



## Syndicat CGT Air France

Le Dôme - Bât.5 - 1<sup>er</sup> 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](http://bncgtairfrance.free.fr) - e-mail : [bncgtairfrance@free.fr](mailto:bncgtairfrance@free.fr)

N° 35 - Roissy - Juin 2007

# En direct du Conseil d'Administration

## Viser l'excellence ?...

Alors même que les marchés se répandent en éloges pour célébrer les performances du groupe AF/KLM, l'heure est au questionnement et à l'inquiétude pour grand nombre de salariés. On ne sait que trop qu'à certaine altitude, l'air peut devenir fugitif et n'avoir plus d'autre valeur que marchande.

Avec une capitalisation boursière fortement « appréciée » à près de 10 milliards d'euros, le groupe entre au CAC 40 et défie même la Société Générale sur son propre terrain. Le groupe figure désormais au second rang des 18 grandes compagnies aériennes mondiales. L'heure est à la distribution des palmes et autres distinctions d'usage.

### 1/ Le bilan

Le premier bilan que l'on pourrait tirer des trois années qui se sont écoulées depuis la privatisation d'Air France peut se mesurer de diverses manières. Les points de vue divergent. Il est à noter que les effectifs comme les salaires n'ont pas progressé à la hauteur escomptée. Loin s'en faut et la plaisante erreur qui consisterait à procéder à une démonstration contraire sentirait bien là son milieu d'origine. Défaut de point de vue et non de l'œil.

Les effectifs d'Air France se sont globalement figés alors même qu'en trois ans le chiffre d'affaire progressait de manière exponentielle et que la productivité atteignait des sommets vertigineux. Les salariés ont donc été mis fortement à contribution et l'effort, conjugué à l'introduction particulièrement ciblée de technologies dites « nouvelles » partout où cela a été rendu possible, a porté principalement sur la mise en place de nouvelles organisations du travail en phase avec la politique de croissance rentable prônée en haut lieu.

La pression est de mise et l'isolement du salarié devant l'employeur l'objet de toutes les attentions.

L'utilité d'un syndicalisme rassemblé et unitaire autour des problématiques collectives et individuelles est plus que jamais d'actualité.

Présentés sous un ciel profitable par une communication omnisciente, des phénomènes appelés « attrition » ou « érosion » servent de renardière sémantique à un abaissement prémédité du coût du travail. Ici des bataillons de travailleurs intérimaires suppléent au non remplacement annoncé de collègues partis à la retraite. Ailleurs une sous-traitance grignotant des pans d'activités s'implante insidieusement sur des métiers dits « à faible valeur ajoutée » et ainsi dévalorisés. Cette construction intellectuelle n'est en rien profitable au monde du travail car lorsqu'un métier disparaît c'est aussitôt celui qui suit qui est menacé.

Les salaires ont suivi une croissance peu soutenue et le pouvoir d'achat accuse un retard sérieux. Des efforts importants sont à faire sur ce point et particulièrement en direction des nouveaux embauchés. La prime d'intéressement et pour la première fois cette année de participation ne répondent pas sur le fond aux difficultés financières que traversent au quotidien beaucoup de salariés.

Cette addition, intéressement et participation, permettrait enfin d'atteindre un montant qui commence à être honnête - si la participation n'était pas gelée 5 ans. Il reste à comparer ce qui, au titre des résultats, est distribué aux salariés d'Air France (85 millions d'euros) et aux actionnaires (134 millions d'euros).

L'extension de ces dispositifs aux « autres salariés » du groupe s'impose ainsi que le retour dans le giron d'Air France des activités sous-traitées.

La question du maintien et du développement des organismes sociaux, mutualistes et solidaires se pose aussi concrètement. Le renforcement des principes de solidarité qu'elle soit intergénérationnelle et entre catégorie de personnels est à l'ordre du jour. La CGT s'opposera fermement à la mise en place d'une MNPAF à plusieurs niveaux ainsi qu'aux attaques réitérées contre l'ASAF, le CCE et les CE.

Les moyens financiers existent pour que fonctionnent durablement ces structures. Nous les avons générés par notre travail. La trésorerie du groupe s'élève à 3,9 milliards d'euros et le groupe dispose toujours de lignes de crédit à hauteur de 1,7 milliards d'euros.

De nouvelles formules, comme la création contre toute attente d'une compagnie régulière mêlant low-cost et charter, sont apparues aux dires de certains comme procédant d'une logique arithmétique.

Réduire cette question à une affaire de créneaux laissés vacants par l'abandon des navettes quotidiennes entre Paris et Strasbourg n'est pas tout. Cette mathématique souterraine mériterait quelques explications.

Le plan CAP 2007 qui a escorté la suppression d'effectifs dans la délégation EST ne peut-il servir de modèle pour l'avenir si cette situation se représentait avec la montée en puissance du TGV à Lyon, Nantes, Bordeaux ou ailleurs ?

Cette opposition systématique entre l'aérien et le ferroviaire, se stigmatisant l'un l'autre, pourrait nous réserver des lendemains funestes. Quel intérêt sert-elle ? Sûrement pas celui des hommes et des femmes qui vivent de leur travail.

## 2/ Quelle vision ?

Avec l'irruption dans un certain nombre d'opérations des fonds d'investissement, la stratégie enclenchée pourrait prendre une tournure « court termiste » et dès lors accélérer les processus de concentration, fusion, rachat-acquisition dans le secteur, dans une recherche purement spéculative.

Nous soutenons le renouvellement de la flotte mais gardons un œil attentif sur les exigences que pourrait avoir un actionariat exclusivement concentré sur ce qu'il considère comme devant être un « *juste retour sur investissement* » alors même que la valeur créée provient du travail.

La proposition qui sera faite le 12 juillet à l'assemblée générale des actionnaires par la direction du groupe de mettre en place un système de distribution d'actions gratuites à hauteur de 0,5 % du capital, soit « la bagatelle » de 1.396.828 actions pour 400 dirigeants du groupe AF/KLM, s'inscrit encore une fois dans une logique observée ailleurs et qui du coup ne peut que creuser de nouveaux écarts. Le succès justifie t'il les intentions ?

De même la conclusion de l'accord de ciel ouvert trouvé entre l'Union Européenne et les Etats-Unis s'intègre dans cette donne. Il est clair que dans un premier temps les prix vont dégringoler mais qui va payer ? A qui profite la concurrence ?

Avec cet accord, une compagnie pourra être rachetée par une autre sans perdre ses droits de trafic vers les Etats-Unis, droits qui dépendaient jusqu'alors de la nationalité de la compagnie. Il s'agit d'une nouvelle étape dans la déréglementation « sociale » appelée « libéralisation ». La facture risque d'être salée.

Quelle place vont trouver les salariés du transport aérien dans cette course à la taille critique, c'est-à-dire à la constitution de mastodontes animés par des appétits d'hégémonie et dorénavant pilotés par les boussoles boursières ?

Et au service de quelle ambition...

Pascal ZADIKIAN  
Représentant des salariés  
Au Conseil d'Administration d'Air France