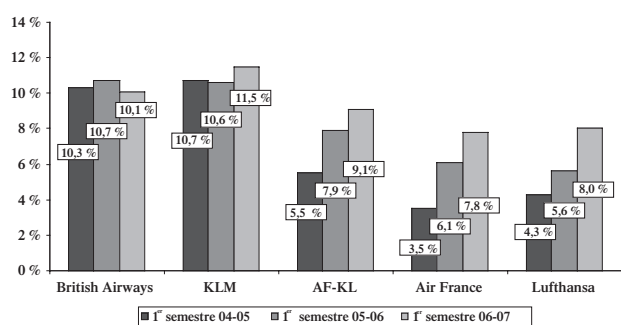
Le **résultat net part du Groupe** est obtenu en retirant du résultat opérationnel le résultat financier (coûts de l'endettement - produits de la trésorerie) et les impôts.

## • Résultats des filiales

Les trois filiales aériennes contribuent pour environ 15 M€ chacune aux résultats d'exploitation du Groupe.

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Résultat net
Brit Air	204,9	14,6	6,8
Regional CAE	255,7	14,5	11,6
City Jet	125,8	15,5	14,8
Groupe Servair	83,2	7,7	9,7

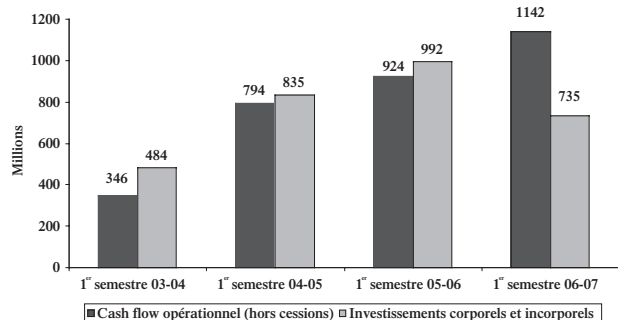
## • Marge d'exploitation ajustée des majors européennes



L'écart de compétitivité entre Air France et KLM se corrige légèrement : leurs **marges d'exploitation** ont été comparables au premier trimestre en raison d'une politique de couverture carburant particulièrement efficace à Air France. Le rééquilibrage ne s'est pas confirmé au deuxième trimestre où KLM réalise une excellente performance et où Air France est pénalisée par le mois d'août qui connaît habituellement une chute de fréquentation de la clientèle haute contribution.

La **marge d'exploitation** de British Airways a été corrigée d'une provision exceptionnelle de 106 M€ liée à la cession de sa filiale BA Connect ; celle de la Lufthansa a été également corrigée d'une charge exceptionnelle de 85 M\$ que cette dernière aurait accepté de verser à la justice américaine dans le cadre de l'enquête sur l'entente illicite entre compagnies cargo.

## • Investissement et financement



Le **cash-flow** provenant de l'exploitation augmente de 24 %, il permet de financer la totalité de nos investissements et de diminuer la dette du Groupe. Les **investissements** sont en baisse pour les deux exercices à venir jusqu'à l'arrivée des A380 au cours de l'exercice 2009-10 qui les fera brutalement remonter.

La **dette nette** du Groupe s'élève à 1,45 milliard d'euros et le **ratio d'endettement** (dette nette sur fonds propres) est de 0,29 au 30 septembre 06 (0,37 au 31 mars 06). Ce chiffre est à un niveau historiquement bas ; il est à rapprocher de celui de KLM à 0,82, de celui de British Airways à 0,49 et de celui de la Lufthansa à 0 (dette comptable nulle).



## Flotte prévisionnelle passager

TYPE AVION	Été 2005	Été 2006	Été 2007	Été 2008	Été 2009	Été 2010	Été 2011
A 380-800 triclasse			0	0	3	6	8
B777-300ER triclasse	10	13	16	19	20	20	21
B777-200ER triclasse	25	25	25	25	25	25	25
B777-300ER COI	0	2	7	7	7	7	7
B747-400 biclasse	11	11	11	11	13	13	13
B747-400 COI	5	5	2	2			
A340-300 biclasse	20	20	19	19	19	19	19
A330-200 biclasse	16	16	16	16	16	16	16
B747-300 COI	4	0	0				
<b>TOTAL</b>	<b>91</b>	<b>94</b>	<b>96</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>106</b>	<b>109</b>

### • Livraison des Airbus A380

Les premières livraisons d'A380 devaient intervenir à l'origine au mois d'avril 2007. Selon le calendrier transmis par Airbus en octobre 2006, les trois premiers exemplaires arriveront finalement en avril, en mai et en juillet 2009. Trois exemplaires supplémentaires seront livrés au cours de la saison d'été 2010, puis deux au cours de la saison d'été 2011 et enfin deux au cours de la saison d'été 2012 soit un retard unitaire de 24 mois par rapport au calendrier initial.

Air France ayant été la première compagnie européenne à commander des A380, elle sera la première livrée en Europe quelques mois avant la Lufthansa.

Cet avion, dont les coûts aux sièges seront les plus faibles de la flotte, sera utilisé pour rationaliser le programme en substituant un seul vol en A380 à deux vols bi quotidiens. Les escales concernées seront dans un premier temps Tokyo, Pékin, New York, Montréal et Los Angeles. La version d'exploitation permettra d'embarquer 538 passagers en tout dont 9P / 343Y au pont principal et 80J / 106Y au pont supérieur. Sur le plan technique, les distances de séparation avec les autres appareils seront certainement supérieures à celles des avions classés dans

la catégorie « High ». En outre, en l'état actuel du développement, l'A380 pèsera 4 à 5 tonnes de plus que ce qui avait été annoncé à l'origine, ce qui entraînera une surconsommation.

Les conséquences des reports de livraison combinées aux différences de spécificités techniques vont conduire Air France à demander des compensations financières à Airbus. Le chiffrage est en cours ; une négociation s'engagera ensuite avec Airbus pour déterminer le montant des pénalités.

Des mesures d'ajustement de la flotte ont été prises pour compenser les retards de l'A380. Elles reposent sur l'introduction de 7 B777-300 en version triclasse (celle de l'A380) reportant à plus tard la mise en ligne d'une flotte de B777-300 biclasse :

- 6 options ont été levées et deux appareils livrés dès 2006 sur des positions antérieurement détenues par Air Canada,

- 1 B777-300 est pris en location et sera livré en novembre 2007.

Par ailleurs, 2 B 747-400 COI seront prolongés jusqu'à l'été 2009 à la place de 2 B747-400 biclasse afin de minimiser le déficit de capacité.

### • Renouvellement de la flotte

La question du renouvellement d'une partie de la flotte LC sera abordée en 2008 avec un objectif de livraison au plus tôt en 2012. Le Groupe Air France - KLM envisage de lancer un appel d'offre commun pour mettre en concurrence l'A350 et le B787 et pour profiter d'un effet de taille auprès des deux constructeurs.

La question du renouvellement de la flotte MC est plus problématique, aucun constructeur n'ayant à ce jour de projet d'avion de nouvelle génération qui permettrait de réduire sensiblement la consommation carburant, les coûts d'entretien et améliorer les performances en matière environnementale.

La question du renouvellement de la flotte régionale se pose dans des termes similaires à ceux de la flotte moyen-courrier. Les constructeurs d'avions régionaux n'ont pas à ce jour de projet en rupture avec les familles existantes. Dans cette attente, le Groupe Air France

a choisi de renoncer à la commande ferme de six Embraer ERJ 190 destinés à Regional pour prendre ces appareils en location opérationnelle. L'âge moyen de la flotte de Regional 9,2 ans et celui de Brit Air 8,6 ans au 31 mars 2006 n'imposent pas d'action immédiate, cependant il me semble nécessaire d'engager une réflexion stratégique sur les futurs appareils des filiales françaises du Groupe non seulement du point de vue du renouvellement mais également de la rationalisation. S'agissant de City Jet dont les BAE 146 avaient une moyenne d'âge de 19,4 ans, elle a passé au cours du semestre une commande ferme de treize BAE RJ 85 (sept ont déjà été réceptionnés au 30 septembre et six sont en attente de livraison) auxquels s'ajoute la location de dix BAE RJ 85. L'ensemble de ces appareils étaient en exploitation dans une filiale de Northwest Airlines, Mesaba.

**Joyeuses fêtes et meilleurs vœux à tous pour cette nouvelle année.**

