



CONTACT

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

Pascal ZADIKIAN
Administrateur salarié
Elu CGT et Ugict-CGT

Décembre 2010 - n°33

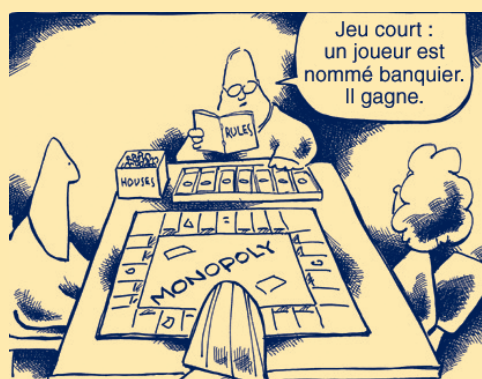
Les résultats du premier semestre de l'année IATA 2010-2011 ont été présentés aux membres du Conseil d'Administration. Ils permettent d'apprécier la nette progression des positions du Groupe. Mise à part l'examen objectif de la situation à la production et à l'exploitation, l'ensemble des indicateurs sont passés au vert. Le transport aérien est de nouveau ancré dans une phase ascendante.

Pour ce premier semestre clos le 30 septembre 2010, en comparaison des chiffres publiés il y a un an sur la même période, le Résultat d'exploitation du Groupe Air France - KLM redevient positif à + 444 millions € contre une perte de 543 millions € soit une amélioration de près de 1 milliard €, le Résultat net, après le LBO opéré sur Amadeus, explose à + 1,03 milliard € contre une perte de 573 millions € soit une embellie significative de près 1 milliard 600 millions €.

Ces résultats prennent en compte le supplément de provision de 127 millions €, dans le cadre de l'Euro-amende Cargo d'un montant de 340 millions € infligée par Bruxelles au Groupe Air France - KLM, ainsi que le poids des couvertures carburant qui pèsent pour les six premiers mois de l'année IATA près de 300 millions € dans les comptes contre 600 millions € lors du premier semestre 2009-2010.

Le Groupe conserve un excellent niveau de liquidités avec une trésorerie mobilisable de 4,1 milliards € et des lignes de crédit disponibles pour un montant de 1,3 milliard €. L'accumulation de réserves de cash laisse présager des démarches d'acquisitions et/ou de partenariats capitalistiques ciblés lors de prochains exercices.

Nouveau théâtre des opérations



>>>> Objectif rentabilité

Les milieux financiers ne tarissent pas d'éloges sur « une remontée des recettes unitaires supérieures aux attentes » et affichent leur confiance en l'avenir. La rentabilité du groupe est soutenue par d'importants plans d'économies, une forte adaptation des capacités, une restructuration profonde dans le Cargo et la progression du chiffre d'affaires de toutes les activités de la Maintenance. Dans le Cargo, la recette unitaire s'est affichée en progression de 38 %, du fait d'une politique drastique de réduction des capacités et de compression des effectifs dans un contexte où l'activité a fortement rebondi en raison notamment du restockage. Le titre, en progression constante de 17 % en trois mois, a encore décollé à l'occasion de la publication des comptes (+ 5 %).

Tourné de nouveau sur la création de valeur pour l'actionnaire, le groupe fixe pour objectif financier de ramener le ratio d'endettement à 0,5 d'ici le printemps 2014 contre 0,92 au 30 septembre et de dégager un cash flow disponible (flux de trésorerie) supérieur à deux milliards € sur les trois exercices à venir et un ROCE (rentabilité des capitaux employés) de 8 %. Certains analystes n'hésitent pas à relever leur objectif de cours en hausse de près de 20 %. Le bénéfice par action prévisionnel est désormais positif (+ 1,11 €, contre - 0,08 € précédemment). En 2012, le Résultat d'exploitation pourrait dépasser le milliard €. Un dividende de 0,50 € par action serait brigué par les groupes d'actionnaires. Les pressions exercées par les groupes d'actionnaires qui ont mal à leurs dividendes et qui trépignt en coulisse sont fortes.

D'ici à 2013, le groupe entend augmenter ses capacités en SKO de 4 % par an en moyenne, dont 5 % en long-courrier et 6,5 % vers les zones en développement, en Asie (hors Japon), en Amérique latine et en Afrique. Sur ces trois grands axes le groupe entend ouvrir des lignes vers 9 à 11 nouvelles destinations au total.

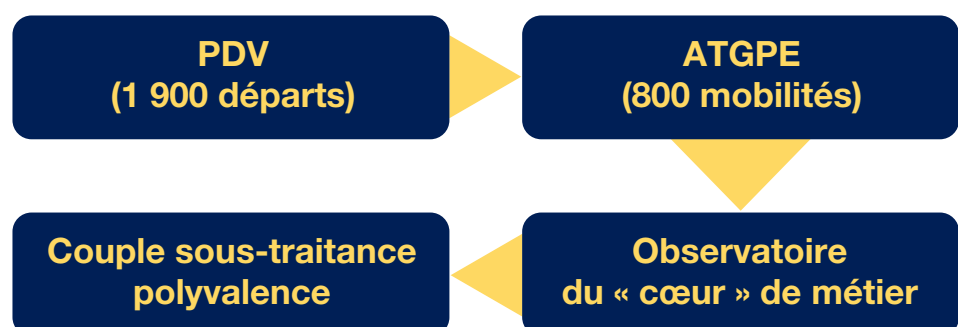
Le marché financier redoutant que ces nouveaux besoins en capacité n'entraîne des investissements trop lourds et limite la production de cash, le Management a décidé que l'adaptation se fera par une augmentation de vols, le report du remplacement d'une partie de la flotte, l'arrivée d'appareils de dernière génération et l'utilisation de gros porteurs aux capacités en sièges densifiées. Ainsi il convient de noter l'entrée dans la flotte, d'ici à fin 2012, de huit Airbus A380 et la mise en œuvre d'un vaste programme de densification des appareils long-courriers. Selon *La Tribune* très renseignée du 23 novembre, « *Ainsi le B777-300 ER d'une capacité de 303 sièges répartis en trois classes (8 Première, 67 Affaires, 28 Premium et*

200 et économique) va passer à 383 sièges pour les prochaines livraisons. Mais il n'y aura plus de Première sur ce type d'appareil et la classe affaires ne comptera plus que 42 sièges. À l'inverse, le nombre de sièges va bondir de 58 % en classe économique (317 sièges). La tendance est la même sur les B777-200 en activité dont les capacités sont en cours d'augmentation de 25 % à 309 sièges. » La « mega » commande annoncée il y a quelques mois ne serait pas remise en cause. Le groupe qui compte acheter au moins cent nouveaux appareils dans les prochaines années serait toujours en discussion avec les avionneurs.

Pierre-Henri Gourgeon, a souligné que « *l'environnement économique du premier semestre a été marqué par la reprise et l'aspect violent et exceptionnel de la baisse de la demande en 2009 a été corrigé* ». Ces propos confirment notre analyse sur le caractère conjoncturel de la crise de 2008 et renforce nos craintes sur les effets des mesures structurelles enclenchées. A l'issue de l'exercice en cours, la masse salariale devrait baisser de 1 %, ce qui pour la partie financière du Management constitue un retard par rapport aux prévisions...

Si lors de la présentation des résultats, les réactions des administrateurs ont été unanimes pour saluer ce retour à des jours meilleurs, les approches pour cerner la situation sont diverses. Il est sur ce point plutôt inquiétant qu'un administrateur représentant les salariés exprime ouvertement son désaccord sur une demande de gratifications pour le personnel formulée par l'un de ses propres collègues. Involontaires ou pas, certaines considérations intempestives font désordre. Entre les discours et les pratiques réelles, il existe des fossés qui parfois ressemblent à des gouffres. Attention à ne jamais perdre de vue que c'est toujours des « dérapages précis » qui sont montés en épingle...

Les quatre piliers du changement



>>>> La situation pourrait devenir difficile

A force de tirer des plans sur la comète, on garde la tête dans les étoiles. Quels que soient les secteurs de la Compagnie, la propension actuelle à l'électronisation à outrance des services tourne à la caricature. Dans les escales, l'amertume prend souvent le dessus. La situation pourrait devenir difficile. On pourrait alors connaître une rupture sans précédent entre d'un côté un management de terrain qui a parfois le sentiment d'apparaître comme le bras armé de mesures dont il ne partage pas toujours la pertinence, et de l'autre, le personnel d'exécution autour de qui semble expirer un monde ancien.

Des populations, autrefois exemptes de tout soupçon d'activité revendicative, manifestent directement leur mécontentement. Les revendications exposées sont légitimes car elles prennent appui sur des réalités tangibles. En matière de remplacement de salariés qualifiés par des équipements électroniques – cela revient à faire pression sur la masse salariale en faisant effectuer le travail par le « client » – automatisation ne rime pas toujours avec satisfaction. La différence de traitement appliquée au passager selon le niveau de sa contribution à la recette unitaire est souvent ressentie comme un affront et peut s'avérer pleinement contre productive sur un plan commercial. Quel avantage trouveront nos passagers classe Eco à continuer de voyager avec Air France s'ils sont traités comme des utilisateurs ordinaires de low cost ? Dans les VAD, au cours des dernières années, les conditions de travail des salariés se sont lamentablement dégradées. On aurait pu penser que l'accord portant sur la prévention de la souffrance au travail (Risques Psycho-Sociaux) améliorerait le quotidien professionnel. Il n'est pas besoin de débattre à l'infini dans de multiples enceintes pour comprendre que quelque chose ne fonctionne pas.

Censé créer une nouvelle dynamique dans les DOM, le programme Domino est loin de faire l'unanimité. La politique de la mise aux normes de la métropole montre ses limites. Les conséquences du Plan de Départs Volontaires laissent dans des secteurs d'exploitation des niveaux d'effectifs inadaptés et de nombreuses inquiétudes sur

l'engagement de la Compagnie vis-à-vis des Départements. Le positionnement de la Compagnie à l'égard des DOM doit se traduire par des projets concrets impliquant les salariés des délégations. Nous sommes opposés à toute forme de délocalisation et/ou d'externalisation d'activités. Cohésion sociale et reconnaissance de la spécificité vont de pair dans les DOM.

A l'occasion de plusieurs réunions du Conseil d'Administration et du Comité Central d'Entreprise, le Management a réaffirmé dans les grandes lignes ses intentions en matière de politique de l'emploi. Mais à la demande de plusieurs partenaires syndicaux, cette question sera traitée dans le détail après les élections professionnelles. Nous considérons que l'arrivée d'une main d'œuvre intérimaire massive, notamment au HUB de Roissy, ne peut pas être une réponse durable aux problèmes de sous effectif chronique. L'impact ne doit pas être sous estimé. Cette mesure administrée à haute dose, qui fait suite à de nombreux départs non remplacés et au retour d'un niveau d'activité plus rapide et plus fort que prévu, pourrait en raison de l'extrême pénibilité des situations, amener les esprits à admettre la possibilité d'une sous traitance de services, où sont déployés en premier lieu les travailleurs précaires. Cette politique aurait bien évidemment dans le temps des effets indésirables sur la capacité du collectif à se rassembler autour de revendications communes.

Le Management a encore réaffirmé son intention de passer au crible de la « rentabilité » les activités de son choix. La question des périmètres d'activité et de définition d'un cœur de métier est posée en préalable. Cette question fera l'objet de présentations précises après les élections professionnelles. Il est indispensable d'anticiper cette question fondamentale pour ne pas se retrouver englué dans des situations de « sur-activité ». Le sujet est sérieux. Les décisions qui devront être arrêtées seront capitales car conditionneront l'avenir sur la qualité de l'emploi et sur le nombre d'emplois. Il existerait selon la direction des activités nobles et d'autres qui ne le seraient plus, des activités qui demandent de la main d'œuvre non qualifiée en nombre et qui

pourraient être confiées pour cette raison à des entreprises extérieures. Les notions comparées de forte et faible valeur ajoutée donne à cette quête un sens tout de suite « supérieur »...

Cette orientation marque un tournant dans la stratégie récente de la Compagnie. L'ascenseur social, qui était une des philosophies héritées de l'entreprise nationalisée et qui permettait à un embauché sans qualification de pouvoir saisir des opportunités de carrière est jusqu'à nouvel ordre bloqué au sous-sol. Même constat désolant et retour à la case départ pour une bonne partie des Jeunes riverains en Recherche d'Emplois qui voient les portes d'une grande entreprise française se fermer à double tour. Il convient encore de noter que les externalisations d'activités n'épargnent pas non plus des secteurs à forte densité technologique (DGSI, DGI) employant de la main d'œuvre qualifiée.

L'Objectif initial de réduction des coûts de 387 millions € pour 2010-2011 est reconsidéré en hausse à 435 millions €. 47 % du nouvel objectif est directement lié à une révision en profondeur des processus de travail et à une augmentation de la productivité, notamment par une diminution des effectifs.

En deux ans et demi, la chute des effectifs Personnel au Sol est de - 10 %. La tendance devrait s'amplifier encore dans les prochaines années pour atteindre - 16 % en 2013. Elle toucherait en priorité les agents de la catégorie A, dont la population a été divisée par deux en dix ans. Les effectifs Agents pourraient ne plus représenter que 6 % de la population totale d'Air France en 2020 contre environ 20 % aujourd'hui. Par contre, le Personnel Navigant (PNC/PNT) dont les effectifs représentaient 28 % du personnel en 1990 et 36 % en 2010 pourraient nettement dépasser les 40 % des effectifs Compagnie en 2020.

Ces perspectives, si elles confirment d'une part que la demande de transport aérien retrouvent des niveaux de trafic positifs et durables – pour la prochaine décennie en augmentation moyenne annuelle de l'ordre de 5 % selon les prévisionnistes, soit des niveaux similaires à ceux enregistrés au cours des vingt dernières années – montrent d'autre part qu'Air France a décidé de mettre l'accent sur l'international comme segment prioritaire de déploiement et de concentrer son action sur le transport comme métier essentiel. Conformément au plan de marche, Air France Compagnie aérienne deviendrait alors *Airfrance* transporteur aérien longues distances. Ce déploiement mondialiste pourrait s'accompagner de renoncements significatifs.

>>>>> ONE NEO ?

Au sortir de la crise, AF/KLM, British Airways et Lufthansa contrôlent désormais + de 80 % du trafic européen hors low cost et la majorité des routes long-courrier au départ du vieux continent. Le re-façonnage du ciel européen selon les besoins d'une économie à dominante financière est en passe d'être achevée. British Airways et Iberia ne feront plus qu'un en janvier prochain et donneront naissance à la troisième compagnie mondiale en termes de chiffre d'affaires derrière AF/KLM et Lufthansa/Swiss, avec une flotte de 450 avions et 61 millions de passagers par an. Les processus de concentration par des mécanismes d'absorption y ont été dominants. Les opérateurs de petites et moyennes tailles se sont faits soit plumer soit exploser en vol. L'Association du transport aérien européen estime que 85 compagnies ont fait faillite depuis janvier 2008. Pour la seule année 2009, 35 000 emplois directs et 60 000 emplois indirects chez les sous-traitants ont été éliminés. Un nouveau mouvement de concentration se prépare mais cette fois au niveau mondial.

Afin de s'assurer du remplissage comme du développement et de l'attractivité de leur réseau international, ces compagnies doivent en premier lieu s'assurer du contrôle et de la maîtrise d'une part croissante des trafics régionaux, leur marché naturel n'étant



pas uniquement leur pays d'origine mais plus largement l'Europe. En pratiquant durant les deux dernières décennies une politique privilégiant avant tout son Hub de Roissy, Air France a cédé le tarmac à d'autres types d'opérateurs qui ont su fidéliser un volume important de passagers et pu établir, à cause du désistement de la Compagnie, des bases solides de correspondances intra-européennes. Cette politique n'est plus adaptée à la situation. Du fait de l'intensification de la concurrence principalement low cost, des passagers en transit ou en partance de l'hexagone pour le reste du monde passent désormais à travers les mailles du réseau du groupe AF/KLM.

Les compagnies low Cost représentaient en 2009, 32% des sièges offerts au sein de l'Europe alors qu'en 2001, elles ne représentaient que 5% de la capacité du trafic. Le taux de pénétration des low Cost atteint 36% dans la zone Euro et 8 % en Europe de l'Est, mais cette proportion va s'accroître au cours des années à venir grâce à un marché d'Europe de l'Est en forte demande. Ce modèle économique, fondé sur la dématérialisation à outrance, l'utilisation intensive des appareils et des équipages et le dumping social, est sorti renforcé de la crise. Fragilisées par ces mercenaires du ciel, des compagnies traditionnelles ont pris la décision d'agir et de modifier leur stratégie en incorporant des éléments low Cost au sein de leurs opérations. C'est le cas d'Air France avec le lancement de la nouvelle offre européenne (NEO).

Lors de la présentation initiale du programme NEO, la direction avait évoqué l'examen de trois options stratégiques qualifiées de « *classiques dans un tel contexte* ». Cette approche avait finalement conduit l'entreprise à présenter ses décisions comme « *équilibrées* » puisque prenant un peu des trois...

> **La première option (Adopter) consiste en la création d'une filiale dédiée, comme « réponse spécifique sur les marchés secondaires attaqués par les low cost ».**

Cette option n'est pas d'actualité. Toutefois Transavia poursuit son déploiement depuis la province. Son taux de remplissage avoisine les 84 % et elle vient de signer un accord sur trois

ans avec le tour opérateur Thomas Cook. Au total, l'accord porte sur 400 000 sièges en 2011. Cela représente l'équivalent d'un avion à l'année au départ d'Orly, de 50 % de l'offre de Transavia depuis Nantes, de 30 % depuis Lyon. Transavia devrait aussi débarquer à Lille-Lesquin au printemps... sans oublier Marseille où elle vient de se baser. Marseille devient ainsi le quatrième aéroport français à recevoir les avions de Transavia, qui propose vingt cinq destinations au départ de Paris Orly-Sud, sept au départ de Nantes, et trois depuis Lyon.

> **La seconde option (Tirer parti) souligne le positionnement « indiscutable » d'opérateurs low cost sur des marchés devenant subitement « prenables ».**

Jusqu'à ces derniers mois, cette option ne faisait l'objet d'aucun développement précis. Mais l'annonce de la conclusion d'un accord de code share passé cet été avec la Compagnie « low fare » Flybe, dont 25 % du capital est détenu par British Airways, n'est pas passé inaperçu. Cet accord concerne pour l'instant 28 destinations opérées par Air France et 28 destinations opérées par Flybe depuis 11 aéroports. Les premiers retours commerciaux de Roissy ne sont pas bons. Flybe qui exploite à ce jour 70 Embraer a passé une commande de 35 A320 affichant une ambition insolente et un moral qui ne manque pas « d'assurance ». Les conséquences pour les compagnies régionales du groupe n'ont pas tardé puisque des lignes opérées antérieurement par CityJet et Régional sont passées à Flybe. D'autres partenariats régionaux sont conclus, notamment avec Alitalia, Air Europa et Aéroflot. Dans ce genre de partenariat, l'idée est de s'entendre avec le partenaire sur l'entité qui garantit le coût du travail le moins disant en vue d'optimiser au mieux sonnant et trébuchant les recettes.

> **La troisième option (Résister) vise à « focaliser en interne les efforts sur l'amélioration des coûts ».**

Présentée contre « un plan contre les low cost » le programme « bases province » est un « produit dérivé » de la nouvelle offre commerciale. Une sorte d'autre séquence de NEO.

>>>> Bases province : un régime particulier ?

Il y a toujours une sorte d'agacement particulier à aborder des sujets qui ont fait l'objet d'abondants commentaires, de multiples interprétations et de très probables échanges préliminaires avec une organisation catégorielle. Ce plan intéresse pourtant l'ensemble des populations. A ce stade et conformément au mode opératoire d'organisation des fuites, la philosophie du plan ne se discute plus. Attention de bien garder à l'esprit que les prétendues « révélations » diffusées par la presse ne sont jamais que les paysages que l'on nous autorise à regarder et qu'autour de ces informations « autorisées » se planquent d'autres faits, d'autres éléments de compréhension astucieusement dissimulés.

Ce nouveau développement s'inscrit dans le droit fil des mouvements antérieurs autour du concept au préalable inquiétant de changement de modèle. Le plan de spécialisation et son appendice « Mimosa » neutralisés, la direction a remanié sa réflexion en cherchant cette fois-ci un appui du côté du personnel navigant (PNT, PNC) de la Compagnie, dont la moitié réside en région. Alors que le plan de spécialisation visait à « débaser les salariés » ce nouveau programme développe un concept inverse.

Le sujet mérite d'être examiné. Nous nous sommes prononcés de tout temps pour le maintien et le développement des bassins d'emplois et l'implantation durable d'activités en province. Mais il est évident que la concrétisation de cette revendication, que nous portons avec détermination et sens critique depuis la création du HUB et qui trouve enfin un écho, ne pourra se satisfaire d'un accompagnement social qui serait réduit à la portion congrue et encore moins d'un rouleau compresseur déboulant sur les avantages acquis. A ce stade des discussions, les craintes sont de plusieurs ordres.

L'alignement des « frais d'escale » sur les prix pratiqués par les Chambres de Commerce et de l'Industrie notamment, dans un contexte alarmant de vente par appartement du parc aéroportuaire français sera un point d'achoppement. On entend parler de temps de travail fractionné et de mise en œuvre partout de la sous-traitance... Qu'en sera-il réellement ? La privatisation des aéroports pourrait déboucher sur des bouleversements

considérables, en termes d'assistance en escale notamment, mais pas seulement, car la mise en chantier et l'ouverture d'aéroports secondaires low cost dans de nombreuses villes importantes de l'hexagone devrait conduire à de nouvelles mises en concurrence forcées.

La cristallisation d'activité autour de quelques bases est inquiétante pour les escales autres que celles aujourd'hui éligibles. La notion de « périmètre » de bassin d'emploi devrait prendre ici tout son sens et de nombreuses mobilités sont à prévoir. Le déploiement terminal des outils de télétraitement intégrés aux programmes « Cibles », la gestion à distance de procédures liées à l'exploitation vont booster l'ultime mise en œuvre des processus d'informatisation et de dématérialisation. La déshumanisation des aéroports entamés en 2005 pourrait devenir partout la règle. 4 premières bases, tout d'abord à Marseille puis à Nice, Toulouse et Bordeaux, ensuite une seconde phase pourrait concerner Lyon et Orly. Le deuxième aéroport international français deviendrait alors une base comme une autre dont la spécialisation pourrait être les destinations « loisirs »...

L'application de la réglementation européenne pour le personnel navigant qui serait basé en province, autorisant une forme de « libéralisation » du TSV (temps de service vol), pourrait introduire au sein de la population PN une sorte de double échelle des conditions d'utilisation. On aurait alors deux populations PN, évoluant « sur la base du volontariat » à l'intérieur de modèles économiques et sociaux différents. Il est évident que la création de « bases province » va sévèrement modifier l'organisation actuelle des réseaux court et moyen-courrier. La suppression réaffirmée d'un PNC sur A 319 devrait relancer les discussions sur la sécurité des vols et provoquer au sein de cette population de longs débats au sujet de l'usage que fait l'employeur de l'enquête conduite par Altédia, groupe de conseil en Ressources Humaines, dépêché suite à la grève d'octobre 2007 et dont le rapport met sans ambiguïté en exergue la fatigue et la pénibilité du métier de PNC.

La diminution constante depuis 2008 du périmètre d'activité des compagnies régionales Britair, Regional et CityJet est inquiétante pour l'emploi

dans le groupe Air France. Le rôle de « rempart contre la concurrence » que faisait jouer la Sté Air France à ses compagnies régionales leur conférait jusqu'alors des garanties solides. Après la mise en sous-traitance de certaines lignes au travers de partenariats et de l'entrée dans le groupe de compagnies d'un nouveau type, la reprise par Air France de lignes franchisées rentables et l'implantation de bases en région pourrait sonner le glas d'un nouveau développement pour les compagnies régionales. C'est bien le devenir des emplois qui est posé et le malaise au sein des entités est profond. Et ce n'est pas « en troquant et en brandant » quelques lignes ici et là au départ de CDG, d'Orly ou de Lyon que la question sera traitée. D'autant que nous apprenons qu'Air France recrute des pilotes régionaux pour les futures bases province. Nous exigeons la négociation d'un accord de périmètre pérennisant les emplois PNC/PNT/PS dans le groupe Air France en organisant l'intégration des salariés vers la Compagnie mère.

Si la compagnie est confrontée sur son marché historique à une offensive sans précédent, elle n'en demeure pas moins la référence. Air France gagnera des parts de marché sur la qualité de service proposée aux passagers car toutes les compagnies sur moyen et court-courriers seront à peu de chose près sur le même modèle économique. Reste à savoir si l'Europe et les régions continueront d'octroyer aux low-cost des subventions déguisées. Le départ tambour battant de Ryanair de Marseille fait suite à un travail de fond sur lequel s'est investi avec force efficacité notre camarade José ROCAMORA. Preuve est faite que le modèle Ryanair ne fonctionne pas sans le versement indu de subventions et encore moins lorsqu'il s'agit de ne pas participer à la solidarité nationale, comme il apparaît aujourd'hui que le miracle/mirage irlandais, avec à une fiscalité des sociétés très faible, n'a pas résisté à la crise. Le tigre celtique n'est plus qu'un tigre de papier.

>>>> Déploiement hors de la zone euro

Le Plan de Départs Volontaires, la révision du modèle court et moyen-courrier, l'extrême limitation des recrutements ne sont pas une parenthèse mais un remodelage qui découle de choix politiques de fond. Poussé par les financiers qui en attendent de nombreuses synergies, le transport aérien, comme avant lui d'autres secteurs économiques, entre dans une phase d'assimilation internationale conforme à la mondialisation libérale.

Le terrain a été balisé et des structures ont été mises en place durant la dernière décennie. Depuis les disparitions de Wings et Qualifier, le monde du transport aérien global s'organise autour de trois alliances principales : SkyTeam, OneWorld et Star Alliance. Distinctes à l'origine de leur création des associations financières qui



traduisent des stratégies de domination, ces alliances se caractérisaient par le principe plus inspiré de coopération commerciale. Mais l'arrivée en force de fonds de pension et d'investissement dans le secteur, conjuguée à la conclusion d'accords intercontinentaux visant à pousser les feux des processus de déréglementation, ont modifié la donne. JV et partenariats sous la forme de « co-entreprises » se multiplient. Sur ce point la JV avec Delta dessine les premiers contours de la « World Company ».

Dans le Cargo, les choses vont maintenant très vite. La stratégie européenne du groupe

AF/KLM sur le Cargo est en place. Elle favorise nettement KLM et MP dont les coefficients de remplissage s'élèvent à 73 % contre 62 % chez Air France pour une RTKO inférieure, en raison d'une activité tout cargo plus dynamique à Amsterdam. Le déploiement vers le reste du monde s'organise avec l'entrée dans la partie fret de SkyTeam de China Southern Airlines. Ce partenariat confirme la recomposition globale en cours dans le secteur en fonction des forces économiques en présence. Sa flotte se compose de deux Boeing 747-400F et de deux Boeing 777-200F dernier cri. D'ici fin 2011, China Southern Cargo devrait augmenter sa flotte de quatre autres Boeing 777-200F. Une bonne part des profits des entreprises françaises dépendent

dorénavant de l'Empire du Milieu. Les Chinois sont en passe de nous rendre dépendants de leurs produits tant les marges exorbitantes des multinationales découlent de l'exploitation outrancière de centaines de millions de travailleurs, à des « coûts » dix ou quinze fois moindres qu'en occident. Avec le temps la machine à fabriquer à bas prix allonge son ombre. Rien que sur la période 1985-1995, la production industrielle chinoise s'est développée au rythme de 10 % l'an. Ils fabriquent et maintenant ils veulent transporter. Les politiques qui étendent la toile globale des multinationales ont d'importantes conséquences sociales en France. Cette mondialisation qui se voulait heureuse tourne au fiasco.



>>>> Ne pas oublier les salariés

Les effets dévastateurs de la crise n'ont pas modifié les comportements affairistes et encore moins moralisé le capitalisme. Les décisions politiques arrêtées sont très modérées, ce qui explique que les spéculateurs continuent de se frotter les mains. La philosophie dominante demeure celle du bénéfice à court terme, destiné à assurer des revenus aux actionnaires.

Le groupe AF/KLM devrait annuler l'effet de la crise à l'issue de l'exercice en cours. Selon les estimations et bulletin publié par la direction du groupe, l'amélioration comparée des Résultats nets 2009-2010 et 2010-2011 devrait s'afficher à + 2 milliards €. Une juste répartition des bénéfices est fortement attendue sous la forme d'une revalorisation du pouvoir d'achat. Le tout marché est destructeur. Dans certains secteurs les embauches aussi doivent reprendre.

Quels que soient les développements, programmes et déploiements futurs, priorité doit être accordée à l'emploi en France, emploi qui doit être de qualité et non tiré vers le bas. Un nouveau « projet pour l'entreprise » sera présenté dans les prochains mois aux syndicats. Gageons que l'ensemble des parties prenantes, salariés compris, y prendront une part active.

Dans quelques semaines, l'Assemblée Générale de notre Mutuelle Air France va se renouveler. Le matériel de vote arrivera à domicile à compter du 15 décembre. Cette élection qui se déroulera uniquement pas correspondance et qui précède les DP/CE est importante car de son scrutin dépendra la qualité de notre complémentaire santé pour les années à venir. L'ensemble des 8 listes vous parviendra à domicile. Je soutiens la liste « Mutualité et Démocratie ».

Pascal ZADIKIAN

Administrateur de la Compagnie Air France
Représentant les salariés CGT et Ugict- CGT