



Votre Voix CGT et Ugict-CGT au Conseil d'Administration d'Air France

Qui regarde toujours pour savoir la suite n'agira jamais

Mars 2007 - n° 11

La présentation au Conseil d'Administration d'Air France du 28 mars 2007 des « *évolutions d'organisation du groupe AF/KLM* » confirme la progression d'une fusion qui se précise et dont l'avancée constitue une entrée en la matière concrète.

Divers dispositifs, dont le lancement d'un nouveau plan de réduction des coûts programmant entre 1 et 1,5 milliards d'économies, visant l'objectif d'un retour sur investissement pour les actionnaires à 7 % contre 5 aujourd'hui, en accompagnent parallèlement le déroulement.

Ces évolutions, et notamment l'harmonisation instruite des normes de management, ne constituent pas en soi une nouvelle... L'accord cadre conclu, après deux années de négociations, entre Air France et KLM et entre Air France et le gouvernement néerlandais prévoyait certaines évolutions dans la « *gouvernance du groupe* » à la fin d'une période initiale de trois ans.

La mise en place d'une structure unique de Direction, au-dessus de tout et chapeautant l'ensemble, était donc prévisible, car s'inscrivant dans un schéma directeur classique observable ailleurs.

Et même si l'équilibre dans la distribution des rôles, au sein d'un Comité Exécutif Groupe, entre les Directions des deux compagnies interroge, notre attention reste fixée sur la stratégie initiée et son impact sur les aspects sociaux.

Nous pouvons toutefois relever que les activités opérationnelles, d'exploitation sol et d'entretien

de la flotte (ainsi que la fonction ressources humaines) demeurent propres à chaque compagnie alors que les fonctions financières, commerciales, d'achats et de stratégie informatique seront dorénavant conjointes et remontées d'un cran, au niveau de la holding.

Nous assistons donc à une mise sous tutelle progressive par le financier des fonctions opérationnelles, forcément utilisatrices d'effectifs.

C'était donc à juste titre que, lors de la présentation au Comité Central d'Entreprise du 09 octobre 2003 du « *projet industriel et économique* » lié à ce qu'il était convenu de qualifier à l'époque de « rapprochement » AF/KLM, les représentants CGT et Ugict-CGT aient proposé le déclenchement d'un droit d'alerte car l'employeur se refusait d'en transmettre le plan de marche, se bornant à noter ce qui est ; les élus étant enjointes d'admirer paisiblement la décision déjà prise...

Cette demande d'informations complémentaires n'avait pas reçu le soutien de tous les syndicats. Une méprise un seul instant croyable ?

> Principes élémentaires

Pourtant les fusions-acquisitions sont des opérations qui s'inscrivent dans une logique de rationalisation et de recentrage des entreprises sur leur métier de base, opérations qui permettent d'accroître la rentabilité et qui ne sont pas neutres sur l'organisation initiale des entreprises avant fusion, d'où la menace de sous-traitances complètes et partielles d'activités.

De plus, par ce moyen, les firmes cherchent à absorber les concurrents pour créer un bloc face aux autres concurrents qui vont alors chercher à s'allier, partant du principe qu'il est plus facile de continuer l'exploitation d'une entreprise existante que d'en créer une nouvelle, accentuant ainsi le phénomène de course à la constitution de monopoles privés et la consolidation d'une position dominante légale.

Qui plus est, l'acquisition d'une entreprise existante assure une présence immédiate sur le marché, avec l'appropriation de nouvelles parts de marché.

Combinant une concentration du capital financier, elle provoque des restructurations importantes qui ne sont pas sans affecter l'emploi, les conditions de travail et de vie des salariés. En particulier, derrière l'aimable vocable « synergies » se retrouve la notion d'activités en double.

A l'informatique, Air France et KLM ont engagé un programme de « *convergence poussé* » articulé avec l'externalisation d'applications clés tels que l'inventaire et l'enregistrement livrés à Amadeus. Pas de musique de chambre en perspective.

En fait, d'ici 5 à 10 ans, 70 % des applications seront communes. Ainsi à la DGSI, les 220 départs prévisibles, du fait de la pyramide des âges, ne seraient compensés que par 150 embauches...

L'effet de taille lié à la concentration et conjugué à la recherche incessante de « *nouveaux gisements de rentabilité* » impose sans vergogne aux consommateurs de nouveaux comportements.

L'augmentation des frais de service dans les prochaines semaines pour la vente par téléphone et en face à face en est une nouvelle illustration.

Cette mesure, qui transporte les consommateurs sur Internet, ne peut être sans conséquence sur l'emploi des 1672 salariés affectés à la vente directe et pourrait accentuer les risques de fermeture d'un certain nombre d'agences.

A ce stade, il est important de noter que la concentration du secteur aérien aborde une nouvelle étape.

Le contexte libéral s'y prête : « *les bilans ont été assainis, ce qui permet de se lancer dans des*

opérations de fusion » souligne Goldman Sachs, l'une des banques les plus influentes et proche de la banque centrale des Etats Unis.

Les fonds d'investissements jusqu'alors peu intéressés par les compagnies aériennes jugées « *comme des cibles improbables du fait de leur cyclicité* » entrent en jeu. Le rachat récent de Qantas par Macquarie et le fonds d'investissement US Texas Pacific Group a changé la donne et relancé les spéculations.

En quelques mois, on a assisté à la tentative d'OPA avortée d'US Airways sur Delta, de raid de Ryanair sur Air Lingus en Irlande, tandis que le gouvernement italien a lancé le processus de privatisation d'Alitalia par la vente de sa participation et que des rumeurs de rachat de l'espagnol Iberia par l'allemand Lufthansa ont circulé.

Des évolutions législatives majeures pourraient même suivre, correspondant aux besoins d'expansion du capital.

L'accord « ciel ouvert » signé entre les Etats Unis et la Commission Européenne constituerait, selon la direction du groupe « *enfin une reconnaissance du concept de compagnie aérienne communautaire, en lieu et place des compagnies nationales traditionnelles* ». Rien n'est plus naturel que de considérer toute chose à partir de soi...

Interpellé, le Directeur des Affaires Sociales a démenti les bruits de création d'une Société Européenne, dont la transposition en droit français de juillet 2005 de la directive européenne du même nom implique la création d'un Comité d'Entreprise Européen en lieu et place de nos CE, CCE et Comité de Groupe Français.

L'ensemble des composantes du transport aérien est emporté par cet emballement de la spirale libérale.

> Ce ne sont pas de pions dont nous parlons

La loi du 20 avril 2005 ouvre la porte à la privatisation des aéroports régionaux français. En 2007 et 2008, une vingtaine de « dossiers » devraient être ouverts.

Pourtant nos aéroports régionaux sont des acteurs essentiels dans l'aménagement du territoire et le développement économique des régions.

Le passage à une gestion privée introduirait d'autres critères, et précisément pour les compagnies de retour rapide sur capitaux engagés. Le développement des Low Cost ne fera qu'accentuer cette vision dogmatique et périlleuse.

Ce qui se passe chez ADP, dont l'Etat a entamé son désengagement il y a moins de deux ans, donne le ton.

ADP emploie dans ses activités d'assistance en escale 2000 personnes, dont 1300 dans quatre filiales : Sapsen Handling (manutention), Alysia ramp Assistance (manutention), Aviance France (accueil des passagers et enregistrement des bagages) et Locmafer (fret).

Obéissant en tout point aux injonctions de la Commission européenne qui porte sur la révision de la directive 96/97 sur l'assistance au sol et qui invite les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports à créer des sociétés indépendantes en séparant juridiquement leurs services s'ils veulent continuer à être prestataires, ADP a annoncé son intention de regrouper l'ensemble de ses activités d'assistance dans une filiale unique, qui par un effet d'aubaine dépendrait sur le plan social d'une convention unique.

Les 700 salariés d'ADP touchés par cette « réorganisation » seront transférés dans cette filiale, à la convention collective au ras du tarmac. L'objectif affiché de cette opération étant de réaliser « des gains de productivité et de reconquérir des parts de marché car la concurrence est vive » (Le Figaro du 10/03/2007) on peut légitimement se demander quelle sera la réponse « sociale » apportée par Air France à cette surenchère...

La présentation au comité Central d'Entreprise de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences au mois de février dernier montre que les effectifs au sol devraient fondre d'ici à 2009.

Le chiffre de 1740 postes a été avancé. En revanche, le volume global d'effectifs du groupe Air France (filiales et maison mère) présente une légère augmentation pour la même période.

Ces « disparitions » de postes touchant particulièrement la province pourraient se traduire par un assèchement des bassins d'emploi.

L'entreprise doit investir dans la recherche de nouveaux métiers en lien avec les évolutions du secteur, un effort important sur la formation et la nécessaire pérennité de l'emploi local.

L'Aérospatiale de même est emportée par cette tourmente.

Le constructeur Airbus a décidé de faire - davantage appel à la sous-traitance de pays à faibles coûts de main d'œuvre et de se recentrer sur la conception, l'assemblage et la vente des appareils.

Les conséquences de ce recentrage sur « le cœur du métier » ne se sont pas fait attendre, plus de 10 000 emplois seraient supprimés, trois usines vendues et trois fermées.

Pourtant, les chiffres du groupe financier EADS pour 2006 ont de quoi donner le tournis.

La trésorerie nette du groupe financier est de 4,2 milliards d'euros et 2,75 milliards ont déjà été versés aux actionnaires.

Son carnet de commande est plein pour plus de six années et les cadences de livraison augmentent année après année, battant à chaque fois de nouveaux records.

> Tout, tout de suite !?

Tous les indicateurs économiques et financiers de l'entreprise sont au vert.

En tirant profit de la surcharge fuel qu'elle continue de facturer aux passagers et en y ajoutant les plans de réduction des coûts systématiquement revus à la hausse, les actionnaires ont tout lieu de croire que la compagnie va leur offrir un nouveau résultat historique.

Parallèlement, Air France propose aux actionnaires salariés un dispositif dit de « protection de cours », mécanisme simple puisqu'en contrepartie d'un blocage des actions pendant trois ans, l'institution bancaire HSBC en charge de la gestion des titres se rémunérera sur les dividendes et les éventuelles hausses de cours.

En fait, si le cours chute l'actionnaire salarié est couvert, tandis que s'il progresse, il n'en conservera qu'une partie.

Notons qu'une sortie anticipée de ce dispositif sera sanctionnée par une baisse du placement initial.

Tous égaux devant l'actionnariat ?

IATA de son côté revoit à la hausse ses estimations de bénéfices pour 2007 à 3,8 milliards de dollars.

Les bénéfices nets pourraient même monter jusqu'à 7,6 milliards de dollars en 2008 « *si la croissance américaine venait à s'accélérer et si le prix du baril baissait* ». Avec des « si » on refait le monde...

Ces signes forts, ces assurances, donnés au marché ont-elles valeur d'exactitude ? Qu'en est-il réellement ?

> Ne pas voir à contretemps

Selon le journal financier « La Tribune », « *personne ne s'aventure pour l'instant à prédire ce que sera 2007* » et de surcroît ce que seront les années à venir.

Un certain nombre de paramètres s'invitent dans le débat dont l'idée qui se répand selon laquelle l'aérien pollue.

La croissance du transport aérien peut en conséquence inquiéter. Une nouvelle taxe serait en cours d'élaboration.

Le groupe soutient cette démarche. De plus en plus de consommateurs y sont sensibles comme certains fonds de pension éthiques.

De même, l'expansion du réseau à grande vitesse sur l'intra-européen avec la création de Rail Team, regroupant sept compagnies ferroviaires européennes, est une donnée connue.

Quelle stratégie ? L'évocation par divers Administrateurs d'un risque de cannibalisation de nos réseaux courts et moyens courriers par Transavia relèverait-elle seulement du fantasme ?

> Savoir raison gardée

L'analyse du scrutin du 8 mars montre, avec une participation atteignant 71 %, une reconnaissance par les salariés du rôle des syndicats pour organiser la défense de leurs intérêts.

C'est une responsabilité importante et les syndicats ont un devoir d'exemple.

La CGT qui demeure premier syndicat à Air France sera à la hauteur de cette confiance renouvelée malgré une certaine logique réformatrice qui transforme le premier en dernier à des fins politiciennes.

Des articles secrets ont dû être ajoutés à ce que certains affichaient publiquement.

Face aux échéances qui s'annoncent, l'heure est au rassemblement et non aux clivages.

Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT