AIRFRANCE HOP! transavia

PRIORITÉ PNC

EN DIRECT

CONSEIL D'ADMINISTRATION

GROUPE AIR FRANCE

N°48 Novembre 2026



UNSA PNC
Syndicat des Métiers de l'Aérien Français

SNPNC FO
-DEPUIS 1954-

En août, dans le n°47, je vous parlais d'un premier semestre impacté par le carburant, de l'évolution des non-conformités cabine et de l'adaptabilité des PNC. Trois mois plus tard, où en sommes-nous ? L'été a tenu, l'hiver s'annonce incertain avec des sujets de fond qui demeurent, et une année 2027 chargée de défis.

1 / UN ÉTÉ RÉSILIENT AVEC DES SALARIÉS AU RENDEZ-VOUS

Le troisième trimestre a tenu, *et c'est déjà beaucoup dans le contexte que nous connaissons. L'été reste la période la plus rentable de l'année, et l'été 2026 n'a pas dérogé à la règle :* **Air France affiche un résultat opérationnel ajusté de 811 millions d'euros.**

Dit autrement : malgré un kérosène toujours très cher, **les recettes ont suivi jusqu'ici**. *Les billets vendus plus cher, en particulier dans les cabines avant, ont en partie compensé la hausse des charges. Les voyageurs en partance vers l'Asie (+13 % de recette unitaire par rapport à 2025) continuent d'éviter les hubs du Golfe, dont la stabilité est trop incertaine, pour leur préférer un* **transit par l'Europe ou un trajet direct depuis CDG. Le marché nord-américain continue de porter positivement nos recettes.**

Ces résultats, ce sont aussi les salariés qui les ont rendus possibles. *Un été caniculaire qui a mis les équipes à rude épreuve, des avions pleins, avec des cabines avant pas toujours à la hauteur de la promesse vendue :* **les équipages ont été au rendez-vous de l'enjeu**, *souvent dans des conditions exigeantes.*

Le carburant n'a pas fini de faire parler de lui. *Son prix a plus que doublé (+114 % au niveau mondial, +128 % en Europe) par rapport à ce qu'il coûtait l'an passé à la même période. Comme évoqué dans mon dernier bulletin,* **les couvertures amortissent le choc** *mais elles ne le suppriment pas. Le dernier trimestre de l'année, traditionnellement plus fragile, sera donc à surveiller de près.*

Focus sur la concurrence européenne

Nos concurrents subissent les mêmes surcoûts que nous, et ils avancent vers leurs objectifs en opérant, pour certains, des coupes dans les effectifs.

➡️ **Lufthansa a revu ses prévisions à la baisse pour la deuxième fois cette année**, *avec une facture carburant estimée à 9,3 milliards d'euros. Elle applique depuis juillet son plan de 4 000 suppressions de postes administratifs d'ici 2030, en partie remplacés par l'intelligence artificielle.* **Elle a cependant remporté le dossier TAP** *: le gouvernement portugais l'a préférée à notre holding, avec une offre supérieure de 16 %.*

➡️ **L'Amérique du Nord attire nos concurrents français : French bee** *vient de signer un accord interligne avec* **Southwest Airlines**. *Ses clients pourront rejoindre plus de 30 villes américaines au départ d'Orly, avec un billet unique et une correspondance à Los Angeles, Miami ou San Francisco.*

2 / UN HIVER SOUS LE SIGNE DE L'INCERTITUDE, 2027 DANS LE VISEUR

« La plus grande incertitude » *: c'est ainsi que la FNAM (Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers) résume l'hiver qui s'ouvre.*

➡️ **Le carburant,** *qui représentait environ 25 % des coûts des compagnies,* **pèse aujourd'hui jusqu'à 45 % de leurs charges. Quant aux perturbations géopolitiques mondiales,** *si elles affectent ponctuellement la demande, cette dernière devrait rester forte en Europe. Mais Ces deux points ont une conséquence directe, qui commence à s'afficher un peu partout dans la presse tourisme:* **une réduction de l'offre siège en France se profile pour l'hiver.**

➡️ **La navigation aérienne française** *est sévèrement pointée du doigt par les compagnies et par l'Etat pour les retards à répétition dans le ciel français. Cela engendre des coûts dont les compagnies, et* **notre Groupe en premier lieu,** *se passeraient bien: près de 800 millions d'euros en 2025 selon un rapport du Sénat.* **Non-sens économique,** *cette situation est aussi une* **aberration climatique.** *Contraints d'allonger leurs trajectoires ou de patienter en circuit d'attente, nos avions brûlent inutilement des tonnes de carburant, à l'heure même où la décarbonation est un enjeu environnemental majeur.* **Pour nous, PNC, ce sont aussi des journées qui s'allongent, de la fatigue, et des tensions avec nos clients qui pourraient être évitées.**

➡️ **La politique fiscale appliquée au transport aérien français** *ne cesse de peser sur nos résultats d'année en année : son poids sur les finances des compagnies françaises serait passé de deux à trois milliards d'euros par an en cinq ans selon la FNAM.* **Les prochaines élections présidentielles laissent planer le doute** *sur une évolution favorable pour Air France. Cela représente depuis longtemps un* **handicap de compétitivité,** *que la hausse du coût du carburant vient encore aggraver.*

➡️ *À cette fiscalité nationale s'ajoutent* **les obligations européennes de réduction du CO2.** *Depuis 2025, tout le carburant livré dans les grands aéroports européens doit contenir une part croissante de carburants durables : 2 % aujourd'hui, 6 % en 2030. Toutes les compagnies qui y décollent, européennes ou non, en paient le prix.*
Personne, et surtout pas moi, ne conteste l'objectif : **la décarbonation doit être menée** *et notre Groupe s'y est engagé avec l'ambition d'atteindre 10 % de carburants durables en 2030. Mais* **ces coûts pèsent davantage sur Air France que sur nos concurrents extra-européens,** *en particulier ceux du Golfe : pour un même voyage vers l'Asie, seul le vol entre l'Europe et leur hub supporte le surcoût des carburants durables.*

Si, pour Air France et HOP!, le modèle économique permet d'augmenter modérément le prix de nos billets, c'est plus difficile pour Transavia, qui compose également avec un marché français morose. **Pour les compagnies de notre Groupe, le problème est donc bien la marge, plus que la demande.** *Ces contraintes sont bien réelles, mais dans un dialogue social déjà fragilisé, la* **recherche d'économies devra être menée avec les salariés et leurs représentants,** *et non sur leur dos, ni par un bras de fer stérile.*

3 / UNE RECONNAISSANCE BIENVENUE POUR AIR FRANCE

Face à ces paramètres sur lesquels nous n'avons pas ou peu de prise, la premiumisation reste notre cap et elle porte ses fruits : **les distinctions et les recettes en témoignent.** *Le 19 novembre, Air France a de nouveau été classée* **compagnie cinq étoiles par l'APEX** *(Airline Passenger Experience Association), pour la cinquième année consécutive, avec deux prix supplémentaires :* **l'innovation cabine pour les suites La Première, et le siège le plus confortable d'Europe**, *toutes cabines et tous réseaux confondus.*

Ces récompenses saluent un produit. **Elles saluent aussi, même si on le lit moins dans la presse, celles et ceux qui le font vivre à bord.** *Car nous le savons tous : un siège primé ne fait pas à lui seul une expérience client d'exception.*

Pendant ce temps, **la concurrence ne ralentit pas son évolution vers des produits plus premium**, *y compris sur le moyen-courrier. Lufthansa testera à partir de mars 2027, sur six A320, un vrai siège Business en configuration 2-2, au départ de Francfort vers Athènes, Nice et Le Caire. La montée en gamme ne se joue plus seulement sur le long-courrier.*

EN CONCLUSION

Le Groupe tient grâce à sa montée en gamme, *mais le carburant, la fiscalité, le contrôle aérien et les obligations européennes pèsent toujours plus lourdement sur nos marges.*

La montée en gamme repose notamment sur nous, salariés PNC du Groupe. *Son impact positif sur l'image d'AIR FRANCE ne tiendra dans la durée* **qu'avec des cabines en état, des outils qui fonctionnent, une pression sur les coûts qui n'impacte pas nos conditions de travail en équipage, et une transmission des savoirs préparée dès maintenant.** *Bons vols à toutes et à tous, à bientôt à bord de nos avions.*

Raphaële Rio, PNC LC AF - Administratrice PNC

Elue au Conseil d'Administration du Groupe AIR FRANCE (AF/HOP/TO)
rario@airfrance.fr