



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

Air France

Question écrite n° 2385

## Texte de la question

M. Laurent Cathala attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conséquences sociales du plan « Transform 2015 » présenté par la direction d'Air France. Le volet social du projet industriel et stratégique de la compagnie prévoit en effet d'ici à fin 2013 la suppression de 5 122 emplois sur un total de 49 301 au sein de l'entreprise Air France. La direction justifie cette baisse des effectifs par les effets de la crise économique, amplifiés par la hausse des prix du carburant, ainsi que par la concurrence de plus en plus vive des compagnies à bas coûts et des compagnies du Golfe. Pour compenser les pertes d'exploitation subies par Air France, la compagnie a pour ambition de rétablir en son sein une rentabilité satisfaisante et de renouer avec la croissance tout en maintenant son périmètre d'activité. Il faudrait pour cela, selon la direction d'Air France, que l'entreprise gagne 20 % d'efficacité économique d'ici à fin 2014. Si l'on ne peut que partager l'objectif tendant à maintenir la compétitivité de l'entreprise et à repositionner ses produits et services au meilleur niveau mondial, il est toutefois regrettable que les moyens employés soient concentrés sur des suppressions d'emplois parmi les personnels d'Air France, qui font partie intégrante de la richesse de la compagnie. La direction d'Air France s'est certes engagée à ne pas avoir recours aux départs contraints par la mise en oeuvre d'un plan de départs volontaires qui, pour la première fois de son histoire, touchera l'ensemble des métiers de l'entreprise. Les instances dirigeantes d'Air France ont toutefois clairement fait savoir que, dans l'hypothèse où les accords en cours de renégociation ne seraient pas signés par les organisations syndicales, les départs non volontaires ne pourraient alors être évités. À l'heure où le Gouvernement et le Président de la République viennent de rappeler, dans le cadre de la conférence sociale, tout leur attachement à la recherche du dialogue et du compromis avec les partenaires sociaux, il semble que cet objectif devra être prolongé jusque dans les entreprises en difficultés, particulièrement celles dont l'État est actionnaire comme c'est le cas pour Air France à hauteur de 15 % du capital. S'agissant de la situation sur l'aéroport d'Orly, un projet de fermeture du hangar N3, jusqu'ici consacré à l'entretien des avions A 320 et A 340, est d'ores et déjà connu. La direction générale industrielle (DGI) d'Air France ayant décidé de délocaliser cette activité vers le Maroc et l'Asie, plus de 250 emplois sont directement menacés sur le site. Tous les sites de maintenance de la flotte aérienne d'Air France seraient menacés : Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle, Toulouse et Le Bourget. Les apprentis mécaniciens formés au sein de la direction générale industrielle étaient, pour 80 % d'entre eux, jusqu'ici embauchés au sein d'Air France à l'issue de leur formation. Or le plan « Transform 2015 » va entraîner une remise en cause de ces recrutements, et ce alors même que les prévisions de croissance du secteur aérien sont estimées à + 2 % dans les années à venir. En outre, en sus des répercussions sociales du plan « Transform 2015 », les organisations syndicales craignent les conséquences que pourraient avoir la délocalisation des activités de maintenance des appareils sur la sécurité des vols. Il semblerait en effet que des appareils - faisant partie de la flotte d'Air France et contrôlés notamment par ATI (Aérotechnic industries) au Maroc - reviennent sur le sol français avec un certain nombre de défauts non corrigés. Ce point semble sans aucun doute le plus préoccupant. Pour l'ensemble de ces raisons, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures le Gouvernement sera prochainement amené à prendre pour s'assurer, sur le site d'Orly comme sur l'ensemble des sites d'Air France, que les difficultés économiques avancées par la compagnie trouveront une issue qui sera compatible avec la préservation de l'emploi, l'entretien du dialogue social et le maintien de normes optimales de sécurité pour les

passagers.

## Texte de la réponse

La réorganisation du groupe Air France, détaillée dans le plan Transform 2015, s'inscrit dans un contexte international de forte concurrence qui expose le groupe à de sérieuses difficultés économiques. Pour faire face à cette situation, la compagnie Air France est conduite à prendre diverses mesures structurelles qui impliquent une réduction de ses effectifs par des départs volontaires de salariés. Cette démarche, destinée à éviter toute perte d'emploi contrainte dans le cadre d'un fort dialogue social interne, a été réaffirmée à plusieurs reprises par la direction générale de l'entreprise. Un accord a ainsi été trouvé dès juillet 2012 pour les personnels au sol avec les syndicats CFDT, FO et CGC. Le nombre de suppression d'emplois pour cette catégorie de personnels a été fixé à 2767. Fin janvier 2013, 1840 salariés s'étaient déjà déclarés volontaires. Pour ce qui concerne plus spécifiquement Air France Industrie (AFI), cela se traduit par 660 suppressions de postes, principalement dans les secteurs de l'entretien des cellules. Le sureffectif sera résorbé par un plan de 497 départs volontaires et par le non remplacement de départs en retraite. AFI réalise l'entretien quotidien et intermédiaire ainsi que le suivi technique de la flotte d'Air France. AFI assure également ces prestations pour le compte de cent cinquante autres compagnies aériennes. L'objectif pour AFI du plan Transform 2015 est de consolider sa position sur les produits rentables. Ainsi, le site d'Orly conserve ses capacités sur le Boeing 777 et sur le support de la flotte A320 du réseau domestique d'Air France. Il reste également le centre de modification des avions de la compagnie. Dans le même temps, Air France souhaite poursuivre le développement rapide de ses activités dans les secteurs porteurs de l'entretien des moteurs et des équipements. Ainsi, en France, AFI s'appuie sur un dispositif industriel modernisé, dans lequel le groupe a investi plus de 350 millions d'euros depuis dix ans. AFI vient par exemple d'inaugurer sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle un banc d'essai pour les réacteurs et prévoit, dans le cadre d'un plan d'investissement de 50 millions d'euros, la construction d'un nouvel atelier d'entretien des aérostructures dès 2014. Pour assurer son développement, AFI s'appuie également sur un réseau de filiales en France et dans d'autres pays. Par exemple, au Maroc, AFI et Royal Air Maroc (RAM) ont créé une coentreprise, Aéro Technic Industries (ATI), spécialisée dans les visites lourdes pour les avions moyen-courriers. ATI a démarré son activité opérationnelle en mai 2010 et offre des prestations de qualité internationale pour ses clients et pour les avions Airbus A320 d'Air France. ATI est dirigée par un cadre d'Air France et dispose de tous les agréments européens. Comme tous les partenaires industriels d'AFI, ATI est soumise à des audits réguliers par le service d'Air France chargé de l'assurance qualité. Une dizaine de compagnies aériennes ont déjà fait appel à cette société pour l'entretien de leurs avions. Le Gouvernement suit avec la plus grande vigilance la mise en oeuvre des mesures contenues dans le plan Transform 2015. La réussite du plan passe par une adhésion des personnels et un dialogue franc et continu avec les salariés et leurs organisations représentatives. Par ailleurs le Gouvernement a demandé à Air France de faire en sorte que les conséquences au niveau local et pour les collectivités territoriales du plan Transform 2015 soient bien prises en compte. Il sera très attentif aux suites données à cette demande.

## Données clés

**Auteur :** [M. Laurent Cathala](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2385

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [31 juillet 2012](#), page 4597

**Réponse publiée au JO le :** [26 mars 2013](#), page 3388