

## IL ETAIT UNE FOIS...

Une époque où notre Compagnie, symbole du luxe et du bon goût à la Française, jouissait d'un prestige mondial.

Une époque où transporter quelques VIP en Concorde vers Washington lui coûtait très cher (New York n'est venu que dans un second temps).

Une époque où notre Compagnie, Grande Dame du transport aérien, certes entretenue à grands frais par le Ministère des Finances, profitait également à de nombreux courtisans qui vivaient à ses crochets (vulgairement, on appelait cela des « emplois fictifs »).

## GRANDEUR ET DECADENCE

La « révolution » de 1993 mit fin à certaines pratiques d'ancien régime.

Les plus anciens se rappellent, émus, du passage de Christian Blanc comme de la résurrection de notre Compagnie.

Puis les événements se précipitèrent :

- La dérégulation mondiale et européenne, interdisant en particulier les aides d'Etat
- La concurrence des compagnies *low cost*, en Europe (« ça ne marchera jamais » disaient nos dirigeants)
- Plus tard, la concurrence des compagnies du Golfe
- Privatisation en 2003, annonçant le  
« **Rapprochement avec KLM** » en 2004 (surtout ne jamais dire qu'Air France a racheté KLM).

Pendant ces années, malgré les efforts des salariés, l'image et le service que notre Compagnie offrait à ses clients ont lentement périclité.

## LE MANAGEMENT POUR LES NULS©

Les années qui suivirent donnèrent lieu à un festival d'erreurs stratégiques qui coûtèrent très cher à la Compagnie et continuent de lui coûter :

- Ententes illicites sur les tarifs du Cargo (oui, les autres l'ont fait aussi, mais c'est Air France-KLM qui a payé et continue de payer les amendes les plus élevées !)
- « Choix » de l'A380 imposé par l'Etat actionnaire dès 2002 (pourtant, BA et LH gagnent paraît-il de l'argent avec l'A380, pas Air France !)
- Création de Transavia France, mais plafonnée à 14 avions ! (cause de la grève de septembre 2014)
- Investissement initial, puis renflouement d'Alitalia (tout perdu !)
- Achat de VLM, absorbée par Cityjet, véritables « boulets » pour lesquels il a fallu payer un acquéreur ! (« oui, mais il y a eu un renversement de tendance, on n'a pas eu de chance »)
- Et enfin, la mise en œuvre des Bases provinces, autre fiasco économique (ouvrir des lignes sans clients à des conditions de coûts plus favorables...).

## **C'EST LE PASSE, REGARDONS L'AVENIR**

C'est ce que la Direction d'Air France nous dit lorsque nous évoquons ces fautes, et nous reconnaissons que la quasi-totalité de leurs auteurs ont maintenant quitté la Compagnie. Reconnaissons même au Comex d'Air France de tenter désespérément de stopper la spirale récessive dans laquelle nous sommes engagés.

Bien sûr, rien ne serait possible sans les efforts désespérés des salariés de tous secteurs qui tentent par tous les moyens de conquérir, servir et conserver les clients (Passage, Cargo, Maintenance).

Malheureusement, ce sont ces mêmes salariés qui paient et n'ont pas fini de payer l'addition de ces fautes.

## **HOLDING : LA STRATEGIE EN PANNE**

Il y a deux ans, la nouvelle phase du Groupe nous était présentée comme indispensable pour mettre en place une stratégie d'envergure pour le Groupe. Pour quel résultat ? Aux côtés de dirigeants de valeur français et néerlandais, on trouve « des proches » d'un PDG désigné « manager de l'année 2012 » avant d'avoir apporté le moindre résultat à l'Entreprise. Certes, ils permettent de tester des produits sur-mesure, La Première et la future Business moyen-courrier... Ils vivent confortablement, dit-on, et ont réussi le tour de force de se mettre à dos, au-delà de KLM, les Pays-Bas tout entiers, rien de moins !

Sans obligation de résultat : que les efforts des salariés aboutissent, et ce seront des héros !

S'ils échouent, ces dirigeants se reclasseront facilement... peut-être à l'ombre d'une autre Grande Dame.

## **LE MODELE SOCIAL EN GRAND DANGER**

Malgré tous les bouleversements qu'a connus la Compagnie, elle a toujours su préserver son modèle social (c'est-à-dire les « acquis sociaux », ceux que M. de Juniac critique à l'extérieur, voir notre [communiqué](#) du 4 mars), et le périmètre de ses activités.

Ce fut moins vrai en 2012, lorsque le Plan Transform, signé par FO et deux autres syndicats, nous était présenté comme le plan de la dernière chance, équitable, assorti de la garantie de l'emploi.

Trois PDV plus tard, alors que les résultats financiers (même hors grève) sont en trompe l'œil, on nous annoncera après les élections **un plan de rigueur qui s'annonce pire que Transform.**

Même si une forme de garantie de l'emploi est promise, elle sera assortie de sacrifices très importants pour les salariés, et **nous n'aurons aucune illusion sur l'équité.** Quant au périmètre des activités, nous sommes très inquiets pour le Cargo et le Point à Point (rebaptisé **HOP ! AIRFRANCE**), surtout en Province.

Gageons que les syndicats « réformistes » se satisferont de vagues promesses ou de clauses de rendez-vous qui n'engagent à rien. Nous ne nous laisserons pas endormir.

**Nous réclamerons des garanties sérieuses sur les emplois, les rémunérations, les conditions de travail et les clauses de résultats.**

**NE VOUS TROMPEZ PAS DE BULLETIN DE VOTE : VOTEZ**



**Jean-Claude Filippi**  
**Secrétaire Général**

(La Grande Dame® est entre autres une marque déposée du groupe LVMH, elle désigne les cuvées spéciales « Veuve Clicquot »)