

« *Accélérer et renforcer la réduction des coûts (...)* »

Alexandre de Juniac, 20 janvier 2015

« LES COÛTS », vous dis-je !

Lors de la Session du CCE du 20 janvier 2015, le rapport final du cabinet SECAFI, expert chargé par le CCE d'analyser le bilan du plan Transform, a été présenté.

Cette nouvelle version incluait un « benchmark » entre Air France, KLM et quelques autres compagnies « Major ».

Alors que les coûts de personnel à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) ont baissé de 13,5% entre le 1^{er} trimestre 2011 et le 1^{er} trimestre 2014, grâce aux efforts des salariés, le « benchmark » nous place en queue de peloton des compagnies dans la quasi-totalité des secteurs où les coûts sont comparés.

Au-delà des habituels comparatifs par catégorie socio-professionnelle, il faut préciser qu'une partie importante de la différence de coûts avec KLM est due à l'absence de charges de retraite dans les salaires que paie la compagnie (mais pas dans le bilan financier, les retraites étant provisionnées dans la dette) !

Par ailleurs, il est important de signaler que, alors que le nombre de salariés AF baissait de 13% entre 2010 et 2013, il augmentait de 1% chez KLM. De plus, le coût unitaire par ETP a plus augmenté chez KLM que chez Air France.

Autrement dit, il n'y a quasiment pas eu de contribution de KLM au plan TRANSFORM !

QUE RESTE-T-IL DE PERFORM ?

L'axe central de PERFORM pour notre entreprise était la croissance du long courrier. Avec la livraison des 3 B777-300 prévue en 2015, l'offre d'Air France sur le long courrier sera quasiment stable en 2015.

Or, la recette unitaire baisse depuis le 1^{er} semestre 2014. Il est donc à craindre que l'on s'engage, au moins en 2015, dans une logique **récessive**.

ALORS, UN TRANSFORM *neo** ?

L'objectif majeur du plan TRANSFORM était une économie de 2 milliards d'euros. C'est une économie du même ordre sur une même période de trois ans qui nous est à nouveau annoncée.

Plus question de développement pour Air France, seulement de baisse de coûts !

Les engagements de la Direction Générale limiteront les impacts en 2015 sur le personnel Air France.

Mais quelle sera la contribution de KLM, dont la direction et le Works Council, main dans la main, freinent des quatre fers sur les économies. D'ailleurs, KLM doit toujours recevoir 2 777-300 et 2 787 en 2015 !

(source : ATDB)

ET PENDANT CE TEMPS-LA, LE BOTTOM UP CONTINUE !

Tout a commencé dans les médias il y a une semaine. Un administrateur Air France-KLM, visiblement mal informé, lance un nombre d'emplois à supprimer à une journaliste, tout aussi mal informée !

Panique de la Direction : « les mesures ne sont pas validées, le chiffre n'est pas exact... ».

Panique des salariés, qui découvrent la gravité de la situation (la Direction n'avait communiqué que sur l'impact de la grève des pilotes).

Heureusement, un journaliste concurrent, *visiblement très bien informé*, rectifie le tir, sans pour autant rassurer (les fameux 2 milliards).

Alors les salariés au sol, par habitude, se préparent au pire... le fameux « TRANSFORM *neo** ».

Chacun y va de ses spéculations...

- Encore un PDV ?
- Quelles seront les autres mesures ?
- De toute façon, c'est encore nous qui allons « trinquer » !

Nous serons très agressifs sur l'équité des mesures (mais l'accord collectif PNC court jusqu'en 2016, quant aux pilotes...).

Mais nous exigerons de connaître les mesures d'économie auxquelles seront soumis les salariés de KLM.

Et nous poserons les nombreuses questions qui subsistent :

- Pourquoi KLM a-t-elle été épargnée par les mesures de baisse des coûts ?
- Pourquoi les livraisons d'avions sont différées chez Air France et non chez KLM ?
- L'impact de la baisse historique du carburant est-il vraiment aussi faible ou est-il minimisé ?
- Pourquoi l'impact des variations du dollar, à la hausse ou à la baisse, est-il toujours défavorable à Air France ?
- Pourquoi découvre-t-on seulement maintenant que le retard d'Air France sur l'exploitation de son hub fait l'objet de faiblesses structurelles ?

Quant aux pistes de croissance, elles attendront... la fin du « bottom up » !

Jean-Claude Filippi
Secrétaire Général

**Neo* : nouvelle version de la famille Airbus A320, plus économe.

TRANSFORM *neo* n'est pas une appellation officielle !

NOUVEAU
SITE WEB

www.foairfrance.fr

