

CCE DU 27 AVRIL 2017

STRATEGIE AIR FRANCE ET SES IMPACTS

Bureau Central, le 5 mai 2017 - N° 11/17

Les points du dernier CCE concernaient les conséquences des orientations stratégiques d'Air France sur la GPEC, la constitution d'une société de transport aérien filiale d'Air France (Boost) et la situation économique et financière de l'entreprise.

En début de session, l'unanimité des organisations syndicales a demandé le report de la consultation sur le projet Boost. La Direction a accepté et reporté au 10 mai la consultation lors d'un CCE Extraordinaire dédié à ce point.

Les élus Force Ouvrière ont voté contre les impacts de la stratégie sur la GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences). Nous n'avons pu valider le décalage de stratégie entre Air France et KLM au sein d'un même groupe. Alors que KLM se concentrait sur son développement, la Direction d'Air France a préféré le remboursement de la dette. Force est de constater que ce choix a profité à KLM. Concernant les interrogations des élus FO sur le pillage de notre marché intérieur au profit d'Amsterdam, la Direction s'est inscrit en faux. Le cabinet d'experts mandaté sur le point n'a pu que constater que la stratégie Air France a été à l'opposé de celle des compagnies major européennes.

Au-delà du fort déséquilibre de l'évolution de l'offre entre AF et KLM, c'est aussi la position dogmatique de réduction de la masse salariale qui a motivé notre vote contre. La Direction fait fi des coûts directs (nouveaux embauchés Air France moins onéreux que la sous-traitance) et indirects liés à ces coupes sombres (baisses de qualité, perte de maîtrise des outils de production, externalisation du savoir-faire, démotivation des équipes...) qui se traduisent par des conditions de travail dégradées et des clients mécontents. Sur ce sujet aussi, le cabinet d'experts a tiré la sonnette d'alarme et préconisé d'utiliser le HUB comme une porte d'entrée dans l'entreprise avec un cursus d'évolution rapide vers d'autres secteurs car les niveaux d'embauches Air France sont moins coûteux que la sous-traitance.

Concernant le projet Boost, nous avons déploré l'externalisation d'une activité et d'emplois financés par Air France. Cette stratégie se traduira pour la maison mère par des coûts unitaires en hausse qui justifieront, sans nul doute, pour nos dirigeants de continuer leur logique de réduction de la masse salariale.

S'ajoute à cela le risque juridique du "délit de marchandage" mis en avant par certains juristes. Afin d'éloigner ce risque, la parade sera de donner plus d'autonomie à la nouvelle compagnie. Cela se traduira par combien d'emplois supplémentaires détruits au sol ?

Nous n'avons pas de réponse chiffrée de l'impact sur les emplois des économies prévues dans le projet Boost au sol (21 millions € "sol", 18 millions "support", 15 millions "ventes", 11 millions "entretien"...)

"Together" démarre par l'étude d'une filialisation de la maintenance et se poursuit par une externalisation de notre activité. Les élus FO ont demandé d'étudier un projet de cohésion porté par les 46 000 salariés, mais la Direction a répondu que cela représenterait trop d'efforts pour les personnels. Reste à prendre en compte les risques de futurs potentiels mouvements sociaux des PNC car ils ne sont pas dupes. L'effet noria (niveau salarial beaucoup plus bas des jeunes embauchés) profite à Boost et entraîne une différence de coûts unitaires d'autant plus forte avec les lignes Air France que la moyenne d'âge et le GVT sont pénalisés par l'absence d'embauche.

Le risque de baisse de la recette unitaire initié par le rapide développement des compagnies low-cost long courrier amènera inévitablement la question du périmètre de Boost.

A ce stade, Force Ouvrière ne pourra cautionner un tel projet.

Pour de nombreuses raisons développées dans ce tract et le "couac" sur les comptes sociaux, les élus FO ont voté contre le bilan financier.

Christophe Malloggi
Secrétaire Général