



CONTACT

Bulletin d'information de l'administrateur salarié
élu CGT et Ugict-CGT

Février 2009 - n°20

A tout moment de la journée, les commentateurs se succèdent au micro et devant les caméras pour notifier au « commun des mortels » que la vie économique et sociale ne sera pas un long fleuve tranquille, que le moral des chefs d'entreprise est au plus bas et que notre modèle social va devoir être soumis à de rudes épreuves.

Il y aurait donc plus intrigant encore que les événements eux-mêmes : l'étonnement béat de ceux qui les commentent, le parti pris carnassier de ceux qui les exposent et la permanence accablante de ceux qui les subissent.

Il est tout aussi remarquable que l'emploi du mot « crise » soit devenu ces quinze dernières années d'un usage si courant, comme il est tout autant vérifiable qu'une répétition vocale de cette sorte – assénée, matraquée chaque fois qu'un événement vient à perturber le cours des choses – permet toujours d'empêcher une véritable qualification du problème.

Ainsi, comme précédant d'un roulement de tambour la prochaine, chacune des crises apparues depuis les années 1990 porte un nom.

La confusion aurait-elle ses rigneurs ?...

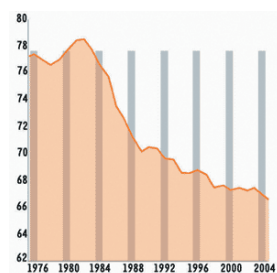
Ne pas se laisser surprendre !

En principe, le but de l'économie est d'apporter des réponses aux besoins de la société. Le système financier lâché sans bride, inverse cet ordre.

Au lieu de rémunérer correctement les salariés, de participer à la solidarité nationale par l'impôt et les prélèvements sociaux, de renouveler et de développer l'appareil de production, les entreprises cotées se fixent d'abord un seuil de rentabilité plébiscité par les actionnaires puis ajustent ce faisant, masse salariale et investissements.

L'annonce de milliers de suppressions d'emplois en France depuis plusieurs semaines illustre cette convulsion.

En France, la part des salaires dans les richesses créées par les entreprises n'a pas cessé de décroître depuis le tournant libéral de la fin des années 1980 et l'émergence politique d'un système obsédé par le culte du rendement financier.



Les salaires et les cotisations sociales représentaient 78 % du PIB de 1.800 milliards dans les années 1980, à partir de 2004 plus que 67 %.

Si le marché du travail retrouvait l'équilibre de 1982, ce sont 200 milliards d'€ qui iraient aux salariés au lieu d'aller au capital.

La part des profits a pris le chemin inverse en même temps que les gains de productivité atteignaient des niveaux record. Les options opérées dans les pays envahis par la marée libérale ont alors facilité la domination des choix financiers sur toute autre considération, et accru démesurément l'écart entre le capital et le travail.

Ces derniers mois, trois mille milliards de dollars auront été injectés dans les circuits financiers pour éviter l'effondrement d'un système qui a fait la preuve de son inefficacité sociale. Si la gravité de cette crise trouve peu de comparaison historique, son traitement impose de rompre avec les logiques qui nous y ont conduits. Mais encore une fois, rien n'indique un tel revirement, une telle remise en cause.

Le pire serait même de penser que la raison, sans la salutaire intervention de ceux qui subissent, puisse enfin l'emporter.

En période d'intenses turbulences, il y a deux attitudes à adopter :

La première consiste à préserver son cash pour protéger ses salariés, leur emploi, leur pouvoir d'achat et privilégier l'investissement productif, pour ainsi s'engager sans tarder sur le terrain de la relance.

La seconde, plus tentante, se résume à sauter sur tout ce qui bouge et à dépenser à tout va.

Pour la CGT, il faut dès à présent travailler sur la relance afin d'aborder la reprise dans des conditions optimales.

Il est toujours possible de s'élever au-dessus de cette logique darwiniste.



Les majors accélèrent les fusions et les prises de participation stratégiques ; la crise ouvrant le passage à un stade symptomatique du délire économique et financier. Ainsi les deux transporteurs américains Delta et Northwest sont devenus le premier opérateur mondial avec un chiffre d'affaires de 35 milliards d'euros et une flotte de 800 avions. United Airlines et Continental préparent aussi leur fusion.

Le contexte a ceci de paradoxal que les compagnies américaines, bénéficiant à plein de la baisse du pétrole pourraient être les seules rentables en 2009. Par les temps qui courent, l'absence de couvertures carburant deviendrait un avantage...

De leur côté, les compagnies européennes poursuivent leur course aux alliances. Côté pile, les mariages forcés se multiplient, les petites compagnies tombant comme des mouches sous les coups de butoir de la crise, clouant au sol leurs appareils et opérant des coupes claires dans leurs effectifs.

A ce stade, l'Europe compte encore une bonne centaine de compagnies, laissées à l'appréciation gastronomique d'une poignée de transporteurs. Les niveaux de valorisation sont bas et alléchants pour les prédateurs. Mais le ralentissement économique et la formule des couvertures carburant, jusqu'ici maniée avec habileté, mais dont les mécanismes s'inversent, devraient inciter à redoubler de vigilance. Le débouclage de couvertures s'il rassure les investisseurs n'empêche pas la dépréciation.

Selon un ex PDG d'Air liberté, surnommé curieusement « le chirurgien du ciel » et reconvertit en avionneur : « Chacun se dit : j'attends que mon concurrent s'effondre en premier, histoire d'obtenir un peu plus d'oxygène ». Cette citation illustre l'état d'esprit qui règne dans un cercle patronal.

Le nombre de destructions d'emplois passées, en cours et à venir mériterait un peu plus d'humilité de la part de ceux qui en vivent. Or la crise a au moins une vertu : celle de délier les langues de bois. Ceux-là mêmes qui espéraient encore tout bas il y a quelques mois pouvoir enfin « passer aux choses sérieuses », n'éprouvent plus aucune gêne à l'appeler tout haut de leurs vœux.

Mais force est de constater que les guerres commerciales acharnées que se livrent les entreprises offrent parfois d'étranges surprises qui montrent qu'elles savent cohabiter avec des ententes sur les prix et les partages de marchés.

Lors de Conseils d'Administration, la CGT, tout en rappelant que la guerre économique n'était pas son crédo car assise sur des restructurations sociales brutales, a insisté sur la nécessaire prudence à observer lors d'opérations de rachat. Le moratoire sur l'état du transport aérien européen que réclame la CGT est plus que jamais d'actualité.

Et pour entretenir la forme de nos séniors,
nous avons des ordinateurs à pédalles...



La décision dogmatique du gouvernement de porter à 65 ans pour le PN et à 70 ans pour les autres catégories, l'âge possible de départ à la retraite suscite de vives inquiétudes.

Durant ces dernières années, la direction s'est appuyée sur des dispositions telles que le décret PNC et l'accord de branche de mise à la retraite d'office à 60 ans comme variables d'ajustement des effectifs.

La pyramide des âges pourrait laisser penser à de nouvelles vagues de départs dans les années à venir mais de plus en plus de salariés ne bénéficiant pas d'une retraite suffisante pour vivre dignement une retraite bien méritée, resteront en activité.

Dans ce contexte, de nouvelles difficultés pourraient apparaître. Il faut innover. A cet effet, la CGT propose l'ouverture de négociations sur la reconnaissance de la pénibilité !

L'annonce d'une baisse programmée des effectifs nous conduit à penser que les accords qui ont accompagné la privatisation n'ont en fait jamais protégé l'emploi, et que ce sont la croissance de l'activité et les résultats obtenus par le travail des salariés qui ont permis jusque là un maintien global des effectifs du groupe Air France. En effet, le dernier accord (ATGPE) stipule qu'en cas de crise, majeure qui ne permettrait pas à l'employeur de respecter ses engagements, celui-ci mettrait en œuvre, après consultation des partenaires sociaux des dispositions de nature à faire face à la gravité de la situation. La baisse de l'activité remet malheureusement les pendules à l'heure.

Selon un plan présenté en Octobre 2007 au Comité Central d'Entreprise, les effectifs passeraient d'ici à 2011 de 57 176 agents à 55 178... soit un niveau équivalent à 2001. Il convient de noter que l'employeur avait qualifié à l'époque ce plan de « scénario définitif du moment ».

Depuis cette annonce, la crise a fait son nid. Le krach de septembre, qui a pulvérisé le système financier mondial s'étend désormais à l'économie réelle. La chronique d'un terrible gâchis est relatée sous nos yeux. Le transport aérien, secteur emblématique de la mondialisation libérale, est confronté à une situation que les gourous du système n'avaient pas programmée.

La presse a relayé ces derniers jours, une communication faisant état de la suppression de 1 200 emplois pour 2009. Le nombre d'emplois appelé à disparaître vient s'ajouter aux 2 000 supprimés l'an passé. Si l'employeur a été conduit à rectifier cette dépêche en précisant qu'il n'envisageait pas de licenciements, la suppression d'un nombre de postes aussi important en si peu de temps est bien de nature à nous interroger. Les résultats du troisième trimestre IATA 08/09 ne sont pas catastrophiques et les bénéfices de l'an passé ont dépassé bien des espérances actionnariales. Les actionnaires ont vu leurs dividendes augmenter et les marchés ont salué la performance financière du groupe.

Face à la crise, et après en avoir averti les marchés financiers, la direction impose un train de mesures. Il serait, de notre point de vue, syndicalement déraisonnable d'en sous-estimer la portée. Le non-remplacement des éventuels départs à la retraite et le gel des recrutements ne sont pas des mesures « transitoires », et encore moins des « dispositions temporaires nécessaires ». L'impact va être profond. La baisse des effectifs dans certains secteurs impliquera des réorganisations. Une modification des contours actuels de l'entreprise est à craindre.

Il s'agit certainement d'une première série de mesures, la direction considérant que la crise n'a pas encore produit ses pires effets... Prudence et vigilance sont donc de mise.

> Le capital mène le bal

Après de multiples rebondissements, AF/KLM va participer au redécollage d'Alitalia en y prenant une part de 25 %.

En renforçant ses liens avec Alitalia, le groupe porte un coup décisif à la Lufthansa, qui perd son principal partenaire italien Air One.

Cependant, les pertes sociales sont lourdes, la nouvelle Alitalia a sévèrement taillé dans ses effectifs.

Rien d'étonnant : le pacte d'actionnaires sur lequel est adossé ce partenariat représente l'expression la plus aboutie du capitalisme financier et industriel italien. Un partenariat implique certes des droits mais aussi des devoirs envers ses « compagnons de route... »



Dans le contexte de crise que nous connaissons, il importe pour les représentants du personnel de bien identifier ce qui relève de la crise – quels en sont les ressorts – et de l'opportunisme patronal.

Certains groupes vont très vite en besogne, mêlant opportunément une baisse d'activité liée à la crise – qui finira bien par passer – et l'exigence de restructurations commandées par les marchés financiers. Dans plus d'un cas, la ficelle est grosse.

La casse sociale, le déséquilibre entre le capital et le travail, resteraient d'actualité pour aller vers un système imprégné d'une « nouvelle morale ».

Certains en ce sens n'hésitent pas à remettre le couvert et aiguisent déjà leurs couteaux.

Il y a des pistes à creuser autres que les remèdes préconisés par un système en proie à un déficit chronique.

> Recul d'activité imputable aux financiers Les salariés ne sont pas responsables !

Le ralentissement violent des échanges commerciaux a des répercussions sur l'ensemble des opérateurs cargo.

Premier transporteur mondial, Air France Cargo accuse une baisse des remplissages. La chute actuelle du prix du baril n'est pas un avantage. La recette s'en ressent bien évidemment.

La baisse de l'activité relève d'un mouvement général. Tous les modes de transport sont touchés.

L'organisation des transporteurs routiers européens parle de six à sept faillites par jour sur le continent face à une chute d'activité de 30 %. Geodis annonce une baisse de 10 % pour 2008 et même de 20 % sur le dernier trimestre. Le fret maritime accuse aussi un recul du fait de la chute des prix de la tonne transportée, en raison d'une importante surcapacité.

L'Asie, Eldorado des positions capitalistes, est mal en point. Les salariés français ne sont pas responsables de la course aux profits que se livrent les multinationales par le biais de délocalisations vers des pays où les conditions d'exploitation sont plus favorables au patronat.

S'il venait à l'idée de la direction de se servir de la situation pour reprendre des avantages acquis et remettre le couvert des externalisations, la section CGT du Fret, en lien avec l'ensemble du syndicat, saura prendre ses responsabilités.

**A ce titre, 2009 sera bien
une année charnière.**

**La CGT Air France y exercera
pleinement son rôle de défense
des intérêts des salariés.**

Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT