

CE QUE CACHE PERFORM 2020 : LA CROISSANCE SUR LE DOS DES SALARIES

Depuis une semaine, les annonces se sont multipliées indiquant les grandes orientations du nouveau plan « Perform 2020 ». Le scénario se déroule malheureusement comme nous l'avions prévu :

PREMIERE ATTAQUE : NOV 2011/JUIN 2014 TRANSFORM 2015

La direction a joué sur la peur de la disparition de la compagnie pour liquider nos acquis sociaux, bloquer nos salaires, et supprimer par les PDV 7500 emplois : c'était Transform 2015.

En 30 mois, à cause des syndicats signataires FO, CFDT, CGC et UNSA, nous avons perdu 17% de nos emplois, notre grille d'ancienneté, nos grilles de carrière, nos qualifications, nos accords RTT, la moitié de nos jours d'hiver... l'addition est lourde !

En même temps, nos dirigeants ont abandonné le fret d'Orly, l'essentiel des agences Air France et la moitié de nos cargos...

Et pourtant même avec moins d'emplois Air France, l'activité et le chiffre d'Affaires du Groupe n'ont cessé de se développer au détriment de nos salaires (avancement annuel minuscule pour plus de 80% des salariés, valeur du point) et de notre pénibilité...avec aussi plus de sous-traitance.

A part SUD Aérien, aucun syndicat ne s'est clairement élevé contre cette mise en pièce de nos acquis et de nos emplois. Le discours mensonger de « crise mortelle » qui accompagnait ces attaques a justifié pour certains la soumission aux diktats de la Direction et leur a fait signer les accords scélérats qui liquidaient nos acquis.

DEUXIEME ATTAQUE : JUILLET 2014 PERFORM 2020

Aujourd'hui, l'objectif est rempli. Sur les cendres de nos acquis sociaux, la Direction en remet une couche et veut officiellement damer le pion aux Low-Cost, sans abandonner ses attaques contre nos salaires et nos emplois avec comme leitmotiv « *l'amélioration de la compétitivité* ».

- **TRANSAVIA Europe: le meilleur exemple de la casse sociale.**

Ces derniers jours, De Juniac a multiplié les communiqués de presse sur le développement de Transavia : l'objectif est de passer à 115 avions d'ici 2017 (44 aujourd'hui) avec le développement de Transavia France (de 14 à 35 avions) et surtout la création de Transavia Europe, directement sous la houlette de la Holding avec des Bases hors France et Pays-Bas.

Porto, Lisbonne et Munich seraient les premières bases. L'intérêt est évidemment de faire des contrats de travail « low cost » pour les navigants et par la suite pour l'ensemble des personnels concernés.

Et quand Air France parle d'une croissance « *sans transferts d'activité* », c'est un pieux mensonge.

En effet, il est bel et bien prévu de supprimer une série de destination Europe à partir d'Orly et des Bases Province et d'utiliser ces créneaux pour des destinations desservies par Transavia. Concrètement, la flotte moyens porteurs AF devrait passer de 130 à 102 avions. Ou iront les personnels AF de ces secteurs ?

Dès lors, non seulement la croissance se ferait ailleurs, mais surtout la Direction compte bien continuer à faire de la marge financière par l'externalisation. Car, évidemment **qui dit passage de fréquences ou de créneaux à Transavia, dit perte de l'assistance au sol Air France et perte de la maintenance.**

Le développement de Transavia est donc une attaque directe contre nos emplois actuels.

Si les pilotes Air France pointent bien les risques, le SNPL fait lui un grand écart en soutenant d'un côté le choix de la Direction de développer Transavia (et d'accepter les dégradations qui en découlent pour les PNC et les emplois au sol) mais en exigeant de l'autre côté un groupe unique de pilotes Air France pour tous les avions supérieurs à 110 places (donc les avions de Transavia, et une partie des Embraer de Régional).

Et comment la direction peut elle expliquer à ses salariés que la compagnie n'a plus un sou alors qu'elle va investir 1 milliard dans Transavia dans les trois ans à venir ?

1 milliard, n'est ce pas une somme suffisante pour un "retour à bonne fortune" de nos acquis ?

Qu'en disent les syndicats signataires de Transform ?

De Juniac prévoit plus de 100 millions d'EBITDAR pour Transavia !

Cela laisse songeur, alors qu'elle a encore eu un résultat d'exploitation négatif de 23 millions d'€ en 2013.

- **LONG COURRIER :**

Alors que la croissance du marché international est de 6%, et au départ de l'Europe de 4% (ce qui est énorme vu le volume que cela représente), le but est encore d'augmenter les taux de remplissage et de baisser les compositions équipages (plan Best and Beyond). Il faut s'attendre à des fermetures de lignes et/ou de fréquence, et à de nouveaux partages de codes. Le chantage mis à la croissance et à l'ouverture de nouvelles lignes est « *qu'elle se fasse dans les meilleures conditions de rentabilité* »

- **POINT A POINT DOMESTIQUE**

Après celle de HOP, une nouvelle macédoine est mise au point.

En pratique, le premier effet va être d'essayer de sous-traiter au maximum l'assistance au sol.

Alors que la piste du G est déjà sous-traitée, il a déjà été annoncé qu'en 2015, les opérations d'enregistrement du terminal G à Roissy (vols HOP) seraient sous-traitées (aujourd'hui effectuées par du personnel AF).

- **Le CARGO, l'INDUSTRIEL et les autres secteurs aussi dans le collimateur**

Pour le Cargo, le but est de pousser encore la liquidation des avions cargo en réduisant à 5 la flotte du Groupe dont deux avions pour Air France.

Pour la maintenance, la redéfinition autour des activités à forte valeur ajoutée est maintenant dans le viseur de la Direction. Même si AF/KLM Industries est numéro 2 mondial, la Direction compte là aussi développer au maximum l'externalisation des travaux.

Soyons clair : La Direction compte faire beaucoup d'argent avec la "marque" Air France, mais avec de moins en moins de salariés Air France.

Même avec la croissance, De Juniac compte bien continuer à dégager des profits financiers au sein d'Air France par la réduction des personnels, les gains obtenus par la dégradation des conditions de travail et le transfert d'activité (au sein du Groupe ou par le passage à la sous-traitance ou à des alliances).

Perform 2020 est bien un plan permanent de gains de productivité sur le dos des salariés avec une pression permanente.

De fait, le développement de Transavia sert aussi de prétexte, de Cheval de Troie pour dégrader les conditions de travail et accélérer la perte d'emplois au sein d'Air France.

L'enjeu va donc être, comme les pilotes sont en train de le faire, de dire clairement que la croissance d'Air France doit se faire avec des emplois Air France. Nous devons aussi maintenant exiger de récupérer tout ce qui nous a été volé par les accords scélérats signés par des syndicats compromis.

Le Bureau national -17 septembre 2014

SUD Aérien – BP 30 - 91551 PARAY VIEILLE POSTE CEDEX

Tél : 01.41.75.20.85 - Fax : 01.41.75.64.02 - E-mail : sudaf@wanadoo.fr

Site web : sud-aerien.org

