



Bureaux Nationaux

5 rue de la Haye – Le Dôme – 95703 Roissy CDG Cedex

☎ : 01.41.56.04.08 / ☎ : 01.41.56.04.02

☎ : 01.41.56.04.19 / ☎ : 01.41.56.04.09

e-mail : bncgtairfrance@free.fr / e-mail : bnugictaf@free.fr

<http://bncgtairfrance.free.fr> <http://ugictcgtairfrance.com>



N° 4 - Roissy – Janvier 2008

En direct du Conseil d'Administration

Dernières balises avant mutation ?

La longue saga d'Alitalia – actuellement aux abois avec des pertes sèches avoisinant le million d'euros par jour – pourrait trouver un dénouement. Le gouvernement italien validant la position du Conseil d'Administration de la « Belle italienne » vient de donner le feu vert à sa privatisation. Dès lors son acquisition par Air France / KLM semble de plus en plus probable même si dans les faits rien n'est joué, les pourparlers en cours entamés pour une durée de huit semaines, s'annonçant particulièrement serrés.

Il est vrai que le plan proposé par la direction du groupe Air France/KLM a de quoi refroidir les organisations syndicales d'Alitalia : plus de 1700 licenciements seraient à prévoir et le sort des 8000 salariés de la filiale de services d'Alitalia demeurerait plus qu'incertain.

Et si le plan de rachat devenait effectif pour le groupe franco-néerlandais, qui peut aujourd'hui raisonnablement affirmer qu'il s'articulerait sans conséquence pour les salariés d'Air France ?

Dans ce contexte de recomposition libérale, où déjà l'on voit poindre de l'autre côté de l'Atlantique des accords capitalistiques sous forme de Joint Venture ou de prises de participation, il est difficile pour les personnels du transport aérien d'apprécier la finalité des enjeux. Pas question d'encaisser sec les brutalités d'une mondialisation aux effets pervers !

Mais en réalité, à y regarder de près, qu'est la « dure » loi du marché sinon un ensemble d'équilibres et de règlements trouvés entre gouvernements, eux-mêmes inféodés au plus fort d'entre eux ?...

Alors, partant de ce postulat capitaliste, les compagnies aériennes doivent devenir des entreprises de ce temps, comme les aime la bourse, où productivité rime avec profitabilité et développement avec argent...Mais jusqu'où ?

Un ciel pavé de nuages ?...

L'accord dit de « ciel ouvert » passé entre les Etats Unis et l'Union, qui ouvre totalement les liaisons transatlantiques aux compagnies européennes et américaines, participe intensivement au processus de globalisation du transport aérien. En concourant au durcissement de la compétition, cette nouvelle donne n'est pas neutre. A partir d'avril 2008, les opérateurs américains, entrés dans une phase décisive de fusion/acquisition c'est-à-dire de concentration de leur force, vont déferler sur le vieux continent avec la ferme intention d'y rafler de nouvelles parts de marché.

Des deux côtés de l'Atlantique, on tisse sa toile, car les perspectives financières ne manquent pas. Les spéculateurs agissent en coulisse. Aussi selon IATA, l'industrie du transport aérien aura généré 5,6 milliards de dollars de profits en 2007, dont plus d'un milliard pour Air France / KLM. Selon les experts, la croissance du transport aérien serait loin d'arriver à maturité, puisque les prévisions font état d'une progression moyenne de 4,3 % par an jusqu'en 2020.

Dans le même temps, les pays émergents bénéficient d'un fort niveau de développement économique. Les acheteurs d'avion se situent désormais de ce côté-ci. L'Asie a elle seule comptabilise 21 % des commandes. Les compagnies indiennes connaissent une croissance de leur flotte de + 18,5 % et les compagnies chinoises de + 14,2%. Ce n'est donc pas un hasard si les acteurs de la maintenance se ruent en Chine et en Inde. On n'attire pas les mouches avec du vinaigre. La main d'œuvre y est empêchée de s'organiser et la matière grise qualifiée revient à peu de frais.

Dans une logique pernicieuse de croissance rentable pour l'actionnaire, la Direction Industrielle du groupe suit le mouvement et il y a fort à craindre que les contrats en cours de négociation, notamment avec des partenaires asiatiques, ne génère de manière implacable une fuite progressive des Grandes Visites vers l'Asie.

Les effectifs du secteur, et plus spécifiquement d'Orly, pourraient fondre comme neige au soleil.

L'évocation de fonds d'investissement de Dubaï et du Qatar dans le capital d'Airbus, même démentie par la maison mère de l'avionneur EADS, signale aux marchés une dynamique de croissance des compagnies du Golfe qui est aussi et surtout un élément clé dans la stratégie de développement touristique des émirats arabes.

Dans ce contexte d'affairisme et de préparatifs guerriers, les avionneurs tirent leur épingle du jeu. Ainsi Boeing a annoncé avoir enregistré 1413 commandes nettes d'avions commerciaux au cours de l'année 2007, dépassant son précédent record établi en 2006, avec 1044 commandes. A la fin novembre, Airbus de son côté, totalisait 1204 commandes, et celles déjà rendues publiques en décembre lui assurent au moins les 1300. Il devrait donc battre son record de 2005 qui était de 1055 commandes nettes...

Mais au regard du nombre d'acteurs comme de l'envolée des prix du pétrole, ne peut-on craindre à moyen terme un risque de surcapacité pouvant planter le système entraînant inévitablement une nouvelle fuite en avant du transport aérien ?

Eco taxe... vers moins de PAX ?

D'autant que la problématique environnementale va peser de plus en plus lourd. Il est donc essentiel d'insister sur le développement de flottes efficaces limitant durablement les nuisances chimiques. L'achat massif d'appareils de nouvelles générations par le groupe était donc plus que jamais nécessaire.

Cependant il lui appartient dès à présent de dénicher des créneaux d'activités porteurs pour les secteurs industriels dédiés à l'entretien et la maintenance de l'ancienne flotte sous peine d'essuyer d'importants conflits sociaux.

Si de son côté, la Commission Européenne entend introduire un système d'échange de permis d'émission - qui poussé à son paroxysme reviendrait à permettre aux plus gros pollueurs d'acheter la possibilité de polluer plus encore - le gouvernement français a lancé l'idée d'une écotaxe sur le transport aérien intérieur « *en commençant par les relations directement concurrentes du TGV* »...

Imposée aveuglement, cette écotaxe laisserait des stigmates profonds sur l'emploi de nos escales Air France en Province et en Corse. Elle apparaîtrait à n'en pas douter comme une mesure favorisant le ferroviaire de façon flagrante car les usagers du transport aérien sont déjà très sollicités. Mais il est possible qu'en matière de ponctions, nous n'ayons encore pas tout vu.

Un nouveau plan de mesures gouvernementales prévoit d'alourdir encore la taxe sur les nuisances aéroportuaires. Elections municipales obligent ?

D'énormes investissements publics ont été consentis par le gouvernement dans le développement du TGV. Alors que la privatisation de la SNCF est sur les tablettes du gouvernement libéral, qui pourrait croire innocemment, sachant que Bouygues s'apprêterait à lancer une OPA sur Alstom, que l'écotaxe répondrait à une orientation exclusivement d'intérêt général ?

Le transport aérien bon payeur ? Jusqu'où ? La guerre des modes est anachronique. Un moratoire s'impose. Air France annonçant qu'il est « *fort probable que des TGV aux couleurs d'Air France circulent en 2012 ou 2014 après la libéralisation totale des transports ferroviaires* » ? Mais de qui se moque-t-on ?

Il est à noter par ailleurs dans les importants programmes en cours, le projet totalement privé dénommé CAREX (Cargo Rail Express) dont Air France est partie prenante. Un lien doit être fait avec la libéralisation du transport de marchandises par rail en Europe, paraphée le 01^{er} janvier 2007, avec une année d'avance.

Au regard du contexte et des enjeux, 2008 sera bien une année charnière. Des rendez-vous nous attendent. Ne passons pas à côté. Des points ont été marqués en Octobre par nos collègues PNC et récemment en province. Transformons l'essai. Ne laissons personne décider à notre place !

Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict- CGT