



A Tous PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

vendredi 3 juillet 2009

T : 01 48 64 49 29 - F : 01 48 64 49 33

INCERTITUDES...

Il n'aura échappé à personne que depuis 10 mois maintenant le monde traverse une crise financière et économique dont personne ne sait dire ni le temps qu'elle durera, ni ses conséquences, ni même si le monde économique sera demain le même qu'hier.

THE TIMES THEY ARE A-CHANGIN'...

Classiquement en ces temps de crise, **deux visions** s'affrontent :

La première, très cynique, que l'on pourrait résumer par la maxime de Giuseppe Tomasi di Lampedusa (le Guépard) « *il faut que tout change pour que rien ne change* », selon laquelle, après une période de « gesticulations », de grandes déclarations tonitruantes sur les notions d'éthique et de justice, la financiarisation de l'économie reprendra le pouvoir et tout le monde reprendra ses anciennes habitudes. En somme, dans cette vision, **les révolutionnaires sont en fait les plus conservateurs.**

La deuxième, que l'on pourrait raccrocher à Bob Dylan « *the times they are a-changin'* », plus naïve peut-être, mais plus incertaine car elle nous plonge dans un monde inconnu. Dans cette vision, « *l'ordre actuel est en train de disparaître* » et « *la vieille route prend rapidement de l'âge* ». Le problème avec cette vision, c'est que Bob Dylan chantait ça en 1964 ! **Est-ce que cette fois-ci nous vivons une transformation vers plus de justice, plus de morale et plus d'éthique ? Toute la question est là !**

Ces dernières années, si l'on regarde à une grande échelle, le transport aérien a connu une croissance qui est à peu près le double de celle du PIB mondial. Pour une compagnie dont le marché est mondial, comme Air France, cela explique la croissance que nous connaissons depuis une dizaine d'années. Mais, la chute de la production mondiale et donc du commerce international provoquent une crise du transport aérien mondial qui touche violemment toutes les compagnies, dont Air France.

Le commerce international reprendra-t-il sur les mêmes bases ? La course effrénée à la consommation de produits fabriqués de l'autre côté du monde ayant une durée de vie toujours plus courte peut-elle continuer ? Les stocks de pétrole sont-ils illimités, assurant pour l'éternité une énergie à bas prix ? 70 dollars, est-ce le vrai prix du baril de pétrole ou vivons-nous une période de calme avant la tempête ? La pandémie H1N1 va-t-elle nous toucher cet hiver, ralentissant les déplacements de populations, donc les voyages aériens ? La taxe carbone, à l'étude en ce moment, ne viendra-t-elle pas renchérir le prix des billets d'avion et ralentir le développement du transport aérien ?

Bref, peut-on raisonnablement considérer que nous vivons un petit moment difficile, mais que tout reviendra « dans l'ordre » dans quelques mois avec une croissance du double du PIB mondial ? Le modèle économique d'Air France qui repose sur les pax à haute contribution est-il toujours pertinent alors que les compagnies low cost semblent en pleine santé ?

Notre Direction est-elle prête à se poser ces questions ? Est-elle capable de se remettre en question ? Est-ce qu'on va nous refaire le coup, comme au début des années 90, du « dormez braves gens, on s'occupe de tout » avec une communication du type « surréalisation du plan » digne des grandes heures de l'URSS ?

Mais, si la Direction est prête à se poser la question, sommes-nous prêts à entendre les réponses ? Quel serait le prix en emplois de ces bouleversements et changements de modèle économique ?

QUE PEUT-ON DIRE POUR L'INSTANT ?

Depuis l'automne dernier, mois après mois, l'offre en SKO ne fait que diminuer par rapport à l'année précédente.

Depuis l'hiver dernier, la recette, donc le chiffre d'affaires, est en baisse continue (et forte).

Ces tendances ne font que s'accroître depuis. Les comptes arrêtés en mars (fin d'année IATA) n'étaient que partiellement touchés par ces événements (sur le dernier trimestre IATA, soit janvier, février, mars 09), mais déjà on y voyait apparaître des résultats fortement négatifs.

On ne peut pas dire que les salariés sont inondés d'informations venant de la Direction sur les résultats de la Compagnie, depuis le début du 1^{er} trimestre IATA (avril, mai, juin 09).

Le 2 juillet, en Comité Central d'Entreprise, notre Directeur Général est venu présenter les comptes 2008/2009 et faire une présentation sur l'évolution de l'offre (SKO), du nombre de pax (PKT), et de la recette (CAT). Lors de cette session du CCE, étaient également présentées « *les conséquences de la stratégie de l'entreprise sur les perspectives d'emploi* » et la « *gestion prévisionnelle des emplois 2009/2012* ».

Ces sujets vous intéressent ? Ils vous concernent ? Dommage, le rédacteur de ce bulletin n'a pas le droit de vous en parler.

En effet, l'article L2325-4 du code du travail interdit aux élus du CE de révéler les informations présentées comme confidentielles par l'employeur. Alors, si vraiment vous voulez savoir et si vous ne craignez pas les lectures **sulfureuses (!)**, nous reproduisons ci-dessous des extraits des journaux « Les Échos » et « La Tribune ». Ces deux journaux en disent bien plus que ce qu'on a bien voulu nous dire en CCE. Notre DG a d'ailleurs passé une soufflante, pendant une demi-heure, à tous les élus du CCE parce que « *la presse* » reprenait les informations données en CCE. Mais, ce qu'il oublie de préciser c'est qu'une lecture attentive de ces articles montre que la majeure partie des informations de ces journaux n'avaient pas été données en CCE. Les sources de ces journalistes ne sont donc pas dans les rangs des syndicalistes, mais sont plutôt à rechercher dans les rangs de la Direction elle-même !

Selon « LA TRIBUNE », « *alors que le chiffre d'affaires du groupe avait baissé de 12,1 % au quatrième trimestre de l'exercice 2008-2009, clos fin mars, les pertes de recettes risquent même de s'amplifier sur le premier trimestre de l'exercice 2009-2010* », « *depuis avril, la baisse avoisine 20 %, en raison de la désertion de la clientèle haute contribution* », « *le chiffre d'affaires de mai, non communiqué lors du conseil d'administration du 17 juin, fait état d'une baisse de 18 % pour l'activité passagers et entre 35 et 38 % pour le fret (hors Martinair)* », « *juin est également mauvais* », « *le niveau des réservations jusqu'à septembre est décevant* ».

Selon « LES ÉCHOS », « *face à l'aggravation de la crise, Air France ne peut plus seulement compter sur le gel des embauches pour éviter les sureffectifs* », « *la baisse d'activité, plus forte et plus longue que prévu, devrait se traduire par un sureffectif cumulé à fin mars 2011 de 1 400 à 1 500 postes. Pour l'heure, les dirigeants se veulent toutefois plus rassurants : l'objectif reste d'éviter tout plan social ou autre forme de départs collectifs contraints* », « *la chute de trafic et des recettes s'est en effet amplifiée au cours du premier trimestre de son exercice 2009-2010 (avril-juin), dont les résultats devraient être pire que ceux du quatrième trimestre 2008-2009 marqué par une perte historique de 373 millions d'euros* », « *les besoins en effectifs devraient passer de 54 700 personnes en 2009 à 50 683 à fin mars 2011* »

Des discussions sont en cours entre la Direction et les syndicats du personnel sol sur l'ATGPE (accord triennal sur la gestion prévisionnelle de l'emploi) qui doit être renouvelé. Jusqu'à présent, cet accord prévoyait un maintien de l'emploi pour 5 ans. Le projet sur la table ne prévoit plus qu'un maintien de l'emploi pour 12 mois, renouvelables.

Nous étions entrés dans la phase II du plan de riposte à la crise, avec des propositions de congé sans solde, de temps partiel volontaire, de mobilité entre services, etc. On nous annonce un renforcement de ces mesures, pour les prochains mois. Suffiront-elles, passera-t-on en phase III (mais que contient la phase III ?) ?



NOUS SOMMES DANS L'INCERTITUDE

Il serait temps que notre Direction communique avec ses salariés.

Avant même qu'on nous pose la question, disons-le tout net : ***s'il devait y avoir, pour les PNC, des efforts à faire, nous voulons que ces efforts soient partagés entre tous les PNC.***

En 1993, nous avons été le seul syndicat, nous disons bien le seul et pas un syndicat ne pourra vous dire le contraire, à demander un partage des efforts entre tous et à refuser la B-Scale (c'est à dire les efforts pour les seuls futurs embauchés PNC). Nous serons peut-être encore les seuls, mais notre réponse sera aussi violente qu'à l'époque !