



Bureaux Nationaux

5 rue de la Haye – Le Dôme – 95703 Roissy CDG Cedex

☎ : 01.41.56.04.08 / ☎ : 01.41.56.04.02

☎ : 01.41.56.04.19 / ☎ : 01.41.56.04.09

Courriel : bncgtairfrance@free.fr / e-mail : bnugictaf@free.fr

<http://www.cgtairfrance.com> / <http://ugictcgtairfrance.com>



N° 09 - Roissy - Février 2010

En direct du Conseil d'Administration

Avec Pascal ZADIKIAN, Administrateur salarié, élu CGT et Ugict-CGT

Ne pas compromettre le futur économique et social pour le seul présent financier

La crise continue de frapper là où les marchés financiers estiment que les politiques de remise en cause ne sont pas assez poussées. Selon l'IATA, le trafic passager devrait remonter de 4,5 % sur 2010, mais cette reprise cache de bien singulières disparités selon les régions du monde. L'Europe et l'Amérique du Nord sont à la traîne et souffrent sur leur marché intérieur de décalage. En Europe, les marchés spéculent contre les Etats qui ont compromis leur équilibre économique et social pour les sauver de la banqueroute. Mais si les marchés mordent la main de ceux qui les ont nourris et secourus, c'est bien que ceux-ci ont la conviction que leur logique implacable ne trouvera en face aucune volonté politique de tourner la page.

Ce n'est pas au monde du travail de payer leur crise !

Dans ce contexte en fluctuation, accusant une chute du chiffre d'affaires équivalente entre -15 et -20 %, les principales compagnies européennes suivent des voies différentes pour aborder la sortie de crise. Moins marquée que les autres par une politique de couvertures carburant qui plombe les comptes, Lufthansa investit dans sa classe Première, avec pour ambition de devenir la référence sur le segment du voyage d'affaires européen. British Airways, de son côté, se cale progressivement sur les low cost. Pour y parvenir, la compagnie britannique se met au diapason : une flotte homogène pour tailler dans les frais de maintenance et un hub totalement repensé où la polyvalence joue un rôle central et où le tout électronique a supplanté toute présence commerciale et humaine.

Si les stratégies de ces deux opérateurs sont maintenant connues et identifiées, le groupe Air France/KLM semble se chercher. Mais les mesures annoncées, qui visent à amplifier la réduction des effectifs et à augmenter d'autant la productivité, en disent déjà assez sur la direction qui est prise. La comparaison systématique avec les opérateurs low cost, l'isolement d'activités en difficulté délibérément déconnectées de la stratégie d'ensemble, le recours à une compagnie filiale à bas coûts, la suppression de milliers de postes, le débasement de milliers de salariés sont pour les marchés financiers autant de signes sur la capacité du management à résorber des pertes (-245 millions €) qui cachent, en y regardant de plus près, un recul des coûts unitaires record (-9,1 %).

Un risque de repli sur soi

A l'Exploitation, le lancement du programme « Mimosa » provoque des remous. Il y a tromperie sur la « marchandise ». Lors du lancement de Transavia, la filiale à bas coûts ne devait pas se positionner sur notre réseau. Des engagements solennels avaient été pourtant pris devant les salariés. Ils n'ont pas été tenus. En faisant desservir les escales de Nantes, Bordeaux, Lille et Strasbourg au départ de Nice par Transavia, le management pose les jalons d'une restructuration sans précédent de la DEF et des filiales régionales. Cette mise en concurrence brutale entre compagnies du groupe, et par conséquent entre salariés, est la porte ouverte au dumping social à l'intérieur même du groupe. La question de l'assistance va se poser. Selon la direction, tout est possible mais... il appartiendra à Transavia d'en décider les modalités...

Pour la CGT, toute activité Air France doit être traitée par du personnel Air France

La « spécialisation » planifiée de Britair et Régional se traduit dans les faits par une redéfinition stratégique du rôle de ces compagnies. Le « débasement » programmé de 400 salariés à travers l'hexagone pousse les feux d'une fracture sociale sans précédent. Chez Servair, des centaines d'emplois pourraient être détruits. L'organisation du groupe Servair en une multitude de sociétés gigognes pourrait annoncer de nouvelles externalisations.

Ce n'est donc pas un hasard si la direction bat campagne pour le Plan de Départs Volontaires à la DEF plus qu'ailleurs, d'autant que le 100 % e-services va aider à supprimer de nombreux emplois. Ce plan de départs volontaires, présenté comme le « volet social » du plan NEO, cible une liquidation de 20 % des emplois existants. Il s'agit d'une première étape qui, si elle aboutit, verra l'ATGPE avec ses 800 mobilités prendre le relais.

Au Cargo, la réduction drastique des capacités est un élément clé de la reconquête d'Air France dans le cœur de ses actionnaires. Pour les marchés, trop de capacités tuent le rendement. La stratégie ambitieuse des années 90 n'est plus à l'ordre du jour. L'heure est au transfert d'activités et de compétences vers Amsterdam et la filiale à moindres coûts : Martinair. Cette redistribution des activités de fret a des conséquences importantes sur l'emploi. Le recentrage d'Air France Cargo sur les soutes apparaît d'ores et déjà comme une nouvelle étape dans le démantèlement de l'activité. En poursuivant une politique agressive de suppressions d'emplois existants dans le cargo, la direction confirme implicitement que le traitement d'une activité soutes, nécessitant plus de manipulations, pourrait être confié à d'autres.

La vente récente et contre toute attente de deux 777 flambants neufs au concurrent Fedex pose de nombreux questionnements. Rentrer du cash en vendant ces deux appareils en partie payés alors qu'il était question de verser une avance courant 2011 pour deux autres appareils ne garantit pas le maintien d'une flotte Cargo conséquente sur Roissy. Aujourd'hui limitée à cinq appareils, elle pourrait demain descendre à trois. Après la location à Air Bridge Cargo, basée à Roissy et à Vatry, de deux 747, l'impact de cette vente à Fedex, basée à Roissy, ne peut qu'être désastreuse pour notre image commerciale dans un métier où être leader constitue la référence.

Les escales fret de province sont en sursis. Pourtant elles représentent 30 % des tonnages et 22 % des recettes du marché France. L'activité « soutes » est une caractéristique forte de nos escales dont la présence en région est indispensable aux économies locales. Comme pour l'Exploitation, l'obsession du tout hub fragilise l'activité car escamote de possibles pistes de développement. Pourtant Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille et Nice, tournées vers le sud de l'Europe et le Maghreb, pourraient offrir des perspectives de marchés.

Pour quel projet d'entreprise ?

En 2007, un audit commandé auprès du Boston Consulting Group (BCG) aurait préconisé la suppression de 30 % des postes dans les fonctions Supports, soit 10 000 personnes sur 100 000 que compte AF/KLM. Selon le management, il n'aurait pas été suivi d'effet. En 2009, la direction d'Air France Cargo commande, encore auprès du même cabinet spécialisé en stratégie, une étude de marché. Chacun peut mesurer ce que signifie pour notre compagnie le recours machinal à des experts, et dans le cas du BCG à ce qui se fait de plus cher et de plus libéral sur le marché.

Pour les milieux financiers, notre modèle social serait une hérésie économique.

Pour des emplois qualifiés et des perspectives industrielles, la CGT et l'Ugict-CGT revendiquent :

- Pour le personnel au sol, la préservation des bassins d'emploi de proximité, par le maintien d'un haut niveau de sécurité et le développement de prestations et de qualité de service exemplaires.
- Pour le personnel navigant, le respect du rôle fondamental du PNC en matière de sécurité des vols par le maintien d'un nombre d'hôtesse et de stewards conséquent.

Ce n'est pas en renonçant à nos fondamentaux que nous sortirons renforcés de la crise.

Ne restons pas spectateurs, faisons entendre notre voix !