

## ET NOUS ALORS ?

On a pu voir récemment dans la presse que les PNT viennent d'accepter un nouvel accord salarial proposé par la nouvelle direction.

Notre nouveau PDG, Benjamin SMITH, a été très généreux avec nos collègues puisqu'il leur a proposé des augmentations supplémentaires qui vont s'étendre de +3% à +8,5% selon les secteurs de vols et les fonctions (+4,3% en moyenne). Tant mieux pour eux !

Ajoutés aux 4% déjà obtenus par l'ensemble des salariés, les augmentations PNT vont s'étendre de **+7%** (PNT long-courrier) jusqu'à **+12,5%** (PNT moyen-courrier).

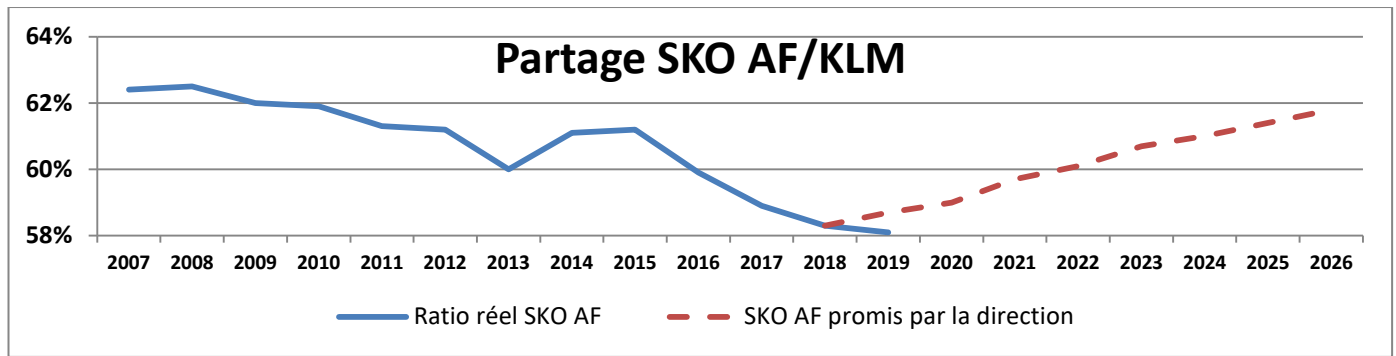
Alors que certains syndicats Sol se sont gargarisés d'avoir « obtenus » une bonne enveloppe d'avancement individuelle (AIP) +1,8% (en moyenne pour les non-cadres), ajoutés au 4% déjà obtenus par les grévistes de 2018, **au Sol nos augmentations de salaires plafonneront à +5,8%... C'est en dessous du minimum accordé aux pilotes !**

Si notre nouveau PDG a été sensible à la baisse du pouvoir d'achat de nos collègues PN, pourquoi ne veut-il pas entendre que les salariés du Sol ont eux aussi subi une baisse sévère de leur pouvoir d'achat ? **Pourquoi cette différence de traitement ? Pourquoi les salariés du Sol ont obtenu si peu en comparaison ?** On est loin de sa politique du « tous ensemble » et de sa vision d'une compagnie apaisée où chacun est considéré de la même manière ! Belle démonstration d'injustice salariale. **Salariés du Sol, il va falloir se réveiller ...**

**En contrepartie**, Mr Smith a demandé aux pilotes de renégocier l'accord de croissance entre Air France et KLM (signé en 2017) et leur a demandé d'abandonner un indicateur clef : le SKO (siège kilomètre offert).

### **Pourquoi cet indicateur est important pour B. Smith ?**

Cet indicateur sert à comparer la croissance des deux compagnies AF et KLM. Il contraignait la Holding à investir proportionnellement dans les 2 compagnies afin qu'Air France rattrape l'activité perdue au profit de KLM : c'était le maintien de la « Prod' Balance », AF devant effectuer, au final, 62% des SKO du groupe.



Cette « Prod' Balance » permettait de s'assurer que les passagers AF n'étaient pas « délocalisés » en masse vers KLM et son HUB d'Amsterdam, garantissant de l'activité pour CDG et Air France. Ce partage (Prod' Balance) de passagers, permettait de garantir un partage des recettes entre Air France et KLM, puisque l'indicateur SKO est très corrélé à la recette d'une compagnie.

Benjamin Smith vient de casser l'ancien accord et a remplacé l'indicateur SKO par un autre : le « CDN » qui établit la capacité maxi. théorique de passagers par type avion. Mais le « CDN » ne garantit en rien la capacité réelle de nos avions (dépendant des configurations cabines).

### Quel est l'objectif ?

Booster la croissance et la recette de KLM en densifiant leurs cabines, et transporter le maximum de passagers vers le HUB d'Amsterdam.

Cependant, le marché Hollandais étant modeste, ce sont les passagers français et le secteur moyen-courrier AF qui sont visés : **venir siphonner le marché français pour alimenter le long-courrier KLM et faire du transport de masse.**

Air France fera l'inverse, en dé-densifiant les cabines LC pour se tourner vers le « Premium ».

Notre résultat financier AF dépend du nombre de passagers transportés, et c'est pour cela qu'AF a initié en 2015 le projet « *QuickChange* » : densifier la cabine des B777 pendant l'été pour améliorer la recette en remplaçant les volumineux sièges Business par plus de sièges Eco.

Stratégie payante jusqu'à présent pour AF...**Mais aujourd'hui, machine arrière !**

**La croissance et la recette de KLM seront assurées par la nouvelle politique initiée par B. SMITH** : délocaliser le maximum de Pax vers le HUB Hollandais.

Celles d'Air France dépendront de plusieurs facteurs : la recette des nouveaux sièges Premium devront couvrir la quantité de sièges Eco débarqués des avions, et le coefficient de remplissage Premium devra être important. **Rien ne garantit que l'orientation « Premium » d'Air France sera efficace ou que ces nouveaux passagers seront au rendez-vous.**

De plus, en cas de crise économique mondiale, Air France prendra de plein fouet ce retournement de conjoncture. Les risques sont donc grands.

**La stratégie se dessine, et la balance penche clairement d'un côté ! Croissance assurée pour KLM, risque financier et attaque du court et moyen-courrier pour Air France.**