

////////////////////

À TOUS PNC AIR FRANCE / BRITAIR / CITYJET / RÉGIONAL

BS.12-10-060-GAF

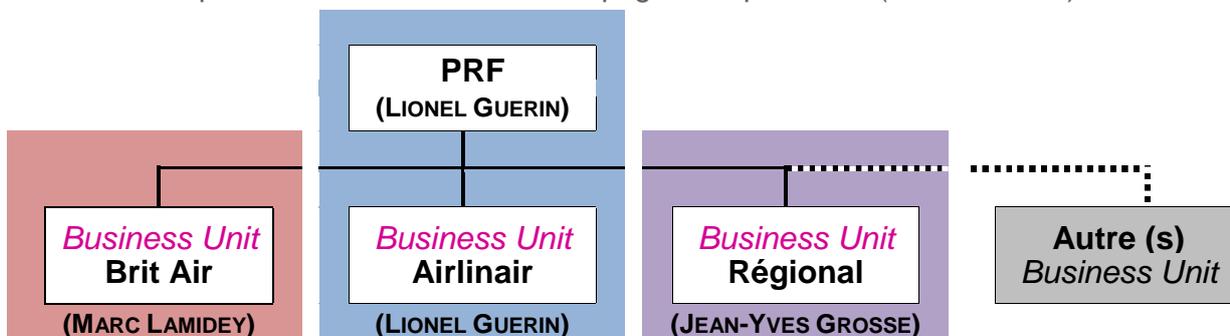
////////////////////////////////////

BUSINESS IS BUSINESS

Si Transform 2015 a été annoncé dans les tous premiers jours de janvier 2012 à Air France, il faudra attendre le CCE du 24 mai pour en savoir un peu plus sur les intentions du Groupe au sujet de ses filiales régionales. Nous y apprendrons qu'Air France prévoit de regrouper Régional, Britair and Airlinair pour donner naissance à une seule compagnie. Le tout étant baptisé "Pôle régional français" pour l'instant et placé sous la direction de Lionel GUÉRIN, PDG d'Airlinair et de Transavia France un moment pressenti pour le poste actuellement occupé par Alexandre de JUNIAC..

Le principe d'une fusion est exclu, chaque compagnie conservant son propre certificat de transport aérien (CTA) et son siège social. Mais selon la Direction, le PRF doit avoir le statut de compagnie aérienne afin de pouvoir vendre des billets de passage, et utiliser la structure Airlinair existante faciliterait grandement le lancement du PRF (le code A5 existe déjà pour commercialiser et lancer les vols sous la nouvelle marque et Airlinair a la structure juridique pour vendre de façon indépendante d'Air France).

L'organisation d'Airlinair serait partagée entre les fonctions spécifiques du PRF et celle de la Compagnie exploitante Airlinair (*Business Unit*) – voir le diagramme ci-dessous –. Airlinair (Compagnie exploitante) aurait les mêmes fonctions que celles des deux autres compagnies exploitantes (*Business Unit*) Britair et Régional :



Dès 2013, le PRF proposera une marque unique sur ses lignes en propre. Chaque Compagnie exploitante devra donc œuvrer de son côté pour réduire ses coûts opérationnels. Un rapprochement sera en revanche opéré au niveau du commercial, de la promotion et des... objectifs chiffrés...

Une des premières mesures du PRF sera de rationaliser son réseau entre les trois *Business Unit* avec, au global, un périmètre d'activité réduit. Sur Paris, le PRF opérera depuis CDG et ORY en affrètement pour Air France, mais aussi à partir d'Orly sous son propre code. En province, le PRF fera de l'affrètement depuis les trois bases de Marseille, Toulouse et Nice et des vols en propre, d'une part, et des vols uniquement en propre entre les autres destinations régionales, d'autre part.

Selon Alexandre de JUNIAC, avec le PRF, Air France va disposer d'un outil de la taille de Flybe, à même de s'imposer sur le régional européen... Le coût social ? Secondaire aux yeux de la direction : on sait déjà qu'il va falloir écrémer chez Britair et Régional... *And so what ? Business is business ! Isn't it ?*

Si un rapprochement entre Britair, Régional et Airlinair peut faire sens en termes d'économie d'échelle, que penser de ce pôle régional tel qu'il est présenté pour le moment et où chacun garde son CTA, son siège social, une flotte différente tout en perdant lignes et avions ? Comment faire adhérer les salariés à un projet aussi bancal ? Tous ensemble mais chacun chez soi ?

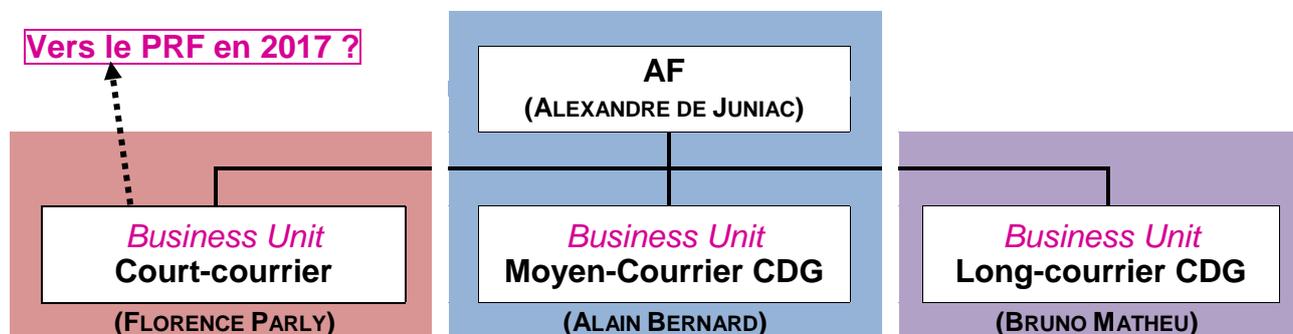
Lionel GUÉRIN est le premier actionnaire privé du PRF par l'apport de l'actif Airlinair valorisé à 40 M€ dans

la nouvelle structure. Mais, Alexandre de JUNIAC l'a annoncé dès juin, le capital du PRF devrait accueillir de nouveaux investisseurs aujourd'hui inconnus. Un tour de table évolutif qui pourrait conduire Britair et Régional, hors du Groupe Air France : il suffirait à la maison mère de faire descendre à terme sa participation en-dessous de 50% du capital ... Plus de consolidation des comptes, tout en restant actionnaire de référence (avec une minorité de blocage par exemple) et donc en restant le vrai donneur d'ordre...

Effectivement, Air France *disposera d'un outil* aussi efficace que Flybe. Outil à son service mais dont marque d'image et responsabilité sociale ne seront plus de son ressort... Au besoin, le cloisonnement juridique des *Business Unit* entre elles permet au PRF de sacrifier Britair ou Régional si elles ne parviennent pas à remplir les objectifs de rentabilité. La liquidation de l'une ou l'autre ne remettra pas en cause l'existence de l'outil et n'impactera que très brièvement son efficacité...

Et les choses pourraient ne pas s'arrêter là, car Air France prévoit déjà d'agréger ultérieurement, (2016/2017) des *Business Unit* supplémentaires au PRF. De quelles entités peut-il s'agir ? La direction ne répond pas sur ce sujet ce qui nous rend extrêmement méfiants... Pourrait-il s'agir des bases de province ? Du moyen courrier d'Orly ? Des deux ?

Etrange, le 15 octobre Alexandre de JUNIAC annoncera une nouvelle organisation pour Air France dès le 1^{er} janvier 2013. Elle est calquée sur celle du PRF avec des objectifs identiques. L'activité "passage" sera divisée en trois *Business Unit* autonomes, disposant chacune de son compte de résultats. Une entité regroupant l'activité long-courrier à l'aéroport de Roissy, une autre pour le moyen-courrier toujours à Roissy et, enfin, la dernière, qui gère le réseau domestique (au départ d'Orly et les vols de province). Gare à celle qui ne remplira pas les objectifs de rentabilité !



Air France pourrait se désengager d'une de ses trois *Business Unit* en procédant à un transfert partiel d'actif. Ce ne serait pas une première dans le transport aérien français... Exit vers le PRF du "point à point" déficitaire par exemple. Pour le PNC Air France d'Orly, Marseille, Nice ou Toulouse, pas de souci, il quitterait la Compagnie avec son contrat de travail et sa rémunération. Mais une fois arrivé dans le PRF, rien n'empêchera sa nouvelle direction de proposer une modification substantielle du contrat de travail. Libre au PNC concerné d'accepter ou bien d'aller se faire voir chez Pôle Emploi...

Politiquement correct : aucune délocalisation d'emploi vers un pays de l'Union Européenne moins disant socialement. Economiquement astucieux : externalisation du déficit du "point à point" pour Air France, coûts de personnel comprimés et management resserré pour le PRF. Avec le découpage en *Business Unit*, Air France se donne les moyens de réussir à "low costiser" son activité court-courrier et une partie du moyen courrier... Précisément là où elle a échoué avec Cityjet, filiale régionale irlandaise.

Cityjet exclue du PRF par la direction au motif que son statut irlandais fait obstacle à son intégration rapide dans une structure de droit français. Selon la presse, la direction de Cityjet aurait même déjà mandaté un organisme financier en Irlande pour rechercher des investisseurs, dans le cadre d'une ouverture de capital, voire d'une vente... Un désengagement qui risque de laisser sur le carreaux les PNC Cityjet de la base Paris ; PNC qui se sont courageusement battus pour travailler avec des contrats de droit français et qui risquent de subir de nouvelles pressions pour accepter un retour au droit irlandais dès qu'ils seront défiliés. PNC dont le SNPNC demande l'intégration dans le PRF compte-tenu que ce dernier a déjà repris des lignes qu'Air France sous-traitait auparavant à Cityjet.

Alors ? Sociale fiction ? Élucubrations d'un syndicat "archaïque" qui serait, de surcroît, devenu parano ? Ou pas ? En tout cas, pour tenter de diviser les PNC on ne trouvera pas mieux : intérêt collectif dilué et cloisonné... Nos chères directions s'en défendront bien évidemment ! Et on peut les croire : leur loyauté à notre égard ne s'étant jamais démentie ces dernières années !

**Les mois qui vont venir vont être cruciaux pour la profession au sein du groupe.
Vous pouvez compter sur le SNPNC pour défendre notre intérêt collectif.
Mais cette défense ne sera efficace que si, chacun d'entre nous est en mesure de
se mobiliser avec détermination au besoin...**