



2206 - Roissy, le 28 avril 2022.

## Motion des élus au CSEC Air France, adoptée à l'unanimité des élus



Depuis le début de la crise COVID, l'Etat n'a cessé d'affirmer et de confirmer par les actes son soutien à Air France par l'octroi ou la garantie de plus de 11 milliards d'euros.

Dans le même temps, Air France a lancé un vaste plan de transformation de l'entreprise qui a conduit à la suppression de plusieurs milliers d'emplois au travers de ruptures conventionnelles collectives (RCC) et d'un Plan Social (PSE)

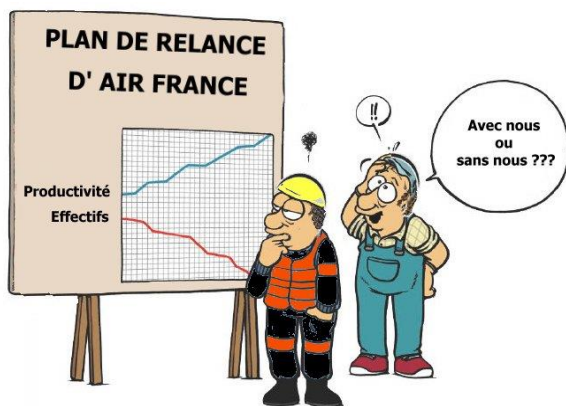
Malgré des propositions alternatives qui permettaient de remplir l'objectif économique de cette stratégie tout en préservant l'emploi en France et après avoir supprimé plusieurs centaines d'emplois qualifiés de son informatique, Air France annonce vouloir délocaliser en Europe, en Afrique du Nord et en Inde des centaines d'emplois de développements informatiques pour soustraire ces emplois de leur contribution à la solidarité nationale qui pourtant la maintient en vie depuis 2 ans. Pour les élus du CSEC ce projet de délocalisation d'activités à forte valeur ajoutée, et alors même que de nombreux salariés d'Air France sont toujours placés en chômage partiel, constitue non seulement une remise en cause du modèle social français qui a montré son efficacité depuis le début de la crise, un risque pour l'ensemble de l'entreprise sur la qualité de service de l'IT relevé par l'expertise SYNDEX du CSEC, mais également un risque national au regard du positionnement de l'Inde dans le conflit actuel entre la Russie et l'Ukraine. Ce renoncement aux obligations sociétales de l'entreprise sans aucune information au CSEC ni Conseil d'administration, est une provocation injustifiable, à contre-courant de la volonté exprimée de relocalisation d'emplois sur le territoire national. La session demande l'arrêt immédiat de ce projet ainsi qu'un engagement de non-recours à des délocalisations «nearshore et offshores» des activités informatiques.

La session du CSEC demande un CSEC extraordinaire d'information/consultation dédié à ce sujet afin de répondre aux craintes des élus. A défaut d'informations complémentaires de nature à rassurer le personnel, un droit d'alerte pourrait être lancé par la session.

## Information/consultation sur la situation économique et financière de l'entreprise

Entre 2019 et 2021, la masse salariale passe de 4,942 à 3,504 milliards en partie par l'APLD mais aussi par les départs en rupture conventionnelle des PN et du plan de départ volontaire du PS. Ce dernier donnera son effet plein en 2022. Notre perte financière s'accroît du fait des intérêts des dettes qui ont augmenté de 240%, passant de 57 millions € en 2019 à 194 en 2021. A l'horizon 2022, les économies du plan de transformation reposent en grande partie sur la productivité. La pression sur l'offre qui agit sur les prix de la tonne transportée et notre augmentation des capacités soutes se traduisent par une forte croissance des recettes Cargo. La Maintenance est revenue à l'équilibre, portée par un chiffre d'affaires à 61% généré en interne. L'activité passage reste pénalisée par une faible activité avec des recettes en 2021 à 5,5 milliards (12,8 en 2019).





Les élus FO dénoncent les mesures économes dogmatiques réalisées sur la masse salariale, même dans les établissements où ce n'est pas le premier centre de coûts. Plusieurs évolutions viennent jouer en faveur d'embauches internes. Les différences de coûts affichées par la Direction ne comptabilisent pas la perte de savoir-faire et le prix de la non-qualité. La défaillance des sous-traitants est un exemple éloquent en cette période de reprise après une crise sanitaire qui a bouleversé le marché de l'emploi de l'aérien.

La stratégie de montée en gamme est rattrapée par les carences dans de nombreux secteurs d'une sous-traitance qui n'offre pas la qualité de service que nous étions en mesure d'atteindre. Ces choix impactent au quotidien le travail des équipes et particulièrement Front line qui ont immédiatement le retour du client. Les délais pour infléchir des prestations défaillantes ne sont pas aussi rapides lorsqu'il s'agit des sous-traitants. N'oublions pas que les victimes de cette politique restent irrémédiablement les salariés qu'ils soient dans l'entreprise donneuse d'ordre ou dans la boîte de sous-traitance !

Les élus FO rappellent que le problème majeur reste les fonds propres à ramener dans une situation positive. La commission de Bruxelles, pourtant si prompt à ouvrir sans concession le ciel français à Qatar Airways, est très regardante quand les Etats européens souhaitent aider leur compagnie nationale. L'échéance de juin 2022 risque de rendre plus compliquée une recapitalisation après cette date.

### Les élus FO votent contre

## Présentation de la Task Force pointe été



Nul n'est prophète en son pays et surtout pas FO !!! Cependant nous n'avons eu de cesse d'alerter à tous les niveaux de la compagnie sur les risques liés à la reprise d'une forte activité de cet été.

Notre démarche vise à protéger les salariés pour leur éviter de revivre un enfer mais aussi à tout mettre en œuvre pour réussir « l'été qu'il ne faut pas louper ». Tous les signes sont dans le rouge :

- **Sous-effectifs dans nos services**
- **Sous-traitants et prestataires aéroportuaires défaillants**
- **Gestionnaires d'aéroport peu conciliants**
- **Clients en masse et en droit d'attendre une qualité de service et opérationnelle au niveau d'Air France**
- **Les sociétés dont ADP qui ont licencié pendant la crise et ont maintenant du mal à recruter dans un marché de l'emploi tendu**

Une équipe composée de représentants de chaque Direction a travaillé pour analyser les échecs de l'été 2021 et tenter de passer la charge cet été. Sans préjuger de leurs compétences, aucun d'entre eux n'a sollicité l'avis des représentants du personnel et aucun d'entre eux n'est venu s'enquérir de notre vécu au quotidien dans les aéroports ! Ils ont sorti leur tableur et leur calculatrice pour arriver à la conclusion que ça ira !

Si des renforts CDD et MOE sont prévus dans les pôles clients, l'augmentation des périmètres de sous-traitance en piste est dangereuse. Particulièrement sur le HUB, l'entreprise retenue est loin d'avoir les ressources pour passer la charge cet été. Un pistard de la sous-traitance qui ne sait pas lire un Tag bagage ne nous rassure pas et ça nous amène à nous interroger sur la manière dont il a pu obtenir un badge rouge !

Comble de l'ironie, la Direction avait accepté le départ avant l'été des numéros 1, 2 et 3 de la Piste. Nous avons obtenu que le Directeur de la piste du HUB reste pour, à minima, assumer l'après-vente !

**Nous n'avons pas les moyens de rater l'été 2022, à bon ententeurs...**