

Parachute

Nous avons appris cette semaine que M. de Juniac avait décidé de voler vers d'autres cieux. Moins d'un an après avoir lutté ardemment pour la reconduction de son mandat pour 4 ans, acquise avec le soutien du pouvoir politique, il cherchait, peut-on lire dans la presse, depuis quelques mois une porte de sortie honorable, fort de « ses bons résultats » à la tête d'Air France, puis d'Air France-KLM.

On peut s'interroger sur ce brusque revirement, qui ouvre une période d'incertitudes, d'immobilisme, et de rumeurs dont l'Entreprise se serait bien passée.

Quel bilan ?

Nous ne reviendrons pas sur la fibre sociale de M. de Juniac, popularisée par les réseaux sociaux.

Tout au plus pouvons-nous constater que le fait de s'être mis en première ligne dans les négociations (voire confrontations) avec les syndicats de navigants, au premier rang desquels les Pilotes, a coûté très cher à l'Entreprise.

Nous notons également qu'après 12 ans de « rapprochement » avec KLM, c'est-à-dire de rachat non assumé par Air France, les relations entre les deux branches de la Holding sont désastreuses. Sur fond d'une intégration qui a échoué, les néerlandais campant sur une indépendance injustifiée, M. de Juniac a connu deux affronts cuisants :

- Le refus par KLM de la gestion par le Groupe de la trésorerie de ses filiales, comme il est d'usage, qui a mobilisé contre « les Français » toute l'entreprise KLM, ses syndicats, mais aussi le parlement et le gouvernement néerlandais !
- Le refus par KLM de la création d'une compagnie Transavia unique, rattachée à la holding Air France-KLM, préalable à la création de la « low-cost paneuropéenne » rêvée par M. de Juniac.

Quel successeur ?

"Si Alexandre de Juniac a été réellement empêché à de multiples reprises de dérouler sa stratégie, nous ne voyons pas ce qui attirerait un leader charismatique à la tête d'Air France-KLM", a déclaré un analyste financier.

Il est certain que la situation de blocage vis-à-vis de KLM d'une part et des syndicats de navigants d'autre part n'incitera pas les capitaines d'industrie pour prendre les commandes d'Air France-KLM.

Quelles sont alors les options restantes ?

- Une « solution interne », ayant l'avantage de la continuité mais avec de faibles chances de résoudre les blocages mentionnés plus haut
- Pire, le « recasage » d'un politique technocrate, ne connaissant pas l'industrie de l'aérien. Faisons confiance aux administrateurs néerlandais et aux administrateurs indépendants pour ne pas accepter ces pratiques d'une autre époque.

La position de Force Ouvrière est claire : il n'appartient pas à un syndicat de choisir son Patron.

La réciprocité est vraie aussi. Quoique...

Christophe Malloggi
Secrétaire Général

* *Business as usual* : « pendant les travaux, la vente continue » !