

CCE Air France Extraordinaire 10/05/17

Projet BOOST

Dernière information des élus sur ce projet avant le passage au vote, le cabinet d'expertise SECAFI dépeint un projet bien plus fragile qu'il n'apparaît :

Tout d'abord les clients : centré sur les « Millenials » les 18-35 ans, Air France s'est appuyée sur une étude qui évalue seulement les exigences de cette catégorie : prix, absence de coût caché, ponctualité,... mais n'a pas corrélé ces 18-35 ans avec les lignes visées par BOOST.

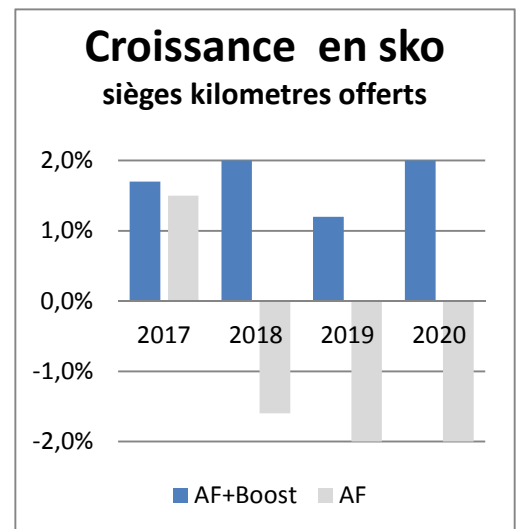
BOOST est en fait une machine à faire décroître Air France.

Cette filiale va venir :

- siphonner des passagers à la maison mère
- capter de nouveaux avions qui étaient destinés à AF
- détruire des emplois AF au Sol
- fragiliser le statut des PNC

Cette décroissance de la maison mère AF va impacter l'ensemble du personnel de la Compagnie. Autant d'avions basculés vers la filiale entraineront moins d'activités au Sol et des emplois AF vont disparaître.

Nos dirigeants continuent de faire naviguer Air France à contre-courant, dans un secteur du transport aérien qui lui augmente de 5% par an.



L'accord BOOST soumis au PNT (pilotes) prévoit qu'ils fassent des efforts de productivité.

En contrepartie, les pilotes inquiets de voir que le Groupe préfère investir et développer KLM au détriment d'AF, ont voulu forcer AF à faire du développement en France, c'est-à-dire : plus d'avions AF, plus de passagers, plus d'emplois Air France (dit « Prod Balance » : équilibre de partage des passagers/offres entre Air France et KLM.)

Les PNT ont donc convenu dans cet accord une feuille de route qui contraint Air France à rééquilibrer cette « Prod Balance » au profit d'AF. Pour sceller cet accord, la direction d'AF a proposé une compensation à verser au PNT sous forme de prime pour chaque année dans le cas où la cible n'est pas atteinte.

Mr GATEAU (DRH AF) affirme que la feuille de route sera tenue !

Or le cabinet d'expertise SECAFI indique que dès 2018, AF sera incapable de tenir sa feuille de route. (il faudrait pour cela qu'Air France croisse de +5% par an ou que KLM passe d'une croissance actuelle de 4% à 1% par an).

Avec cet accord, la pertinence financière de BOOST s'écroule... pourquoi ?

Car les gains estimés de cet « ambitieux » projet de filialisation ne sont que de 25M€/an

Tous les gains économiques de BOOST risquent d'être absorbés par l'incapacité d'Air France à respecter la « Prod Balance ».

Puisque la direction est capable de proposer une prime au PNT, **Sud Aérien exige en séance que tout le personnel au Sol et les PNC bénéficient aussi de cette même prime dans le cas où la Prod'Balance n'est pas respectée.** FO, UNSA, SNPNC, SNGAF s'associe à cette demande.

Une motion est présentée par les PNC qui demande de reporter d'un mois la consultation du projet BOOST : Sud Aérien, PNT, PNC, CGT, UNSA, FO approuvent. La CGC et la CFDT s'abstiennent.

Vue la médiocrité de la présentation et les attaques vers le personnel, finalement, les élus au CCE votent à l'unanimité CONTRE le projet « BOOST »