

Deuxième tour de l'élection administrateur pilote au Conseil d'Administration d'Air France

LONG COURRIER : ATTENTION AUX INDÉCISIONS ET MÉCONNAISSANCES !

Cher(e)s collègues,

Nous avons lu avec attention, Jennifer et moi-même, les tracts rédigés par d'autres syndicats entre les deux tours et malheureusement nous y voyons un mélange d'indécisions et de méconnaissances préjudiciables aux pilotes et à nos heures de vol.

Si l'administrateur pilote fait partie d'une expression syndicale globale, ses prises de position ayant lieu au plus haut niveau du Groupe, il a le devoir de ne pas les prendre à la légère.

En ce qui concerne le long-courrier, trois sujets doivent notamment retenir toute notre attention : le plan de flotte, la clientèle ciblée et les *Joint Venture*.

Le plan de flotte

Notre première inquiétude doit être le faible taux de croissance de l'activité long-courrier AF pour les prochaines années, un phénomène lié à la volonté de la Direction d'arrêter de manière anticipée le B747-400, sans avions disponibles pour permettre de combler le départ de ce gros producteur de SKO.

Nous avons pris clairement position CONTRE l'arrêt du B744 dans ces conditions, et pas seulement à cause de la perte en heures de vols pilote, mais aussi parce que cela limiterait la croissance de notre long-courrier à 1,5 % par an, loin de nos concurrents (3 %) et loin du marché (estimé AEA : 4 à 5 %).

Sur ce sujet concret, qui sera à traiter dès le début du prochain mandat et qui impactera directement nos heures de vol, le silence de nos détracteurs est assourdissant...

Notre Groupe a besoin de réagir beaucoup plus rapidement, avec des solutions concrètes permettant de se battre immédiatement pour défendre nos parts de marché et développer notre activité. Cela doit passer par une accélération de l'arrivée de nouveaux avions dans notre flotte, B777, B787 et A350 notamment.

La clientèle à cibler prioritairement

La seule proposition que nous avons pu entendre, à savoir la « riposte long-courrier loisirs et province », nous paraît décalée par rapport aux enjeux des prochaines années.

C'est méconnaître que l'économie du long-courrier ne fonctionne que grâce aux marges des classes avant, particulièrement *Business*, et que toutes les compagnies *Majors* se battent d'abord sur ce segment. D'ailleurs Lufthansa dépense en ce moment plus que nous pour une rénovation de son produit *Business*, rénovation qui sera achevée fin 2015.

C'est aussi méconnaître que même les compagnies du Golfe, aux coûts pourtant si bas qu'elles auraient pu se contenter de siphonner le trafic loisirs, ont porté leur attaque en premier lieu sur les classes avant, avec un axe offensif très clair : la qualité du produit et du service au sol et à bord.

En fait, négliger le danger qui pèse sur nos classes avant sur long-courrier et tenter d'aller chercher de la croissance sur un marché loisirs qui ne se suffit à lui-même dans aucune *Major*, c'est répéter l'erreur faite il y a dix ans quand Air France a négligé la menace des *low-cost* sur court moyen-courrier.

Cette politique risque de nous faire perdre complètement pied face aux compagnies du Golfe sur le marché dont la croissance prévue est la plus forte à savoir les axes Europe-Asie et Asie-Afrique.

Nous avons la conviction que l'axe prioritaire de riposte sur long-courrier est de répondre au défi de la montée en gamme des classes avant, là où Air France se doit de sortir des profondeurs des classements (indépendants comme Skytrax...) pour redevenir une compagnie de référence.

Et face à des compagnies prédatrices ne respectant aucune règle, nous réaffirmons aussi qu'il est du devoir des administrateurs d'agir en poussant par tous les moyens les dirigeants politiques à fermer le robinet à droits de trafic.

Quant aux développements « province française - étranger » long-courrier évoqués par certains, siphonner nos propres hubs serait une démarche suicidaire... que d'ailleurs aucune compagnie au monde n'a entreprise !!

Au contraire, notre objectif doit être plutôt de siphonner les hubs des autres en réalisant plus de liaisons Paris-villes moyennes à l'étranger, au travers notamment du développement de notre moyen-courrier d'apport.

Les Joint Venture (JV)

Enfin, le candidat du SPAF, en proposant de réécrire les équilibres de la *Joint Venture* Amérique Nord (NAT JV), risque de donner le bâton aux américains pour s'attaquer à nos emplois, la JV étant plutôt défavorable aux américains.

La JV Nord Atlantique représente 24 % du trafic. C'est un outil bénéfique pour les deux cotés de l'Atlantique ; mais contrairement à ce que brandissent certains, cette JV est plutôt, dans les faits, à l'avantage des européens. Par exemple, du fait de la crise, quand Air France perdait 4 destinations, Delta en perdait 18.

De manière générale, les JV prennent comme point d'équilibre un partage à 50/50.

Avec la crise et suite aux différents choix stratégiques opérés, il se trouve que Delta ne produit que 47 % du trafic de la JV Amérique Nord. Nos collègues de Delta souhaiteraient d'ailleurs se rapprocher d'un ratio 50/50.

Aussi, rouvrir le débat a de fortes chances de se révéler dangereux pour nos heures de vol sur l'Atlantique Nord, dangereux comme le sont souvent toutes les postures superficielles et démagogiques...

Le vrai problème des JV (il y en a 6 à Air France), c'est de les doubler par des accords syndicaux de périmètre (le SNPL en a négocié plusieurs concernant la JV Amérique Nord), et ensuite d'être capable du travail fastidieux mais indispensable de contrôle en continu de ces accords. Seul le SNPL possède les ressources pour faire ce travail régulier et chronophage.

Syndicalement,

Michel JANOT

Jennifer JONES-GIEZENDANNER