

Lettre du 9 décembre 2024

Table des matières

Lettre du 9 décembre 2024	1
Air France-KLM et Saudia : accord interligne et contrat de maintenance pour AFIKLM E&M ...	1
Air France KLM : "Grande inquiétude quant à l'avenir des opérations à Schiphol après la réduction des vols.	4
Delta mise sur le luxe pour séduire les voyageurs haut de gamme	7
Budget 2025 : les compagnies aériennes vont devoir rembourser le trop-perçu de taxe	11

Air France-KLM et Saudia : accord interligne et contrat de maintenance pour AFIKLM E&M

Source : Air Journal

La visite du Président Emmanuel Macron en Arabie Saoudite début décembre a permis à l'aérien français de se renforcer dans le royaume : **retour d'Air France à Riyad, arrivée de Transavia à Djeddah, accord interligne et partage de codes avec Saudia, et contrat de maintenance pour Air France Industries KLM Engineering and Maintenance (AFIKLM E&M).**

Le groupe Air France-KLM et Saudia, déjà partenaires au sein de l'alliance SkyTeam, ont ainsi signé un protocole d'accord stratégique visant à renforcer leur coopération dans les domaines du transport de passagers et de la maintenance aéronautique afin d'améliorer la connectivité entre la France, les Pays-Bas et l'Arabie saoudite.

Dans le cadre de cet accord, Air France-KLM et Saudia étendront significativement leurs accords de partage de code et d'interline, pour offrir à leurs clients davantage d'options de voyage entre et au-delà de leurs hubs respectifs. L'accord comprend également des initiatives visant à optimiser les opérations et à améliorer l'expérience client, notamment grâce à la co-localisation des compagnies dans les terminaux d'aéroports clés.

De renforcer la coopération en matière d'activités MRO (Maintenance, Repair and Overhaul). Saudia a attribué à AFIKLM E&M un minimum ferme de 50 % des travaux de maintenance sur ses moteurs GE90 (utilisés sur les Boeing 777), y compris la localisation

du processus d'assemblage et de désassemblage des modules pour ces moteurs. Saudia consultera également AFIKLM E&M pour tous ses futurs appels d'offres relatifs à des services de maintenance et d'entretien. Enfin, Air France Industries-KLM Engineering and Maintenance et Saudia Technic étudieront conjointement la possibilité de créer une co-entreprise dédiée à la maintenance des moteurs GEnx (utilisés sur les avions Boeing 787). Cet accord vise à étendre et à localiser les capacités de maintenance, de réparation et de révision (MRO) de Saudia, conformément aux efforts continus de Saudia pour encourager les talents et les capacités locales. Ces différentes initiatives restent soumises à l'approbation des autorités compétentes.

“Saudia est un partenaire historique d’Air France-KLM“, a déclaré Benjamin Smith, directeur général d’Air France-KLM. “Dans le contexte du développement rapide de l’Arabie Saoudite, nous voyons un intérêt mutuel à étendre notre coopération commerciale et à mutualiser nos expertises, notamment dans le domaine stratégique des activités MRO. Air France Industries KLM Engineering and Maintenance est déjà un leader dans ce domaine, et la poursuite de la coopération avec Saudia ouvrira de nouvelles opportunités dans le pays et dans la région.” Sans oublier le lancement de la deuxième compagnie nationale saoudienne Riyad, dotée d’Airbus A320neo, Boeing 737 MAX et Airbus A350, qui offrira sans aucun doute des opportunités de marché à AFIKLM E&M.

Commentaire : Cet accord avec Saudia augmentera l'accès au marché Moyen Orient et Asie du groupe AF KLM et s'inscrit dans sa stratégie de diversification géographique face à la concurrence des compagnies du Golfe.

Cette coopération stratégique donne à Air France-KLM, une opportunité d'accroître son influence au Moyen-Orient tout en consolidant sa position dans le domaine de la maintenance aéronautique.

Comment Air France-KLM veut enfin décoller sur les sujets de la data et l'IA générative

Source : L'Usine Digitale

Avec 100 000 clients transportés chaque jour à bord de plus de 1000 vols, Air France-KLM peut se targuer d'être assis sur une mine d'or de données. Décidé à prendre le sujet de l'exploitation des informations à bras le corps, le groupe s'est tourné vers Google pour embarquer ses solutions cloud, data et IA dans ses différents services. Cap sur de premières expérimentations.

Le secteur aérien prend de l'altitude pour se moderniser. Preuve en est avec le fleuron tricolore de l'aviation qui veut lui aussi embarquer l'IA générative dans ses activités. Le groupe Air France-KLM a porté son choix sur Google Cloud avec qui il espère accélérer sur les sujets d'analyse, de valorisation de la donnée et d'IA générative. Son ambition est forte : accélérer sa stratégie centrée sur la data et le multicloud, stimuler l'innovation et réimaginer l'avenir du transport aérien, rien que ça.

Un volume de données conséquent, une mine d'or pour le groupe

La data d'abord. Avec trois grandes compagnies aériennes, 551 avions en exploitation et 93 millions de passagers transportés en 2023, Air France-KLM opère aussi bien des vols commerciaux que de fret et fournit des services d'ingénierie et de maintenance à d'autres acteurs du transport aérien, générant ainsi un volume de données considérable. S'appuyant historiquement sur trois centres de données, le groupe entame désormais une migration vers le cloud et cherche à prendre en main les technos de Google Cloud, notamment BigQuery, pour s'assurer la valorisation de ses données.

Par cette transformation, le groupe cherche à mieux connaître ses passagers - leurs préférences, leurs comportements et habitudes de voyage - afin de proposer des options et des services de voyage revisités. De même, il espère améliorer les opérations en vol et dans les aéroports. Aujourd'hui, Air France-KLM assure déjà faire passer le temps d'analyse des données de maintenance prédictive de plusieurs heures à quelques minutes.

De premières expérimentations autour de l'IA générative

Le groupe explore progressivement les cas d'usage pouvant intégrer l'IA générative. Sont notamment listés l'aide aux agents, l'automatisation des documentations, la maintenance plus facile et plus efficace des avions, le service client, etc. Dans son projet de construction d'un data lake commun à ses trois compagnies, le groupe compte ainsi bien intégrer l'intelligence artificielle et s'appuie sur une instance cloud sécurisée. "Cette instance d'IA générative bénéficiera des capacités multimodales, d'une approche multicloud flexible et d'une latence ultra-faible", indique le groupe.

Pour mémoire, c'est en 2023 qu'Air France-KLM a décidé de prendre le sujet de l'IA générative en main, notamment en raison de la popularité de la techno propulsée par ChatGPT. En mai dernier, le groupe présentait un premier état des lieux de ses avancées en la matière, listant plus de 80 projets impliquant l'utilisation de l'IA générative lancés dans tous les secteurs d'activité d'Air France. Si certains sont au stade de l'identification de la solution la plus adaptée (modèle de gestion des données, IA prédictive, IA générative...), d'autres ont atteint le stade de la preuve de concept.

Des projets qui passent le cap du POC(Proof of concept)

Le premier d'entre eux, "Talia" consiste en un ChatGPT interne destiné aux salariés afin que ces derniers se familiarisent avec le fonctionnement de cet outil dans un environnement sécurisé, sans qu'aucune information ne soit transmise à des tiers. L'outil est utilisé quotidiennement pour rédiger des e-mails, rechercher des informations dans des documents PDF, organiser des événements ou encore constituer des to-do list.

Autre exemple : "Pamelia". Une solution qui permet aux agents d'aéroport d'Air France d'obtenir des réponses aux questions des clients directement sur leur iPad, incluant le nombre de bagages autorisés, le transport d'animaux vivants, les formalités, etc. Actuellement en phase de test, PAMELIA sera déployée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en 2025. D'autres outils s'adressent à des métiers plus techniques, comme "Charlie" destiné aux équipes de maintenance des compagnies aériennes pour rechercher les références des pièces des avions dans la documentation de la compagnie et des constructeurs.

Former les salariés du groupe aux dernières technos

Comme toute entreprise, le fleuron de l'aviation se heurte à un problème de taille : l'adoption de ces technologies par ses salariés. Air France-KLM a décidé de s'appuyer sur Google Cloud pour traiter le sujet de l'acculturation. Des sessions de formation et d'accompagnement vont donc être proposées aux équipes d'Air France-KLM, afin de baigner ces derniers dans la data, la science et l'ingénierie des données, la sécurité, l'infrastructure et l'IA générative.

Les formats devraient être variés, allant du hackathon jusqu'aux modules en ligne, en passant par les formations en présentiel. Les équipes produits d'Air France-KLM, ayant déjà assimilé certaines compétences en la matière, devraient ainsi monter en grade sur ces sujets cloud et data, espère le groupe.

Commentaire : Air France-KLM fait preuve d'une ambition claire : transformer l'ensemble de son écosystème grâce à la data et à l'IA générative.

Le groupe mise sur une technologie de pointe pour relever les défis du secteur aérien notamment l'amélioration de l'expérience client, l'optimisation opérationnelle et prendre le leadership technologique dans son industrie

Cependant, cette transformation nécessitera une stratégie rigoureuse pour surmonter les résistances internes, garantir la sécurité des données et assurer un retour sur investissement à long terme.

Air France KLM : "Grande inquiétude quant à l'avenir des opérations à Schiphol après la réduction des vols.

Source : Luchtvaarnieuws

La compagnie aérienne Air France KLM exprime sa profonde inquiétude face aux conséquences de la réduction des vols à l'aéroport de Schiphol, annoncée vendredi par le gouvernement, qui passera de 500 000 à 475 000 décollages et atterrissages par an.

Impact sur la compétitivité internationale

La limitation des droits de décollage et d'atterrissage à Amsterdam place l'aéroport de Schiphol dans une position délicate face à la concurrence internationale.

Air France-KLM déclare : « Le groupe s'est engagé à investir des milliards dans la durabilité de KLM. Cela nécessite une stabilité pour fonctionner dans un environnement mondial extrêmement concurrentiel. »

Au cours des prochaines années, Air France-KLM prévoit d'investir 7 milliards d'euros dans de nouveaux avions pour ses filiales KLM et Transavia.

Pression accrue sur la direction de KLM

(..) Benjamin Smith, PDG d'Air France-KLM, a déclaré à plusieurs reprises au cours des six derniers mois que le groupe pourrait investir ailleurs si la réduction des vols à Schiphol se concrétisait. Il a également critiqué la politique menée par l'actionnaire néerlandais.

Risques pour la relation avec les partenaires

Pour Delta, partenaire américain de KLM, cette réduction pourrait marquer la fin de la coopération. La compagnie a récemment mis en garde contre de potentielles sanctions américaines sévères, ajoutant qu'elle pourrait rediriger ses passagers vers d'autres hubs aériens. Cela aurait un impact majeur sur KLM, notamment sur ses liaisons transatlantiques.

En parallèle, Delta développe ses activités à Copenhague en collaboration avec la compagnie scandinave SAS.

Défis opérationnels pour KLM

KLM fait face à de nombreux problèmes, notamment un manque de pilotes et de techniciens, des négociations salariales en cours, et des coûts importants liés aux compensations des passagers pour les annulations et retards de vols. Ces dépenses, combinées à une partie de la flotte immobilisée, pèsent lourdement sur les finances de la compagnie.

À cela s'ajoutent des hausses des frais d'aéroport à Schiphol et l'introduction prévue d'une taxe sur les vols long-courriers. Selon des sources internes, ces mesures coûteront environ 500 millions d'euros à KLM.

Air France-KLM a déclaré : « Nous soutenons KLM et son management dans leur transformation pour devenir un acteur mondial responsable, tout en maintenant des routes commerciales clés entre les Pays-Bas et le reste du monde. »

Réactions au niveau national et européen

Le gouvernement néerlandais a indiqué vendredi avoir pris en compte « tous les intérêts concernés » pour cette décision. Un chiffre inférieur à 475 000 mouvements pourrait entraîner des représailles internationales.

Dans le même temps, Qatar Airways a obtenu le droit d'augmenter ses vols à Amsterdam, alors que KLM fait face à une réduction. Cette décision inquiète les syndicats, qui dénoncent un affaiblissement de la position concurrentielle des Pays-Bas.

Réduction du bruit

Reinier Castelein, président du syndicat De Unie, soutient l'objectif de réduction du bruit à Schiphol, mais critique le manque de prise en compte de la compétitivité internationale de KLM et de l'aéroport.

Espoir dans l'intervention européenne

KLM espère désormais que la Commission européenne interviendra, car les calculs qui sous-tendent cette réduction sont jugés incorrects. De plus, cette politique violerait les accords internationaux et les règles de libre circulation au sein de l'UE.

Bien que la modernisation de la flotte vers des avions plus durables et silencieux offre un potentiel de croissance à long terme, Castelein reste sceptique : « Réaliser cette transition dans un contexte politique aussi défavorable sera un défi immense. Mais, comme on dit, c'est contre le vent que les cerfs-volants s'élèvent. »

Commentaire : *La réduction des vols pourrait faire perdre l'attractivité de Schiphol au profit de hubs concurrents et nuirait à l'économie nationale.*

Par ailleurs cette attrition aurait des répercussions profondes sur le groupe AFKLM, l'obligeant à une réorganisation stratégique de son réseau ou à reorienter ses investissements vers d'autres hubs et à prioriser certaines destinations moins rentables opérer par KLM.

Air France -KLM espèrent une arbitration par la Commission européenne pour invalider la décision du gouvernement Néerlandais.

Corsair confirme son redressement avec ses premiers bénéfices depuis 2018

Source : Les Échos

La compagnie a généré un bénéfice net de 1,1 million sur l'exercice 2023-2024, pour un chiffre d'affaires de 701 millions, en hausse de 9 %. Un résultat qui tombe à pic pour convaincre Bruxelles de valider son plan de sauvetage avec des aides d'État.

Corsair revient de loin, mais est-elle en passe de gagner son pari ? **Pour la première fois depuis 2018, la deuxième compagnie long-courrier française a généré des bénéfices cette année. L'exercice 2023-2024, clos le 30 septembre, s'est soldé par un résultat d'exploitation positif de 3 millions d'euros et un bénéfice net de 1,1 million d'euros, pour un chiffre d'affaires de 701 millions, en hausse de 9 %.**

Pas que quoi sabler le champagne, direz-vous. Néanmoins, ce retour aux bénéfices constitue un beau redressement comparé aux 37,1 millions de pertes de l'exercice précédent et aux 332 millions de pertes cumulées depuis 2020. Surtout, il tombe à pic, au moment où la Commission européenne s'apprête à statuer sur les aides d'État apportées à Corsair et la viabilité de son plan de restructuration.

Les premiers fruits de trois ans de travail

« Nous commençons à recueillir les fruits du travail accomplis durant ces trois dernières années », souligne le PDG de Corsair, Pascal de Izaguirre. Et ce, malgré une mauvaise saison d'été et d'importants surcoûts liés à des retards de livraisons d'avion, qui nous ont fait perdre plusieurs millions d'euros ».

En trois ans, alors que certains la voyaient déjà dans la tombe, Corsair a non seulement réussi à augmenter son chiffre d'affaires de 40 %, avec 1,4 million de passagers l'an dernier. Mais elle a également réussi à renouveler la totalité de sa flotte, en troquant quatre Airbus A330 d'occasion et trois vieux Boeing 747 à bout de souffle, pour huit et bientôt neuf Airbus A330 Neo de dernière génération flambant neufs.

Bruxelles ouvre une enquête sur le plan de sauvetage de Corsair

De quoi réduire fortement les coûts d'exploitation. « Le fait d'exploiter un seul type d'avion est la clef du low cost, souligne Pascale de Izaguirre. Mais aussi de quoi pouvoir enfin offrir des cabines modernes au niveau de confort supérieur ou égal à ses concurrents. « L'amélioration du produit, avec une nouvelle classe, a transformé l'image de Corsair et nous a permis de toucher une nouvelle clientèle premium, souligne Pascal de Izaguirre. Cela a contribué à améliorer la recette ».

A ce chantier s'est ajoutée la refonte du réseau, avec la fermeture des dessertes nord-américaines et le recentrage de Corsair sur ses trois principaux marchés traditionnels : la Martinique, la Guadeloupe et La Réunion. Des lignes sur lesquelles la bagarre avec Air France, Air Caraïbes-French Bee et Air Austral sur La Réunion est rude, mais qui génère bon an mal an un trafic très important (1,3 million à 1,5 million de passagers à l'année chacune) et qui sont toujours les premières à repartir après les crises. « Nous offrons aujourd'hui un vol quotidien sur chacune de ces destinations et 2 vols par jour en période de pointe », précise le patron de Corsair.

Un ancrage dans les DOM

Cet ancrage dans les DOM se retrouve aussi dans l'actionnariat de Corsair, largement constitué d'entrepreneurs locaux, avec une participation du conseil général de Guadeloupe. Cependant, si la desserte des DOM représente 80 % du chiffre d'affaires de Corsair, la compagnie s'est aussi fait une place en Afrique de l'Ouest, avec des lignes sur la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Mali. Des destinations sur lesquelles la concurrence reste très limitée et le prix

moyen des billets, plutôt élevé. Après le retrait d'Air France, Corsair est même la seule compagnie à continuer de desservir Bamako. « Si nous pouvons continuer à nous développer en Afrique, nous le ferons », assure le patron de Corsair.

Cependant, même si le plan stratégique de Corsair prévoit un dixième avion, l'heure est plus à stabilisation du réseau qu'à son expansion, afin de consolider le redressement financier. « Nous allons plutôt travailler à renforcer notre image, explique son PDG. Nous avons encore beaucoup de travail à faire pour nous débarrasser de l'image de l'ancienne Corsair ». Le PDG de Corsair souhaite aussi développer des partenariats commerciaux avec d'autres compagnies basées à Orly, susceptibles de lui apporter de la clientèle, comme ITA Airways, TAP Air Portugal ou La Compagnie.

En attendant Bruxelles

Mais tout cela, à condition que la Commission européenne valide le plan de restructuration et les dernières aides d'État dont a bénéficié Corsair. A savoir l'abandon de 80 millions d'euros de prêts consentis par le gouvernement durant la pandémie, assorti d'un crédit d'impôt de 38 millions, inscrit dans le projet de loi de finances du gouvernement Barnier. Fort heureusement pour Corsair, la censure ne devrait pas générer de retard supplémentaire, le dossier défendu par l'État français étant déjà à Bruxelles.

« Nous espérons une réponse positive d'ici quelques semaines, assure Pascal de Izaguirre. Nous avons rempli nos engagements, en réduisant nos coûts et en bouclant une levée de fonds de 30 millions d'euros avec les anciens actionnaires, qui ont accepté de réinvestir, et de nouveaux actionnaires. Nos résultats devraient conforter notre dossier ».

Commentaire : Corsair a accompli des progrès significatifs en rationalisant ses opérations et en améliorant ses résultats financiers.

Malgré ses bons résultats, Corsair est dépendant de facteurs externes notamment les retards de livraisons et d'immobilisations de ses avions, impactant considérablement ses finances mais surtout l'attente de l'approbation de l'annulation de 100 M€ de dettes publiques par la Commission Européenne.

La situation actuelle de Corsair reste donc fragile et incertaine.

Delta mise sur le luxe pour séduire les voyageurs haut de gamme

Source: The Wall Street Journal

La compagnie aérienne investit dans l'expérience premium, des salons de luxe aux sièges haut de gamme en passant par des burgers Shake Shack servis en vol

Les revenus des billets premium de Delta Air Lines ont augmenté plus rapidement que ceux des billets en classe économique et devraient les dépasser d'ici 2027.

Delta Air Lines, qui offrait autrefois la plupart de ses sièges premium gratuitement, parie désormais sur des sièges haut de gamme et des salons de luxe pour attirer les voyageurs prêts à payer pour ces avantages.

Il y a quinze ans, les sièges premium avaient les marges les plus faibles de la flotte de Delta, seuls 12 % des sièges de la cabine de première classe domestique étant achetés, le reste provenant de surclassements gratuits. Pour changer cela, la compagnie a rendu ces sièges plus abordables et investi des milliards de dollars pour rendre l'expérience de vol suffisamment attrayante pour justifier un supplément, avec des services tels que des salons élégants, des burgers Shake Shack et une équipe de sommeliers conseillant sur les accords mets-vins.

La stratégie porte ses fruits. Environ trois quarts des sièges de première classe de Delta sont désormais payés. Les revenus des billets premium ont crû plus rapidement que ceux des billets de la cabine principale et devraient les dépasser d'ici 2027. Cette année, pour la première fois, plus de la moitié des revenus de Delta proviennent des expériences premium, qui incluent, en plus des sièges, des avantages liés à la fidélité. Cette part devrait encore croître, selon Dan Janki, directeur financier de Delta.

Les consommateurs sont de plus en plus disposés à payer pour voyager avec style, et une fois qu'ils quittent la cabine principale de Delta, ils tendent à rester dans les sièges premium, explique Janki :

« Vous ne voulez pas revenir en arrière, pour ainsi dire. »

Une partie de l'attractivité commence à l'aéroport. Delta dispose de 54 salons et prévoit d'en ouvrir davantage, selon Janki. Cette année, la compagnie a ouvert deux salons exclusifs pour ses grands dépensiers, à Los Angeles et à New York, avec des prestations telles que des repas trois services, un bar à sushi, des coussins design et des équipements dignes d'un spa. Des salons similaires ouvriront bientôt à Boston et à Seattle.

Contrairement aux autres salons de la compagnie, accessibles via des cartes de crédit ou des abonnements annuels, les salons ultra-luxueux nécessitent un billet en classe Delta One, la classe la plus chère de Delta, ou un équivalent sur une compagnie partenaire éligible. De plus en plus de voyageurs Delta achètent ce type de billet en raison de ces salons, selon Janki. « Cela attire les gens vers ce billet », a-t-il ajouté.

Delta ne divulgue pas le montant exact de ses investissements dans les salons. Au cours de la dernière décennie, la compagnie a investi plus de 12 milliards de dollars dans tout, des comptoirs d'enregistrement aux carrousels de récupération des bagages en passant par la rénovation des terminaux et des salons.

Les sections premium occupent désormais environ 30 % des sièges des avions de Delta, contre environ 10 % il y a vingt ans. Certains passagers Delta One reçoivent des kits d'agrément de la marque de luxe Missoni, comprenant des produits de soin et une brosse à dents en bambou, et certains passagers de première classe peuvent commander un burger Shake Shack, une option lancée ce mois-ci sur les vols au départ de Boston et qui s'étendra l'année prochaine.

Pour ceux qui recherchent encore plus de luxe, les vols privés pourraient devenir une option à l'avenir grâce à la participation de Delta dans l'opérateur de jets privés Wheels Up.

« Nous avons encore du travail à faire », a déclaré le PDG de Delta, Ed Bastian, aux investisseurs le mois dernier. « Mais à terme, ce sera notre prochaine étape sur l'échelle premium. »

Bien que le premium soit au cœur de sa stratégie, Delta souhaite éviter d'aliéner les voyageurs cherchant des tarifs abordables, selon des analystes. Cela passe par la diversification des options proposées, explique Tom Fitzgerald, analyste spécialiste des compagnies aériennes chez TD Cowen. Delta propose jusqu'à cinq tarifs selon les vols, allant du strict minimum au plus luxueux.

Delta prévoit d'ajouter encore plus de choix, chaque cabine devant proposer des options « bon », « meilleur » et « excellent », ont déclaré des dirigeants le mois dernier. La compagnie se concentre d'abord sur la cabine principale et testera des options dans sa section Comfort+, légèrement supérieure à la classe économique, d'ici la fin de l'année prochaine.

« Dans l'ensemble, Delta sera en mesure de satisfaire la plupart des gens », a déclaré Fitzgerald.

Les dirigeants de Delta observent également les efforts des autres compagnies aériennes pour attirer les voyageurs haut de gamme. La compagnie à bas coûts Frontier Airlines introduit des sièges de première classe, tandis que Southwest Airlines ajoute de l'espace pour les jambes. Spirit Airlines, qui a déposé le bilan, a présenté dans son plan de redressement de nouveaux forfaits haut de gamme.

Janki reste toutefois confiant : « Vous ne pouvez pas créer une offre premium du jour au lendemain », a-t-il conclu.

Commentaire : La stratégie de Delta met en valeur sa capacité à investir dans le long terme pour proposer des offres ultra luxueuses dont la finalité est de maximiser sa rentabilité et accroître ses revenus.

L'expérience de voyage premium devient une norme pour attirer des clients aisés.

Après le trou d'air de 2024, Safran prévoit d'augmenter fortement sa production de moteurs d'avion d'ici à 2028

Source : Les Échos

Safran table sur une remontée en cadence de la production de moteurs d'avion Leap dès l'an prochain, pour atteindre 2.500 livraisons en 2028.

Le cours du titre a malgré tout chuté de 7,3 % jeudi.

Safran est-il trop prudent ? C'est manifestement l'opinion des analystes et des investisseurs, qui ont fait un accueil plutôt réservé au nouveau plan de marche, dévoilé ce jeudi par le groupe d'aéronautique et de défense, pour la période 2025-2028. Malgré une prévision de croissance de 7 % à 9 % par an et la promesse d'une forte progression des bénéfices et de la trésorerie, l'action Safran accusait la plus forte baisse du CAC 40 jeudi matin, avec finalement un recul de 7,3 % à la clôture.

Les perspectives du groupe ont pourtant tendance à s'éclaircir, notamment dans le domaine des moteurs d'avions civils, qui génère la plus grosse part du chiffre d'affaires et des bénéfices de Safran, mais qui conditionne également les ventes d'Airbus et de Boeing.

Principale bonne nouvelle : les livraisons de son best-seller, le moteur Leap, qui équipe les Boeing 737, la majorité des Airbus A320 et le C919 du chinois Comac, devraient repartir à la hausse en 2025 et les années suivantes, après le trou d'air de 2024, marqué par deux révisions à la baisse des prévisions.

« Nous prévoyons une augmentation des livraisons de moteurs Leap de 15 % à 20 % en 2025, comparée à 2024 [qui devrait s'achever sur 1.413 livraisons, NDLR], a indiqué le directeur général de Safran, Olivier Andriès. Nous prévoyons d'atteindre 2.000 moteurs en 2026 et autour de 2.500 livraisons en 2028 ». Et ce, même si les difficultés de la chaîne de sous-traitants devraient perdurer en 2025 « et peut-être même en 2026 », a indiqué le patron de Safran.

Essor de la maintenance

A cette croissance de 66 % des ventes de moteurs Leap sur trois ans s'ajoutera la progression encore plus forte des services de maintenance et d'après-vente, l'activité la plus rentable de la branche « propulsion ». Entre le pic de retour à l'atelier des moteurs CFM-56, le prédécesseur du Leap, qui équipe encore 50 % des avions moyen-courriers, et les premiers retours en révision des moteurs Leap, Safran prévoit un doublement de ses activités de maintenance d'ici à 2040 (à raison de 5.000 visites de maintenance par an).

« La montée en puissance du Leap sera deux fois plus rapide que celle du CFM-56, ce qui nous a amenés à investir massivement dans nos capacités de maintenance de moteurs, pour les multiplier par cinq », souligne le patron de Safran.

Poursuite des « acquisitions ciblées »

De quoi continuer à tirer la croissance du groupe dans les prochaines années, avec un chiffre d'affaires qui devrait passer de 27,1 milliards d'euros en 2024, à plus de 35 milliards à l'horizon 2028, pour un résultat d'exploitation de 6 à 65, milliards, contre 4,1 milliards prévus cette année.

Mais Safran prévoit aussi de poursuivre sa croissance dans ses autres secteurs d'activité que sont les équipements aéronautiques, les équipements intérieurs d'avion, la défense et le spatial. Dans les équipements, Safran prévoit de mener d'autres acquisitions ciblées, comme celle des commandes de vols de Collins, en cours de finalisation. Le groupe s'est fixé pour objectif d'être numéro un ou deux mondial pour tous les équipements aéronautiques « critiques », comme les trains d'atterrissement, les freins, les systèmes électriques...(..)

70 % du cash redistribué aux actionnaires

La hiérarchie des activités au sein du groupe ne s'en trouvera pas pour autant chamboulée. Les moteurs d'avions et l'ensemble de la branche « propulsion » continueront de tirer les résultats, avec une marge prévisionnelle de plus de 20 % jusqu'en 2028, selon le directeur financier, Pascal Bantegnie, contre 15 % pour les branches équipements et défense et 10 % pour les équipements intérieurs d'avions.

« Dans le même temps, nous devrions générer entre 15 et 17 milliards d'euros de cash-flow libre sur 5 ans, après avoir dépensé presque 10 milliards en investissements, souligne le directeur financier. De l'ordre de 70 % de ce cash-flow sera redistribué à nos actionnaires ».

Commentaire : Le retour à une cadence de production élevée du moteur LEAP combiné à l'essor des services MRO devrait permettre à Safran de consolider sa position sur le marché.

Les pénalités de retard de livraisons pèsent dans le résultat financier donc Safran doit surmonter les perturbations actuelles et continuer à innover pour maintenir son avance technologique sur ses concurrents Pratt&Whitney et Rolls Royce.

Budget 2025 : les compagnies aériennes vont devoir rembourser le trop-perçu de taxe

Source : Les Échos

La chute du gouvernement et le rejet probable du projet de loi de finance 2025 auront pour conséquence l'annulation des hausses de taxes prévues, dont celle sur les billets d'avion que de nombreuses compagnies, comme Air France, avaient anticipée.

La chute du gouvernement Barnier aura au moins une conséquence positive pour les passagers ayant acheté un billet d'avion au départ de la France pour 2025. Les compagnies aériennes qui, comme Air France, avaient anticipé l'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) prévue en 2025 vont devoir leur rembourser du trop-perçu.

Avec la censure du gouvernement, toutes les dispositions fiscales inscrites dans le projet de loi de finance 2025 devraient ainsi être mises sur pause pour une durée encore incertaine, le scénario le plus probable étant que le Parlement vote une loi d'urgence reconduisant le budget 2024, dans l'attente d'un nouveau gouvernement. Il faudra sans doute attendre un nouveau projet de loi de finance rectificative, début 2025, pour que ces dispositions nouvelles puissent éventuellement refaire surface.

De quoi compliquer sérieusement les prévisions budgétaires des entreprises. A lui seul, le triplement de la TSBA devait se traduire par un milliard d'euros de prélèvements supplémentaires sur le transport aérien, dont 280 millions pour le groupe Air France. Chaque semaine qui passe sans cette mesure serait donc autant d'argent économisé pour les compagnies et leurs clients. **Mais il est à craindre que cette surtaxe réapparaisse en cours d'année. Il serait même possible que l'augmentation, qui avait été fortement atténuée par des amendements au Sénat, soit plus importante que prévu, afin de compenser le manque à gagner du début de l'année.**

Les crédits d'impôts dans les limbes

Même incertitude pour l'une des mesures les plus décriées du budget 2025 : le relèvement pour deux ans du taux d'imposition des bénéfices des grandes entreprises de plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires. Si Air France-KLM et les autres compagnies aériennes françaises étaient susceptibles d'échapper à cette ponction supplémentaire, les grands noms de l'aéronautique étaient clairement dans le collimateur.

Safran avait ainsi estimé ce supplément d'impôt à 500 millions d'euros sur la période 2025-2026, dont plus de 300 millions rien qu'en 2025, avec un taux d'imposition qui serait passé de 25 % à 36 %. En l'état actuel des choses, son taux d'imposition ne bougera pas. Mais là encore, le répit n'est peut-être que provisoire. Face à cette incertitude, le groupe n'a pas

modifié ses prévisions financières dans l'immédiat, mais il pourrait avoir à le faire lors de la présentation des résultats 2024, en février.

D'autant que d'autres mesures susceptibles d'affecter le budget 2025 des entreprises à la hausse ou à la baisse, sont également en suspens. Parfois pour le mieux, comme la baisse du crédit d'impôt recherche et la réduction des exonérations de charges sur les bas salaires qui étaient autant de pierres dans le jardin des industriels.

Mais c'est aussi le cas des rares mesures favorables aux entreprises. Les compagnies aériennes se réjouissaient notamment de l'instauration d'un crédit d'impôt sur les achats de carburant d'aviation durable, qui devait représenter une ristourne fiscale d'environ 50 millions d'euros en 2025, essentiellement pour le groupe Air France. La mesure n'entrera pas en vigueur au 1er janvier. Pas plus que la suppression annoncée de la taxe Tiruert, qui renchérit le prix des carburants d'aviation durables en France. Et rien ne garantit, là encore, que ces dispositions, issues d'amendements, seront reprises dans une loi de finances rectificative.

Commentaire : Les compagnies aériennes doivent elles se réjouir de la chute du gouvernement Barnier et la non exécution du budget des finances 2025 ?

Les négociations pour réduire l'ensemble des taxes initialement prévues ont été longues et difficiles, la partie est loin d'être terminée pour les compagnies aériennes et le risque de voir resurgir une taxation plus sévère est possible.

CSRD, taxonomie verte : vers une simplification des obligations de reporting pour les entreprises ?

A l'aube du début des obligations de reporting définies par la CSRD qui concernent les grandes entreprises dès 2025, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a annoncé son intention de proposer une simplification des charges de reporting des entreprises. Une annonce qui remet en question le travail de longue haleine pour parvenir aux textes fondateurs du Green Deal. Explications.

Contre toute attente, après une année 2024 où les entreprises ont dû se préparer à la mise en pratique des obligations de publication du reporting extra-financier prévu par la directive de la CSRD, il semblerait que les textes majeurs du Green Deal soient en passe d'être renégociés au niveau européen.

« Un choc des simplifications réglementaires »

La présidente de la Commission européenne (CE), Ursula von der Leyen, a déclaré à la mi-novembre son intention de proposer une législation « omnibus » pour réduire « la bureaucratie et les charges de reporting pour les entreprises ». Réunis à Budapest le 8 novembre dernier, les dirigeants européens ont déclaré la nécessité d'un « choc de simplification administrative et réglementaire » pour renforcer « la compétitivité de l'Union européenne ». Une façon pour l'exécutif européen de répondre aux critiques concernant « la complexité réglementaire et de soutenir la compétitivité des entreprises européennes sur la scène internationale », rapporte Le Monde.

Plusieurs voix s'élèvent pour renégocier les textes

Cette annonce fait suite à la position de plusieurs États membres qui ont exprimé des préoccupations, dont l'Allemagne et la France. Un moratoire au sujet de la CSRD a été proposé par le Premier ministre Michel Barnier ; autre influence, celle de la publication du rapport Draghi qui appelle à renégocier les normes et à une réduction significative des charges administratives pesant sur les entreprises. Déjà, en octobre 2023, un document franco-allemand soulignait l'importance de réformer et de simplifier les procédures administratives pour favoriser un environnement réglementaire simple et prévisible, en particulier pour les PME.

CSRD, CSDDD, Taxonomie verte : quel avenir ?

Les législations dites « omnibus » viseraient à simplifier ou ajuster certains aspects des textes adoptés lors du Green Deal (Pacte Vert) en juin 2021, notamment la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) qui renforce l'obligation d'informations non financières pour les entreprises de l'UE ; la CSDDD (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) qui impose aux entreprises de mettre en place un processus complet d'identification et d'évaluation des incidences négatives de leurs activités ; et la taxonomie verte, classification visant à identifier les activités économiques considérées comme durables. Alors que ces textes fondateurs paraissaient immuables, comment vont-ils être revus voire simplifier ? A quelles échéances ?

Des inquiétudes émergent

Rappelons que ce Green Deal a occupé la précédente législature de la CE pendant cinq ans. Feuille de route environnementale de la Commission européenne pour atteindre la neutralité climatique à horizon 2050, le Pacte Vert a une ambition forte affichée en transformant de nombreux secteurs et en réduisant de façon drastique les émissions de gaz à effet des pays de l'Union européenne. Ce changement de position suscite des inquiétudes. Pour le moment, le calendrier reste flou. Il faudra attendre que des rapporteurs soient nommés, sur chaque texte, et savoir de quelles forces politiques seront-ils la voix.

Commentaire : Le reporting de la CSRD autrement dit la communication par une entreprise des informations concernant ses performances environnementales, sociales et de gouvernance (ESG), a pour objectifs principaux de fournir aux investisseurs, consommateurs et parties prenantes des données fiables sur la durabilité des activités d'une entreprise et de les encourager à intégrer ces objectifs au cœur de sa stratégie.

Ce reporting est obligatoire au 1 janvier 2025 pour toutes les sociétés cotées.

Donc la volonté de simplifier ces obligations de reporting marque un tournant dans la mise en œuvre du Green Deal reflétant les tensions entre ambitions environnementales et pragmatisme économique.