



N° 36 - Roissy, 11/2016

# TRUST TOGETHER :

## de l'ambition affichée mais pas de volet social !

Ce jeudi 3 novembre se tenait une session de Comité Central d'Entreprise où le nouveau tandem de dirigeants d'Air France, Jean-Marc Janaillac et Franck Ternier, était chargé de présenter aux élus les orientations stratégiques du futur plan Trust Together.

Ce plan rompt clairement avec les plans présentés depuis 2012. Le PDG de la holding et désormais Président d'Air France, Jean-Marc Janaillac, semble être parti d'une feuille blanche avec une question prioritaire : comment reprendre notre part de croissance dans une industrie en développement ?

Rappelons que l'offre Air France est en repli de plus de 2% sur les 9 premiers mois 2016, alors que la croissance mondiale du transport aérien est, elle, 4 fois supérieure.

Ce projet stratégique est surprenant, voire déroutant, mais il est difficile de le commenter en profondeur aujourd'hui puisqu'il manque tout le volet social. En voici les grandes lignes :

- **Création d'une nouvelle compagnie adossée à Air France, une « Air France Light »**

Cette compagnie, pas vraiment low-cost mais à « coûts réduits » opérerait **de et vers CDG**, tant en long (LC) qu'en moyen-courrier (MC) et aurait pour but de reprendre les lignes les plus déficitaires d'Air France (10% des lignes LC, 20% en MC alimentation Hub). Le plus gros de l'activité de cette nouvelle compagnie (70%) serait un transfert de lignes Air France et 30 % correspondraient à l'exploitation de nouvelles lignes, voire de lignes fermées par Air France ces dernières années.

Le produit proposé aux passagers serait un produit Air France mais sans première classe et avec une cabine business non « Best ». En attendant les A350 qui seront livrés en 2019, des A340 Air France serviraient au lancement de cette compagnie en 2018.

Les pilotes seraient des pilotes d'Air France. Une négociation devrait fixer les règles d'utilisation des équipages Air France détachés.

Les hôtes et stewards semblent être les « perdants » de cette création d'entreprise puisque ce seraient des PNC recrutés à l'extérieur et employés sur les bases du contrat Transavia France qui voleraient à bord « d'Air France Light ».

Les avions de cette compagnie sœur seraient traités par du personnel sol Air France, sauf à l'exploitation sol en piste où il ne resterait que le RZA Air France aux côtés de 3 salariés sous-traitants.

- **Montée en puissance de Transavia France et simplification commerciale Hop! Air France**

Sur le marché intérieur **de et vers Orly**, Transavia France va encore monter en puissance sur le marché ultra loisir Europe et peut-être même sur le marché France (transversales). Son développement sur des bases européennes, idée fixe de Juniac, est arrêté.

Trust Together évoque également une simplification sur le marché Point-à-point domestique : tous les vols se feront sous l'appellation commerciale « Hop! Air France ».

- **Maintenance : expansion externe et projet de filialisation**

Monsieur Janaillac veut donner au groupe AFKL l'ambition de devenir leader mondial sur le marché de la maintenance (principalement moteurs et équipements). Parallèlement, une étude est lancée concernant un projet de filialisation. Le but affiché serait de pouvoir « valoriser » cette activité bénéficiaire. Pour exemple, sortie de l'entreprise Air France, l'activité maintenance filialisée vaudrait près de 2,5 fois la valeur de l'ensemble Air France/KLM ! Les voies de la finance sont décidément impénétrables...

- **Mise en place d'un plan de défense Cargo**

Si le marché du Cargo reste aussi sinistré qu'aujourd'hui dans les prochaines années, la contribution du Fret au groupe baisserait d'une centaine de millions d'euros. AFKL compte renforcer les synergies avec des partenaires, mettre l'accent sur la qualité de service, simplifier les produits.

A noter : le métier Cargo, même déficitaire sur son activité, est un pourvoyeur des résultats du long-courrier (plus de 700 millions d'euros pour 2016) en raison de l'achat au LC de la capacité soute non utilisée par les bagages des passagers.

- **Autres items des orientations stratégiques**

Mr Janailac a identifié d'autres pistes d'économies comme la simplification des procédures de travail, un management simplifié et en relation avec le Net Promoter Score d'Air France (notation par nos passagers), utilisation accrue de notre flotte, meilleure répartition des plages de HUB, etc.

## **Premières analyses et réflexions**

Ces orientations, résolument offensives stratégiquement parlant, sont déroutantes.

Nous attendions une riposte aux low-cost Long-Courrier et nous découvrons une mini Air France qui veut ferrailer contre les compagnies du Golfe, massivement subventionnées par leurs émirats ! Passé l'effet de surprise, il va falloir se poser les bonnes questions sur la pertinence d'une nouvelle compagnie au sein du groupe Air France et donc d'une marque supplémentaire, ce qui pousse la direction à simplifier les marques commerciales de et vers Orly. **Nos passagers vont ils s'y retrouver dans cette offre de marques étendue ?**

Cette « Air France Light » servirait de laboratoire aux coûts réduits (pas d'investissement flotte à faire, reprise de lignes AF). Elle testerait de nouveaux services/produits et lignes pour éventuellement les étendre à Air France. Ce serait une compagnie très « digitalisée » où le passager paierait uniquement pour les services qu'il utilise (modèle importé du low-cost).

La simplification de l'offre commerciale « Hop! Air France » mérite d'être clarifiée, surtout face aux velléités de l'entreprise de développer Transavia France sur le marché domestique. Une concurrence entre compagnies du groupe ne rimerait à rien sinon à exacerber les tensions internes.

Mr Janailac annonce une croissance annuelle de 2,4% de l'activité du groupe AF. **Mais qui va bénéficier de cette croissance sinon Transavia et « Air France light » ?** Pas de réponse aujourd'hui.

**Pour la CGT, il faudra des garanties claires sur le niveau d'emplois et sur le périmètre de l'entreprise Air France. Cela sera déterminant, surtout avec les annonces de création d'une « Air France light ». Nous serons très vigilants et n'accepterons pas que la nouvelle compagnie soit créée pour siphonner l'activité d'Air France. Nous regrettons à ce propos que la croissance contenue dans ce pré-projet passe par un « véhicule » extérieur (nouvelle compagnie) et pas en interne Air France. La filialisation de la Direction Générale Industrielle, particulièrement dans le cadre du plan TRUST TOGETHER, n'est pas tolérable. Comment rester ensemble tout en se séparant ?**

**D'autre part, l'Etat est le grand absent de ce pré-projet et ce n'est pas acceptable. Le récent rapport de la Cour des Comptes nous conforte dans notre analyse et dans notre demande d'Assises du transport aérien. Sans stratégie gouvernementale (l'Allemagne vient d'en mettre une en place), les efforts des salariés et les créations d'entreprises parallèles ne pourront pas suffire.**