



15

Séminaire

"L'EUROPE SOCIALE ET LA CRISE"

Mercredi 21 novembre 2012

Seconde table ronde : "Quelles perspectives
pour les salariés du groupe Air France-KLM ?"

Bob van der Wal, *président du syndicat VHKP*

M. VAN DER WAL. - Bonjour. Je parle en mon propre nom, parce que c'est toujours un sujet un peu difficile de parler des réorganisations de KLM. C'est donc à titre personnel que je m'exprime aujourd'hui, en essayant de le faire le mieux possible.

J'essaie de m'éloigner un peu de la crise économique, idéologique. Je vais surtout me concentrer sur KLM et sur l'agenda social avec lequel nous sommes confrontés maintenant : Transform 2015. Pour nous, c'est également une dimension sociale européenne. Nous faisons partie d'un réseau européen, nous en tant que KLM, et nous considérons cette dimension européenne de différentes façons. On a parlé ce matin des aspects politiques, de l'incertitude, du déficit budgétaire qui joue un rôle énorme aux Pays-Bas, ce qui entraîne beaucoup de dommages pour les travailleurs, des charges, des taxes qui vont augmenter, les retraites, etc. Je veux vous donner un peu plus d'explications concernant cette expérience vécue au travers de Transform 2015.

C'est une histoire un peu technique. On va parler de conditions de travail et vous percevrez une vision, une image un peu plus précise. Si c'est réussi, c'est que vous connaissez déjà toute l'histoire sinon, vous obtiendrez ici plus d'informations.

Pour sécuriser notre avenir, on utilise Transform 2015, parfois on le voit sur les transparents sur les diapositives qui viennent de France mais on parle aussi d'une sécurisation de notre avenir chez nous.

J'ai fait la présentation en anglais portant sur trois thèmes. Il s'agit de trois thèmes. Le niveau de dette de KLM est élevé. En général, le chiffre d'affaires est à peu près de 8 milliards. Les dettes de 2 milliards à peu près.

Les coûts unitaires sont trop élevés et au niveau du réseau européen, on constate des pertes considérables.

Les causes identifiées sont : la crise économique, les prix élevés du carburant, un comportement différent des passagers, les low cost et le Moyen-Orient.

En 2011, nous avons fait un bénéfice de 200 millions et la prévision envisagée est une perte de 370 millions s'il n'y a pas d'action avant 2014 ou si tout simplement, on ne réagit pas. Pour réduire un peu cette perte, il faut obtenir un résultat de 700 d'euros millions chez KLM. En fonction de cette perte de 370 millions ce sont 700 millions d'euros qui sont nécessaires pour rembourser les dettes. Il faut sur ce montant de 8 milliards de chiffre d'affaire que nous économisons un milliard correspondant au montant des dettes à rembourser ainsi qu'aux dépenses sur les frais généraux.

Puis un certain nombre de pourcentages : augmentation des retenues, 2 % ; réduction des coûts, 1 % (ce sont les 700 millions d'euros) ; et il faut améliorer les résultats des réseaux européens et renforcer ce réseau.

Ce montant d'un milliard d'économies correspond, pour presque la moitié à 400 millions d'euros, à une augmentation des prélèvements, puis une baisse de l'achat du poste carburant. D'autres réductions, d'autres frais de toutes sortes comme le poste des salaires avec une diminution de 315 millions d'euros. A retenir que cette réduction de 315 millions en 2014 est nécessaire pour réduire notre endettement.

Puis, les dirigeants ont établi une répartition sur la base des charges salariales pour différentes sortes de personnel. Au sol, 170 ; dans les cabines, 60 et dans le cockpit, donc les pilotes, 85 millions.

Peu importe comment on essaie de résoudre ce problème mais le montant doit être correct. Ils ont proposé des suggestions bien évidemment !

La proposition actuelle et l'objet de la discussion, c'est de ne plus avoir d'augmentation salariale jusqu'au 1er janvier 2015, moins de jours de congé et une augmentation de la productivité avec des

constructions de rotations des vols plus performants. Un autre point spécifique consiste à réduire les coûts des retraites des pilotes, en imposant aux pilotes de travailler plus longtemps.

Les propositions de KLM parmi d'autres propositions, consiste à proposer pour un chiffre de 600 ou 700 millions d'euros, qu'une partie de cet argent sera payée au personnel par le biais d'un bonus variable.

Un autre sujet très sensible au sein de l'entreprise, c'est le système des retraites. Il y a une discussion nationale en cours aux Pays-Bas. On est en train de parler de 67 ans pour l'âge de la retraite. Aux Pays-Bas, il y a un double système de retraite, une sorte de retraite de l'Etat et une retraite complémentaire dont nous avons déjà parlé ce matin. Ce sont les 850 milliards dont on dit qu'il faut les répartir. C'est une retraite complémentaire mais la première partie de la retraite payée par l'état est touchée à partir de l'âge de 67 ans.

L'autre discussion se tient au sein de l'entreprise. On est en train de mener les débats mais cela n'a pas vraiment à voir avec la discussion qu'on est en train de mener ici !

Voici les sujets les plus importants depuis 6 mois. Nous sommes en train de discuter peut-être déjà depuis plus longtemps, concernant ce qu'il faut faire avec ces « problèmes », comment il faut les résoudre. Il y a beaucoup d'angoisse dans l'entreprise concernant la survie d'Air France. Tout le monde est un peu tendu, un peu stressé dans l'entreprise. Est-ce que cela va toujours bien ou pas ? Comment sera l'avenir ? Comment va-t-on collaborer ? Et comment la consolidation entre Air France et KLM va-t-elle se dérouler ?

Sur les diapositives suivantes, on constate que pour les salariés du sol, il y aura à choisir entre des pertes d'emploi ou une réduction de la productivité. Donc, c'est un thème très compliqué. Puis, on a aussi la visite annoncée de M. **Spinetta** qui nous angoisse un petit peu. On peut déjà s'imaginer le climat des discussions et ce dont on parle là-bas mais je ne peux pas encore vous en dire davantage.

C'est un thème qui joue un rôle très important au sein de l'entreprise. Quoi qu'il en soit, il n'y aura pas de départs contraints sur la base de ce processus. Il y aura peut-être un avantage économique à partir de 2014, car vu la situation démographique, il y aura pas mal de départs en retraite de gens qui sont déjà un peu âgés. C'est peut-être un avantage.

Une autre chose qui est différente que l'on vient de découvrir, c'est que dans les années 1990, il y avait déjà une sorte de système flexible avec des contrats à durée déterminée de 2, 3 ou 4 ans. Temps partiel pour une grande partie des salariés, cela signifiait déjà une réduction du nombre de postes. Si on compare avec l'effectif des équivalents à temps plein, d'il y a 3 ou 4 ans, ce sont presque 4 000 postes qui ont déjà été supprimés sans qu'on en ait analysé les conséquences.

Mais les départs volontaires, c'est encore un autre sujet.

Maintenant, on est un peu à la veille d'un choix qu'il faudra prendre. Nous connaissons entre syndicats pas mal de tensions, parce que nous avons en commun une histoire de 50 ans. L'employeur avait toujours quelque chose à négocier et il y avait des disputes entre nous sur qui veut avoir quoi. Il y avait différentes opinions, maintenant, c'est l'inverse. Tout le monde regarde vers l'extérieur. C'est passionnant. Mais l'employeur KLM ne sait pas très bien quelle attitude adopter. Il veut se maintenir évidemment dans le rôle de dirigeant et accélérer la cadence. On possède quelque chose qu'il voudrait bien obtenir. C'est une drôle d'aventure. L'ambiance est relativement tendue, mais d'ici deux ou trois semaines, les choses vont obligatoirement évoluer.

On parle régulièrement d'Air France. Que font-ils ? En général, on lit les textes sur Internet des différents journaux, on les trie, c'est très facile. Ce serait plus sympa, si on lisait les textes entre nous mais on ne veut pas s'enfermer dans ce processus. Air France va regarder ce que KLM fait et vice versa. Tout le monde lit les dépêches sur le net. Il s'agit de 110 000 salariés et tout le monde veut garder son poste et gagner un peu plus. Nous nous faisons du souci en ce qui concerne la

pérennité de l'entreprise. Il y a consensus là-dessus, avec de l'angoisse et des soucis en perspective.
Des questions ?