



TECHNICIENS - MAÎTRISES - CADRES D'AIR FRANCE

*La référence syndicale AF

AIR FRANCE,

UNE BREVE HISTOIRE DE NOTRE AVENIR

Après l'entretien que nous a accordé P.H.GOURGEON, la semaine dernière, il pourrait sembler légitime de s'interroger sur le constat pessimiste dépeint par nos Dirigeants quand on sait que nous étions la première compagnie aérienne mondiale, il y a seulement 3 ans.

Un énième plan d'économie a été décidé lors du Comité Exécutif de rentrée pour poursuivre la réduction des coûts, augmenter notre compétitivité et améliorer le ratio d'endettement.

La situation dramatique de l'économie mondiale perturbée par l'endettement record de certains états nous entraîne dans un tourbillon dangereux qui s'il n'est pas rapidement maîtrisé, va provoquer des dégâts considérables pour notre économie nationale. Si la récession s'installe, il n'y aura plus d'affaires à traiter et donc plus d'hommes d'affaires à transporter. C'est simpliste mais ça a au moins le mérite de la clarté.

L'économie du transport aérien mondial a été révolutionnée depuis l'arrivée sur notre marché des compagnies du Moyen Orient, riches de pétrodollars et aux capacités d'investissement sans limite. L'Europe interdit aux états membres d'aider leurs compagnies nationales au nom de la libre concurrence mais quand les dés sont pipés de cette manière, on peut commencer à craindre le pire pour notre avenir commun. Imaginez que la compagnie EMIRATES a commandé 90 A380 + 70 A350 + 45 B777 qu'elle va payer comptant sans avoir à s'endetter.

Ça laisse rêveur quand on sait que EMIRATES a été créée en 1985...

La première salve de la crise financière débutée en 2008 nous a obligé parce que l'entreprise perdait beaucoup d'argent (plus de 3Md€ sur la durée) à emprunter pour garantir notre trésorerie.

Nous n'avions plus de capacité d'investissement et il fallait absolument dégager de l'argent disponible pour tenir en espérant que la crise soit brève malgré sa violence. Début 2011, un léger répit de quelques mois a fait chanter les inconscients qui ont annoncé un peu trop rapidement que la crise était terminée.

Conclusion : le déficit au premier trimestre s'établit à 145 millions d'€.



La Direction Générale a convoqué tous les syndicats représentatifs de l'entreprise pour la présentation d'un nouveau plan d'action (qui n'est qu'une redite de ce que nous avons déjà entendu).

- 1** Le plan Challenge 2012 est renforcé avec un plan d'économies structurelles pour réduire les coûts fixes à hauteur de 800M€ pour financer nos investissements et réduire notre endettement.
- 2** Le blocage des embauches sera poursuivi sauf là où il sera nécessaire d'embaucher ??? La réduction du programme des vols déjà effective pour la saison hiver sera prolongée sur la saison été 2012.
- 3** Une GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et de compétences) sera actualisée pour une présentation aux instances du CCE en décembre. Les prévisions d'emploi à trois ans y seront débattues afin de connaître la tendance des effectifs durant cette période. En aucun cas et à ma demande, le Directeur Général n'a confirmé la mise en place d'un PDV, ni d'un plan social mais se réservant la possibilité d'y réfléchir si les affaires d'Air France se dégradaient durant l'année 2012.

Le discours de notre Directeur Général est brouillé par **des informations contradictoires qui accréditent la bonne santé de notre compagnie.**

- A grand renfort de trompettes**, on nous annonce l'achat de 110 avions certes de 2017 à 2024 mais on est en droit de penser avec cette méga commande que les choses ne vont pas aussi mal. En fait, cela suppose que l'entreprise redevienne performante sinon ne seront exercées que les commandes fermes, c'est-à-dire moins que le remplacement normal de la flotte et notre compagnie se redressera en ayant réduit sa toile.
- Nous avons reçu le 15 septembre une participation moyenne de **408€ (PNT inclus) par salarié**. Quand on reçoit une participation aux bénéfices, c'est que les choses ne doivent pas aller aussi mal.
- L'utilisation abusive d'armées de consultants depuis des années doit cesser**. Nous avons en interne toutes les compétences pour penser nous-même notre avenir.



Nous devons tous faire des économies...

Le discours aux institutions financières est toujours positif car on confond à bon escient, les résultats du groupe AFKL avec ceux de la compagnie Air France. Il est évident que nos collègues hollandais ont de meilleurs résultats que nous mais au détail près que l'on peut faire dire ce que l'on veut aux chiffres.

- ✈ KLM ne déclare pas les versements annuels aux fonds de pension du fait des normes IFRS ; 2 Milliards d'€, ce n'est pas une mince affaire. **C'est une véritable bombe à retardement**, à l'identique pour LH et IAG (nouveau consortium issu de la fusion BA et IB)
- ✈ BA beaucoup plus endettée que nous **a vu sa dette divisée par 2 en fusionnant avec IB** qui elle, était une compagnie sans la moindre dette mais la dette restante de BA liée aux fonds de pension reste en réalité très élevée et est bien plus préoccupante que la situation d'AF. On peut avoir de bons résultats avec des artifices semblables.

On voit bien là que, même si la conjoncture n'est pas réjouissante, Air France a encore beaucoup d'atouts pour rester sur le podium mondial des majors compagnies. La preuve, **la saison été est en hausse de 5%** avec **un coefficient de remplissage constaté à plus de 84%**. Excusez du peu. Quant à la recette unitaire, elle s'améliore au regard de la même période de 2011.

Dernier élément évoqué durant l'entretien avec notre Directeur Général, la continuité de la Gouvernance d'Air France.

Nous devons avoir la nomination d'un nouveau DG mais le Conseil d'administration n'est pas d'accord sur le nominé à présenter. **Le Président SPINETTA soutenu par les pilotes souhaite une solution interne** avec la présentation d'un DGA de l'entreprise ou d'une filiale **alors que le DG souhaite privilégier une solution externe pour apporter du sang neuf.**



Le rôle d'un syndicat n'est pas de choisir le futur patron de son entreprise mais d'émettre un avis quant à la situation ubuesque vécue par les salariés.

Quand il y a avis de forte tempête, on doit avoir un capitaine sur le bateau sinon on court à la catastrophe...

Certes, il ne faut pas se tromper sur la qualité du postulant, mais à ce niveau, **il paraît indispensable que le Directeur Général Exécutif du Groupe AFKL ait toute latitude pour choisir lui-même son plus proche collaborateur**, surtout si celui-ci est appelé à moyen terme à le remplacer ...

Air France est à un tournant de sa longue histoire avec des challenges inconnus à relever. Notre fonctionnement, notre schéma d'organisation, la philosophie même de notre produit, tout cela doit être repensé. Nous avons les compétences, les moyens, la volonté de relever ces défis. Il faut juste que nos dirigeants soient

convaincus que ce n'est pas eux seuls qui y arriveront. Air France est une famille et c'est sa grande force. Tous les membres de la famille sauront se mobiliser pour relever les manches et repartir au combat. Il nous suffit juste d'avoir le signal du timonier pour déclencher cette remobilisation qui nous fait tant défaut aujourd'hui.

Monsieur le Directeur Général, vous avez les cartes en main.

A vous de jouer en nous montrant l'exemple et nous saurons tous ensemble assumer nos responsabilités, et reprendre la marche en avant pour notre belle entreprise.

Pour la CFE-CGC d'Air France,
Ronald NOIROT.