

Arrêt de travail : Samedi 21 décembre 2013 **POURQUOI ?**

Strasbourg le 18 décembre 2013



Faut-il vraiment attendre 2015 pour constater qu'il fallait agir avant ?

Extrait du rapport Sécafi- décembre 2013 :

Point à point :

Une forte réduction de l'offre en 2013 et 2014
Une politique trop prolongée de baisse de l'offre
serait une impasse... **qui signifierait un risque existentiel pour le Point à point Air France.**

Mais nous attirons d'ores et déjà l'attention sur les limites de toute politique de baisse d'offre prolongée :

- > Baisser les coûts unitaires est beaucoup plus difficile quand l'offre et l'activité baissent que quand elles croissent : **la baisse de l'offre a un effet mécanique d'augmentation des coûts unitaires.** Ainsi le coût unitaire à la touchée pondérée (CUTP), d'après nos calculs, risque d'augmenter en 2014 du seul fait de la baisse du nombre de touchées, **malgré les efforts de réduction des coûts...** et ce ne serait qu'en 2015, une fois « engrangés » les effets des actions supplémentaires sur les coûts et notamment du PDV 2014, et si celui-ci est souscrit largement, que le CUTP baisserait significativement
- > **Il est clair que si l'offre devait à nouveau être réduite fortement en 2015 et 2016, le risque serait très fort qu'interviennent de nouvelles actions lourdes de baisse des coûts salariaux et autres pour simplement contenir la hausse du coût unitaire entraînée mécaniquement par cette nouvelle attrition de l'activité**
- > On risquerait alors de s'enfermer dans un cercle vicieux de reculs de l'offre, de l'activité, et de l'emploi, ne débouchant sur aucune réelle solution de redressement pour le Point à point.

Cela étant, si les pertes restent trop lourdes au point à point et si les résultats ne se redressent pas suffisamment au niveau d'Air France dans

son ensemble, de nouvelles baisses d'activité risquent d'apparaître inévitables

- > dans une logique non plus d'élimination des pertes mais de réduction du périmètre de pertes devenues insupportables financièrement par le groupe AF/KLM

Une telle logique ressemblerait fort à un abandon progressif de pans de l'activité P à P exercée par Air France, dont le terme pourrait être l'arrêt complet de cette activité.

Focaliser les actions sur la main d'oeuvre escale, **c'est occulter des opportunités d'amélioration sur 80% des coûts des lignes du PAP** (document PAP news sept 2013)

En agissant sur la masse salariale du personnel au sol d'escale, l'impact sera limité à environ 14 % du coût total du PAP. **En supprimant 16,6% des postes, l'impact PDV 2014 sur le coût total du PAP pourrait être limité à environ 2,5%.** Bien que la réduction d'activité y contribuera, le retour à l'équilibre du PAP passera par des actions sur l'ensemble des coûts pilotables du PAP.

REVENDEICATIONS SXB :

Pour le maintien des emplois au sein de la compagnie Air France sur l'aéroport de Strasbourg.

