



## 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 - e-mail : bncgtairfrance@free.fr

N° 46 - Roissy, le 18 mai 2006

### Commentaires de l'Elu CGT et Ugict-CGT au Conseil d'Administration

## Des fossés qu'il faut combler !

La séance du Conseil d'Administration du 17 mai aura été marquée par un net accroissement des tensions entre, d'un côté des administrateurs salariés soucieux d'aborder posément les questions sociales et de l'autre des administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires, mus par la seule exigence de rentabilisation des capitaux investis et contestant l'intervention des salariés. « Pas de ça ici » se sont-ils récriés... Un tel réductionnisme ne nous convient pas. Nous avons reprécisé que l'intervention des personnels était non seulement nécessaire mais qu'elle appelait des réponses dûment motivées.

### Les faits... marquants

Une croissance mondiale soutenue qui a pour effet de dynamiser l'activité. Le chiffre d'affaire d'Air France progresse de + 9,7 %, passant de 13 à plus de 14 milliards d'euros. L'ensemble des secteurs est en croissance, avec une palme spéciale pour le fret dont le chiffre d'affaire explose à + 11,4 %, l'ensemble des activités affichant un chiffre d'affaire se situant aux alentours de + 10 %. Les croissances de trafic et les taux d'occupation figurent parmi les plus élevés d'Europe. Le coefficient d'occupation sur le réseau long courrier atteint même des seuils « critiques »...

### La ligne... d'horizon

Les résultats de l'exercice atteignent, voire dépassent les objectifs fixés. Le résultat d'exploitation progresse de + 208 %. Le résultat net, dopé par le « gain » de la vente d'Amadeus, bondit de + 408 % portant le bénéfice d'Air France à 685 millions d'euros contre 117 en 2005. L'endettement financier, en baisse de presque 900 millions d'euros, est parmi les meilleurs mondiaux. Parallèlement, les capitaux propres augmentent de plus de 1,5 milliards d'euros.

Le Conseil d'Administration a adopté le principe du doublement du montant des dividendes à verser aux actionnaires (il passe de 0,15 € à 0,30 € par action). La CGT a voté CONTRE.

On peut noter par ailleurs, et s'en étonner, que la capitalisation d'AF/KLM (4 milliards €) demeure bien inférieure au montant de ses fonds propres, ce qui place le groupe dans la catégorie des « valeurs

volatiles ». Que ceux qui, hier, vendaient la privatisation aux salariés au motif qu'elle permettrait de lever davantage de capitaux et d'assurer notre développement ne l'oublie pas : les milieux boursiers n'investissent pas dans des secteurs qui, comme le transport aérien, sont jugés fragiles car exposés aux chocs externes. Ils ont horreur du risque.

Toutefois, la direction de l'entreprise entend remédier à cette « réalité économique ». Telle Sisyphe et son rocher, elle veut croire que l'explosion des résultats, la maîtrise des coûts par des plans d'économies et l'accélération des synergies doit faire monter le rapport de l'action et ainsi attirer de nouveaux investisseurs.

Telle est la ligne d'horizon que nous réservent les dirigeants du groupe pour les années futures. Une « ligne » qui n'a rien de stupéfiant puisqu'elle s'inspire des stratégies déployées par les grands groupes cotés en bourse. Actuellement la marge de rentabilité est déclarée insuffisante, l'objectif des dirigeants est de la remonter de deux points...

### Vous avez dit historique ?

Ces résultats qualifiés d'historiques accusent un sérieux décalage avec les mesures salariales 2006-2008, elles aussi... « historiques ».

Comment ne pas relever le fossé entre d'un côté les efforts demandés aux salariés dans le cadre des plans d'économies et de l'autre, par un effet de miroir déformant, l'insuffisance de ces mesures salariales qui, en réalité, ne maintiennent pas le pouvoir d'achat puisque pour l'essentiel, elles reposent sur un ensemble de primes... exonérées des cotisations sociales patronales. Comment ne pas faire le lien entre le 1 % d'augmentation générale, et les -1,44 % de non compensation ASSEDIC imposés aux catégories C-PNC-PNT ?

A Air France, dans de nombreux secteurs et sur ce point l'Industriel est en pointe, les agents aspirent à l'acquisition de points supplémentaires dans le cadre de l'évolution des réglementations et des métiers.

Au-delà de la nécessaire reconnaissance des qualifications, cette exigence de points supplémentaires n'est-elle pas symptomatique d'un effritement du pouvoir d'achat de tous ?

Les plans Cible, habilement maquillés quant à leur impact réel et prévisible sur l'emploi lors de leur présentation aux instances représentatives du personnel, suscitent une inquiétude et une résistance croissante parmi les personnels.

Au passage, la mise en place des BLS (300 aujourd'hui, le double d'ici 2007) a déjà des conséquences sur l'emploi. Nous l'avons déjà dit, nous ne sommes pas opposés aux nouvelles technologies, c'est leur usage qui pose problème. La multiplication des attaques en dommage et intérêts, hier à Orly, aujourd'hui à Bordeaux, contre des syndicalistes CGT qui osent exprimer ce malaise auprès des victimes de cette mise au pas technologique - les salariés comme les usagers - témoigne d'une grande fébrilité.

La citoyenneté ne peut pas s'arrêter à la porte de l'entreprise ni le dialogue pénal servir de palliatif aux relations sociales dans l'entreprise. Ces méthodes, loin de calmer les ardeurs revendicatives, les accentuent !

Au CCO, le Centre de Contrôle des Opérations, secteur stratégique et névralgique de la compagnie, la situation se dégrade. Le manque d'effectifs impacte sérieusement les conditions de travail. On peut noter l'apparition de phénomènes de souffrance au travail.

Pourtant, les objectifs préalablement affichés par l'employeur apparaissent plutôt nobles puisqu'ils visaient : « à mieux garantir la qualité des dossiers de vol délivrés aux pilotes de la compagnie en contribuant ainsi à la sécurité des vols et améliorer l'efficacité de la préparation ». Objectifs auxquels nous adhérons sans réserve. Le problème résidant dans l'indigence des moyens déployés pour y parvenir.

Des propositions ont été faites afin d'améliorer les dysfonctionnements actuels, sources de stress, et de dégradation du service rendu. Avant que la situation ne devienne conflictuelle et paralyse notre activité... il est encore temps d'agir.

Aux simulateurs, les personnels de la Maintenance sont en conflit depuis plus de 6 mois. La direction a décidé de supprimer l'accès à la plage Cadre. La formation des PN, gage de la sécurité des vols, se trouve perturbée par ce conflit. Le Président Spinetta, interpellé par plusieurs administrateurs salariés, renvoie le débat à une négociation (dé)passée et à un accord trouvé avec un syndicat...

## Du dumping social

Nous avons appris l'ouverture d'un plateau affaire en Corée, de nature à renforcer nos inquiétudes sur le déploiement de forces de vente à travers le monde et notamment en Asie. D'ailleurs, doit-on parler de déploiement ou de délocalisation ? La frontière est ténue...

Les chauffeurs du sous-traitant Colitel, qui effectuent les livraisons de pièces détachées pour la maintenance entre nos différents sites, sont en grève depuis quatre semaines. Ils revendiquent une augmentation de 300

euros, d'autant plus urgente que leur rémunération avoisine des 920 € nets/mois...

Air France porte une responsabilité évidente dans ce dumping social puisqu'il a pour fondement la réduction unilatérale du prix du contrat de sous-traitance de 30 %. Et pour couronner le tout, les emplois Colitel sont, bien que précaires, subventionnés à hauteur de 40 % par le gouvernement... Faut-il saluer la vigueur de la solidarité patronale ?...

## Tous dans le même avion

D'autre part, sur un plan strictement réglementaire, différentes directives nous alarment au plus haut point. La Commission européenne réaffirme son rôle d'instance représentative du patronat des 15.

Pour le PNC : Le règlement 3922/91 vise à rendre caduques les règles nationales sur la définition du personnel à bord, les temps de vol et de repos. Avec ce règlement, le métier de PNC pourrait ne plus être assuré par du personnel dûment qualifié, mais par d'autres emplois tels que interprètes, accompagnateurs, animateurs... Après le plombier polonais, voici venir le PNC roumain. L'obtention du CSS doit demeurer une obligation. Imaginons le drame qu'aurait été l'accident de Toronto sans un équipage formé et préparé au pire...

Pour le personnel d'exploitation : Nous avons pris connaissance d'un projet de la commission européenne qui porte sur la révision de la directive sur l'assistance au sol. Les conséquences en seraient des externalisations massives. Onze métiers sont touchés par cette directive, laquelle prévoit d'obliger les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports à créer des sociétés indépendantes et de séparer juridiquement leurs services s'ils veulent continuer à être prestataires de service et ce au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet 2007.

La destruction d'entreprises et d'emplois qualifiés et la multiplication des emplois précaires, sous prétexte de libre concurrence, seraient graves de conséquences sociales pour les salariés et ne manqueraient pas de porter atteinte à la sécurité.

## Agir pour ne pas subir

Aucun secteur, aucune catégorie de personnels n'est épargnée par les restructurations. Les secteurs à haute technicité, particulièrement en pointe dans les processus d'intégration avec KLM, se trouvent même sur le devant de la scène revendicative. L'actualité sociale n'a rien d'une « longue litanie » contrairement à ce qu'en pensent certains. La juste répartition des richesses se pose avec force. Personne n'échappera à ce débat.

La victoire contre le CPE permet d'envisager des perspectives nouvelles. Le monde du travail a pris conscience qu'il était possible de gagner.

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