

## Il n'y a plus de plan **PERFORM 2020**

En effet, après TRANSFORM 2015, qui devait permettre au Groupe Air France-KLM de restaurer sa compétitivité, PERFORM 2020 était un projet de croissance des activités de l'Entreprise, bien entendu en échange de la poursuite de la diminution des coûts (-1,5 % par an de 2015 à 2017).

Or, nous le répétons, **il n'y a plus de plan PERFORM 2020**. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il n'est plus question de croissance des activités, mais d'attrition. **Il ne reste que des plans de baisse des coûts**, baisse qui ne pourra être obtenue que de manière brutale en 2016 et 2017, en raison de la stagnation des coûts en 2015.

## TRANSFORM 2015 : les salariés ont fait le travail

Le personnel au sol et le PNC ont rempli le contrat qu'ils ont signé. Les pilotes ne l'ont pas fait entièrement, mais surtout, **c'est la Direction qui n'a pas fait son travail**. En effet, elle n'a pas profité de ces trois années pour créer les conditions d'une reprise d'activité dès 2015, alors que toutes les compagnies aériennes sont en croissance, et que les indicateurs conjoncturels sont au vert (reprise de la croissance du PIB, baisse du coût du carburant, baisse de l'euro par rapport au dollar US).

## La situation économique de l'Entreprise est préoccupante (depuis un an !)

Ce n'est pas nous qui le disons, c'est l'expert économique du CCE, SECAFI, qui le disait déjà en septembre 2014 dans son analyse des comptes du 1<sup>er</sup> semestre 2014 !

Et depuis un an, qu'a fait la Direction ? Elle a lancé le « bottom-up », en demandant aux salariés d'avoir des idées à sa place dans l'attente du résultat des élections professionnelles !

Puis elle a lancé des réunions de concertation « inter-catégorielles », sorte de monologues où la Direction a décliné ses certitudes, renvoyant les décisions à la rentrée.

Comme la recette unitaire baisse (chez les concurrents aussi !), la Direction a annoncé un train de « mesurette » le 15 juin, qui ne rapporteront certainement pas les 80 millions annoncés en 2015, mais permettent de passer un été tranquille en annonçant le pire pour la rentrée (le pire étant préfiguré par la baisse du programme en volume et la diminution de la flotte).

## Septembre 2014 - Septembre 2015 : un an de perdu !

Hélas, il faudra la rattraper, cette année perdue. Et malheureusement, ce sont les salariés qui en feront les frais. Certes, au global 2015, les coûts baisseront encore un peu, en raison de l'effet des derniers départs PDV 2013 et dans une moindre mesure des départs du PDV 2015. Mais entretemps, les frais de personnel ont augmenté ! Entre le 1<sup>er</sup> trimestre 2014 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2015, +1,3 % pour le personnel au sol, +3,2 % pour le PNC, +5,9 % pour les pilotes ! (source : rapport de la Commission Economique Centrale du 7 mai 2015).

Une baisse des coûts de 1,5 % en 2015 est d'ores et déjà hors d'atteinte.

## **Quel avenir pour l'Entreprise et ses salariés ?**

Avec TRANSFORM 2015, la Direction garantissait le périmètre de l'Entreprise, l'emploi et les rémunérations.

Avec *feu* PERFORM 2020, elle nous promettait la croissance.

Quelles garanties aurons-nous après 2015 ?

- Le périmètre de l'Entreprise ? On s'attend à de plus en plus de sous-traitance (escales, CRC, Cargo, services supports,...)
- La garantie de l'emploi ? La négociation de l'ATGPE, prévue en avril, a été renvoyée à des jours meilleurs.
- La garantie de rémunération ? Nous ne nous ferons pas l'écho des rumeurs dont bruissent les couloirs, mais nous avons toutes les raisons d'être inquiets.
- La croissance ? On nous annonce déjà des fermetures de lignes et une diminution du nombre d'avions. Et on nous dit qu'on veut augmenter le temps de vol des équipages ? De qui se moque-t-on ?

## **Le personnel au sol ne veut plus être le dindon de la farce**

Alors que la Direction est impuissante, malgré ses effets de communication, à obtenir des efforts de la part des pilotes, alors que les PNC sont préservés jusqu'au 31 octobre 2016 par un accord collectif pour lequel on ne peut pas croire que la Direction renierait sa signature, il est à craindre que ce soit seul le personnel au sol qui porte les efforts drastiques de baisse des coûts en 2015 et 2016.

**FO ne l'acceptera pas. Avec TRANSFORM 2015, les salariés ont accepté des efforts, mais n'ont pas vu le rétablissement promis par la Direction de l'Entreprise. L'automne nécessitera peut-être un front uni de toutes les organisations syndicales.**

**Dans leurs discours, les dirigeants disent vouloir sauver Air France.**

**Les salariés ne sont pas disposés à de nouveaux efforts, car ils n'ont plus confiance.**

Pour le SGFOAF

Christophe Malloggi