

TRUST TOGETHER : Un plan offensif ? Pas si sûr...

Le PDG d'Air France-KLM et Président d'Air France Jean-Marc Janaillac a présenté les orientations stratégiques du futur plan Trust Together, plan destiné à revenir dans le peloton des compagnies aériennes profitables et robustes.

Les points (extrêmement) marquants de cette présentation sont :

- Création d'une nouvelle compagnie aérienne qui opèrerait sur le Long-Courrier ainsi que sur le Moyen-Courrier d'alimentation du Hub de CDG.
- Refonte du Point-à-Point domestique avec la montée en puissance de Transavia France (qui abandonne son développement sur des bases européennes) et la présence d'une marque commerciale unique sur le réseau domestique de et vers Orly, à savoir Hop Air France.
- Etude de filialisation de la maintenance du groupe AF-KLM

Ces annonces fortes ont surpris les agents comme les cadres de l'entreprise. Ce plan, qualifié par l'entreprise d'offensif, est censé permettre à Air France de retrouver des marges de manœuvres financières plus confortables et de faire face aux échéances de dette qui arrivent à grand pas, notamment le financement des B787 et des A350 qui doivent entrer dans notre flotte.

➤ Nouvelle compagnie (projet Boost)

Tout le monde attendait la riposte d'Air France face aux compagnies low-cost Long-Courrier qui commencent à se développer sur les destinations ultra loisir.

Contre toute attente, c'est un projet complètement différent qui a été présenté. Jean-Marc Janaillac a annoncé la création d'une nouvelle compagnie aérienne dont le nom comportera « Air France ». Cette compagnie récupérerait l'exploitation des 10% des lignes les plus déficitaires d'Air France sur Long-Courrier et 20% de lignes déficitaires sur le Moyen-Courrier Hub. Elle serait très fortement digitalisée et servirait de laboratoire d'idées pour Air France.

Les **pilotes** seraient des pilotes Air France employés aux conditions de cette filiale (heures de vol accrues). Les **PNC** ne seraient pas Air France et seraient recrutés « aux conditions du marché ». Au **sol**, ce serait une assistance en escale « light » puisque seul le RZA (Responsable Zone Avion) serait Air France, les autres salariés seraient des sous-traitants ; idem dans les aéroports puisque l'automatisation accrue aurait inévitablement des conséquences sur la présence humaine. La maintenance serait assurée par les salariés Air France, menacés de filialisation.

Les avions opérés seraient des avions Air France, des A340 (en attendant l'arrivée des A350) sur Long-Courrier, des A320 sur le Moyen-Courrier Hub. Ainsi il n'y aurait besoin que de peu d'investissements pour lancer cette compagnie qui opèrerait de et vers CDG.

➤ Réorganisation du réseau Point-à-Point domestique

De et vers Orly, de grosses modifications seraient à prévoir. Exit le développement sur des plateformes européennes (projet de Juniac), la montée en puissance de Transavia France se ferait sur le réseau domestique.

Commercialement, les 2 marques Air France et Hop ne feraient plus qu'une : Hop Air France (Point-à-Point comme La Navette).

➤ Filialisation de la maintenance

Le PDG a annoncé le lancement d'une étude pour une éventuelle filialisation de la maintenance du groupe (Air France Industries et KLM E&M). Le but principal serait de dégager des marges de manœuvre financières en valorisant la maintenance (valeur entre 3 et 4 Milliards d'euros), ce qui permettrait à AF-KLM de lever plus de fonds sur les marchés financiers et un développement vers l'externe plus rapide de la maintenance.

Premiers commentaires :

Ces orientations, présentées comme offensives, apparaissent en fait assez défensives. Il s'agit essentiellement de défendre la recette, en baisse significative depuis les attentats parisiens de 2015. La croissance recherchée (2 à 3% par an) reposerait principalement sur la nouvelle compagnie et sur Transavia. Dans le même temps, la baisse des coûts Air France atteindrait 1,5% par an, ce qui est la même cible recherchée que le plan Transform. C'est donc un « gros morceau » social qui se profile. Les arbitrages sociaux seront sans doute rendus après l'élection présidentielle pour ne pas risquer de vagues sociales d'ici là...

Le projet de nouvelle compagnie pose question. Comment concurrencer les Compagnies du Golfe sur leur réseau avec un produit inférieur à celui d'Air France (surtout en business) et au même tarif qu'actuellement ? C'est un pari osé qui n'a pas droit à l'erreur vu l'effritement de nos parts de marché sur l'Asie.

Cette nouvelle compagnie créerait de facto une marque de plus (4 marques au sein du groupe AF), ce qui risquerait de perturber nos passagers et la lisibilité de notre offre. Il y a de plus un fort risque de cannibalisation d'Air France dans le temps. Le « véhicule » créé rendrait plus facile des transferts d'activités en fonction des aléas. La sensibilité extrême du transport aérien aux différentes crises (géopolitiques, sanitaires, nucléaires, pétrole, terrorisme, ...) fait forcément peser un risque sur l'activité Air France. Donc sur l'emploi.

Les salariés de Hop sont inquiets et nerveux. Ils ont besoin d'horizon et de garanties avec la montée en puissance annoncée de Transavia France sur le réseau domestique.

Le projet de filialisation de la maintenance ne passe pas du tout, aux Pays-Bas comme en France. Les salariés sont très attachés à leurs entreprises respectives et le feront savoir.

Depuis ces annonces, le soufflé est quelque peu retombé. Il y a un besoin de clarification rapide sur le projet Trust Together. La vision sociale semble osciller entre externalisation et filialisation selon les secteurs. Après 5 années très difficiles socialement, les salariés aspirent à plus de considération et de sécurité pour se sentir en confiance. Ensemble...



Vous souhaitez me joindre ? N'hésitez pas :

Courriel : daricatte@airfrance.fr - Portable : 06 16 67 21 54

David RICATTE,
Votre administrateur Salarié élu CGT

Le trop de confiance attire le danger.

Pierre Corneille