



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



N° 14 - Roissy, février 2008

Une autre conception du dialogue social est possible !

Le Conseil d'Administration du mois de février portant pour l'essentiel sur la présentation et l'examen des résultats du troisième trimestre IATA s'est tenu dans des conditions contrastées liées à un climat social tendu. Depuis plusieurs mois, la compagnie est le théâtre de conflits sociaux riches en participants. Et dans une entreprise où selon le discours consacré, le dialogue social ferait l'objet d'un contrat, cette situation interroge le grand public. Les arrêts de travail d'octobre, de décembre et de janvier sont révélateurs d'un profond malaise et l'opinion ne se fonde pas sur l'apparence. Les revendications axées principalement sur la question cruciale d'une juste redistribution des richesses créées démystifient les propos tenus ici et là sur de prétendus « privilèges » de l'Agent Air France. La désinformation n'est décidément pas un domaine réservé...

Après avoir renoué avec les bénéficiaires, Air France s'est hissée au rang de leader mondial. Depuis une décennie, elle enchaîne les résultats positifs.

L'investissement du corps social de l'entreprise n'est plus à démontrer. Un juste retour des choses est donc naturellement brigué.

Car le contraste est marqué entre le vécu des salarié(e)s, leurs conditions de travail trop souvent dégradées, les affichages économiques et financiers placardés en interne puis relayés à grands renforts de réclames à l'extérieur auprès des investisseurs.

Alors que d'imposants moyens de communication (brochures, courriers à domicile, DVD,...) restent mobilisés pour exhorter les salarié(e)s à accepter un état de crise permanent, il est régulièrement fait état dans la presse internationale de milliards d'euros de trésorerie disponible, de stratégie globalisante et de prise de participation dans d'autres ensembles.

Parallèlement, un message positif est destiné aux actionnaires. Il s'agit de livrer au marché les annonces servant à soutenir l'activité de bourse.

Les salariés invités à se serrer la ceinture apprécient modérément l'abondance étalée et désapprouvent à juste titre des décisions contestables. L'équité serait-elle un vain mot ? La tentative pour l'instant gelée de distribution d'actions gratuites à 400 dirigeants du groupe et l'accord dit de « partage de la croissance » conclu dans des conditions très obscures, avec une seule catégorie de salarié(e)s, auront fini d'altérer la confiance d'une grande partie du personnel en ses dirigeants.

Il est apparu un désaveu cinglant, majoritaire et populaire face à des mesures partiales car faisant la part belle à ceux dont les rémunérations se situent déjà nettement au dessus de la moyenne. En tombant régulièrement, la goutte finit par faire un trou dans la pierre.

Il faut examiner les raisons de la colère et tirer les leçons des conflits de ces derniers mois. Ne pas tenir compte des exigences exprimées pourrait conduire tout droit à une crise sociale plus profonde encore. Dans une entreprise imprégnée de valeurs sociales fortes, il ne devrait pas être possible de badiner avec ces questions !

Des actes pas des paroles

Dans un contexte de déploiement de la stratégie du groupe au niveau européen et même mondial, il appartient à l'employeur de donner aux salariés des gages en matière de sécurité d'emploi, de perspectives professionnelles et de progression du pouvoir d'achat. La balle est dans son camp.

La CGT et l'UGICT- CGT pour leurs parts n'ont pas manqué leur rendez-vous avec les personnels. Sur le terrain, dans les Assemblées Générales, en réunions, nos militants ont su peser concrètement sur un dispositif salarial minoré à la base. Ils ont fait bouger les choses et ont pris le moment venu leurs responsabilités en adhérant à l'accord salarial.

Après s'être emmurée durant des années dans un déni farouche, la direction a fini par avouer qu'il y avait des bas salaires à Air France - en opérant enfin un premier relèvement...

Le conflit peut avoir un effet salutaire sur le dialogue social. Charge à l'avenir d'élargir le front syndical afin d'obtenir plus encore. Les conditions ne vont pas manquer. Et présentement, le caractère inégalitaire de l'accord d'intéressement en cours de finalisation devrait être l'occasion de rassembler les syndicats autour d'un constat commun : Malgré une hausse de l'enveloppe de départ l'écart entre les hauts salaires et les « autres salariés » persiste et par un effet qui n'a rien de mécanique se creuse !!!

L'UGICT- CGT maintient le cap

La grève PNC aura marqué les esprits par son opiniâtreté, la détermination des grévistes et l'unité syndicale sans cesse recherchée.

Et ce conflit historique, cette lutte exemplaire pour une amélioration des pratiques d'utilisation et d'employabilité du PNC reste symptomatique d'un déficit de dialogue social. Cette profession se standardise car elle est en proie à de multiples bouleversements liés en grande partie à une batterie de directives européennes qui entendent faire table rase des réglementations nationales.

Les résultats de « l'écoute des PNC » réalisée à la demande d'Air France en décembre 2007 et janvier 2008 confirment ce que depuis des années l'UGICT-CGT s'exerce à dénoncer. Les conclusions du sondage distribuées aux PNC permettent de relever que 79% des PNC considèrent qu'Air France est peu attentive à ses salariés, que 86% sont mécontents de la considération que leur porte l'entreprise. Au final, 88% n'ont plus confiance dans leurs dirigeants.

70% des PNC aiment leur métier pourtant ils ne sont plus que 8 % à se dire très satisfaits de l'exercice de ce métier à Air France. Faut-il en dire plus ? Face à ce redoutable constat, l'employeur devait prendre la mesure de l'évènement et proposer des solutions pouvant sur le long terme rétablir un climat serein et de confiance. L'enjeu étant de permettre aux PNC d'exercer leur métier, au demeurant pénible, dans des conditions mieux adaptées. Le faire comprendre ne fut pas chose aisée.

La division syndicale orchestrée par un groupe d'organisations, dont les raisons de se rassembler demeureront mystérieuses, aura fait perdre du temps et surtout failli faire pencher la balance en faveur d'un recul social sans précédent pour la profession. La rémunération à la tâche « supportée » par ces alliés de circonstance était aventureuse. Elle conduisait à d'importantes disparités de traitement et à des exigences patronales de rendements et de retour de productivité plus fortes encore.

Est-ce du ressort d'un syndicat que de se substituer à l'employeur pour faire travailler plus les salariés ?

En faisant leur cheval de bataille du slogan populiste « *travailler plus pour gagner plus* », les membres actifs de l'intersyndicale PNC pouvaient mettre en avant des arguments séduisants, au demeurant flatteurs pour l'employeur mais peu concluants aux dires des salariés.

En vérité cette position se situe bien loin des préoccupations premières des salariés concernés et peu en phase avec le sentiment général du PNC qui a vu ses dernières années ses conditions de travail se dégrader et la pénibilité s'accroître toujours plus.

Le secteur des Opérations Aériennes détient un triste record : celui du nombre d'accidents du travail. 80 % des hôtes et stewards ressentent une grande fatigue. 73% dénoncent le rythme des rotations devenu particulièrement pénible. Il est devenu urgent de stopper l'hémorragie.

L'amélioration des conditions de travail et de vie des salarié(e)s comme la sécurité et le confort de nos passagers ne se monnayent pas au prix d'aversion syndicales et de rancunes personnelles.

Le syndicalisme ne s'exerce pas dans une cour d'école. Les questions posées sont sérieuses et l'avenir du PNC mérite un vrai débat. La campagne abjecte de dénigrement et de calomnies lancée par des organisations professionnelles est décalée. Les méthodes utilisées, grossièrement puéres, desservent le mouvement syndical dans son ensemble. Du faux découle ce que l'on veut...

Dans un contexte économique où l'incertitude s'avère une constante, l'Administrateur CGT et UGICT-CGT soutient le scénario dit de « *forfait amélioré* ». Il sera proposé à l'avis des PNC et constitue à l'heure actuelle le seul projet en mesure de préserver l'essentiel tout en répondant de manière équilibrée à la double attente des PNC : une augmentation de la rémunération et une amélioration des conditions de travail.

La fièvre acheteuse

Fort d'un résultat net de 1,29 milliards d'euros en hausse de 52,3 % et d'une trésorerie disponible de 5,1 milliards d'euros, en amélioration de 1,2 milliards par rapport au 31 mars 2007 – le groupe dispose en plus de lignes de crédit de 1,9 milliards d'euros dont 250 millions négociés au cours du dernier trimestre – la combinaison Air France/KLM est apparue ces dernières semaines au premier plan dans de nombreuses opérations.

A peine avait-il été désigné comme le repreneur potentiel d'Alitalia, avec une période de négociations exclusives de huit semaines, que le groupe AF/KLM annonçait le rachat en Europe de la compagnie régionale VLM Airlines, compagnie rentable spécialiste du voyage d'affaires basée à Anvers.

Cette petite compagnie exploite de nombreuses lignes au départ et à l'arrivée du Hub de London City Airport, vers les principales places financières du continent. Les potentialités de croissance de la City, centre névralgique des affaires en Europe, apparaissent bien réelles. Si des économies d'échelle sont envisagées avec la filiale lucrative City Jet, une montée en charge de la low cost irlandaise relance la question du dumping social.

La situation des salariés de City Jet fait trop souvent l'objet d'interventions. La décision prise par la direction de la filiale à 100 % d'Air France de délocaliser ses personnels sur Londres ou Dublin, permettant à la clé, de substantielles économies en impôts, en salaires et en avantages sociaux semble, vu l'impact médiatique de l'affaire, avoir été contestée par le Président d'Air France, sur le fond et sur la forme. Rappelons qu'Easy Jet, dans un dossier identique, a été mise en examen pour « travail dissimulé ».

Si après le passage des consignes, la situation semble réglée pour les pilotes, il apparaît qu'une quinzaine de PNC aurait décidé d'assigner CityJet et Air France devant les prud'hommes. Leur objectif : obtenir un contrat de travail français avec tous les droits qui en découlent en matière de temps de travail, de congés payés, de repos compensateurs et de primes. Cette initiative suivie avec attention par nos organisations syndicales constitue un cinglant démenti aux prétendants à la démolition du contrat de travail à la française et à leurs discours surfaits condamnant d'emblée toute réplique objective.

Anticipant l'entrée en vigueur en avril de l'accord dit de « ciel ouvert » entre l'Union européenne et les Etats-Unis, cheval de Troie des compagnies américaines, Air France a signé un accord de partage de codes avec deux nouvelles compagnies Alaska Airlines et Horizon Air, ouvrant ainsi dix huit nouvelles destinations vers les Etats-Unis.

Londres, place forte de British Airways, est devenu le terrain de grandes manœuvres. Sky Team, qui entend y renforcer sa présence proposera 11 nouveaux vols quotidiens desservant 8 nouvelles routes sans escale entre les Etats-Unis et la « perfide Albion ».

Mais l'opération la plus considérée par les marchés, perplexes devant les intentions de reprise d'Alitalia, pourrait bien être l'entrée du groupe franco-néerlandais dans le capital d'un futur ensemble Delta/Northwest, dont les conditions du rapprochement semblent réunies.

La ruée vers l'ouest

Le 11 septembre et ses conséquences ont conduit à une accélération de la tendance à la concentration des compagnies aériennes. Après les disparitions de

Qualifyer et de Wings dans les années qui ont suivi, le monde du transport aérien global se compose à ce jour de trois alliances principales : Oneworld, Sky Team et Star Alliance.

Distinctes des alliances financières qui traduisent des stratégies de domination, les alliances commerciales présentent des caractéristiques plus inspirées car basées sur un esprit de coopération. Les principes en sont, succinctement, la fidélisation des passagers par la création d'un programme commun à cet effet, la multiplication des services au sol, l'augmentation du nombre de destinations et de la fréquence de dessertes et l'application de standard de services similaires sur l'ensemble du réseau de l'alliance.

L'arrivée de fonds d'investissements et de fonds de pensions dans le secteur, combinée à l'accélération des processus de déréglementation par le biais d'accords internationaux poussent toujours plus loin les feux de la concurrence. La course à la taille critique, aux économies d'envergure et autres traits ultra-libéraux ont pris ces dernières années une tournure implacable.

Et alors que les syndicats des catégories des personnels de l'aérien n'en finissent pas de faire le bilan des dégâts sociaux, les spéculateurs se frottent les mains. Lors d'opérations marchandes, les actions des compagnies aériennes atteignent des sommets. Depuis l'annonce d'un probable mariage avec Delta, l'action Northwest a gagné environ 60 %.

Un vent de spéculation souffle donc dans les réacteurs. Le transport aérien à l'instar d'autres industries n'échappe pas aux grands mouvements de capitaux. Le secteur est porteur. Le tourisme est déjà la première industrie mondiale et, d'ici 2010, on prévoit une croissance de 76% du nombre de touristes voyageant à l'extérieur de leur pays d'origine.

Et sur ce point, la baisse de contributions de l'Etat français au tourisme social et associatif pour la troisième année consécutive pourrait avoir des incidences irrémédiables sur un secteur en tout point utile et essentiel. Le tourisme social et associatif s'assigne deux objectifs : l'aménagement durable, social et économique du territoire et l'accès du plus grand nombre à des vacances de qualité. En se désengageant de ce secteur pionnier et en stimulant parallèlement le lancement de vastes programmes immobiliers de type complexe hôtelier, le gouvernement fait le choix de privilégier un tourisme étranger à forte contribution. Il n'y a pas de fatalité mais deux conceptions que tout oppose. La première fondée sur le service public et l'intérêt général, la seconde sur la recherche de gains immédiats et le profit à tout crin.

L'heure est donc aux prises de participation pour les compagnies qui en ont les moyens et les investissements qui se présentent au fil des négociations,

pourraient brouiller les cartes et par conséquent modifier la topographie des alliances commerciales.

Dans les circonstances que d'aucuns qualifient de « Bataille de l'atlantique », où les amis d'hier pourraient très bien devenir les ennemis de demain, l'engagement d'AF/KLM dans le nouveau colosse de Chicago présenterait selon la direction du groupe un double intérêt : « *consolider les positions de Sky Team de l'autre côté de l'Atlantique et sécuriser un avantage sur le territoire américain* ».

A l'issue du processus, la nouvelle compagnie qui pèserait 31 milliards de dollars, deviendrait la première compagnie aérienne mondiale ; ce qui dans le contexte américain de turbulences économiques constitue une aubaine pour de nouveaux investissements.

L'éventuelle prise de participation du groupe s'accompagnerait de l'extension au réseau de Northwest de l'accord de JV passé cet automne avec Delta. Avec 30 % de parts de marché et un chiffre d'affaires d'environ 12 milliards d'euros à l'horizon 2010, l'association AF/KLM/Delta Airlines serait le nouveau leader de l'atlantique nord.

Mais dans la période actuelle d'instabilité liée à la délocalisation de la crise américaine et sa propagation sur tous les continents, ces diverses opérations menées simultanément ne risquent-elles pas d'engager le groupe dans un processus qui le mènerait au-dessus de ses moyens ?

Selon Les Echos, AF/KLM serait prête à mettre 750 millions de dollars sur la table pour acquérir une participation minoritaire dans le nouvel ensemble issu de la fusion Delta/Norwest. Rappelons qu'il y a encore près d'un an, les deux compagnies étaient placées sous le régime de la loi de protection contre la faillite.

L'opération Alitalia pourrait occasionner le déblocage de plusieurs milliards d'euros. Encore récemment, Leo Van Wijk (ex-Président de KLM) déclarait au Wall Street Journal que le groupe serait prêt à injecter, sur cinq ans, trois milliards d'euros dans Alitalia. Cela en plus du prix de la compagnie italienne qu'AF/KLM pourrait payer 500 millions d'euros et d'une augmentation de capital qui serait estimée à 750 millions.

Il faudrait aussi ajouter que la menace d'une grosse amende pourrait se préciser pour AF/KLM soupçonnée d'entente tarifaire illicite dans le fret aérien. Après deux ans d'enquêtes en Europe, aux Etats-Unis et en Asie, la Commission européenne a confirmé en janvier l'envoi des « *communications de griefs à plusieurs entreprises* », ultime étape avant la mise en accusation formelle des compagnies incriminées. A ce stade, il apparaît que le groupe aurait provisionné plusieurs centaines de millions d'euros.

Elargir le champ de vision

Dans le même temps, le plan « Vision 2010 » déroule son programme. Les objectifs pour l'année IATA, déjà en cours, seraient tranquillement atteints. La direction s'en félicite... Mais peut-on affirmer sans se tromper que la nouvelle politique d'acquisition du groupe n'aura pas d'impacts sur le plan de marche triennal et son challenge : 1,4 milliards d'économie ? Le poste « productivité » est le plus attendu.

Lors d'une rencontre à Rome avec les principales organisations syndicales d'Alitalia, la CGT et l'UGICT-CGT ont rappelé que les opérations de fusion se soldaient toujours par un recul général de l'emploi. Un état des lieux fait ressortir qu'en la matière 1 et 1 ne font pas 2. Et il serait naïf de penser que les pertes d'emploi se font surtout sentir dans les compagnies « les plus faibles ». Elles s'avèrent au bout du compte un redoutable outil de refonte.

Dans un transport aérien dit régional, soit à une échelle « modestement » continentale, en pleine recomposition, où les formules « à bas prix » ont ouvert la voie à une gestion différente des compagnies aériennes - pour mieux gagner les faveurs de la bourse - la montée en charge des City Jet et autres Transavia doit nous alerter. L'avenir de notre réseau Moyen Courrier exploité en propre est l'objet de discussions. Les alarmes se font de plus en plus bruyantes.

En province, après l'automatisation à marche forcée des aéroports et la montée en épingle du TGV par un gouvernement dont l'ambition est de réussir la privatisation de la SNCF, une nouvelle phase de restructurations va s'engager.

Idem sur Orly où la situation de l'emploi est très préoccupante. Après la maintenance du 737 qui est partie au Maroc et au Portugal il y a dix ans, puis le 747 délocalisé en Chine et aujourd'hui la perte annoncée du contrat de maintenance des quatorze Boeing C-135 de l'armée de l'Air, le danger d'un déclin des sites industriels d'Orly est plus que jamais à craindre. Ce sont près de 250 salariés qui seraient touchés par cette décision inimaginable, car seule Air France Industries possède les compétences pour traiter ce type d'appareils militaires. Sur l'escale d'Orly, 30 % de l'activité d'assistance au sol serait en passe de basculer à la sous-traitance. Pourquoi ?

Le transport aérien entre dans une nouvelle ère d'instabilité. La recherche effrénée de réduction des coûts dans une quête de profits tout azimut, porte des coups au capital humain. Les conflits de ces derniers mois sont les premiers signes d'une résistance, un contre poids indispensable. Ne laissons personne décider à notre place. Une autre conception du dialogue social est possible.

Pascal ZADIKIAN
Administrateur Salarié
Elu CGT et Ugict- CGT

