



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

Courriel : bncgtairfrance@free.fr / e-mail : bnugictaf@free.fr
<http://bncgtairfrance.free.fr> <http://ugictcgtairfrance.com>



N° 05 – Roissy, le Vendredi 13 février 2009

En direct du Conseil d'Administration

Nos emplois ne doivent pas servir d'amortisseur à la crise !

La séance du Conseil d'Administration du jeudi 12 février 2009 s'est ouverte sur la désignation de Messieurs ROVETTO et MATHEU intronisés Administrateurs du Groupe Air France, en remplacement de Messieurs de IZAGUIRRE et BOIREAU, appelés à de nouvelles fonctions. La CGT n'a pas participé au vote. Selon nous, il n'appartient pas à un Administrateur salarié de choisir les représentants de l'employeur.

Le contexte dans lequel évolue actuellement l'industrie du transport aérien, sévèrement secouée par le ralentissement économique observable depuis août 2008 et aggravé par le krach de septembre, montre à quel point la finance est venue ces dernières décennies parasiter le fonctionnement de l'Economie.

Les conséquences de la « libéralisation » de l'Economie et ses corollaires que sont les déréglementations, les privatisations et la financiarisation de toutes les activités industrielles sont lourdes pour le monde du travail dans son ensemble.

Le corps social d'Air France n'est pas épargné. L'échec d'un système sape l'économie du transport aérien.

Alors qu'Air France n'a plus enregistré de pertes depuis 1996, ses résultats, s'ils ne sont pas catastrophiques n'en demeurent pas moins d'un niveau inférieur à ce que l'on a pu connaître ces dernières années.

Avec les résultats du troisième trimestre IATA 2008/2009, la compagnie marque le pas. La chute des prix du pétrole a accru les difficultés. Les couvertures carburants, jusqu'ici maniées avec habileté, coûtent aujourd'hui plus qu'elles ne rapportent.

La crise a disséminé ses métastases dans tout le corps économique. Dans les faits, cela se traduit par une baisse de la classe affaires qui affecte l'activité Passage et par une baisse du volume de fret qui fragilise l'activité Cargo.

La CGT fait de nouveau le constat que le choix de privilégier la haute contribution montre ses limites, plus encore en temps de récession. Le risque est grand de faire reposer son équilibre sur 10 % de ses passagers. Cette politique conjuguée à une stratégie de massification des flux a conduit la Compagnie à pratiquer une politique de concentration de ses forces à Paris (Hub de CDG) au détriment de la province et d'Orly.

L'élimination de lignes, jugées insuffisamment rentables, a laissée la place aux low cost, qui ont pu constituer des bases de correspondances vers l'Europe à partir de villes importantes de l'hexagone, s'implantant durablement, bien souvent avec l'aide substantielle de chambres de commerce mises en difficulté par le désistement d'Air France.

Les effets de cette stratégie sur les bassins d'emploi Air France des escales de province et d'Orly sont conséquents. Notre trafic domestique s'en ressent fortement. La direction évoque une « activité sinistrée » sur les flux Orly/province.

Pour la CGT, le lancement d'une classe économique premium baptisée C38 ayant pour objet d'endiguer le glissement de la classe avant vers l'arrière de l'appareil, ne doit pas être la seule alternative. D'autres choix sont aussi possibles. La CGT revendique le retour d'Air France en province par l'ouverture de lignes transverses ainsi que le retour de destinations internationales au départ d'Orly.

La crise que traverse l'activité Cargo n'est pas structurelle mais conjoncturelle. Ce secteur est en premier lieu touché par la contraction des échanges internationaux liée à la baisse massive de la production industrielle mondiale. La zone Asie est celle qui souffre le plus. Les transporteurs asiatiques qui représentent 45 % du trafic fret mondial essuient le plus cinglant revers. A l'échelle mondiale, le trafic aérien cargo a baissé de 22,6 % en décembre par rapport au même mois de 2007.

Cet affaissement du transport de marchandises touche l'ensemble des modes. 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 à 50 %. GEODIS annonce une chute de trafic de 10 % pour 2008 et même de 20 % sur le dernier trimestre.

Stigmatiser le fret, comme certains seront peut-être tentés de le faire pour justifier l'application de vieilles recettes éculées de filialisation et autres mécanismes de sortie du périmètre de l'emploi, reviendrait à nier la réalité d'un secteur fort de personnels dont le savoir faire professionnel et la connaissance des enjeux que constitue cette activité pour le groupe ne sont plus à démontrer. A ce jour, notre fret demeure leader mondial et Roissy CDG, numéro un européen du fret aérien en 2008.

La CGT invite donc l'employeur à la prudence eu égard aux conséquences que pourraient avoir pour l'avenir les mesures « anti-crise » lancées ces dernières semaines. Si le caractère massif de mutations de salariés du fret vers d'autres secteurs de la compagnie se confirmait, il y aurait à craindre lorsque la reprise se fera sentir un risque certain de précarisation de l'emploi au fret par l'introduction de travailleurs précaires et la sous-traitance de nouveaux pans d'activités. La crise apparaîtrait alors comme un alibi à une restructuration qui ne dit pas son nom.

Il convient à ce stade de distinguer deux types de mesures.

- Des mesures conjoncturelles devant permettre aux salariés de poser des CHS, des jours RTT et des CA anticipés. Pour la CGT, ce dispositif qui ne doit pas s'accompagner de pertes de rémunération doit faire l'objet d'un commun accord.
- Des mesures présentées comme « transitoires », mais en vérité structurelles dont la mise en route pourrait modifier en profondeur et durablement le paysage social de la compagnie. Ces mesures annoncées dans différentes instances visent à faire baisser la masse salariale. Elles sont de plusieurs ordres et ont le même dénominateur commun : le non-remplacement des départs, qu'ils soient volontaires, c'est à dire négociés avec l'employeur, ou du fait d'une retraite bien méritée. L'accent sera dans un premier temps porté sur les fonctions Supports pour ensuite être étendu ailleurs en fonction de la situation.

Les embauches PNC qui s'établissaient à 1000 tombent à 224. Il s'agit essentiellement de mobilité interne, les recrutements extérieurs étant gelés. Dans ce secteur, qui ces dernières années a pu renouveler ces effectifs, l'heure est dorénavant à l'austérité. La direction prévoit même un sureffectif d'environ 150 PNC à l'hiver 2009.

L'Administrateur CGT a demandé à l'employeur qu'il clarifie ses intentions et indique le nombre de postes visé par ses mesures aux représentants du personnel.

Cette exigence est pressante. On recense à Air France 1000 départs de personnel au sol non-remplacés, dont 621 CDI, depuis un an contre 2000 sur le groupe Air France et 1000 en trois mois sur la seule KLM. A la fin de l'exercice, le niveau des effectifs totaux du groupe Air France aura baissé de 2 %. A ce rythme, le plan présenté en Octobre 2007 au Comité Central d'Entreprise se caractérisant par une réduction des effectifs de 3 % d'ici à 2011 à Air France faisant passer les effectifs de 57 176 agents à 55 178, soit un niveau équivalent à celui de 2001, est déjà périmé.

Pour la CGT, l'emploi n'est pas un amortisseur à la crise. Ce n'est pas aux salariés de payer la facture. Air France dispose d'une structure de bilan robuste et d'une trésorerie confortable, d'environ 3 milliards d'euros. Pas de précipitation et pas d'emballement, la crise peut prendre fin plus rapidement que prévu, notre activité étant essentielle à l'économie globale. A ce moment là il faudra être prêt !

Pascal Zadikian
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict- CGT