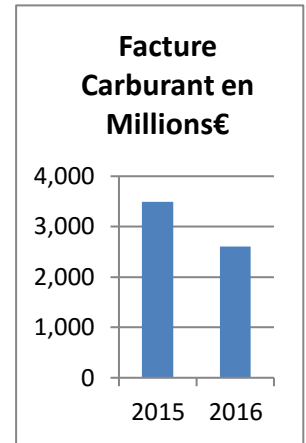


# CCE Air France 26 Avril 2017

## RAPPORT D'EXPERTISE du Cabinet SECAFI sur le BILAN AF 2016

Ce rapport reprend beaucoup d'arguments déjà donnés par SUD AERIEN sur l'environnement du transport aérien et le positionnement d'AF :

- Le contexte du transport aérien est resté bon en 2016 : passagers en hausse (+6%)
- Le choix opéré par AF de réduire son offre en 2016 (-1.4%) a été à contre-courant du marché et des autres compagnies, Air France n'a donc pas tiré profit autant qu'elle aurait pu de cette conjoncture.
- KLM qui a suivi cette croissance a tiré plus de bénéfices de cette stratégie
- Avec un prix du pétrole bas AF a économisé 888 Millions d'euros. →
- **La fable sur la parité €-\$, « qui devait absorber toutes ces économies », a été (une fois de plus) un enfumage de la part de nos dirigeants !**
- L'activité maintenance dégage un cash-flow nettement supérieur à ses besoins d'investissements !
- **Là encore, l'argument d'une filialisation qui devait permettre à la DGI de se développer n'a été qu'une entreprise d'enfumage, reposant sur des mensonges !**
- TRANSAVIA s'enfonce dans ses déficits, cette filiale Low-Cost ne rapporte rien à AF !



Même si les résultats d'Air France sont bons, elle est victime de sa stratégie de départs massifs du personnel (effet PDV).

La compagnie a été incapable de s'aligner sur la croissance du transport aérien. Nos dirigeants ont empiré ce processus en orientant le maximum de passagers vers KLM au détriment d'AF.

Résultat : les avions de KLM sont mieux remplis que ceux d'AF, donc plus rentables.

### Croissance de l'offre en 5 ans

	Long Courrier	Moyen-Courrier
AF	+3%	0%
KLM	+14%	+11%

Cette politique a aussi conduit à un sous-effectif chronique.

Aujourd'hui, le besoin de recrutement est énorme dans presque toutes les activités (Maintenance, Informatique, PNC, PNT,...). **Notre direction rappelle même ses anciens salariés partis en PDV pour les réembaucher ! AF a fait partir trop d'agents, créant sous-effectifs et tensions au travail.**

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le marché mondial CARGO en croissance depuis plusieurs années (+3,6% en 2016), AF/KLM est passé de 1<sup>ier</sup> transporteur Cargo Mondial en 2011 à cinquième aujourd'hui.

Et comme pour les passagers, ce recul est nettement plus important à Air France qu'à KLM.

L'activité est maintenant orientée vers les soutes des avions PAX.

Le Cargo contribue ainsi pour 375 M€ (en 2016) aux résultats du Passage.

Le rapport de SECAFI indique aussi que **la sous-traitance de plusieurs activités magasins CARGO ne sera pas rentable avant 5 ans** et que certaines fonctions de manutentions ont une incidence très forte sur la performance et la sécurité. De plus, les coûts de cette sous-traitance risquent aussi d'augmenter d'ici 5 ans...

Cette solution n'est pas économiquement pertinente !

Trust TOGETHER devait s'établir sur 3 niveaux :

- Filialisation de la maintenance (abandonné suite mobilisation du personnel de la DGI)
- Lancement d'une LOW-COST Long-Courrier « BOOST » (en retard sur le planning)
- Rationalisation du Point à Point (AF a ralenti sa mise en œuvre)

**Pour Sud Aérien, la direction peine à convaincre les salariés et les élus. BOOST est fébrile et comporte bien plus de risques que de bénéfices. Nous n'en voulons pas ! Les salariés n'ont rien à y gagner.**

## **Projet BOOST Low-cost Long Courrier/ Moyen courrier :**

Sud Aérien, CGC, FO, UNSA, CGT, CFDT, Syndicats PNT et PNC demandent le report de la consultation de ce point pour manque d'information. Les élus refusent de voter.

### Pourquoi ?

1. Ce projet se réduit aujourd'hui à sa seule composante PNC = réduire leur statut pour un gain estimé à seulement 25M€/an.  
Leur statut est attaqué au sein du groupe, avec le risque que cette précarisation devienne le nouveau standard Air France.  
Beaucoup d'énergie gaspillée pour peu de gains escomptés, comparé à l'amende Cargo (qui a coûté 313M€), ou à la **mauvaise politique de couverture pétrole qui a fait perdre à Air France 890Millions\$ en 6 ans !**
2. JM Janaillac veut 685M€ d'économie d'ici 2020, BOOST n'en représente en réalité que 3%.  
Ce projet devient de plus en plus un symbole et laisse de côté les risques sociaux et le mécontentement de l'ensemble de la population PNC.  
C'est une machine antisociale qui produira mécontentement, sous-traitance massive, précarisation du statut des PNC et grèves à répétition.
3. La clientèle visée par BOOST, les « Millenials » (18-35ans branchés), n'a pas fait l'objet d'une étude poussée :
  - Pas d'étude relationnelle entre les lignes envisagées et ces fameux « Millénials »
  - Pas d'analyse chez les autres compagnies qui réalisent de bonnes performances sur cette clientèle
  - Construction d'une offre sur les seules lignes dites déficitaires d'AF alors que les « Millénials » voyagent sur toutes les lignes Air France
  - Image brouillée entre une communication « Low-Cost » mais des tarifs comparables à AF
4. Le risque de délit de marchandage avec des PNT Air France et des PNC « BOOST » a été confirmé par un cabinet d'avocats (Lyon-Caen & Thiriez). La structure juridique pose donc problème et Air France doit revoir en profondeur sa copie.  
Les négociations avec les pilotes patinent sur ce point.
5. Le montage financier sera des plus complexe : BOOST (qui devient une société d'affrètement) « achètera » ou louera des avions avec des fonds provenant d'Air France pour ensuite facturer à Air France une prestation de location avec équipage.  
Les périmètres d'échanges financiers sont flous.
6. Coté Sol, ce projet ne sera qu'une grosse machine à sous-traiter:
  - En piste, 1 seul RZA Air France, tout le reste sera sous-traité
  - Pertes d'effectifs AF liés aux transferts d'avions/lignes vers BOOST (support, pricing, comptabilité,...)
  - Aucune garantie que la maintenance soit assurée par du Personnel Air France de la DGI malgré nos demandes précises



**Pour Sud Aérien, Air France a les moyens de se développer en interne.**

**Ce projet peut s'intégrer dans une structure AF avec du Personnel AF, mais notre direction préfère miser sur des PNC filialisés et précarisés, et des sociétés sous-traitantes.**

Cette énième filialisation ne générera aucun emploi Air France.

**La direction accepte de reporter le point de consultation du projet BOOST.**

**Un CCE Extraordinaire sera déclenché dans les semaines suivantes.**