

TRANSPORT AÉRIEN

embarquement pour le service public

Le transport aérien est aujourd'hui
à la croisée des chemins
entre différents modes de développement
entre différentes visions du monde.

Avec le plan *Transform 2015*
Air France serait, aujourd'hui
clouée au sol.

La crise actuelle du système capitaliste
montre que la voie libérale est sans issue.

**Alors ne perdons pas de temps :
engageons le transport aérien
sur une autre voie !**



Pour justifier son plan *Transform 2015*, qui cherche à dégager plus de 2 milliards d'euros de cash au moyen de la suppression dès 2013 de 5 122 emplois et d'une restructuration profonde de l'activité du groupe qui assureraient une hausse de la productivité de 20%, la direction d'Air France-KLM invoque des pertes d'exploitation de l'entreprise liées à des problèmes de compétitivité.

Les salariés de l'entreprise coûteraient trop cher.

Un examen des comptes du groupe montre que la raison est toute autre.

Air France-KLM en crise ?

Que le groupe Air France-KLM soit confronté à des turbulences est un fait. Comme toutes les entreprises aériennes européennes, le groupe est impacté par le ralentissement de l'activité mondiale et la politique d'austérité en Europe qui pèse sur la croissance européenne. Son activité en Europe en subit les conséquences (-2%), concurrencée par les compagnies *low cost*.

Par ailleurs, dans ce contexte tendu, le groupe doit aussi faire face aux spéculations internationales sur le prix des carburants, qui ont fait exploser le niveau de ses charges externes en 2011. Sur les 1,211 milliards d'euros de dépenses supplémentaires cette année-là, 904 millions sont imputables aux dépenses de carburant. Une progression renforcée sur le premier semestre 2012, où ces dépenses de carburant ont encore cru de 15,1%.

Néanmoins, deuxième groupe mondial (passagers, fret et poste combinés), Air France-KLM a réalisé en 2011 un chiffre d'affaires de 24,4 milliards d'euros, en hausse de 4,5% sur 2010. + 4,8% de croissance pour ses activités de transport et + 1,1% pour ses activités de maintenance.

Une situation confirmée par les données disponibles sur 2012. Le chiffre d'affaires du groupe enregistre une croissance de 5,2% sur ces 6 premiers mois de l'année. Si le trafic cargo est affecté par le ralentissement économique mondial (-3,8%), le chiffre d'affaires des activités de passage croît de 7,7% et celui de la maintenance de 1,1% à nouveau.

Rien ne justifie donc économiquement ce plan « social ».

ce n'est pas le coût du travail qui pèse sur l'entreprise

D'autant que les salariés ne sont pas la cause des pertes d'exploitation du groupe sur 2011 et 2012.

En 2011, les frais de personnel de l'entreprise n'ont progressé que de 1%. Ce poste a représenté 30,6% du chiffre d'affaires de 2011, contre 31,7% l'année précédente ! Une évolution confirmée pour le premier semestre 2012, où l'évolution des salaires, traitements et charges sociales n'a pas dépassé 1,4%.

Dans le même temps, les effectifs de l'entreprise ont été réduits de 868 postes. Rapportée à l'augmentation du chiffre d'affaires sur ces 18 mois, la productivité des salariés du groupe a donc été augmentée en proportion.

Ce n'est donc pas le coût du travail dans le groupe qui explique les pertes d'exploitation de 2011 (353 millions d'euros) et du premier semestre 2012 (663 millions d'euros).



Pierre Laurent
secrétaire national du PCF

« Le gouvernement doit reprendre le pilotage d'Air France !

L'État doit jouer son rôle de puissance publique pour déterminer une politique de transport aérien au service des usagers garantissant la sécurité, l'aménagement du territoire et l'environnement. »

PLAN TRANSFORM 2015

les salariés d'Air-France dans la nasse des coûts du capital

alors pourquoi le plan *Transform 2015* ?

L'origine des difficultés n'est pas dans l'emploi, ni dans les difficultés du contexte international. Elle est avant tout dans le surendettement du groupe suite à la fusion entre Air France et KLM, et aux acquisitions d'actifs qui ont suivi, à des fins de concentration pour répondre à la concurrence sur un marché aérien européen libéralisé.

Une fusion faite au prix du rachat par le groupe Air France de la dette de la compagnie néerlandaise (195% de ses capitaux propres) et d'un recours massif aux marchés financiers pour des opérations d'investissement (OCEANE), qui ont construit son endettement : 2,5 milliards d'euros d'endettement brut en 2004, date de la fusion, mais 9,4 milliards d'euros en 2011 pour le groupe Air France-KLM. Sur les 4 dernières années, la dette du groupe a triplé.

Si jusqu'à présent les liquidités du groupe ont permis de faire face à ce coût du capital, les marges de manœuvres se réduisent. Or, les principales échéances de remboursement de la dette du groupe AF-KLM arrivent à terme à compter de 2015, à raison de 1 milliard d'euros par an. Mais avec un niveau d'endettement deux fois supérieur à ses fonds propres, le groupe est désormais fragile aux yeux des agences de notation. De sorte que s'il devait se refinancer en l'état sur les marchés, le groupe AF-KLM serait alors contraint de le faire à des taux supérieurs à ses concurrents.

Ses marges en seraient impactées et les perspectives de rétribution de ses actionnaires s'éloigneraient (déjà mis à l'amende sur les deux derniers exercices).

La direction du groupe cherche donc des liquidités par tous les moyens pour faire face à ces échéances financières. C'est pourquoi elle choisit de faire pression sur l'emploi et les salaires du groupe pour récupérer du cash opérationnel qui lui permettra de réduire le niveau de son endettement, et donc le coût de son refinancement sur les marchés.

C'est tout le sens du plan de restructuration générateur de 2 milliards d'euros de liquidités : un rééquilibrage de trésorerie et la constitution d'un fond de roulement nécessaire à son refinancement à bas coût sur les marchés, faisant de l'emploi son critère d'ajustement.

Et si les salariés du groupe ne réussissent pas à imposer un moratoire à ces restructurations et à imposer des propositions alternatives aux projets de leur direction, il y a à craindre que ce plan *Transform* ne soit pas le dernier.

Le contribuable français mis à contribution pour la compétitivité des compagnies aériennes françaises ?

Dans une communication du 6 février dernier, le Conseil des ministres a adopté une série de mesures en faveur du transport aérien et de l'industrie aéronautique visant entre autres, à « accompagner les efforts de productivité et de restructuration aérienne par des mesures fiscales et financières leur permettant de restaurer leur compétitivité ».

Ainsi, après avoir obtenu le bénéfice du crédit impôt compétitivité emploi (CICE), que les contribuables devront financer (10 milliards de hausse de TVA et 10 milliards de baisse de dépense publique), les entreprises de transport aérien vont profiter d'aubaines fiscales spéciales au nom de la compétitivité ! Et cela sans aucune obligation de contreparties en terme de maintien de l'emploi ou des salaires par l'employeur ! Y aurait-il donc tant d'argent dans les caisses de l'État, que le gouvernement soit prêt à dilapider les fonds public ?

Cette annonce, qui intervient seulement quelques semaines après l'annonce du groupe Air France-KLM d'amplifier les mesures de restructuration et de suppression d'emplois du plan *Transform 2015*, est une nouvelle insulte faite aux salariés du pays.

REPENSER LES MISSIONS DE LA COMPAGNIE NATIONALE responsable socialement et d'un point de vue environnemental

ŒUVRER À DES COOPÉRATIONS UTILES AUX TERRITOIRES ET AUX PEUPLES

- L'État, encore actionnaire à 15% de la holding Air France-KLM, doit faire valoir ses droits, en exigeant l'arrêt des suppressions d'emploi et de la course à une inhumaine productivité. Si cela s'avère impossible, la question de la nationalisation doit à nouveau se poser. Avec 80 000 salariés dont dépend un tissu économique très large, avec une contribution décisive au développement de toutes les activités liées au tourisme, le sort d'Air France impacte bien au-delà de la seule entreprise : agir pour le développement de la compagnie nationale, c'est œuvrer à l'essor de l'ensemble d'une filière, stratégique pour toute l'économie nationale.
- Air France doit repenser son modèle et ses missions dans le souci de l'intérêt commun. Redéfinir les missions de continuité territoriale, les élargir aux pays d'origine des populations immigrées résidant en France. Prendre en compte les riverains des aéroports dans la planification des vols de nuit, mais aussi la santé des salariés dans l'organisation des horaires décalés. Inventer un modèle économique ne reposant plus uniquement sur la valeur ajoutée de la classe affaires. Enfin, coopérer avec le rail, le fluvial mais aussi la route dans la constitution d'un véritable service public du transport de fret et de marchandises.
- La libéralisation du transport aérien a créé une concurrence d'une violence extrême, où les « règles du jeu » favorisent les compagnies et les États les moins vertueux pour l'emploi, la sécurité et le développement des territoires. Le gouvernement doit combattre tous les traités européens qui imposent aux peuples d'Europe austérité et concurrence acharnée, et s'allier au niveau international avec tous les pays qui rejettent les règles ultralibérales imposées par l'OMC.

DÉGAGER LE TRANSPORT AÉRIEN DES LOGIQUES DE RENTABILITÉ ET DE COMPÉTITIVITÉ

Le PCF défend l'idée d'une compagnie nationale, forte et publique, garantissant la continuité territoriale, la sécurité et la défense des intérêts de la France à l'étranger. En ce sens, avec ses parlementaires, il entend travailler immédiatement à :

- la remise en cause immédiate du plan *Transform 2015* et de ses suppressions d'emplois
- la nationalisation des grandes entreprises ADP et Air France et de leurs filiales, avec un important pouvoir décisionnel pour les salariés
- l'adoption d'une loi cadre, pour réglementer le transport aérien et engager la constitution d'un pôle public du transport aérien
- la fin des « partenariats » public/privé
- l'abrogation de la loi Diard, qui porte gravement atteinte au droit de grève.

dossier transport aérien : <http://capital-travail.pcf.fr/37118>

POUR EN SAVOIR PLUS

AUX ACTES CITOYENS!

POUR REJOINDRE LE PCF : contacter un militant de votre connaissance
ou écrire à PCF 2 place du Colonel-Fabien 75019 Paris ou <http://www.pcf.fr/30281>