



Séminaire

"COMMENT MIEUX TRAVAILLER ENSEMBLE ?"

Mardi 6 mai 2014

Débat avec MM. Allongé et Swankenhuizen

QUESTION.- Quelle a été la réponse d'Air France par rapport à votre demande sur BEST ?

M. ALLONGE.- Qu'elle allait essayer de faire son maximum mais comme toujours le dialogue... On parlait de dialogue et de confiance avec l'interlocuteur, mettre en place le cercle. Encore une fois, ce n'est qu'un demi-cercle, parce que nous essayons d'instaurer un dialogue avec l'entreprise mais elle décide et on ne peut que constater les choses. Elle a dit qu'elle allait prendre en compte et que le mieux était que ce soit fait dans le groupe mais on constate que beaucoup d'avions sont faits à l'étranger et il n'y a pas de concertation. Nous souhaitons cela mais je ne sais pas ce qui sera fait.

M. SWANKHUIZEN.- Je n'ai rien à rajouter. Y a-t-il des questions ?

M. CADOREL.- J'en profite pour vous dire qu'il y a une liste des noms des participants qui circule. Donc, si vous voulez mettre vos e-mails... Cela s'adresse surtout aux Néerlandais car, normalement, nous sommes en possession de ceux des Français. Merci de l'ajouter sur la liste qui circule.

QUESTION.- Comment fonctionnez-vous au niveau de la DGI ? Puisque vous avez un patron au niveau du groupe Air France-KLM, après, il y a le patron de la DGI, Anne Brachet et je suppose un homologue au niveau KLM. Quand vous vous coordonnez au niveau de votre discours, est-ce que vous allez au niveau de la holding ? Ou tenez-vous le même discours chacun dans chaque entreprise ?

M. ALLONGE.- Pour nous, c'est le CE DGI. Au niveau de la holding, nous n'avons pas tellement d'interlocuteurs. C'est M. Terner, qui est parti, au niveau de la holding, qui était l'ancien directeur de la DGI. Maintenant, c'est Mme Brachet. Pour nous, c'est le CE DGI où l'on peut faire des déclarations. Sinon, au niveau de la holding, il n'y a aucun moyen.

Mme RAMON.- Donc, vous ne pouvez pas aller voir M. Terner, tous les deux bras dessus, bras dessous. Ce serait complètement incongru ?

M. ALLONGE.- Pas encore. Bientôt, j'espère.

M. CADOREL.- D'autres questions ?

QUESTION.- Y a-t-il des différences de coûts d'exploitation entre la maintenance Air France et celle de KLM ? Ont-ils intérêt à transférer de l'un à l'autre. Comment faites-vous l'analyse de l'aspect concurrentiel et des risques de transfert ?

M. SWANKHUIZEN.- Chaque mois, l'un de nos directeurs se rend en France ou ses homologues français viennent à Amsterdam et ils discutent de la charge de travail, qui est distribuée entre Air France et KLM. Il est très important de pouvoir influencer ce processus mais nous ne connaissons pas les orientations qui sont prises.

QUESTION.- Ne pourrait-on pas imaginer d'avoir une négociation du même ordre que la négociation qui est organisée au niveau des pilotes ?

M. ALLONGE.- Transavia France se développe de plus en plus, comme le souhaite la Direction souhaite développer Transavia. On nous a fait un exposé hier. On nous a dit qu'à la maintenance Air France, nous étions beaucoup trop chers, en dehors du marché, même si on ne peut pas se battre avec les coûts des Chinois, parce qu'on fait du 5S, parce que nous sommes premiers sur l'environnement. Mais l'atelier chinois, où notre avion 777 est réparé, est-il premier sur l'environnement ? J'en doute fortement. Nous avons eu récemment une histoire de peinture toxique.

Nous nous battons avec nos armes qui ne sont pas forcément les mêmes que les autres. Mais actuellement, Transavia France grossit et veut s'installer à Orly, d'après les discussions que nous avons eues. Nous avons demandé de faire la maintenance de ses avions, au moins la maintenance en ligne. Tout ce que l'on nous répond, c'est que nous sommes trop chers.

QUESTION.- Puis-je me permettre de suggérer les mêmes méthodes que ce qu'on fait dans les syndicats de pilotes ? Vous dites : "*d'accord, vous parlez de la différence de coût. Rentrons dedans. Nous demandons un benchmark*". Demandez que l'on vous paye un auditeur, que vous choisissiez mais qui sera payé par la Direction, parce qu'elle y gagne au final. Il va faire un benchmark entre les coûts d'Air France Maintenance, ceux de KLM Maintenance et ceux des sociétés auxquelles elle fait réaliser l'entretien, avec les problèmes de logistique qui vont ensemble. Après, vous challengez. On cherche dans une négociation, l'élément inventif qui permet de montrer qu'il y a des tas d'éléments qui ne sont pas que des coûts directs. Parce qu'avoir la maîtrise de sa maintenance en interne plutôt que de dépendre de l'extérieur demeure essentiel... Hier, notre président, **Alexandre de Juniac**, disait : "*on ne peut pas tout sous-traiter, parce qu'on n'a plus la liberté, ensuite, du choix de la date*". Il y a une vraie négociation qui s'engage mais cela nécessite de rentrer dans un vrai débat de benchmark.

M. SWANKHUIZEN.- Bonne idée.

M. ALLONGE.- Encore une fois, il y a les paroles et les actes. **M. de Juniac** disait qu'il souhaitait garder un pôle de maintenance Airframe*, mais derrière ses paroles, il n'y a pas les actes. On a complètement abandonné la maintenance 320, pour une filiale, ATI au Maroc, mais on a complètement abandonné le 320. Si ATI, demain, ne peut plus assurer notre maintenance, qui va faire notre check-C 320 ? Nous en sommes incapables.

QUESTION.- Donc, il y a un vrai débat qui n'est pas qu'économique. Si vous ne savez pas l'exprimer, en prenant des auditeurs, il y en a 3 ou 4 spécialisés en aéronautique, vous en prenez un qui n'est pas le même que celui d'Air France. Les auditeurs travaillent d'une façon neutre. Rentrez dans cette logique en disant : "*on veut un benchmark, on veut travailler*". On peut vous donner un coup de main sur l'aspect pédagogique de la chose mais je ne vois pas pourquoi la Direction d'Air France ne rentrerait pas dans cette démarche. Elle a tout à y gagner.

M. CADOREL.- D'autant plus avec vos expériences croisées. C'est une grande force d'avoir la même démarche entre les pilotes français et néerlandais et les mécaniciens néerlandais et français au niveau des experts. L'important, c'est qu'il y ait déjà eu un exemple à suivre.

QUESTION.- Cela permet de faire du transfert d'activité beaucoup plus facilement entre les uns et les autres. On a commencé en 1997 à entrer dans de nombreuses logiques où dans les accords on affrétait ou leasait des tas d'avions de compagnies alliées. Chaque fois qu'ils prenaient un avion, un préavis était déposé, disant "*c'est un scandale, c'est inacceptable*". On a signé un accord global, après une étude de benchmark, sur les partages et sur la volumétrie de ce qui pouvait être sous-traité, de ce qu'on devait avoir. Une fois qu'on a eu fait cela, avec un contrôle tous les mois, chez **Bruno Matheu**, de ce qu'il se faisait, un contrôle de rapport de l'accord, ils avaient la liberté dans ce cadre. Ils ont trouvé cela extraordinaire de se dire "*chaque fois qu'on va faire quelque chose, on ne se pose pas la question, on regarde si on est dans le cadre, on le fait et on ne risque pas d'avoir un problème social*".

Si vous entriez dans cette logique, il pourrait très bien y avoir une spécialisation entre Air France et KLM, sans qu'il y ait une réaction sociale des deux, parce que vous sauriez qu'il y a un cadre défini de répartition des tâches ou de volumes, je ne sais pas comment on peut le définir dans votre métier, mais on doit pouvoir y arriver. La Direction y gagnerait. Elle y a gagné. Elle le reconnaît aujourd'hui : depuis 1997, on ne fonctionne que comme cela et cela marche très bien.

M. SWANKHUIZEN.- C'est pour cela qu'OMNES est si important pour nous tous. Si nous parlons de maintien des emplois, de préservation de l'emploi, si nous travaillons ensemble et que nous nous soutenons des deux côtés des organisations syndicales, le travail restera à l'intérieur de la famille Air France-KLM. J'espère que toutes les organisations syndicales seront en accord avec cela.

QUESTION.- Tout à fait, nos syndicats soutiendront cela. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous accompagner et expliquer la pédagogie d'une telle démarche.

M. CADOREL.- Merci. On espère que, la prochaine fois que l'on fera une table ronde sur ce sujet, d'autres métiers auront suivi votre exemple. Il y a peut-être les premiers de la classe, les pilotes, pour le coup. Cela fait 10 ans que vous travaillez ensemble. Vous, cela fait combien de temps ?

M. ALLONGE.- Depuis 2007.

M. CADOREL.- Ce n'est pas mal aussi. Donc, aux suivants !