



Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT

CONTACT

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

Septembre 2009 - n°25

De nombreux salariés sont partis en congés, parfois forcés, la tête chargée d'angoisse. La situation générale de l'économie pèse lourdement sur le moral de ceux qui n'ont qu'un contrat de travail modeste pour vivre. D'après un récent sondage, près des deux tiers des personnes interrogées estiment que le pire de la crise est à venir. Seulement 28 % pensent qu'elle a atteint son apogée. Un tiers redoute de perdre son travail. D'autres estiment encore qu'en cas de perte de leur emploi, ils ne retrouveront jamais un nouveau poste.

Après la panique de fin 2008 qui s'était emparée des responsables financiers, politiques et industriels, l'émoi a incontestablement changé de camp.

L'économie nationale d'abord est rudement frappée. Pas un jour sans une annonce de plan social ou de fermeture temporaire ou définitive de sites. Le chômage de masse progresse en force. Les cadres et les jeunes sont les plus touchés. Des régions entières se transforment en champ de ruines industrielles. Les associations tirent la sonnette d'alarme. Rien ne va plus. Le programme de la mondialisation se poursuit inéluctablement.

Et comment ne pas porter un jugement critique sur les médias et leur suivisme ? Les caméras s'arrêtent toujours devant les grilles d'une usine fermée, pour montrer des hommes et des femmes désœuvrés, parés pour le dérapage. Entre deux « pages » de publicité, le compte à rebours médiatique est lancé... comme si la chronique ainsi défrayée pouvait, l'espace d'un instantané, impressionner les traders, actionnaires et autres groupes de pression financiers, dont le retour aux affaires inquiète.

Un motif économique peut toujours en cacher un autre

En provisionnant des sommes considérables à l'intention des dirigeants, le milieu montre là toute son arrogance, toute son indifférence. Les pratiques qui ont favorisé la dérive d'un bateau ivre financier demeurent de mise. Les milliers de milliards d'euros injectés sans contre partie produisent leurs effets. A travers la tempête, la mécanique est forte.

L'échec d'un système sape momentanément l'économie du transport aérien, activité stratégique majeure. Les mesures de redressement décidées pour les prochaines semaines annoncent un durcissement des relations sociales.

La crise actuelle se révèle bien au fil des mois la continuation de la lutte entre le capital et le travail par d'autres moyens. Le krach aura été parfait.

Notre devoir est d'exiger mieux. Les circonstances nous en donnent le droit.

>>> La mise en place

Epaulée par une presse nationale, qui ne s'était jamais montrée aussi aimable envers un « projet social » pour Air France, la direction s'est exercée durant l'été à un important travail de communication qui tient en deux mots : « S'adapter. Vite ! » ; Formule qui sent bien son milieu d'origine.

Au quotidien, cette presse écrite et parlée, s'est faite le relais des plans du management en souscrivant à la proclamation d'annonces inactuelles, de décisions incertaines, de plans ante datés, de mesures variables...

Ainsi une intense activité de persuasion a pu se déployer par onde, progressivement, en même temps qu'elle servait à jauger l'état des forces en présence, et a pu trouver un terrain favorable parmi le personnel d'Air France légitimement en proie au doute et encore sous le coup de la terrible tragédie de juin.

Pour atteindre le but qui est d'obtenir des concessions, l'interprétation partisane d'un problème doit être connue le plus largement possible et un plan de communication, quel qu'il soit, est d'abord une opération médiatique.

Aussi depuis des mois, au sein de la compagnie, la machine à répandre ce que pense le management tourne à plein régime. Au rythme tout d'abord d'un plan de crise qualifié de « riposte graduée », énonçant par cette formule un état de guerre. Ses mesures ont été brutalement plantées dans le décor, provoquant une première réaction du personnel à qui l'employeur a dérobé, pensant présomptueusement qu'il ne le verrait pas, des jours de repos.

Les syndicats ont été bien inspirés d'organiser au Siège une riposte symbolisée par une chaîne de solidarité. Les salariés n'ont pas de leçon à recevoir en la matière. L'histoire de la compagnie est là pour en témoigner. En revanche, côté employeur, l'existence et le maintien dans la période actuelle d'un régime de retraite différentielle pour 15 membres du comité exécutif résonne comme une provocation et en dit long sur un certain état d'esprit. 34 millions d'euros sont provisionnés*. Solidarité bien ordonnée commence par soi-même.

Dès l'entrée en vigueur du plan de riposte, nous avons analysé sa logique et reconnu ce qui serait le moins « notoirement » important et donc le plus significatif, en l'occurrence la saignée opérée dans les effectifs. De là découle les autres mesures. Moins d'effectifs c'est plus de mobilité et plus de flexibilité, plus de contraintes et toujours plus d'efforts à fournir, mais c'est aussi le risque couru d'avance d'externalisation de pans entiers d'activité.

* Comptes sociaux Air France, exercice 2007-08

« **L**a mobilité est ici un moyen de déplacer des salariés en fonction d'objectifs de productivité fraîchement relevés et dont les niches fluctuent d'un endroit à un autre. »

« **L**a pression mise par le management sur l'encadrement suscite de vives réactions. Le malaise est perceptible. »

« **L**a flexibilité est ici un moyen pour l'employeur de piloter à sa guise le temps de repos de ses salariés »

>>>> Où l'on ne peut plus se fier à personne sur son métier

Dans un contexte où les coupes claires opérées dans les effectifs commencent à peser sur les conditions de travail et à gêner la Qualité De Service, la signature d'un accord (ATGPE) avec des partenaires sociaux était attendue.

On peut y lire que le maintien de l'emploi serait conditionné à un retour à une situation économique d'avant la crise financière qui ébranla le monde en septembre 2008. Ce passage enterre la garantie de l'emploi. En effet, depuis 2007 ce sont près de 4 000 postes qui ont été détruits. Le couperet des mises à la retraite d'office est tombé pour de nombreux salariés, sans considération pour leur situation personnelle, générant misère sociale et précarité. Les CDD, MOE (Main d'œuvre Extérieure) et plus récemment les CFA (Contrats de Formation en Alternance) de l'Exploitation sont sortis des effectifs.

En juillet, à l'occasion d'une prise de parole devant l'encadrement, le management confiant, a fait savoir qu'il avait rehaussé ses objectifs de suppressions d'emplois à 4 500 d'ici à 2011 ? Mais la cible serait encore trop étroite puisque les déclarations qui ont suivi, annonçaient possibles de nouvelles mesures, comme la mise en œuvre d'un PSE, un plan de « départs/licenciements » volontaires, et la menace du chômage partiel. Ce dernier point a fait l'objet le 15 juillet dernier d'une circulaire élaborée spécialement pour le PN.

La sous-traitance est toujours très présente dans nos murs. Elle correspond à l'équivalent de 3 500 emplois. L'enjeu est de taille. Le retour des activités éloignerait définitivement les menaces sur l'emploi.

Avec l'ATGPE, la presse n'a rien trouvé à redire. En titrant « Air France révisé à la baisse son pacte social » elle salue chapeau bas le virage. Au fond, l'ATGPE empêche moins qu'il ne permet. La **GPEC** (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences), qui pourrait être un outil de surveillance permettant aux syndicats d'agir efficacement dans le sens de la préservation de l'emploi par l'entremise de moyens concrets, est totalement phagocytée par l'employeur qui la transforme en « **GPSE** ». Il se garde bien de s'engager sur un objectif de résultat. L'énumération des moyens mis en œuvre « pour éviter les licenciements » nous conduit à les craindre.

Car si « la reprise mondiale a commencé » selon le FMI et l'OCDE, pour la poignée de financiers que compose le conseil d'administration d'Air France/KLM, la compagnie doit « tailler dans ses coûts plus vigoureusement ».

« **D**ans certains secteurs le renvoi des CDD et des CFA montre que le recours à la précarité y est structurel »

« **D**es mesures qui pourraient modifier durablement le paysage social de la compagnie »

« **F**aire passer le CCS à des personnes sol pour assurer un meilleur dimensionnement en cas de grève PNC »

Extrait du Plan d'action
2009-10 Direction Générale
marketing et Réseau

>>>>> La stratégie du dernier debout

Après 10,4 milliards de pertes pour 2008, l'IATA table désormais sur une perte globale de 9 milliards de dollars en 2009. Cela porterait à 50 milliards de dollars les pertes cumulées du secteur depuis 2001. Et il pourrait encore pâtir de deux risques supplémentaires : la hausse des cours du pétrole et le virus H1N1.

La spéculation sur le prix du baril n'a jamais été contenue. Le baril est descendu à 32 dollars fin 2008, après l'effondrement du système financier, pour permettre à l'économie de ne pas sombrer encore plus. Mais l'accalmie aura été de courte durée. La dérive spéculative a repris. Comment ? L'une des techniques les plus utilisées par les investisseurs qui traitent le pétrole consiste à limiter l'offre. Certains vont même jusqu'à le stocker en mer.

Le patronat du transport aérien, bien qu'il se plaigne de la carence de mécanismes de régulation concernant l'offre et la demande sur des matières premières comme le pétrole, plaide activement pour la consolidation, ce qui suppose une plus grande « *libéralisation du secteur encore très réglementé* » (Giovanni Bisignani, Président de l'IATA). L'absence de remise en cause des politiques à l'origine du séisme actuel indique que la crise économique et sociale est niée en tant que telle.

Cette stratégie du dernier des transporteurs debout encouragée par l'association patronale IATA échappe à l'entendement. Elle entraîne l'ensemble du secteur dans une spirale infernale dont le point central est la réduction tout azimut des coûts. La crise loin d'arrêter la concurrence l'exacerbe. Elle est pour l'IATA le moment qui doit donner lieu « *à de grands ajustements dans le transport aérien* ».

La consolidation de parts de marché ne passe plus par cette croissance que les libéraux avaient promise illimitée. Les chutes de prix se transforment en guérillas tarifaires, lesquelles restent cependant la plupart du temps sans effet marquant sur le taux d'occupation des avions. La baisse de la demande et les chutes de prix se traduisent immédiatement par des faillites. La bataille rangée serait de rigueur. Seules les compagnies qui ont les ailes solides survivront. Les salariés du secteur, en première ligne, font cruellement les frais de cette politique. Dans notre industrie, peu flexible en termes de coûts, les économies sont recherchées d'abord du côté du personnel, d'où les politiques d'externalisations. Les luttes des années 90 à Air France ont permis d'éviter la filialisation de pans entiers d'activités. Et maintenant ? La vie sociale, un éternel recommencement ?

« **L**e contexte dans lequel évolue l'industrie du transport aérien, sévèrement secoué par le ralentissement de l'économie observable depuis août 2008 et aggravé par le krach de septembre, montre à quel point **la finance est venue parasiter le fonctionnement de l'économie.** »

Les coups bas

Le phénomène des « low cost » dont la presse financière s'accorde à dire qu'elles sortiraient « renforcées de la crise » mérite d'être expliqué. Dans bien des cas ces opérateurs à bas coûts qui exercent leur activité en France et en Europe ne respectent pas les règles de droit français et européen.

« Les discounters du ciel semblent surfer sur la crise. En réalité, ils l'a subissent aussi de plein fouet. Certains trichent sans vergogne avec leur coefficient de remplissage en comptabilisant les réservations comme ayant été occupées ».

« On reconnaît un pilote de RYNAIR au fait qu'il transporte avec lui son sac de vol et une besace contenant son repas.

Quant aux hôtesses, slovaques, polonaises, lettones, espagnoles ou portugaises, elles gagnent, avec les ventes à bord, 1 200 € par mois. ».

Le cas de RYANAIR est symptomatique. Malgré, un chiffre d'affaires annuel de plusieurs centaines de millions d'euros et une base à Marseille, RYANAIR s'exonère du paiement des taxes et des cotisations sociales et bénéficie sur sa base de Marseille de mesures incitatives pour la création de nouvelles lignes. Ne peut-on pas imaginer qu'un simple contrôle des autorités sur l'aéroport permette de constater que RYANAIR en s'exonérant de ses responsabilités sociales pratique le travail dissimulé ? Le régime particulier accordé à RYANAIR avec l'argent du contribuable français comme les entailles faites à la législation du travail favorisent non seulement son implantation en France mais autorisent la diffusion d'un mode de gestion qui ne s'encombre pas de la question sociale.

On comprend mieux dès lors la tonitruante sortie des patrons de la FNAM exigeant une révision des « règles fiscales et sociales » hexagonales qui hypothéqueraient à les entendre l'avenir du transport aérien français. Loin de remettre en cause les privilèges scandaleux accordés à RYANAIR, le MEDEF du secteur revendique le même traitement. Le modèle low cost, à défaut d'être contesté semble faire des émules. La revendication de la FNAM d'obtenir de l'état « un dégrèvement partiel de la taxe professionnelle » conformément aux promesses du Président de la République pour 2011-2012 a été satisfaite. La suppression de cette taxe sur un plan national représenterait environ 8 milliards d'euros de recettes en moins pour les collectivités. Qui va payer ?

Certainement pas les entreprises, et en particulier les grands groupes, vont continuer à bénéficier des infrastructures locales. Et comme il faudra bien entretenir ces infrastructures, ce qui nécessite des rentrées fiscales, on peut donc s'attendre à une hausse des impôts locaux. Mais pas seulement. La taxe carbone - qui est présentée comme une remplaçante de cette taxe professionnelle - va peser sur les ménages. Comme le souligne l'économiste du FMI : la forte hausse des endettements publics liée au renflouement des banques « débouchera inévitablement sur une augmentation des impôts ».

