



Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT

CONTACT

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

Avril 2010 - n°29

Les orientations qui sont débattues au sein du Conseil d'Administration façonnent durablement la vie professionnelle des salariés. Contrairement à la présentation qui en est souvent faite, cette instance dirigeante n'est pas composée de membres partageant les mêmes centres d'intérêts. La proximité entre managers et actionnaires est grande, à ce point qu'il arrive parfois que les deux positions se fondent en un seul et même « ordre ».

Depuis 2004, je n'ai eu de cesse de pimenter de réel l'instance dirigeante. Alors que d'aucuns s'en tiendraient encore à restituer aux salariés ce qui est dicté par l'employeur, il est important de cultiver indépendance et esprit critique. L'épouvantable gâchis qui a suivi le krach de septembre 2008 a montré les ravages causés par l'économie spéculative.

Comme partout ailleurs, la production de valeur pour l'actionnaire a pris l'ascendant sur toute autre considération. Les fonds de pension et autres groupes financiers ont mis progressivement la main sur le capital du groupe coté en bourse AF/KLM. Au fil des ans, l'actionnariat privé s'est structuré. Les dividendes distribués entre 2004 et 2008 auront atteint la somme cumulée d'1/2 Milliard d'euros (+ 1 160 %). Représentant les salariés, ma position sur cette question n'a souffert d'aucune ambiguïté. Je me suis toujours prononcé pour une juste redistribution du fruit du travail en m'opposant à la distribution de

Mandat 2004-2010 : Du pilotage en mode « projet » à la navigation en mode dégradé



dividendes, d'actions gratuites, de retraites dorées. **Ma conception de l'entreprise de transport est toute autre. Elle doit servir l'intérêt général et non le seul intérêt privé.**

Au niveau où s'échange le titre AF/KLM, l'Etat pourrait bien d'ici peu ne plus être le premier actionnaire. Les fonds d'investissement anglo-saxons sont dans la place... de plus en plus présents, de plus en plus exigeants. Le Capital tisse sa toile.

Avec l'exploitation forcenée de la crise, la pression sur les salariés du groupe Air France est encore montée d'un cran. La machine à déshumaniser plante ses crocs dans le quotidien professionnel de milliers de salariés et les arrache à leur métier, à leur région (mobilité). Ce qui est présenté comme une mutation n'est que le prolongement d'une série ininterrompue de plans de réduction des coûts qualifiés habilement de « projets » pour les positiver. L'abaissement de la rémunération du travail est ce qui est visé. Avec la multiplication et l'intensité des réorganisations, l'entreprise devient un lieu d'incompréhensions voire de souffrances.

« **F**ace aux échéances qui s'annoncent entre 2010 et 2014, l'heure n'est pas à l'éparpillement des voix mais à la prise en compte de l'expérience du Conseil pour représenter efficacement l'intérêt du personnel face aux actionnaires. »

L'expertise a montré que le plan de départs volontaires n'était pas lié à la baisse d'activité (conjoncturelle) mais le résultat d'une politique de remodelage (structurelle) engagée dès 2007 par la direction du groupe AF/KLM. Cette politique a ensuite été amplifiée et « légitimée » par la crise.

Informatisations, automatisations, réorganisations et restructurations en sont les bras armés. Si le management atteint ses objectifs, les effectifs du groupe retomberont en 2011 à un niveau proche de 2004. 10 % des effectifs auraient alors été supprimés à Air France sur une période allant de septembre 2008 à mars 2011. Les emplois « retirés » ne seront pas remplacés.

La révolution informationnelle n'a pas apporté le progrès attendu. L'usage qui en est fait ramène au contraire à des conditions d'exploitation qu'on espérait révolues. Le Commercial France et la Direction des Escales France sont les secteurs les plus touchés par l'utilisation intensive d'outils de dématérialisation. Qualité de service et service de proximité s'en ressentent. Le 100 % électronique aura des limites.

Dans les services dits « Supports », standardisation et centralisation sont à la pointe des suppressions d'emplois. Le logiciel Compta Plus à l'origine de la disparition de 25 % de postes va générer de nouvelles suppressions. Le service des Cars Air France est menacé de liquidation. Comme on pouvait s'y attendre, la direction a privilégié son partenariat financier avec Keolis au détriment de l'activité en propre.

Un œil aiguisé saisit d'emblée le danger que représente la banalisation de nos métiers. Leur déqualification ferait des salariés remplaçables au pied levé.

Au Fret, une partie du tout cargo a été décapitée. Le recentrage sur les soutes est un élément clé de la reconquête d'Air France dans le cœur de ses actionnaires. **Je propose d'arrêter l'hémorragie des effectifs et revendique le maintien et le développement d'une activité tout cargo conséquente à CDG.**

A l'Industriel, 1/3 du chiffre d'affaires est réalisé en externe. Les Joint Ventures, présentées comme un moyen de pénétrer des marchés jusque là fermés, s'avèrent un outil de transfert de coûts vers des pays où la main d'œuvre se négocie à la baisse. Avec la reprise, la rentabilité de chaque division sera passée au crible.

Ce n'est pas en renonçant à ses fondamentaux que la compagnie sortira « renforcée » de la crise. **Les moyens financiers de notre sécurité professionnelle existent, nous les avons générés par notre travail.**

A l'informatique, l'organisation combinée AF/KLM est la plus poussée. L'objectif est que d'ici 5 à 10 ans la majeure partie des applications soient communes. On attend pour la DGSI une baisse de 20 % d'activité.

Si une partie des pertes résulte de la chute du trafic mondial, le retournement de la couverture carburant et les provisions pour amendes dans le fret plombent les comptes. Après deux levées de fonds, la trésorerie du groupe se maintient au niveau fixé par les actionnaires à 20 % du Chiffre d'Affaires, soit 5,2 Milliards €. Le maintien coûte que coûte de ce niveau de trésorerie s'est fait au détriment de l'emploi et des augmentations de salaire. Ce n'était pas l'engagement initial.

Ce n'est pas aux salariés de payer la surfacture carburant et encore moins d'assumer les conséquences économiques du krach financier. D'autant que les résultats publiés par le groupe n'ont pas un caractère structurel. Pour preuve, l'annonce par le management d'un retour à l'équilibre dès le prochain exercice.

Avec NEO, la direction brandit la menace low cost pour exiger de nouveaux efforts. Chez Servair, des centaines d'emplois pourraient disparaître. A l'Exploitation, le risque de perdre une certaine catégorie de passagers désappointés face à une armada d'automates est bien réel. La nouvelle « politique bagages » provoque parmi le personnel de la Piste et du Passage un mécontentement légitime.

Consentir à toujours plus de sacrifices, c'est entrer dans le jeu des exploitants ordinaires de type Ryanair. Nous soutenons les luttes en cours chez British Airways. Il faut mettre un terme à la spirale infernale de la déréglementation sociale amplifiée avec la privatisation et la mise en concurrence des salariés entre eux. **Notre seule force c'est la solidarité !**

La résistance s'organise et l'on constate qu'il est possible de gagner. Au HUB de Roissy et en Province, la mobilisation a permis d'enregistrer de beaux succès, dont la remise en cause de plans néfastes pour l'emploi. En faisant voler en éclat le plan de spécialisation, les salariés de Britair et de Regional ont évité le « débasement » de 400 personnels et stoppé momentanément le développement de Transavia à partir de Nice.

La gestion sociale du changement de modèle économique ne sera pas un long fleuve tranquille. Il faudra continuer à redoubler d'efforts dans la communication entre salariés et l'initiative collective pour favoriser les actions utiles qui permettront d'imposer au management des choix conformes à notre modèle social. **Je m'y engage.**



L'avenir de la compagnie ne se construira pas contre les salariés mais avec eux !
Ne laissez personne décider à votre place.
Du 3 au 19 mai sur Internet, votez et faites voter ! »

Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT