



## *La filialisation d'Air France « constatée » par le Conseil d'Administration...*

Le premier Conseil d'Administration de la filiale « société Air France » s'est tenu le 15 septembre 2004. L'ordre du jour portait pour l'essentiel sur la nouvelle situation juridique de l'ancienne Compagnie Nationale dorénavant privatisée...

Nomination d'un nouveau Président Directeur Général et d'un Directeur Général Délégué.

J'ai rappelé que la présence d'un représentant des salariés Elu CGT et UGICT/CGT au sein de ce Conseil avait été un choix de l'Organisation syndicale et qu'à ce titre *l'Indépendance à l'égard de l'employeur* était évidemment souhaitée par les personnels que je représente au sein de ce Conseil.

J'ai par ailleurs précisé qu'il était souvent bien pratique et toujours plus simple de dire « non » à un homme plutôt qu'à une politique. Sur les propositions de nomination, je me suis abstenu : les représentants des salariés, et loin s'en faut, ne sont pas majoritaires au sein de ce Conseil. Sur la politique d'entreprise, les positions de la CGT qu'une bonne majorité des salariés du groupe Air France partage sont clairement identifiées. Je n'aurai de cesse de les rappeler.

Constatation de la réalisation de l'apport partiel d'actif et pouvoirs à donner en vue de la signature de la déclaration de conformité et des formalités.

Le Conseil d'Administration d'Air France ayant été précédé par l'assemblée générale des actionnaires et le CA de la holding, ce point avait pour objet de constater l'achèvement du processus de rapprochement dit « de fusion », et par conséquent de privatisation, à laquelle les personnels que je représente sont opposés.

L'aboutissement de cette opération se traduit par la création de l'institution financière appelée : Air France-KLM détenant deux filiales : société Air France et KLM.

*J'ai réaffirmé mon opposition et celle de la CGT tout au long du processus de privatisation.*

Comment ne pas voir dans le projet de fermeture de l'Agence « Elysées » une nouvelle conséquence de cette privatisation ?

Faut-il rappeler que selon le Bureau International du Travail, la plupart des études conduites dans les secteurs privatisés montrent qu'à court terme *les pertes d'emplois l'emportent largement sur les créations*.

Ainsi selon cette organisation indépendante : « *la privatisation accélère le rythme des sous-traitances d'activités et l'émergence de nouvelles entreprises positionnées sur des créneaux porteurs, sources de création d'emplois. Mais les nouveaux emplois créés dans ces nouvelles entreprises et dans les filiales des opérateurs historiques semblent difficilement compenser le recul global du niveau de l'emploi dans ces secteurs.* »

En conséquence, je n'ai pas participé au vote donnant pouvoirs au Président d'Air France de ratifier les documents officiels relatant « le bon déroulement » de l'opération et sa réalisation effective.

Approbation d'une convention de prestations de services entre Société Air France et Air France KLM.

Il est bien entendu que ce point est la suite logique de ce qui a précédé, soit la mise en exploitation en matière de services de transports aériens par la holding, et pour son compte, de sa filiale désignée : société Air France. J'ai voté contre ce dispositif.

Parallèlement, une opération similaire intervient au niveau de l'autre filiale KLM .

Suite à différentes questions portant sur la compréhension du sens de ce dispositif, il m'a été précisé que pour pouvoir fonctionner, la holding financière devait disposer de « moyens ».

A cet effet, ce dispositif vise à mettre en place, notamment dans les domaines comptables et financiers mais aussi juridiques et administratifs, une organisation au niveau de la holding financière permettant la cotation « à Paris, Amsterdam et New-York » de l'action Air France.

Il est certain que la désignation « en tête de structure » de responsables financiers issus, soit d'Air France, soit de KLM procède d'une logique implacable : le signal donné aux marchés financiers de la mise en œuvre d'une politique de groupe cohérente.

Position politique dès lors extrêmement claire allant bien au-delà de la mise en place de services financiers uniques, dédiés à la gestion de l'action ainsi qu'à sa promotion.

***La question de l'accélération des économies d'échelle appelées « synergies » se pose d'ores et déjà, des groupes d'actionnaires estimant qu'Air France « ne rapporte pas assez »...***

La structure de holding financière a bien sur une vocation : la seule qui vaille en milieux boursiers, soit la satisfaction des gros actionnaires. L'avenir d'Air France et de ses salariés se trouvant insidieusement suspendu à la satisfaction de mesures présentées comme « d'économies » en charge de faire monter la valeur de l'action.

Que signifie le nouveau plan triennal dit « de compétitivité » ***visant la réalisation de 1 milliard 200 millions d'euros « d'économies »***, sinon la traduction « in situ » pour les salariés d'une filiale du sens précis d'une structure de holding financière ?

Comment ne pas envisager alors, des comparaisons de coûts à venir, toutes entières dévouées à la chose économique, entre les deux filiales notamment en terme de « frais de personnel » ?

Il reste que la période dite « de transition » qui débute est d'importance. Elle va compter pour la suite du processus, notamment en terme de réflexion sur le type d'organisation centrale qui rendrait toujours plus « fonctionnel » la holding financière, dont la recherche permanente du profit est la raison d'être.

Il nous importe de mettre cette période à un autre profit :

***Exigeons une politique sociale forte !***

La campagne pour le deuxième tour des élections au Conseil d'Administration de représentants cadre et PNC a débuté. Elle doit être l'occasion de débattre ensemble de ces questions qui nous concernent tous.

***Votez pour les listes conduites par Yvon TOUIL et Anne-Marie ARBANAS***

Pascal ZADIKIAN

Administrateur représentant les Salariés de la Société Air France  
(Elu CGT et UGICT/CGT)