

Résultats financiers du 1^{er} semestre : à ce stade, les turbulences n'affectent toujours pas notre cap

2025 – 15 Roissy, le 1^{er} août 2025.

Groupe Air France

	2nd trimestre 2025		1er semestre 2025	
		variation		variation
Chiffre d'affaires (m€)	5 181	+ 7,9 %	9 527	+ 7,8 %
Frais de personnel (m€)	- 1 440	+ 3,9 %	- 2 810	+ 7,0 %
Carburant avions hors ETS (m€)	- 951	- 11,3 %	- 1 903	- 7,5 %
Autres charges d'exploitation (m€)	- 1 842	+ 6,0 %	- 3 592	+ 6,3 %
Dépréciations et amortissements (m€)	- 458	+ 11,3 %	- 913	+ 10,8 %
Résultat d'exploitation (m€)	490	+ 295	308	+ 361
Marge d'exploitation (m€)	9,5 %	+ 5,4 pts	3,2 %	+ 3,8 pts

m€ : millions d'euros

ETS : European Union Emissions Trading System (donc les émissions de CO₂ liées à leur combustion ne sont pas comptabilisées dans le système de régulation carbone de l'UE)

CA : Chiffre d'affaires

Pour ce qui est de nos performances intrinsèques, la hausse de nos capacités (+4% pour AF) n'a pas altéré de façon significative nos recettes unitaires. Nous proposons toujours plus de sièges et nous arrivons toujours à les vendre à de bons prix. La premiumisation de notre produit n'est pas étrangère à cette situation.

Du côté de nos coûts, le renouvellement de la flotte avec des avions plus performants continue d'être d'un atout majeur. La hausse de nos coûts unitaires est en partie contenue par la productivité des salariés.

L'implication des salariés est majeure dans la production des résultats mais certains secteurs sont à la peine au niveau effectif.

Attention, concevoir la hausse de nos activités à effectif constant aura ses limites. FO veillera à ce que la raison revienne rapidement aux commandes dans certaines entités.

Le deuxième trimestre a été qualifié de « solide » par la holding dans sa communication financière. Avec une marge d'exploitation de 9,5%, il est difficile de dire autre chose. Pour rappel, au second trimestre 2023 (année record pour nos résultats), la marge d'exploitation était de 10,3%. Nous n'en sommes pas loin...



La dette reste un sujet de préoccupation et le demeurera ainsi pendant encore plusieurs années. Les échéances de remboursements sont importantes et il nous faut aussi faire face à des investissements lourds. Ils devraient connaître un coup d'accélérateur dans un futur proche. Cela complexifie l'équation.

L'amélioration de nos comptes sociaux permet à la holding, la reconduction de lignes de crédit (non tirées aujourd'hui). L'émission d'obligations hybrides a rencontré un franc succès. Nos marges de manœuvres restent encore réduites mais notre situation bilantielle s'améliore quelque peu.

Ces résultats s'inscrivent dans la continuité de ceux du 1^{er} trimestre. Ils constituent un semestre financier supérieur à 2024 et en avance sur le budget.

Malgré les tensions géopolitiques diverses, la baisse de notre facture pétrolière (-7,5% après couverture et hors échanges quotas d'émission) couplée à un change tout aussi favorable, continue de booster nos résultats.



Nous notons que dans un environnement géopolitique et économique d'une grande instabilité, notre cap se tient.

**Hélas, la TSBA produit les effets négatifs que nous avons annoncés !
Paris est devenue cet été une destination moins attractive.**

Autre point important, les discussions sur le prochain budget de l'Etat, qui apparaît comme un des plus austéritaire de ces cinquante dernières années. Il pourrait être synonyme d'instabilité institutionnelle et politique. **Les risques de tensions sociales sont réels.** Comment pourrait-il en être autrement avec un tel budget ? Les politiques d'austérité ont des effets catastrophiques sur la demande. Dans ces conditions, un fort ralentissement économique est à craindre. Air France pourrait en pâtir et voir mise à mal sa stratégie de croissance sur le marché local au départ de Roissy.



En effet, quand les dépenses du quotidien deviendront trop lourdes alors le billet d'avion sera le cadet des soucis des ménages.

Bilan des résultats 1er semestre 2025		Capacités 2025 vs 2024	Recettes 2025 vs 2024 (millions €)	Résultat d'exploitation (millions €)		
				2025	2024	variation
Réseau	Passage 	SKO +4%	+ 387	355	8	+ 347
	Cargo 	TKO +2%	+ 71			
	Transavia 	SKO +14%	+ 123	- 131	- 102	- 29
	Maintenance 		+ 112	84	40	+ 44
	Groupe Air France 	SKO +5%	+ 693	308	- 54	+ 361

Les résultats de Transavia restent un point noir dans ce tableau. Faire des profits avec une partie de son réseau sur le domestique reste compliqué... même pour les modèles middle-cost ! Depuis sa création, les investissements chez TO ont été importants mais pour combien d'années positives financièrement ?

Selon la Direction, la stratégie de transfert des lignes d'Air France vers TO devrait amener des résultats largement positifs à l'horizon 2028/2029. Pour les personnels au sol, le coût social de ce transfert est trop lourd et ce, sans que leurs représentants n'aient eu la possibilité d'infléchir la stratégie.

Nous continuons à déplorer le rendez-vous raté avec la rénovation de la plateforme d'Orly. Elle offrait peut-être l'opportunité de concevoir un modèle captant une autre clientèle à l'instar des effets produits par la montée en gamme chez Air France.

Nous ne le saurons jamais car la Direction est restée arcboutée sur les scénarios du tout ou rien !



FO Air France continue de croire en l'avenir même si c'est au prix de gros efforts face à la multiplication de signaux peu engageants.

Ces bons résultats du premier semestre sont acquis. Le troisième trimestre, traditionnellement décisif dans la construction des résultats annuels, sera comme toujours à observer attentivement.

En attendant, ce qui est pris n'est plus à prendre.

J'adhère à **FO**
AIR FRANCE



Christophe Malloggi
Secrétaire général



01.41.56.04.52



bureaucentral@sgfoaf.fr



www.foairfrance.fr