

2025 – 15 Roissy, le 12 novembre 2025.



Notre tract du 1^{er} août 2025, qui présentait et commentait les résultats du 2^{ème} trimestre, pourrait être repris quasiment tel quel pour commenter les résultats de ce 3^{ème} trimestre. Bien entendu, les éléments financiers sont différents mais les éléments de réussite et les risques à venir restent les mêmes. Nos résultats expriment, développement de TO mis à part, des orientations stratégiques en partie payantes.

Cependant, des éléments macro-économiques incertains, voire défavorables, font naître une certaine frustration. En effet, dans un contexte économique juste un peu plus favorable, nos résultats auraient pu être bien meilleurs.

À commencer par un contexte fiscal délirant incarné par l'augmentation de la TSBA dont l'impact est estimé entre 90 et 170 millions€. Les effets négatifs sur nos flux et nos recettes sont certains et nous **continuons de dénoncer cette incongruité**. Incontestablement, le visage de nos résultats eut été différent sans cette augmentation.



Le groupe Air France affiche des performances solides. En effet, avec une capacité en hausse (SKO +4% vs T3 2024), le chiffre d'affaires augmente également (5,7Md€/ +3% vs T3 2024) et **nous atteignons une marge opérationnelle de 14 %** ! Une telle marge, même au cours d'un trimestre estival, n'est pas commune dans notre histoire.

Le Résultat d'Exploitation se situe à 799M€ et le résultat net est à 467M€ (-16M€ vs T3 2024). La baisse du carburant continue de jouer son rôle positif, tout comme le renouvellement de la flotte mais la recette unitaire, principalement dans la classe économique, reste affectée par la TSBA et les incertitudes économiques qui perturbent la demande. Il faut ajouter que les capacités dans notre industrie reprennent des couleurs un peu partout sur le globe et que les compagnies sont tentées de transférer une partie des baisses du pétrole dans les tarifs pour favoriser les coefficients d'occupation.

Sans parler d'une guerre tarifaire qui aurait déjà commencé, tous ces éléments pressurisent notre recette unitaire.

Beaucoup d'indicateurs sont dans le vert sur les neufs premiers mois de l'année, sauf pour... Transavia. Ses mauvaises performances coûtent presque 1 point de marge au groupe. Il est trop facile de dire que sans ce modèle, nos pertes pourraient être plus grandes, notamment sur le Court Courrier. Quand **FO** proposait d'autres alternatives, la Direction a construit une réflexion binaire du tout ou rien.

9 premiers mois 2025		Capacités 2025 vs 2024	Recettes (millions €)		Résultat d'exploitation (millions €)		
			2025	2024	2025	2024	variation
Réseau	Passage 	SKO +3%	11 440	11 022	982	572	+ 410
	Cargo 	TKO +4%	983	896			
	Transavia 	SKO +14%	1 587	1 378	- 16	18	- 34
	Maintenance 		1 206	1 082	140	88	+ 52
	Groupe Air France 	SKO +4%	15 216	14 377	1106	678	+ 428

Ce qui est sûr, c'est qu'aujourd'hui nous sommes embourbés dans ce choix et qu'il va falloir continuer à financer la croissance de cet outil, dont les bienfaits financiers tardent à poindre.



Les neuf premiers mois de l'année laissent à penser que la trajectoire escomptée en 2025 pour maintenir l'équilibre entre l'investissement dans le renouvellement de la flotte et la poursuite de notre désendettement ne sera pas atteinte. Dès lors, c'est dans le 4^{ème} Trimestre que la Direction place tous ses espoirs pour atteindre des résultats en ligne avec le budget.

Un petit mot concernant KLM et ses résultats préoccupants.

Les vents contraires continuent de souffler fort sur cette compagnie du groupe Air France KLM. Comme nous, Elle évolue dans un contexte fiscal qui les pénalise. En effet, KLM opère dans un contexte sociétal très défavorable au transport aérien se traduisant politiquement par une hausse considérable des taxes sur Schiphol.

Autre problème, plus structurel celui-ci : En l'absence d'un marché intérieur, KLM s'est construite sur un hub agressif qui se voit aujourd'hui en concurrence avec des hubs encore plus féroces, notamment celui d'Istanbul. Sans une prise de conscience du gouvernement néerlandais mais aussi de la commission européenne sur la concurrence déloyale, le modèle actuel de KLM est interrogé par la Holding.

De plus, des tensions sociales importantes sur la question des rémunérations ont explosé il y a peu. Malgré une situation économique trouble pour la compagnie batave, la Direction de KLM a fait un geste en direction de ses salariés au sol. Sûrement une décision sage qui, en plus, venait réparer partiellement des disparités entre les catégories de personnel au sein de l'entreprise. Sage, car affronter des périodes difficiles sans cohésion dans l'entreprise ajoute de la difficulté à la difficulté.



Il est important de souligner que la bonne performance opérationnelle de cette période estivale de très forte activité est le fruit de l'engagement des salariés malgré les nombreux aléas (météo, contrôle aérien etc...).

Cela confirme, si besoin en était, que les salariés sont des acteurs majeurs dans la production de nos résultats financiers. Il nous semble ici important de rappeler que le personnel au sol a été un des contributeurs importants de la transformation.

La fermeture d'Orly, avec ses conséquences sur les salariés, est le symbole des efforts imposés depuis de nombreuses années aux métiers de l'exploitation. L'adaptation professionnelle constante dont ils ont fait preuve n'a pas rencontré une juste reconnaissance des collègues (cadres et non cadres) ne soit venue acter l'adaptation professionnelle dont ils ont fait preuve.

Il faudra réparer cela au plus vite et **FO** s'est déjà engagé dans ce combat.

J'adhère à



Christophe Malloggi
Secrétaire général



01.41.56.04.52



bureaucentral@sgfoaf.fr



www.foairfrance.fr