

Communiqué de presse

Projet d'adaptations sur le réseau domestique

Lors du Comité Social et Economique Central (CSEC) qui s'est tenu ce jour, de premières orientations pour la compagnie ont été présentées et discutées, ainsi que leurs implications en matière de Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) : améliorer la performance opérationnelle, offrir le plus haut niveau de qualité de produit et de service aux clients, mais aussi restaurer la compétitivité d'Air France et pour cela notamment adapter son activité court-courrier. Toute l'entreprise et ses salariés se sont mobilisés depuis des années pour que la compagnie s'adapte aux conditions du marché et à la concurrence extrêmement vive du secteur.

Une concurrence accrue du TGV

Au cours des cinq dernières années, le réseau domestique d'Air France a été fortement impacté par la concurrence des lignes de train à grande vitesse, qui ont augmenté leurs capacités sur l'ensemble du territoire, diminué les temps de parcours et développé une offre low-cost très compétitive. Le train qui s'est développé au fil des années par la volonté des pouvoirs publics est devenu le plus grand concurrent d'Air France sur le réseau domestique, sans être soumis aux taxes ou redevances qui visent directement le transport aérien, au départ des aéroports parisiens ou des régions françaises. L'ouverture des quatre lignes nouvelles à grande vitesse en 2016 et 2017 doit attirer 4,7 millions de voyageurs supplémentaires en 2020 ^[1], et là où les lignes à grande vitesse se sont installées reliant Paris à moins de deux heures des provinces, les lignes d'Air France ont perdu 90% de part de marché.

Le développement rapide des compagnies low cost

Au cours des dernières années, les compagnies low-cost ont installé des bases au départ des principales escales et gagné rapidement du terrain au moyen de politiques tarifaires agressives et parfois avec l'aide de collectivités publiques. A l'inverse d'Air France dont les équipes sont basées à 90 % sur le territoire national, ces compagnies n'ont la plupart du temps pas contribué à développer l'emploi dans les régions où elles opèrent.

Les équipes d'Air France ont engagé de nombreuses initiatives

Face à cette situation les équipes d'Air France ont su s'adapter, se remettre en question dans un environnement de plus en plus difficile. Elles sont à l'origine de nombreuses initiatives commerciales innovantes qui ont amélioré l'offre pour qu'elle soit en phase avec les attentes des clients en termes d'horaires, de fluidité, de ponctualité, et qui permettent à Air France de conserver 65% de parts de marché sur le marché domestique. Cependant, la baisse de la recette de certaines lignes n'a pas pu être enrayée et les coûts unitaires réduits. Il en résulte une situation financière de plus en plus difficile pour Air France sur l'activité domestique qui a enregistré une perte de 189 M€ en 2018, en forte détérioration par rapport à 2017 (96M€). Depuis 2013, les pertes cumulées s'élèvent à 717M€.

Aucun départ contraint

La GPEC d'Air France sur la période 2019-2021 fait apparaître un besoin de recrutements important dans de nombreux métiers de l'entreprise, mais également un sureffectif sur l'activité sol du Court Courrier. Dans le cadre de la revue de ses activités, Air France envisage de diminuer son offre sur le court-courrier de 15% en sièges kilomètres offerts (SKO) d'ici fin 2021.

Aussi, les représentants du personnel ont été informés d'un projet de plan de départs volontaires pouvant concerner jusqu'à 465 postes sur le réseau domestique qui serait mis en œuvre sur plus d'une année. Il fera prochainement l'objet d'une consultation.

Il n'y aura aucun départ contraint. Ce projet comporte des mesures d'accompagnement individualisées pour les salariés concernés. Elles seront détaillées et négociées avec les partenaires sociaux au cours de la consultation.

Anne Rigail, Directrice Générale d'Air France a déclaré : *« De nombreux talents vont nous rejoindre en 2019, pilotes, hôtesses et stewards, mécaniciens ou ingénieurs, pour accompagner la croissance d'Air France, mais nous avons aussi la responsabilité de garantir l'équilibre de nos activités dans certains secteurs pour en assurer la pérennité. C'est l'esprit qui a animé le projet présenté ce jour pour le court courrier. Nous mènerons le processus de consultation des partenaires sociaux dans un esprit d'ouverture et de dialogue, et nous nous engageons à accompagner chaque salarié qui souhaitera évoluer vers un nouveau poste ou dans un nouvel environnement professionnel »*

Benjamin Smith, Directeur Général d'Air France-KLM a déclaré : *« Le réseau domestique français est indissociable de l'histoire d'Air France, il est garant de son ancrage territorial, et permet de relier les régions françaises au reste du monde en offrant plusieurs milliers d'opportunités de correspondance chaque jour. Dans un contexte hautement concurrentiel, nous sommes tous pleinement mobilisés pour défendre un marché domestique essentiel pour Air France mais aussi plus globalement pour le groupe Air France-KLM. »*

Planned changes in the domestic sector

At the Central Social and Economic Works Council (CSEC) held today, strategic guidelines for the company were presented and discussed, as well as their implications in terms of jobs and skills management planning (GPEC): to improve operational performance, offer the highest level of product quality and service to customers, as well as to restore Air France's competitiveness, including adapting its short-haul activity. The entire company and its employees have been striving for years to ensure that the company adapts to market conditions and the extremely fierce competition in the sector.

Increased competition from the TGV

Over the past five years, Air France's domestic network has been strongly affected by competition from high-speed train routes, which have increased their capacity throughout the country, reduced journey times and developed a very competitive low-cost offer. The French authorities have ensured that train travel has expanded over the years and has become Air France's main rival on the domestic network, departing from Paris airports or the French regions, without being subject to taxes or charges that directly target air transport. The launch of four new high-speed routes in 2016 and 2017 is expected to attract 4.7 million additional passengers by 2020 ^[2], and on routes where high-speed trains connect Paris to the provinces in under two hours, Air France has lost 90% of its market share.

The rapid development of low-cost airlines

As well, in recent years low-cost airlines have set up bases at major airports and have gained ground rapidly with aggressive pricing policies and often with the help of public authorities. Unlike Air France, where 90% of staff are based in France, a majority of these airlines have not contributed to developing employment in the regions where they operate, taking advantage of European mobility and basing employees in jurisdictions with lower labour costs.

Air France teams have launched several initiatives

Faced with this tenuous situation, Air France teams have fortunately been able to adapt to an increasingly difficult environment. They are behind many innovative commercial initiatives that have improved our offer to meet customer expectations in terms of flight schedules, customer experience, and punctuality, and have enabled us to maintain a 65% market share in the domestic market. However, on some routes the revenue decline could not have been prevented, nor unit costs reduced. As a result, Air France's financial situation has deteriorated significantly on its domestic network, and in 2018 it posted a loss of €189 million, a sharp decrease compared to 2017 (€96 million). Since 2013, cumulative losses have amounted to €717 million.

No forced departures

Air France's jobs and skills management planning (GPEC) for the 2019-2021 period reveals important hiring requirements in numerous sectors of the company, but also overstaffing in the short-haul ground operations activities. Air France also plans to reduce its short-haul capacity in terms of available seat-km (ASK) by 15% by the end of 2021.

Employee union representatives have thus been informed of a planned voluntary departures plan that could concern up to 465 jobs on the domestic network, carried out over a one-year period. This plan will shortly be the subject of a consultation with relevant stakeholders.

There will be no forced departures. This project includes personalized support measures for the staff concerned. The measures will be detailed and negotiated with the labour groups during the consultation.

"Many new talented staff - pilots, flight attendants, mechanics and engineers - will join us in 2019," said Anne Rigail, CEO of Air France, "to support Air France's growth, but we also have the responsibility to guarantee an even balance of our activities in certain sectors to secure their long-term viability. This is the idea behind the project presented for the short-haul sector today. We will conduct the consultation process with our labour groups as part of an open and transparent dialogue, and we are committed to supporting all staff who wish to move to a new position or develop their career"

"The French domestic network is intricately linked to the history of Air France," said Benjamin Smith, CEO of Air France-KLM Group. "It guarantees its regional base, and connects the French regions to the rest of the world by offering several thousand daily connection opportunities. In a highly competitive marketplace, we are all fully engaged in defending a domestic market that is vital for Air France and also more globally for the Air France-KLM Group."

Service de presse Air France-KLM / Air France-KLM press office : + 33 (0)1 41 56 56 00

Corporate.airfrance.com - Twitter : @AFnewsroom

^[1] Rapport sur l'avenir du transport ferroviaire - 15 février 2018

^[2] Report on the future of rail transport - February 15, 2018