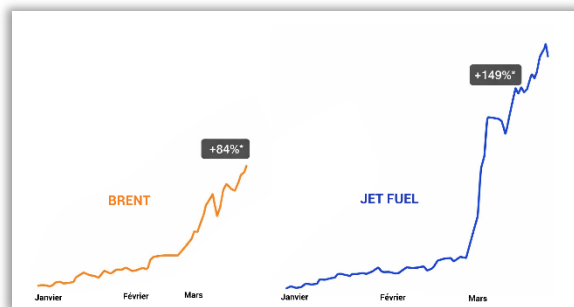


Nos différentes communications financières ont régulièrement fait état de notre exposition aux risques géopolitiques. L'actualité nous fait basculer du risque à l'état de fait.

Après le déclenchement de la guerre en Ukraine, le prix du jet fuel avait déjà amorcé une hausse plus importante que celle du pétrole. Les derniers développements dans les conflits au Proche et Moyen Orient impliquent de nombreux acteurs importants dans la production de pétrole mais aussi de kérosène.

Résultat : au mois de mars, quand le prix du Brent augmentait de 84%, celui du jet fuel progressait de 149% !



Notre réseau dans la région est affecté directement par la suspension de ces destinations. Les trajectoires d'évitement imposées rallongent les trajets de nombreuses lignes, augmentant ainsi la consommation de kérosène !

Les hubs puissants de nos concurrents du Golfe pâtissent largement de la situation et une partie du trafic Europe/Asie se reporte sur les compagnies européennes mais pas seulement.

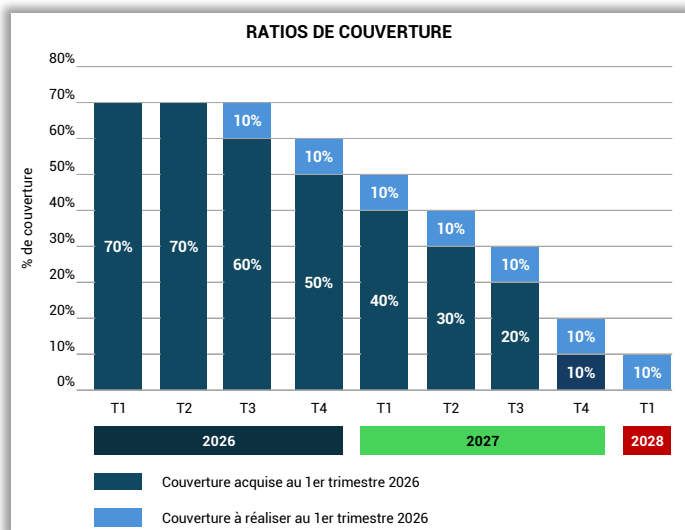
Dans cette nouvelle donne, Turkish Airlines consolide sa position de hub sûr et efficace.

Le 30 avril, le Groupe Air France/KLM publiera ses résultats du premier trimestre. Du fait de plusieurs mécanismes (Décalage dans le paiement du kérosène, couverture carburant, achats de billets à la dernière minute pour des retours vers la France et la réorientation des appareils des lignes suspendues vers l'Asie) atténuent les effets du conflit qui, en tout vraisemblance, ne vont pas se faire sentir sur nos résultats financiers de ce 1^{er} trimestre.

Pour rappel, nos besoins en carburant sont couverts sur une période de 2 ans mais le taux de couverture le plus important (environ 70%), lui, est calibré sur les 3 premiers mois et décroît trimestriellement. Nous n'en profiterons pas longtemps.

En période de forte hausse, se couvrir coûtera donc de plus en plus cher. Le niveau actuel des prix du Jet fuel interroge légitimement sur le niveau de couvertures à engager.

Les compagnies aériennes ont déjà répercuté une partie de la hausse sur le prix des billets. Répercuter l'entièreté des surcoûts pourrait ralentir la demande, voire la stopper.



La presse a déjà fait état de réflexions chez Lufthansa autour d'une réduction de l'activité en clouant au sol entre 20 et 40 machines ! La compagnie allemande avait projeté une croissance de 4% de ses opérations en 2026... Elle doute clairement de pouvoir tenir cet objectif.

La profondeur et la durée du conflit seront déterminantes pour la suite.

Concernant nos activités, pour l'instant, mis à part les destinations sensibles, la Direction maintient le programme initial. Quelques optimisations ont été mises en place à la marge pour capter la demande Europe/Asie par quelques rotations supplémentaires ou de plus gros modules sur cette partie du réseau.

La Direction a annoncé des mesures immédiates en réaction à la situation. Les principales sont le gel de la plupart des embauches et le report des investissements n'affectant pas notre stratégie. Calibrer au mieux les réponses à apporter dans la situation actuelle sera un défi majeur.

L'inflation repart à la hausse dans le sillage de l'énergie. Les prix à la pompe en sont l'emblème mais rapidement, les autres produits vont irrémédiablement suivre.

Les 48% de hausse de nos IKV, arrachés de haute lutte par FO en 2024, démontrent que les actions syndicales de fond et concrètes sont les plus utiles aux salariés.

L'agitation des dernières semaines autour des résultats de l'entreprise semble bien lointaine et montre toutes les limites des réflexions syndicales court-termistes.



Toutes les dispositions prévues dans les NAO (augmentations générales, augmentations individuelles, augmentation et intégration d'une partie de la PUA) seront maintenues.

Ironie de l'histoire, dans quelques semaines seront versés l'intéressement et la participation.

Les plus hautes rémunérations en profiteront d'avantage que l'Air France d'en bas. Par contre, quand les difficultés sonnent à notre porte comme aujourd'hui, c'est bien l'ensemble des salariés qui est concerné et mobilisé !

Quand FO Air France dit et écrit que les dispositifs de partage de la valeur doivent être aussi des outils au service de la cohésion, ces mots prennent évidemment tout leur sens dans la période actuelle.

**FO Air France ne cédait pas hier à l'euphorie et ne cèdera pas aujourd'hui à l'alarmisme.
Autre certitude, la défense des salariés sera notre boussole.**

Christophe Malloggi
Secrétaire Général