



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 : bnuugictaf@free.fr
<http://www.cgtairfrance.com> / <http://ugictcgtairfrance.com>



N° 47 - Roissy - Novembre 2009

En direct du Conseil d'Administration

Changement de modèle :

La « main visible » du marché financier !

Après un premier trimestre en berne, les résultats publiés le 18 novembre dernier font état des premiers signes de stabilisation. Après deux levées de fonds, la trésorerie du groupe (5,2 Mds €) approche son niveau d'avant la crise.

De début juillet à fin septembre, le résultat opérationnel affiche une perte de 47 millions d'€. Le résultat net trimestriel reste négatif de 147 millions d'€. **Mais sans l'impact fâcheux des couvertures pétrolières estimé à 179 millions d'€, le trimestre aurait été positif.** La valse des couvertures donne le tournis. Entre des débouclages tardifs et un carburant hors de prix, le surcoût de l'opération pourrait atteindre au cumul pas loin d'un milliard d'€.

Les groupes d'actionnaires sont très attentifs à ces renversements de tendance. Et dans le contexte général déprimé de l'activité où les entreprises se fixent pour objectif premier de préserver leurs fondamentaux, la différence se fait sur des variations d'actifs et de passifs financiers. Pour ces groupes, le risque doit être minimum.

La valorisation boursière des compagnies - élaborée à partir d'estimations de profitabilité - est plus qu'un indicateur. Le marché financier ne jure plus désormais que par la propension des opérateurs low cost à promouvoir le dumping social et le dumping fiscal là où ils s'enracinent.

Que les difficultés des entreprises soient d'ordre conjoncturel ou structurel importe peu. Les analyses et autres diagnostics tombés des institutions financières sont des ordres. Et en se lançant dans un plan de « départs volontaires » et la refonte du « modèle », le management d'Air France ne se distingue pas.

La stratégie dite de « croissance rentable » appelant des aménagements qui mettront un certain temps à produire leurs effets, l'idée forte de ces mesures est de garantir une source de rendement immédiate aux groupes d'actionnaires présents dans le capital du groupe.

Les 1684 emplois supprimés par le PDV ne se justifient par la crise.

Présenté à l'origine comme un volet du programme de lutte contre les effets de la crise, le Plan de Départs Volontaires (PDV) a finalement tombé le masque. L'expertise votée par le CCE confirme l'analyse de la CGT et de l'Ugict-CGT en démontrant que les suppressions d'emplois sont le résultat de « *la modification des process de travail, de l'introduction massive et de la mise en œuvre de nouveaux outils et logiciels* ». Ainsi ce sont les orientations prises avant la crise qui ont conduit à la liquidation massive d'effectifs.

Les premiers signes de reprise sont perceptibles. Et si, comme l'annonce la direction, la reprise se concrétisait fin 2010, on est en droit de se demander qui traiterait le surplus d'activité... Sans l'arrivée de nouveaux salariés, le risque d'externalisation est bien présent.

Et l'argument portant sur de nouvelles organisations rendues possibles grâce aux systèmes d'information (outils informatiques et logiciels) est sujet à caution. La direction déroule ses plans selon un schéma très peaufiné, opposant comme « inéluctables » les restructurations engagées. **Pourtant d'autres choix sont possibles.** En quoi la saignée opérée sur les fonctions dites de « supports » (- 21,9 % des effectifs) se justifie t'elle du point de vue de la baisse d'activité ?

La déshumanisation « comme dessein » produit ses effets pervers que sont la standardisation des réponses et la souffrance au travail. Pur produit de l'idéologie managériale, la mise en isolement du salarié - au travers de pratiques et de méthodes dites de « gestion moderne » - doit être fermement combattue. Le « risque psychosocial » (ainsi souligné par les actionnaires) n'est pas une fatalité !

Le PDV et la refonte du « modèle » sont complémentaires.

Et ce qui est présenté comme une mutation n'est que le prolongement/aboutissement d'une série ininterrompue de plans socialement réducteurs. **Au nom de la modernisation des relations sociales**, le terrain a été balisé ces dernières années et la crise permet d'accélérer les effets de tous les « projets ». La simplification/réduction du service a pour finalité la révision de notre structure de coûts assimilée par les libéraux à un obstacle pour la compétitivité de l'entreprise et pour la rentabilité attendue par les investisseurs.

La mise aux normes prend ici une trajectoire singulière. Là où les groupes d'actionnaires ont identifié une source de difficultés économiques, la transformation/adaptation du modèle se résume à un quasi copier/coller de ce que font les « concurrents ». A l'instar de son « identité visuelle » qui a subi un lifting disgracieux, Air France est poussée sous les fourches caudines du remodelage selon les derniers critères de gestion en vigueur. **L'alignement pur et simple de nos spécificités et de notre savoir faire sur les standards du secteur ne peut être qu'un non sens commercial.**

Et quand on nous explique que les écarts de coûts entre Air France et les low cost seraient de l'ordre de 50 à 90 % au détriment de la compagnie, on comprend vite que la comparaison est un leurre. Les Low cost inspirent les Majors sur un point : un traitement social minimaliste.

Le tribut à payer pour la refonte du « modèle » est lourd de sens et de conséquences.

Les comptoirs d'enregistrement seraient progressivement supprimés, réduits à l'ouverture d'une banque unique dédiée aux passagers à « particularités ». Avec 230 postes retirés au Passage, la DEF est la plus touchée. Le nombre de comptoirs aéroport et d'agences continuerait de décliner. 105 salariés sur 459 (comptoirs de ventes et agences) soit 23 % des effectifs sont concernés par cette saignée qui n'est certainement pas la dernière.

Au Cargo, la rationalisation des réseaux et la spécification des opérateurs auraient pour finalité le transfert progressif de l'activité Tout cargo vers Martinair. Le traitement des soutes implique des effectifs supplémentaires, opérationnels et commerciaux. La suppression massive d'emplois opérée depuis le début de la crise sur les effectifs du Cargo ne va pas dans le sens d'un traitement en propre. Que ce soit dans G1XL et en province, les emplois non remplacés sont des emplois détruits.

Plusieurs centaines d'effectifs PNC sont dans la fenêtre de tir. La direction affirme que les règles d'utilisation et de rémunération ne seraient plus adaptées. Les frais d'étape sont montrés du doigt. Tandis que les polémiques sur la sécurité des vols ont abouti à la cooptation d'un pilote au poste suprême des Opérations Aériennes, secteur composé surtout de PNC (14 000 PNC et 4000 PNT), la suppression d'un PNC à bord des A 319 résonne comme une provocation car réduit le rôle de l'hôtesse et du steward au seul volet « service à bord ». De qui se moque-t-on ?

La déstructuration touche aussi nos collègues des compagnies et entreprises du groupe Air France. Avec la montée en charge de Transavia « *au départ de régions* », le management ne cache plus son impatience. De même, la réduction du service à bord pourrait frapper violemment les salariés du groupe Servair.

Le plan de redressement a pour principaux leviers, la réduction des effectifs et la limitation de l'intervention humaine. On observe à ce stade un recul marqué des frais de personnel et une montée en flèche de la productivité. Conditions de travail et qualité de service se dégradent. Pour combien de temps encore ? Les semaines qui s'annoncent vont être cruciales.

Ne laissons pas la « main visible » du marché financier décider de notre avenir !