



Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Groupe AIR FRANCE

CONTACT

Bulletin d'information de l'administrateur salarié élu CGT et Ugict-CGT



Janvier 2010 - n°27

Ces ailes qu'on rabat...

« On assiste au démantèlement de notre compagnie par une série de mesures qu'on ne comprend pas. Le seul but est de tout défaire. »

**Mireille, personnel d'escala
27 ans d'ancienneté**

Le CAC 40 a débuté 2010 comme il avait terminé 2009, à savoir en hausse. On ne peut pas en dire autant de l'emploi. Tandis que la bourse de Paris terminait l'année par une bonification de 22,32 %, le nombre de chômeurs connaissait une progression comparable de + 22,1 % sur 12 mois portant à 3,8 millions de privés d'emploi « toutes catégories », selon les modes de comptage officiels.

Les plans dits de « relance », qui ont fait suite aux décisions des Etats d'injecter massivement de l'argent public pour sauver la mise des banques et des grands groupes privés, se sont multipliés... sur le dos des salariés. Accompagnée tout au long de la crise par un arsenal très complet de dispositifs « sur mesure », une bonne majorité des grandes entreprises a pu dégager des flux financiers à la hausse et sustenter la machine à sous. Les profits des groupes du CAC 40 devraient atteindre 60 milliards d'euros au total en 2009, contre 94 milliards en 2008. Et déjà les analystes prévoient une année 2010 « beaucoup plus faste ».

En période de crise, actionnaires et managers – agissant de concert et se serrant les coudes – se passent le mot d'ordre : « Préserver la trésorerie peu importe le futur prix social à payer ! ». La voie pour des politiques plus sociales ne serait pas libre. La reprise se ferait timide. L'activité économique tarderait à revenir au niveau d'avant la crise. En revanche, les effets du chômage de masse commencent à se faire sentir sur la consommation des ménages. Ils pourraient bien tuer la reprise elle-même.

A l'heure où est commandée aux salles de rédaction l'écriture des premiers bilans officiels, il n'est pas difficile pour les hommes et les femmes, qui vivent de leur travail, de pointer ce qui n'est plus possible. En dépit de bien des

discours, les leçons du krach de septembre n'ont pas été tirées. La frénésie qui atteint les places boursières consacre l'accélération des plans de réduction des coûts, car c'est une politique d'économies féroces qui est célébrée, mise en œuvre par les groupes sur le compte des salariés, sous forme de liquidation d'emplois et de quasi-blocage des salaires, politique qui, précisément, leur a permis de maintenir leur rentabilité.

De son côté, le management d'AF/KLM suit le mouvement. L'abaissement des effectifs n'a rien d'original et le « Plan de Départs Volontaires » est à l'heure actuelle une formule privilégiée par les groupes industriels. Son impact médiatique reste modéré. On fait ça en famille. Or tout en exerçant sur l'ensemble du corps social, un redoutable chantage en brandissant la menace de « licenciements contraints » (terrible euphémisme !), elle permet surtout l'ancrage in situ d'une revendication chère au MEDEF : la « rupture à l'amiable » du contrat de travail, « qui limite le risque de judiciaire » et dont le mobile inavoué est la remise en cause de la défense de salariés par d'autres salariés (prud'hommes).

La morale aurait voulu que l'on sorte de cette crise par la grande porte. Mais pour l'instant, les seuls qui prennent la porte sont les salariés et pas vraiment la grande porte. Alors qu'on ne s'étonne pas si les journées de 2010 deviennent orageuses.

>>> Confirmation de tempête sur l'emploi

Après un premier trimestre médiocre les derniers résultats en date font état des premiers signes de retournement. La capacité d'autofinancement (cash flow) est ressortie légèrement positive au premier semestre. Il convient de noter que sans l'impact des couvertures carburant, le deuxième trimestre aurait été bien meilleur.

Après deux levées de fond, la trésorerie du groupe (5,2 Mds €) approche son niveau d'avant la crise. Avec le report des investissements, on peut supposer qu'elle atteint là un niveau en dessous duquel les groupes d'actionnaires interdisent de descendre.

Il existe par ailleurs des financements mobilisables (38 appareils), comme l'a encore annoncé à la presse financière la direction du groupe. Et si le taux d'endettement est certes en augmentation, il reste nettement inférieur à celui atteint après l'opération de fusion.

Selon la presse, les actionnaires d'Amadeus, dont le groupe fait partie pourraient même décider de remettre en bourse le GDS (système de réservation informatique). Toujours selon ces mêmes sources, cette introduction boursière permettrait à AF/KLM de dégager une « valeur cachée » qualifiée de « très significative » (900 000 €). La recherche de liquidités par les fonds d'investissements et les groupes industriels pourrait motiver la fin du LBO (rachat d'entreprise par effet de levier) opéré sur Amadeus grâce à un pacte d'actionnaires.

Air France et KLM, qui viennent de signer pour une période de dix ans la mise en place d'Altea, solution Amadeus pour l'externalisation de leur inventaire, réservation et enregistrement réaliseraient ainsi une opération double.

Les dessous de ce strip-tease financier ne nous ont pas échappé. Remisés au purgatoire depuis la sortie du CAC 40 – du fait de recettes confirmant l'atonie du secteur – les actionnaires déplaceraient des montagnes de chiffres pour y retourner. Mais pour faire partie de l'élite et conquérir l'estime de ses pairs, des passages sont forcés : corriger le tir en pesant sur la masse salariale, ensuite viendra l'inventaire des activités que l'on garde et celles que l'on fait faire par d'autres, d'où ce passage au crible douteux. On comprend mieux comment l'accent restructurateur est mis sur certains secteurs.

Les propriétaires du groupe – ses actionnaires – doivent pouvoir juger sur pièces. Et tandis que commentaires et analyses sur la « capacité du premier groupe européen à réagir » foisonnent parmi le monde des affaires, une avalanche de clichés déconcertants s'abat sur notre collectif de salariés... quand ce ne sont pas des sanctions. Son but est d'obtenir un certain effet. La communication managériale prétend penser à notre place et nous imposer pour l'occasion une vision très particulière de la cohésion sociale. Il y a comme du malentendu dans l'air.

Comme le craignaient la Cgt et l'Ugict-Cgt l'emploi est bien la première variable d'ajustement. Les frais de personnel sont en recul marqué. Les plans engagés produisent leurs effets. La productivité grimpe en flèche. La pression sur les salariés est forte. A ce stade, la direction financière annonce la bonne conduite du plan d'économies 2008-2012 et même son dépassement. Les objectifs fixés initialement seront revus à la hausse.

Que les difficultés rencontrées par les entreprises soient d'ordre conjoncturel ou structurel importe peu. Ce qui est communiqué par la presse financière, ce sont des ordres.

Signe que l'ATGPE est en phase de lancement : on présente partout la fermeture de services comme inéluctable, on impose partout la polyvalence comme forcée, on observe partout le même phénomène de culpabilisation.

Changement de management ou management du changement

Le gommage de nos spécificités, le renoncement à notre identité et l'alignement de notre savoir faire sur les standards du secteur ne peuvent être qu'un non sens commercial.

>>>>> Bas prix ne veut pas dire petits profits

A l'Exploitation le « rapatriement des activités » est possible... aux conditions de la sous-traitance.

Au Commercial France, la direction entonne au clairon les derniers accords de Symphonie.

Le PDV comporte une part de risque que certains sont d'autant plus disposés à prendre qu'elle est reportée sur les salariés.

Au Fret, le traitement des soutes implique des effectifs supplémentaires. La suppression massive d'emplois opérée ne va pas dans le sens d'un traitement en propre. Des accords avec des transitaires sur ce point sont à craindre.

La valorisation boursière des compagnies est aujourd'hui le moule dans lequel on coule les stratégies. En cinq ans, le titre **Easy Jet** a pris 96 %, contre un repli de 19 % de l'action **AF/KLM** sur la même période. Avec une capitalisation boursière de 5,12 Milliards € et une flotte d'environ 200 appareils, **Ryanair** cloue momentanément **AF/KLM** au pilori boursier, lui dont la flotte est trois fois plus importante, le chiffre d'affaires dix fois supérieur mais dont la valeur sur le marché ne représente que 3,6 Mds €.

Encouragées par l'absence de réglementation et pouvant compter sur la compréhension de groupes de pression favorables aux dumping fiscal et social, les low cost exportent avec facilité leur modèle. Pourtant celui ci commence à montrer certaines limites.

La simplification à outrance du service conduit à des situations singulières. En témoignent les errements marketing d'**Easy Jet**, les propositions atterrantes de **Ryanair** comme celle de faire payer l'usage des toilettes ou encore de faire porter par les passagers leurs valises jusqu'à l'avion. Mais de récents événements ravivent la polémique des aides illégales consenties à ces opérateurs sur le dos du contribuable.

Epinglée au Royaume Unis pour pratiques « puérites », **Ryanair** n'en finit plus de défrayer la chronique. En France c'est le conseil régional de Charente qui ne veut plus jouer les vaches à lait et refuse de verser une rallonge de 175 000 € aux 925 000 € déjà accordés à la compagnie irlandaise. D'après nos estimations, les aides illégales reçues par **Ryanair** dans l'hexagone devraient approcher les 35 millions €. Les 3/4 de son bénéfice proviendraient ainsi des aides et souplesses dont elle bénéficie dans les différents pays de l'Union, en contournant la fiscalité et en s'exonérant de ses responsabilités sociales. Vu sous cet angle, on comprend

mieux comment « à terme **Ryanair** espère rendre les billets gratuits » et se rémunérer uniquement sur les services payants, évidemment toujours plus nombreux. La nature « libérale » a ceci d'étrange qu'elle a toujours besoin qu'on l'assiste... pour faire sauter les verrous fiscaux et sociaux.

Dès lors, les écarts de coûts entre **Air France** et ces opérateurs qui sont de l'ordre de 50 à 80 %, permettent de comprendre que la comparaison est un leurre. Les low cost inspirent les Majors sur un point : un traitement social revu à la baisse. Ce modèle ne se caractérise pas uniquement par un service minimaliste. Sa structure de coûts est réduite à son expression la plus simple. Il est évident que le réalignement du produit **Air France** visant à « attaquer les low cost sur leur propre terrain » pourrait s'avérer fâcheux pour notre collectif de salariés. La prétendue « démocratisation » du transport aérien, mise en avant par les privatiseurs pour reconfigurer l'industrie selon les besoins des milieux d'affaires, renvoie ici son image déformée. Comme les ficelles de **Ryanair**, l'alibi est grossier.

Avec NEO, la modification du service a pour finalité la remise en cause de notre structure de coûts jugée « abusive » par le marché. Au nom de la modernisation des relations sociales, le terrain a été préparé ces dernières années. Les groupes d'actionnaires présents dans le capital attendent du management qu'il pallie les défaillances des stratégies précédemment suivies. Le communiqué N° 49 de IATA est sans surprise : un modèle « financièrement viable » doit émerger de cette crise.

Les compromis internes des entreprises sont bouleversés. L'entreprise est divisée en deux clans : il y a les gagnants et les perdants. Les uns sont sous la main de fer d'une logique économique prétendument implacable tandis que les autres agitent les dés.

Dans le dernier univers managérial connu d'Air France, tout est dit avec ces trois mots. Ils fondent la stratégie du groupe, stratégie qu'on achète désormais auprès de grands cabinets internationaux. Ainsi une prestation de plusieurs mois a été achetée pour « une analyse du marché fret » auprès du Boston Consulting Group. Des facilités de paiement nous ont-elles été accordées ? Nos ressources internes sont-elles en panne d'inspiration ?

>>> Adapter notre Exploitation :

Un vaste programme de révision de notre offre (NEO) est en cours de lancement. Des millions € de gains de productivité supplémentaires sont attendus. Cette refonte de notre modèle s'accompagne d'un recul social sans précédent. NEO et le PDV sont étroitement liés. Des milliers d'emplois sont dans la fenêtre de tir. Au Commercial, agences et comptoirs sont taillés en pièces. A l'exploitation, la DEF est la plus touchée. La déshumanisation des aéroports commencée en 2005 ne connaît plus de bornes. L'exaspération de nos passagers est à son comble. Le PNC, promu dernier rescapé du salariat de la compagnie « en contact avec la clientèle » voit ses effectifs restreints au minimum réglementaire. Alors que des engagements solennels sont pris sur la sécurité, la suppression d'un PNC sur A 319 ainsi que la réduction du nombre de membres d'équipage sur Alger, destination de tous les dangers, résonnent comme une nouvelle provocation. Pour l'Ugict, ces points ne sont pas négociables. Le rôle du PNC ne se borne pas au « seul service à bord ».

>>> Transformer le Cargo :

Le travail combiné AF/KLM au cargo constitue un cas d'école. La JCT (joint Cargo Team) présentée comme le fleuron de l'union des deux transporteurs n'a pas tenu ses promesses. Rapidement des dissensions ont vu le jour. La prépondérance d'Amsterdam sur Paris a été imposée, sans discussion possible, préparant le terrain des transferts d'activités et de compétences. Nous sommes en droit de douter aujourd'hui des ambitions de la compagnie pour son activité fret. En témoigne, la location au rabais de 2 B744 à Air Bridge Cargo – opérateur de transport de fret aérien, rival sur Roissy – en échange du survol de la Sibérie par l'A380. En témoigne encore l'absence d'investissements productifs pour mettre G1XL au niveau industriel indispensable. En témoigne aussi l'abandon de nos bases en province. Aux stratégies à long terme se mêlent insidieusement des visées à court terme, dictées par les groupes de pression financiers.

>>> Restructurer notre réseau :

Comme Martinair pour notre activité Cargo, Transavia exerce une pression de l'intérieur. La finalité est le nivellement vers le bas de nos conditions sociales. Les compagnies et entreprises du groupe AF subissent de plein fouet le réaligement du produit sur le standard low cost. Des unités plus petites peuvent s'avérer un laboratoire utile pour le management avant d'attaquer le plat de résistance Air France...

Avec l'entrée en lice de l'outil DRH « ATGPE », l'atomisation du collectif va s'amplifier. Des représentants des salariés soulignent la souffrance de nombreux personnels. Ils estiment qu'il est encore temps d'arrêter la machine. Priorité doit être donnée au respect des femmes et des hommes. L'avenir de la compagnie se construira avec les salariés, pas contre eux.

Dans les années 1970, le Boston Consulting Group a créé et popularisé la « Matrice croissance / part de marché », un graphique simple visant à aider les entreprises à décider de l'allocation de liquidités entre leurs différentes activités. Les entreprises doivent ainsi catégoriser leurs activités en « Stars », « Vaches à lait », « Dilemmes » et « Poids morts », puis allouer leurs liquidités en fonction de cette catégorisation.

Les représentants des salariés de Britair et de Régional ont déposé un droit d'alerte dans leur CE respectif. Nous soutenons cette position et sommes solidaires.

Pascal ZADIKIAN
Administrateur de la Compagnie
Elu Cgt et Ugict- Cgt