

# CCE Air France Septembre 2017

En début de séance le DRH d'Air France souhaite reporter le point 5 (création d'une filiale de levée de fonds pour Startup) et de reporter la consultation sur la création de la Joint-Venture Transatlantique. Les élus acceptent.

## Point d'information lancement JOON

Filiale à 100% d'Air France, elle sera dirigée par Jean-Michel MATHIEU (responsable du projet) qui présente l'état des lieux de JOON :

- Signature de l'accord de périmètre avec le SNPL en Juillet 2017 (mise à disposition des pilotes AF sur JOON) et demande de CTA et de licences envoyées à la DGAC en Juillet 2017
- Obtention du Code IATA de JOON : JN
- Lancement du plan de recrutement des « PNC à bas couts » en été 2017
- Lancement commercial en Septembre 2017
- Formation des PNC en octobre et novembre 2017
- Début des opérations Moyen-courrier le 1<sup>er</sup> Décembre 2017 et dès l'été 2018 pour le Long-Courrier

**Destination MC** : CDG vers Barcelone, Berlin, Lisbonne, Porto (plus de destination à l'été 2018).

Avec une offre de restauration payante et 1 boisson gratuite. Offre de lancement à 39€.

**Destination LC** : CDG vers Fortaleza 249€ (Brésil) et Mahe 299€ (Seychelles).

Avec repas inclus dans le tarif du Billet. Sur les A340, installation du système RAVE II (Zodiac) dans la cabine.

**Sud Aérien** rappelle que cette nouvelle filiale à bas cout est, en fait, un laboratoire social pour Air France :

- Des PNC précarisés, payés -50% par rapport à AF
- Sous-traitance massive des métiers de piste
- Baisse induite des effectifs AF suite au transfert d'avions AF vers JOON.

De plus Air France aura la main sur les recettes et les couts de cette filiale et pourra décider ainsi de sa future rentabilité financière. Gageons que dans 1 ou 2 ans, AF voudra étendre ce modèle et y transférer encore plus d'avions.

## Information sur le programme Hiver.

Croissance du trafic, pétrole pas cher,... les perspectives sont bonnes.

AF va augmenter son offre hiver L.C sur Nord Atlantique (+5%), Moyen-Orient/Golfe/Indes (+15%), Afrique (+6%) et Amériques du Sud (+7%).

Sur le MC ouverture d'une ligne Porto, sinon baisse globale de l'offre AF au profit de JOON.

Tout ceci dans l'optique d'augmenter le temps d'utilisation des flottes LC (en moyenne 14h30/jour) et MC (9h47/jour). Cela aura forcément un impact sur les autres entités (Passage, maintenance, ....)

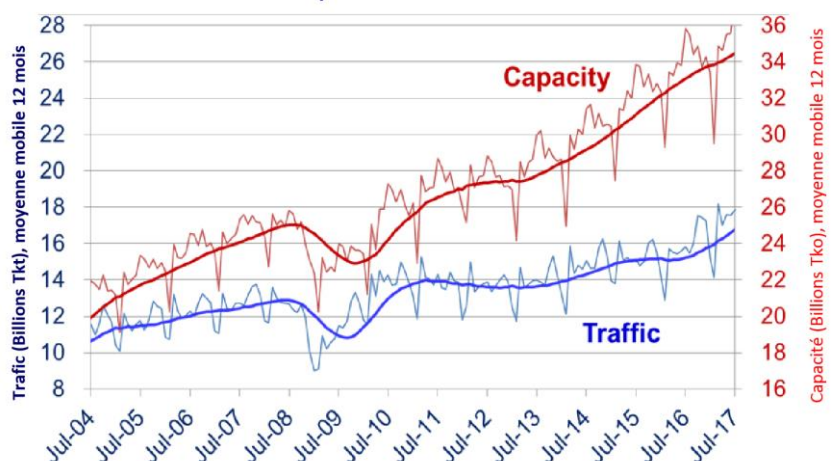
Par contre HOP AF baisse encore son offre, et se replie dans une politique d'attrition de son activité et de son personnel.

Le Cargo AF va bénéficier de la croissance de l'activité passage (puisque la majeure partie du Fret AF est maintenant transporté dans les soutes des avions Pax). Air France annonce +6,4% cet hiver.

Ci-contre, on peut voir la croissance du trafic mondial du Fret. (Trafic). Le transport aérien de marchandises est donc en constante augmentation depuis 2004.

Les capacités mondiales sont, elles, largement boostées par le transport en soutes des avions PAX. (Capacity) →

Evolution de la capacité et du trafic de fret aérien



## Création d'une filiale pour le projet « Mobility4Pilots »

Air France veut créer une filiale (une de plus) pour développer et commercialiser, en sous-traitance, un produit EFB (documentation avion à bord) pour les pilotes de petites compagnies.

Ce produit, sera basé sur les connaissances fonctionnelles et techniques de la DG.SI. Mais l'Informatique AF sera exclue de ce projet pour cause de « surcharge de travail ».

Le risque d'empiètement sur le périmètre de la DG.SI est important (budget à la filiale et pas à la DGSI ?).

Pas de stratégie claire sur la commercialisation.

**Sud Aérien** s'oppose à la création de cette filiale et demande un renforcement des équipes internes qui pourront ainsi faire ce boulot.

Vote des élus / **CONTRE : SUD Aérien, UNSA, CGT, PNC** POUR : - Abstention : CFDT, CGC

## Point sur le devenir de la DGSI

Le contexte : le projet ISR (grosse réorganisation pour obtenir -20% de coûts en 2020 sur les 2 directions de l'informatique AF+KL, soit 237 postes supprimés) a été retoqué par le WorksCouncil (CE de KLM), qui met en prérequis de revoir la règle "qui développe, exploite" et les règles régissant la partage des charges de l'informatique du Groupe, à savoir :

- 2/3 Air France
- 1/3 KLM

Pour répondre à ce blocage, la direction invente un « groupe de travail » avec 4 représentants du CE Informatique AF et 4 représentants du CE KLM. Ce groupe de travail est censé mener une « négociation » selon les termes du directeur de l'Informatique. Malgré que Sud Aérien soit représentatif au CE Informatique, la direction a exclu notre syndicat de ce groupe de travail. Des réunions ont commencé et durent tout septembre. Aujourd'hui en CE SI l'opacité règne, refus de la direction de nous faire un retour et de présenter les documents en cours.

**Pour Sud Aérien**, il est essentiel de maintenir des règles équitables comme celles qui existent pour l'instant (deux tiers AF – un tiers KLM). Mais il y a des dérives qui sont mal contrôlées et pas d'actions correctives (KLM a en fait plus du 1/3 d'activité et l'écart n'arrive pas à se résorber). Des 2 côtés, sous-traitance très élevée, due à un plan de recrutement insuffisant. Les équipes croulent sous le boulot mais tout part à l'extérieur faute d'effectifs. Nous exigeons d'être présents à ce groupe de travail pour avertir le personnel en toute transparence.



## Point sur la nouvelle Joint-Venture Trans-Atlantique.

Les règles actuelles de partage de capacités avaient atteint leurs limites avec Delta Airlines. Elles pénalisaient notre compagnie puisque **pendant des années AF/KLM a versé 120 millions\$ par an à Delta !**

Le but est de ce nouvel accord de créer une Joint-Venture plus "Européenne", 40% Delta, 40% AF/KLM et 20% Virgin, ce qui serait aussi le pourcentage du partage du chiffre d'affaires (estimé à 12 milliards).

Une nouvelle répartition des bénéfices sera calculée par une clé de répartition en fonction des SKO.

ALITALIA deviendra un partenaire associé, (pour garder un contrôle sur les prix pratiqués) sans pour autant lui faire bénéficier de la synergie de la JV.

La direction ne s'interdit pas de faire participer JOON à certains vols de cette JV.

A aucun moment l'implication des salariés n'est abordée par J.M JANAILLAC lors de cette présentation en session du CCE.

**Pour Sud Aérien**, l'ancienne joint-venture avec Delta, présentée comme « une réussite », cachait en fait une mauvaise négociation qui a fait perdre beaucoup d'argent à notre compagnie.

Les règles de partages des risques de ce nouvel accord sont encore floues, et une envolée des coûts de Delta ou de Virgin risquent de faire fondre les bénéfices escomptés.

---

**SUD Aérien – BP 30 - 91551 PARAY VIEILLE POSTE CEDEX**

Tél : 06.37.91.20.51- Fax : 01.41.75.64.02 - E-mail : [sudaf@wanadoo.fr](mailto:sudaf@wanadoo.fr)