



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://www.cgtairfrance.com> <http://ugictcgtairfrance.com>



N° 17 - Roissy, le vendredi 27 mars 2009

En direct du Conseil d'Administration

Riposte graduée seulement ?...

➤ Un contexte Air France lié à la situation mondiale

La direction du groupe Air France/KLM a communiqué ce jeudi 26 mars 2009, à l'issue des conseils d'administration, sur une perte probable du résultat d'exploitation de l'ordre de 200 millions d'euros pour l'exercice 2008/2009, clos le 31 mars.

Cette annonce confirme l'état de dégradation dans lequel est plongée notre industrie confrontée de plein fouet à la récession de l'économie mondiale.

Les compagnies d'une manière générale subissent une chute de la demande aussi bien des voyages d'agrément que des passagers professionnels. Le fort ralentissement des échanges internationaux et l'attente du dégonflement des stocks pénalisent fortement le transport de marchandises.

Selon IATA, les compagnies devraient perdre 4,7 milliards de dollars en 2009, après une année 2008 où toujours, selon l'association patronale des transporteurs aériens, le secteur accuserait une perte de 8 milliards de dollars, au lieu des cinq milliards anticipés initialement.

La performance du groupe n'est donc pas exceptionnelle. Elle traduit un état de fait qui est la conséquence directe de l'implosion en septembre dernier de la bulle financière.

A y regarder de plus près, la performance du groupe figure parmi les moins affectées du moment.

Les transporteurs asiatiques sombrent, en raison notamment de l'effondrement des exportations, tandis que les transporteurs du Moyen Orient font les frais de leurs ambitions démesurées. Les compagnies américaines, si elles donnent l'impression d'un regain de santé, n'en demeurent pas moins repliées sur leur position. Les pertes sur le vieux continent devraient s'élever pour l'exercice à 1 milliard d'euros. En Europe, le groupe souffre moins que les autres opérateurs.

➤ La masse salariale comme seule variable d'ajustement à la préservation du cash ?

Pour faire face à la décroissance de l'activité, la direction lance un nouveau plan de réduction des coûts. Selon nos dirigeants, la diminution des revenus, qui a atteint un niveau inquiétant ce dernier trimestre du fait notamment d'un recul des engagements, d'un effondrement de la haute contribution mais aussi d'un décalage de recettes, doit être compensée par la baisse des coûts.

Ce plan consiste en la mise en œuvre d'un deuxième train de mesures dites « temporaires » dont la déclinaison doit faire l'objet de discussions avec les organisations syndicales. Il convient de noter l'intention de l'employeur de revoir les modalités de pose des journées « non travaillées » (CA, RTT, CJT, ...), de trouver le moyen de reclasser des salariés dans un poste de niveau inférieur, de définir les conditions d'un congé de réorientation professionnel, d'accompagner les salariés en sureffectif demandeurs d'un congé sabbatique ou sans solde, de développer le temps partiel.

Il est bien évident que la CGT Air France participera aux discussions sur les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. Pas question de pratiquer la politique de la chaise vide. Pas question de laisser le soin à d'autres de décider unilatéralement à la place des salariés.

Nous n'accepterons aucune baisse de rémunération et aucune décision autoritaire.

La direction souligne par ailleurs que malgré le non remplacement des départs (estimés aux alentours de 1200) il resterait un sureffectif dont le chiffre n'a pas été communiqué. La direction l'aurait identifié principalement dans deux secteurs : le cargo et parmi le personnel navigant commercial.

La réduction des capacités, lourde pour le cargo et importante sur l'ensemble des réseaux, produit ses effets pervers.

Pour la CGT Air France, l'activité cargo n'est pas une activité périphérique, mais contributive. La mauvaise passe traversée par cette activité essentielle à l'économie mondialisée est conjoncturelle. L'ensemble des observatoires économiques s'accorde sur ce point. Il importe donc de s'interroger à plus long terme sur la stratégie engagée.

La constitution d'un ensemble « intégrant » Air France, KLM, Martinair, et dans une autre mesure Alitalia et China Southern mérite des explications. Martinair, compagnie cargo à bas coûts, semble bénéficier d'un traitement particulier. Son irruption dans la stratégie nous laisse perplexe, même si la direction du Fret tente par ailleurs de nous rassurer à cet égard.

D'autre part, la direction ne cache pas son intention à plus long terme d'investir dans un mix aérien/ferroviaire/maritime. Les infrastructures existent : Kuhne et Nàgel est dans la place (gare G1XL) et le programme Carex (fret TGV) est en cours de finalisation. Nombre d'emplois pourraient être en jeu.

La réduction considérable à Air France du nombre d'appareils tout cargo (de 12 à 7) constitue une menace sérieuse sur le niveau des effectifs du fret, et notamment du service de chargement et de déchargement (DZG.FK) ainsi que des divers services commerciaux (réservation et traitement).

➤ **Les salariés ne sont pas responsables de la situation et n'ont pas à en essayer les plâtres**

Face à la situation traversée par l'industrie du transport aérien, il n'est plus tolérable que les responsables politiques restent les bras croisés. Le parallèle avec l'industrie automobile est permis.

Notre métier et les activités qui en dépendent doivent être aidés et nos emplois protégés. Le transport aérien est indispensable à l'économie nationale dans son ensemble.

La visibilité est faible et il apparaît de plus en plus difficile de prévoir la durée de la récession économique mondiale.

Malgré le déblocage d'une ligne, la trésorerie du groupe demeure significative.

Notre métier nécessite des financements, notamment en matière de renouvellement de la flotte, que ne permet pas aujourd'hui un accès au crédit qui fait défaut.

En ce sens, il est absurde que les compagnies françaises ne bénéficient pas des aides accordées à Airbus par le gouvernement pour faciliter l'achat d'appareils. Ce financement exclut actuellement les compagnies françaises en raison de l'application de la règle des « home countries » qui écarte de l'accès à ce financement les compagnies localisées dans le même pays que le constructeur.

La CGT intervient au niveau des politiques. Jean-Christophe Le Duigou, Secrétaire Confédéral de la CGT, a donné notre point de vue à Madame Christine Lagarde, Ministre de l'Economie.

Force de propositions, la CGT Air France a de nouveau fait savoir à l'occasion du Conseil d'Administration qu'elle mènerait une campagne pour l'abandon des dividendes au profit de l'investissement et des salariés. L'austérité ne peut pas être à sens unique.

Pascal Zadikian
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict- CGT