



Syndicat CGT Air France

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° 52 - Roissy, le 13 septembre 2005

« Commentaires de l'élu CGT au Conseil »

Une rentrée GRAND ANGLE !

Actualité

La réunion du conseil d'administration du 01^{er} septembre, dont le point principal : la présentation des résultats de la compagnie sur le premier trimestre de l'année IATA (avril – mai – juin), avait pour finalité la confirmation de la poursuite des plans d'économies à Air France et l'annonce « tant attendue » par les actionnaires du relèvement des objectifs du groupe AF/KLM.

Le résultat d'exploitation courant s'établit pour ces trois premiers mois à 108 millions, en hausse « sensible » de 42 %. Le résultat net est porté à 59 millions, la part d'Air France représentant sur la période plus de la moitié du bénéfice net dégagé par le groupe AF/KLM (112 millions).

C'est une gestion publique qui a permis à la compagnie de résister aux ondes de choc post 11/09 et nous procure aujourd'hui un avantage concurrentiel certain.

Air France se maintient parmi les rares compagnies qui sortent les ailes du marasme dans lequel sombre inexorablement le transport aérien, la spéculation pétrolière amplifiant le phénomène. La gestion sur le long terme, honnie par les privatiseurs mais qui a fait ses preuves, s'oppose aux économies à courte vue.

A vos jumelles !

A KLM, la liquidation se poursuit. La vente de son pôle de prestation de services employant quelques 350 salariés a été annoncée. Le français Sodexho Alliance et l'américain Johnson seraient sur les rangs.

« *L'acheminement du courrier, les services des achats (mobiliers et fournitures de bureau), le nettoyage des locaux ou la distribution des uniformes aux employés navigants et les restaurants du personnel sont concernés par cette nouvelle sous-traitance qui s'inscrit dans le cadre d'accords signés avec Air France selon lesquels KLM doit diminuer de 20 % son personnel employé indirectement* » commente la presse.

Selon la direction : « *il s'agit de toutes les tâches internes ne comportant aucun aspect stratégique et ne nécessitant aucune expertise* ».

Nos collègues du Siècle apprécieront ces précisions.

La référence à l'existence d'accords cadres qui porteraient sur un pourcentage de salariés à « dégraisser » signés par les directions des deux compagnies devrait interpellier les syndicats.

De même, le communiqué de presse soulignant que la Sodexho serait en « pôle » position pour reprendre l'activité de restauration d'entreprise de KLM ne devrait pas manquer d'interpeller les agents de CE travaillant dans les restaurants de la compagnie.

Ces derniers, employés « directement » par les Comités d'Etablissement sont estimés des salariés d'Air France. Cet argument sera-t-il suffisant pour faire reculer les quelques financiers qui nous pilotent ? On a bien raison d'en douter : à qui sait comprendre peu de mots suffisent...

La « ballade » des gens heureux

Au grand dam de certains, les frais de personnels progressent d'environ 4 %. L'augmentation des appointements du haut management concourt pour beaucoup à cette « embellie salariale ».

Comme nous l'avons défendu lors du conseil du 12 juillet, un débat aurait dû s'instaurer au sein du CA d'Air France sur ces mesures individuelles. Chacun aurait pu ainsi se positionner. Les membres du CA d'Air France n'ont pas eu leur mot à dire, alors qu'une partie de ces sommes colossales provenaient directement des coffres de la compagnie.

Les décisions ont été prises plus haut, à l'abri des regards, au niveau du conseil d'administration de la holding AF/KLM, là où justement il y aurait matière à rapporter ce qui se passe.

Aviator

Il apparaît à la lecture du bilan social une forte augmentation des rémunérations du PNT. L'explication avancée renvoie à l'application d'un accord collectif qui prévoit entre autre chose : « *d'importantes primes en cas de rattrapage en vol des retards au décollage* » ...

On pourrait ajouter que le hasard tiendrait une si grande place dans les affaires qu'à le prendre d'un certain côté il n'y aurait bientôt plus que du hasard.

Et pour quelques dollars de plus...

La sécurité est au cœur des débats actuels sur l'avenir du transport aérien, d'autant que les estimations prévoient une augmentation forte du trafic. Le transport aérien n'est pas sujet à une malédiction passagère. La suite de sinistres de ces dernières semaines est une conséquence des processus de recomposition du secteur selon les intérêts financiers.

Le fait est que les politiques en matière de transport aérien conduites dans le monde depuis une vingtaine d'années ont été fortement destructrices d'emplois, de savoir faire et de compétences. La tendance, notamment en matière d'entretien et de maintenance, a été le transfert d'activités à la sous-traitance dans un premier temps puis à la délocalisation ensuite.

Air France sur ce point a su maintenir un haut niveau de compétences et cette qualité est reconnue. Les salariés y sont pour beaucoup. Sans les luttes des années 90 pour le développement des activités de maintenance et d'entretien au sein d'Air France, compagnie nationalisée à l'époque, il est certain que l'image de la compagnie auprès de l'opinion serait différente, la solution du développement intégré s'étant avérée payante. Cette position doit être confortée.

Ce n'est certainement pas en réduisant les effectifs comme on peut le constater dans les compagnies, quand elles n'externalisent pas, que le capital confiance reviendra.

Sur ce point, nous soutenons la lutte de nos collègues de la RAM en conflit avec leur direction depuis maintenant deux mois. Leur conduite responsable face à ces événements sauvera des vies.

Faire du sol un endroit désert

Dans le même temps la décrue des effectifs s'accroît. Elle touche principalement le personnel au sol dont en premier lieu le collègue A (- 857 salariés depuis 2000) et les différents effectifs des secteurs industriels et maintenance qui sont en réduction sur l'ensemble des sites.

Certains y voient le contre coup « fatal » de l'adéquation des outils de travail à la croissance de l'activité dans le cadre des processus dits de « simplification ». Ces lumineuses explications renvoient « communément » d'une part à la généralisation des BLS sur l'ensemble des escales et la mise en place des nouvelles bornes bagages sur CDG et d'autre part aux évolutions de flotte pour l'industriel. L'essor d'Internet, comme canal de vente aurait également un impact en terme d'activité...

Il est bien curieux que cette direction si prompt à communiquer sur tout, se fasse plutôt discrète sur tous ces programmes « évolutifs » au cœur des plans cibles.

Il suffit de dire que 75% de la capacité d'enregistrement de KLM se trouve déjà en "self-service" pour bien mesurer l'événement technologique et les dommages que pourraient occasionnés le dit « changement »...

A la vitesse où la chose économique s'emballe, le PNC pourrait bien devenir auprès de nos passagers la dernière manifestation d'une espèce en voie de disparition des aéroports : le salarié Air France...

Honneur à la « formation »

Nous n'avons pas manqué de saluer le professionnalisme exemplaire de nos collègues embarqués à bord du vol pour Toronto AF 358. Encore une fois, l'exigence d'un nombre conséquent de PNC à bord ainsi qu'un niveau élevé de formation aéronautique à la sécurité et au sauvetage par l'acquisition du CSS et la mise à niveau régulière des compétences se seront avérées déterminantes. Le maintien de la qualité des stages est impératif. Attention aux dérives observées !

Nous restons très réservés sur ce qui se passe à City Jet, filiale/sous-traitante d'Air France. Le turn-over dans la low-cost relativement élevé n'est pas de nature à nous rassurer. Il apparaît encore que le CSS n'y est pas reconnu comme une qualification et encore moins comme un diplôme. L'attestation délivrée aux jeunes recrues à l'issue d'un stage « maison » suffirait soit-disant à leur formation.

Cette pratique pourrait bien s'inscrire dans la remise en cause du CSS et de ses équivalents en tant que qualifications. Le projet européen de licence PNC donnerait aux compagnies le « droit » de délivrer une attestation autorisant l'exercice du métier de PNC. On imagine sans trop se forcer les conséquences de telles dispositions.

Nous avons demandé qu'il soit proposé à nos amis de City jet un contrat de travail de droit français, conforme aux règles en vigueur à Air France.

Permis de travail

Nous sommes intervenus sur les problèmes occasionnés aux salariés du fait du non renouvellement des autorisations d'accès en zone réservée. Les mesures liées à la sûreté ne doivent pas conduire aux licenciements des salariés concernés.

Il s'est avéré qu'il n'était pas nécessaire d'avoir été condamné pour se voir opposer un refus de badge. La tenue d'une table ronde pour trouver des solutions est indispensable.

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