



Bureau National

Le Dôme – Bât.5 – 1^{er} étage –
BP 10201 - 95703 Roissy CDG Cedex
Tél. : 01 41 56 04 08 / 01 41 56 04 11 Fax : 01 41 56 04 19
<http://bncgtairfrance.free.fr>
e-mail : bncgtairfrance@free.fr



N° 33 – Roissy, le 24 mai 2005

« Commentaires de l'Élu CGT au Conseil »

EXERCICE 2004-2005 : La croissance doit profiter aux salariés !

Le Conseil d'Administration d'Air France du 18 mai portait principalement sur l'analyse des comptes de l'exercice écoulé et le renouvellement de la flotte Cargo (tract à venir).

Fin d'exercice d'autant plus attendue, que le fait marquant en aura été l'aboutissement du processus de privatisation engagé par le politicien BLANC et verrouillé par son successeur.

Sans l'ouverture du capital, puis la privatisation, l'opération Air France / KLM (18,2 milliards de CA) n'aurait pas été rendue possible, et les groupes privés n'auraient pas pris les commandes de la compagnie.

De la création de valeur

Les résultats d'Air France sont bons. Ils sont à mettre en premier lieu à l'actif des salariés, de leur engagement, de leur conscience professionnelle et de leurs compétences.

On peut en retenir un résultat net positif (+ 95 millions d'euros) malgré le surcoût pétrolier (- 459 millions d'euros) et le recul du réseau « Caraïbes et Océan Indien » (- 50 millions d'euros) dû pour l'essentiel à une flotte obsolète en renouvellement.

De plus, les effets des synergies mais aussi des « économies » programmées sur le plan à trois ans ressortent nettement supérieurs aux prévisions :

- **115 millions d'euros** pour les synergies au lieu des 65 prévues envisagées initialement.
- **215 millions d'euros** pour le plan à trois ans en place des 200 définis à l'origine.

Pour l'année en cours, les objectifs sont revus à la hausse : 280 millions d'euros au lieu de 135.

La logique voudrait que « le discours du changement » pense à mettre en valeur tous les avantages qu'il rencontre sur le terrain parmi les salariés pour qui, dans leur grande majorité, l'ordinaire professionnel s'apparente au « mode dégradé ». Il n'en est rien et c'est au contraire le peu d'intérêt à s'en aviser qui est étonnant et ne sonne pas juste...

Les salariés d'Air France Nice (Passage), de Marseille (Hôtellerie) et de SORI (filiale SERVAIR) à Pointe-à-Pitre sont toujours en grève. Est-ce bien raisonnable de laisser les choses en l'état ?

Qu'est en vérité la « culture du client roi » si elle passe sous silence les conditions dans lesquelles s'effectuent la production et plus encore l'exploitation ?

La croissance, si elle est « rentable », et il est souhaitable qu'elle le soit, est-elle pour autant profitable aux femmes et aux hommes qui travaillent à Air France ?

Les effectifs continuent de diminuer (200 salariés pour ce seul exercice) en dépit d'un environnement économique incontestablement en amélioration. Le trafic international a de la sorte progressé de 15 % l'an dernier et devrait, selon l'IATA, continuer de croître de 6 % l'an au cours des quatre prochaines années.

Seuls les effectifs PNC se maintiennent, voire progressent légèrement. Par contre, la composition du Personnel au Sol, dont le nombre s'avère globalement en baisse depuis deux ans (environ 600 salariés), s'oriente vers un taux d'encadrement et de techniciens plus élevé qu'auparavant.

Le pendant de cette diminution à Air France du nombre de salariés étant une augmentation des effectifs au niveau du groupe (filiales et sous filiales) et de la sous-traitance...

Affecter les bénéfices principalement à la rémunération des actionnaires et/ou au désendettement n'entraîne pas de dynamique de croissance.

Un salarié est aussi un consommateur, c'est pourquoi le relèvement de sa rémunération à un niveau significatif aurait un effet salutaire.

Mais avec les programmes de restructuration engagés (CIBLES, DIAPASON, CMC2, G1XL, LATITUDE...) l'heure est plutôt à la conduite de plans de révision des acquis et usages en vigueur, qualifiés dans les salons de « coûts négociables ». **Les disparitions de postes associées à ces « projets » se dénombrent par centaine.**

L'externalisation de l'informatique commerciale est confirmée, autant dire la sous-traitance de l'informatique auprès d'Amadeus. D'ici à cinq ans, des fonctions aussi stratégiques que la gestion des réservations et du programme des vols seront progressivement transférées. **A ce stade, les gains à venir se chiffrent à plusieurs dizaines de millions d'euros.**

L'euphorie rencontrée à l'occasion du processus d'intégration avancée entre les frets d'AF et de KLM devrait de même inviter à la plus grande prudence.

Autant dire que « *l'organisation future du groupe dépendra de la création de valeur et non d'un schéma préétabli* » (JC SPINETTA – La Tribune 22.03.2005).

The holy economic war

Dans cette optique purement marchande de création de valeur pour l'actionnaire, les financiers paraissent plutôt confiants dans le titre. Certains, malgré le choc pétrolier, s'aventurent même à pronostiquer une progression des bénéfices pour 2005 et 2006.

Le rehaussement des objectifs de réduction des coûts liés aux synergies et au plan à trois ans alimente à l'évidence la spéculation, ressort naturel de la finance.

- Révision à la hausse des synergies, désormais estimées à 580 millions d'euros d'ici à 2008 / 2009 contre 485 prévues au départ.
- Relèvement des objectifs initiaux du plan à trois ans dit de « compétitivité Major 2007 » à 1 milliard 605 millions d'euros (215 – 590 – 800).

De la même manière, le message du Président SPINETTA au conseil est sans équivoque et concède que « *notre priorité pour les années à venir va davantage au désendettement* ».

La période à venir sera donc dédiée entièrement à la recherche de moyens permettant de réduire

toujours plus les ratios d'endettement et visant au final à la seule amélioration du rapport de l'action.

Les salariés devraient ainsi comprendre que « l'entreprise est à un tournant », que la stratégie suivie par l'entreprise depuis 1999 ne serait plus adaptée, « *Air France faisant du sur-place* ». Pourtant la production de résultats positifs sur toute cette période n'est assurément pas le signe d'un échec économique.

Mais la marge sur chiffre d'affaire qui s'établit à + 0,7 % est dès lors considérée comme « insuffisante » car désormais « *Air France doit être jugée par rapport aux autres qui avancent plus vite* » et ce niveau de marge est « *bien inférieur à ce que pourrait attendre un investisseur* »....

La comparaison avec British Airways n'est pas de nature à nous rassurer. Le transporteur britannique, s'il affiche un bénéfice en hausse de 80 % et une santé économique insolente, a procédé au cours des trois dernières années à la réduction d'un tiers de ses effectifs, soit 13 000 emplois supprimés.

En fait, si les entreprises tirent de la déréglementation des bénéfices considérables, les conséquences sociales en sont dramatiques.

Il n'y a pas de fatalité mais simplement deux conceptions du transport aérien que tout oppose : La première fondée sur la notion de service public, d'aménagement du territoire, assurant à tous un transport sûr et de qualité, privilégiant la coopération intermodale (route-air-fer) et la seconde, celle qui prévaut actuellement, misant tout sur la seule recherche du gain (suroffres tarifaires, concurrences effrénées s'exerçant tout azimut et amplification du dumping social) dans un contexte où le prix du carburant ne devrait plus baisser, contexte qui conduit les compagnies à profondément modifier leurs organisations en ayant recours aux technologies nouvelles, dont les effets néfastes pour l'emploi se font déjà ressentir. La concentration en cours exacerbe le phénomène.

Dans ce cadre, plus de flexibilité, toujours plus de productivité, seraient, pour les directions, un impératif de survie. Si des mesures ne sont pas prises, le transport aérien connaîtra le sort de la marine marchande.

Alors comment ne pas être inquiets pour son avenir quand en prime les directions opposent à la qualité de service que mérite les passagers et les clients le rendement, la spirale productiviste ?

« Changer pour gagner » allèguent certains, comme si un doute pouvait planer sur l'engagement des salariés.

Pascal ZADIKIAN
Administrateur représentant les salariés
Elu CGT et Ugict- CGT