



## 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](mailto:bncgtairfrance@free.fr)

N° 59 - Roissy - Octobre 2007

# En direct du Conseil d'Administration Sous la râpe des financiers...

C'est dans un contexte d'exposition de l'économie mondiale à un fort probable ralentissement que s'est tenu le dernier le Conseil d'Administration d'Air France. Malgré l'arrivée cet été en Europe d'une crise financière qui affecte en profondeur l'économie d'outre-atlantique et l'alignement déclaré du nouveau gouvernement sur la politique étrangère américaine, rien ne semble pouvoir perturber la conduite des stratégies expansionnistes déployées depuis plusieurs années par la Compagnie.

Alors que sur le terrain et plus généralement dans le pays, les rappels à l'ordre économique se succèdent générant grèves et mal être du corps social, les économistes délibèrent sur des choix qui ne seront pas en faveur des salariés, mais pour eux comme pour leurs pendants des milieux financiers : la bourse, c'est la vie ...

## Le fil des hostilités

Le processus de « concentration / rachat - acquisition – fusion / élimination », conceptualisé sous le qualificatif de consolidation du transport aérien, se poursuit en Europe.

Initiée sur le modèle de la dérégulation américaine débutée en 1978, la stratégie de libéralisation et d'ouverture à la concurrence du transport aérien va s'imposer en Europe dès la fin des années 80. L'ensemble aérien européen fondé sur des relations bilatérales entre Etats et sur la coopération entre compagnies aériennes va progressivement se désagréger sous les coups de butoir du libéralisme.

L'objectif est de dégager de nouveaux espaces pour la rentabilisation du capital quelles qu'en soient les conséquences sur le plan social, sociétal et environnemental.

Les principales compagnies enflent, fusionnent et restructurent. Les mouvements sociaux dans les années 90 seront forts et violents en réponse aux effets de ces recompositions sur les salariés. Toutefois, la résistance s'organise.

Les salariés qui ont su s'opposer aux lames de fond brutales des années 90 auront pu maintenir, comme à Air France, une représentation syndicale significative et un ensemble, certes réduit, d'acquis sociaux que d'aucuns stigmatisent du vocable hypocrite de « privilèges ». La lutte paye.

Cette première vague de restructurations transforme en profondeur le rapport des forces dans les compagnies. On y voit insidieusement s'implanter une « *nouvelle culture d'entreprise* ». Les salariés se trouvent dorénavant confrontés en permanence à des menaces sur l'emploi sans cesse réajustées, se profilant par l'implantation de la précarité sous toutes ses formes et le transfert à la sous-traitance de pans entiers d'activités.

L'employeur introduit de nouveaux modes de rémunération fondés sur sa propre conception du mérite. L'intéressement, dont le montant global est fixé à l'avance et préalablement par l'employeur, fait son apparition, subordonnant l'amélioration du quotidien des salariés aux performances financières de l'entreprise.

A la fin des années 90 en France, UTA et Air Inter passent sous l'égide d'Air France, générant par le biais de milliers de postes supprimés, les économies d'échelle attendues. D'autres opérateurs de taille plus modeste telles AOM, Air Liberté et d'autres, disparaissent purement et simplement de la circulation aérienne. Plus de dix mille salariés du transport aérien sont jetés sur le tarmac.

Dans le même temps et soutenant la restructuration du secteur, une nouvelle formule économique, made in USA, dite à « bas coûts » fait son apparition. On estime à l'horizon 2010, à 25 % leurs parts de marché dans l'espace aérien européen. La création de Transavia n'est pas un trompe l'œil.

Il s'agit in fine d'un modèle qui pour les marchés constitue la référence. A ce titre, l'influence de ces start-up du transport aérien sur la structure des coûts des compagnies traditionnelles est considérable.

Parallèlement et observant avec bienveillance les injonctions/sanctions de la Commission Européenne visant par la multiplication de directives à mettre le « paquet » pour accélérer la libéralisation prétendue du transport aérien, les états ouvrent aux groupes privés le capital des Compagnies nationales.

L'opération de privatisation partielle d'Air France appelée « respiration » est engagée en 1999. Moins de cinq ans plus tard, avec la création d'une holding financière AF/KLM, la participation de l'état passe subitement sous la barre fatidique des 50 %.

Aujourd'hui, tout en demeurant l'actionnaire de référence l'Etat ne détient plus que 18 % du capital. Les groupes de pression financiers y sont devenus majoritaires et les fonds de pension sont dans la place.

Depuis juin 2007, Air France est désormais cotée au CAC 40, aux côtés des Bouygues, Lagardère, Michelin et autres Vivendi. Placés sous les feux des projecteurs du CAC 40, les objectifs financiers ne laissent aucun doute sur la finalité et les choix arrêtés.

Paradoxalement et alors même que la croisade visant la restructuration du transport aérien selon le paradigme du marché a été faite au nom de la concurrence « libre et non faussée », la concentration du secteur s'organise en Europe autour de trois leaders.

L'heure est à la constitution de monopoles privés, à la « consolidation » capitaliste.

## Plus forts seront les forts

Dans ce contexte, le marché concurrentiel devient par les choix opérés la force principale de restructuration du transport aérien européen. Les processus de concentration par les mécanismes d'absorptions y sont devenus dominants.

Coincés entre les mastodontes du secteur et les compagnies au rabais dits de « troisième niveau », les opérateurs de taille moyenne sont désormais des proies sur lesquelles se ruent les principaux acteurs. L'arrivée dans le transport aérien de fonds d'investissement participe de cette logique prédatrice.

Face à ce dilemme, les actionnaires d'Ibéria, quatrième transporteur européen en nombre de voyageurs transportés mais dont les positions sur un plan national sont assiégées, ont annoncé qu'ils étaient prêts à étudier toute proposition de « partenariat ».

British Airways, qui possède déjà 10 %, de la compagnie ibérique, associée au fond d'investissement Texas Pacific Group, premier fonds LBO dans le monde (LBO : mécanisme qui permet en criblant de dettes une entreprise cible d'assurer une rentabilité plus élevée que celle garantie par les marchés), est sur les rangs.

Alitalia, en difficultés financières chroniques, est toujours à vendre. Depuis 2002, les rumeurs de rapprochement avec Air France vont bon train tout comme les démentis qui enchaînent comme par automatisme.

La bataille des dépêches en dit long sur les enjeux car comme l'explique pudiquement Léo Van Wijk, ancien Pdg de KLM et désormais responsable du projet de convergence des systèmes d'information des deux compagnies : « si on vous le disait les prix monteraient aussitôt et l'opération ne serait plus rentable ».

Il s'agit donc pour la direction du groupe de réaliser une opération rentable, c'est-à-dire en mesure de créer de la valeur pour les actionnaires.

Au vu de l'état dans lequel se trouve le secteur, il n'y a qu'un nombre limité de candidats à la reprise – les autres se débattent purement et simplement dans le rouge et leur seule possibilité de survie passe

par le redressement, c'est-à-dire la présentation d'un programme de réduction des coûts qui puisse satisfaire les candidats à la reprise.

Après l'échec de la privatisation d'Alitalia, et le peu d'intérêt exprimé par les marchés lors de sa mise en vente par l'Etat italien, l'ultime plan de redressement avancé par le nouveau Pdg appelé « Projet pour la survie » a été dévoilé fin août. Une certaine presse y voit des mesures « *largement conçues pour aller dans le sens des exigences d'Air France* ».

L'abandon par Alitalia de son positionnement dominant à Milan, plate forme économique de l'Italie, pour Rome et son centre politique en dit long sur les tractations en cours et le niveau où elles se situent.

En séance, l'administrateur CGT a rappelé les positions de son organisation sur la concentration du secteur. Rien de nouveau dans le dispositif : la consolidation conduit tout droit au recadrage des entreprises sur un seul cœur de métier : la finance - signifiant pour le consommateur à terme une flambée des prix du fait de l'absence de règlements et de l'éradication de toute coopération entre compagnie.

On peut noter que les craintes exprimées par la CGT en 2003 étaient bel et bien fondées. A ce stade, ce ne sont pas moins de 13 % des effectifs qui ont fondu côté KLM et le plan de GPEC à Air France programme la disparition de près de 5 % des personnels au sol d'ici à 2009. Les temps sont durs.

Par ailleurs, dans le cas où le choix se porterait sur la compagnie transalpine, nous ne pouvons accepter que la sale besogne d'assainissement de la question sociale d'Alitalia soit opérée en préalable et sous condition au rachat. Est-il nécessaire de rappeler qu'Alitalia a procédé l'année dernière à l'externalisation de ses unités de Maintenance et de Catering, sortant d'emblée 1/3 des effectifs de son périmètre consolidé...

## **Faire du ciel un désert**

Il est de toute manière devenu évident que le processus de « consolidation » du transport aérien ne s'arrêtera pas aux frontières de l'Europe.

Ce n'est encore qu'une étape vers une globalisation du transport aérien, c'est-à-dire la transformation de l'espace aérien mondial

en un vaste champ de bataille pour la conquête de nouvelles parts de marché.

En ce sens, la création d'une Joint Venture (JV) entre Air France et Delta anticipe les mouvements de rapprochements à venir sur la mappemonde.

Selon la direction de l'entreprise, le principe de JV, envisagé comme « *une structure contractuelle de partage de profits* » est un système qui a vocation de permettre aux compagnies de s'inscrire dans une relation durable avec des partenaires.

La direction ne s'en cache pas : Une JV à deux avec Delta dans un premier temps – visant plusieurs milliards d'euros de Chiffres d'Affaires – puis à quatre sous condition d'obtention de l'immunité anti-trust avec KLM et Northwest, pourra servir de modèle pour l'avenir dans la négociation avec des compagnies d'autres pays, chinoises ou vietnamiennes par exemple.

Ces accords se traduisent toujours par une réduction d'activité au profit du ou des partenaires du moment.

## **Le coup des coûts, le coût des coups**

L'informatique et le Fret demeurent des postes avancés dans le processus d'intégration / fusion AF/KLM. Un point a été fait sur ces deux secteurs aux membres du Conseil d'Administration.

La DGSi (Direction Générale des Systèmes Informatiques) est au cœur de neufs projets dits de « convergence ». Trois de ces plans ont pour finalité le transfert d'activités stratégiques comme la réservation, l'inventaire et l'enregistrement sur Amadeus.

Les six autres organisent méthodiquement le démantèlement et l'éclatement de l'Informatique Air France par la mise en place d'une informatique commune au groupe prenant foncièrement la couleur KLM.

Au regard de l'accélération/actualisation des plans dits de « réorganisation » curieusement dénommés latitude, Mosaïque et Ithaca, tout est maintenant en place pour qu'une partie des salariés de la DGSi soient mobiles ailleurs...

Pour ceux qui resteront, ils ne manqueront pas de servir de force d'appoint à la soustraction.

Pour la CGT, la création et la mise en place des outils informatiques ne doivent pas se faire au détriment des conditions de travail des salariés d'Air France.

La CGT Air France dispose à cet égard de propositions innovantes.

Au Fret, la situation est différente et les salariés de ce secteur déterminés à se mobiliser pour défendre collectivement leurs intérêts face à la poignée de financiers qui tirent les ficelles.

Après un troisième et quatrième trimestre IATA 2006-2007 difficile, lié à la pression sur les prix exercé par les entreprises s'appuyant singulièrement sur l'arrivée sur le marché de navires de grande capacité et à l'émergence de nouveaux opérateurs en particulier asiatiques, un regain d'activité semble se profiler.

La reprise, selon la direction, resterait incertaine.

Un premier train de mesures conjoncturelles a été mis sur rails dont la finalité consiste à revoir à la baisse les prévisions de croissance en réduisant les capacités.

Mais il semble que ce ne soit pas suffisant puisque le Président du Conseil a annoncé que des mesures structurelles seraient présentées au mois de janvier 2008.

Le Président s'est abstenu de tout autre commentaire.

La rentabilité du cargo est jugée « insatisfaisante » par les actionnaires.

On peut dès lors, sans se forcer, imaginer le type de mesures structurelles et non plus conjoncturelles qui pourraient être prises.

En tout état de cause, la dénonciation par la direction du Fret de l'accord sur les 35 heures à Roissy et Orly en annonce la teneur...

## Un été prometteur

Alors même que la chute de la valeur de l'action, conséquence d'une vague de ventes liée au niveau historique, occupait les esprits à trouver les astuces pour soutenir le cours, le corps social d'Air France faisait entendre sa voix, posant à juste titre en débat la question de la répartition des richesses créées.

Il n'y a pas de fumée sans feu :

- ✓ le niveau de la masse salariale comparé au chiffre d'affaires représente à peine plus de 30 %
- ✓ La précarité est en augmentation significative avec des pointes au Fret (+ 103 %), à l'Exploitation (+ 23 %) et à l'Informatique (+ 14 %)
- ✓ La valeur du point n'a progressé en 10 ans que d'à peine 40 centimes
- ✓ Les augmentations générales de salaire de 0,7 % en juillet et de 0,7 % en octobre représentent pour un salaire de Base de 2000 € deux fois 14 euros

Et alors que le montant des dividendes décollait en quatre ans à plus de 800 %, l'effectif moyen total, entre 2003 et 2006, n'augmentait pour le personnel au sol que de 0,1 % soit 39 personnes...

Nos collègues de l'exploitation ont été les premiers cet été à exprimer par des arrêts de travail massivement suivis leur désaccord avec la politique menée, et particulièrement avec le volet qui consiste à conduire la croissance à flux d'effectifs tendu.

La promotion autour du lancement du S3 aurait pu se passer de conflits sociaux.

Mais force est de constater que la grève revêt dans bien des cas un caractère salutaire.

L'embauche de près de 300 CDI au Hub arrachée cet été par les salariés confirme l'adage : « on est toujours mieux servi que par soi même ».

Dans les semaines à venir, nous allons tous être confrontés à de nouvelles orientations, liées moins à de nouveaux objectifs financiers qu'à une politique menée au niveau national de casse des avantages acquis des salariés français.

La CGT, à l'initiative d'une pétition signée massivement pour une répartition équitable de la croissance, qui fait suite à l'accord injuste se caractérisant par la main basse opérée par une catégorie de salariés sur la prime d'intéressement, sera aux côtés des salariés et proposera des actions.

Pascal ZADIKIAN  
Administrateur salarié  
Elu CGT et Ugict- CGT