Entretien

La révolte du 5 octobre – Air France, la déchirure

samedi 24 octobre 2015, par CREMIEUX Léon, PALHETA Ugo (Date de rédaction antérieure : 19 octobre 2015).

D'où vient la révolte des salarié•e•s qui a eu lieu le 5 octobre, condamnée par tout ce que la France compte de politiciens bourgeois et d'idéologues néolibéraux ? Quels sont les objectifs et la stratégie de la direction d'Air France ? Quel rôle joue le gouvernement et quelles sont les positions adoptées par les organisations syndicales ? Quelles perspectives de lutte peut-on avancer ?

Technicien aéronautique à Air France retraité, syndicaliste Sud Aérien et militant du NPA, Léon Crémieux tente ici d'apporter des réponses à toutes ces questions, avant le rassemblement important des salarié•e•s d'Air France prévu le 22 octobre autour de l'Assemblée nationale.

Ugo Palheta – On a vu circuler en boucle ces derniers jours, y compris sur les télévisions internationales, les images de la révolte des salarié•e•s d'Air France lors du Comité central d'entreprise (CCE) du 5 octobre, agrémentées d'un discours médiatique et politique les accusant d'un « lynchage » et de « violences inacceptables » (F. Hollande). Pourrais-tu revenir sur ce qui s'est passé ?

Léon Crémieux – Les images passées en boucle par tous les médias ont montré deux cadres, chemises et vestes déchirées, fuyant devant des centaines de salarié•e•s en colère. L'image est très forte. Ce sont les violences de ces images et ce qu'elles révèlent, bien plus que des violences réelles qu'auraient subies ces individus, qui ont tétanisé le patronat et le gouvernement, tétanie relayée complaisamment par les médias. D'où un vocabulaire délirant – « lynchage », « violence aggravée » – qui prouve surtout la sainte trouille que refile à certains l'action collective, la violence collective, non pas pour lyncher des DRH, mais pour imposer ses droits face à la violence quotidienne subie par les salariés.

Les faits en eux-mêmes sont simples. La direction devait annoncer à cette réunion du CCE le plan de suppressions de 2900 emplois de personnels sol et navigants, plan présenté comme punition collective devant le refus des pilotes de signer eux-mêmes un plan de productivité. Refusant d'entrer dans la logique de division voulue par la Direction, la quasi-totalité des syndicats de la Compagnie ont mis sur pied une intersyndicale exprimant le refus global des suppressions d'emplois et de nouveaux gains de productivité après 4 ans de lourds sacrifices déjà réalisés. C'est cette Intersyndicale qui avait appelé à manifester devant le Siège de Roissy où se tenait cette réunion du CCE. 3000 salarié•e•s étaient présent•e•s, souvent en tenue de travail. C'est un nombre important

au regard de mobilisation antérieures, dû bien sûr à la large unité réalisée, mais aussi à un profond sentiment de ras-le-bol et de mépris au sein du personnel. Les salarié•e•s étaient venu•e•s demander des comptes. C'est pour cela que l'on a assisté à un mouvement massif pour ouvrir les portes, entrer dans le Siège et dans la salle du CCE. Dans ce mouvement, comme les images le montrent, toutes les catégories étaient présentes : personnels du sol et navigants, quels que soient leurs syndicats.

Le DRH du Groupe Air France/KLM, Alexandre De Juniac, avait préféré ne pas se présenter à la session. Frédéric Gagey, le PDG d'Air France qui annonçait le plan B de suppression d'emplois, s'est enfui de la salle dès que les élus CGT l'ont prévenu de l'arrivée des manifestants… Restaient donc à l'arrivée des salarié•e•s Xavier Broseta, le DRH d'Air France, et Philippe Plissonnier, responsable de l'exploitation long courrier. Ils voulurent essayer de suivre le PDG en forçant le passage. Ils n'ont réussi à le faire qu'en y laissant des bouts de tissus. Voilà pour les prétendues violences. Les manifestant•e•s sont ensuite partis joyeusement faire le tour de l'aérogare, pas plus choqués que cela. Les CRS, eux, ne se sont pas dispensés de projeter leur gaz lacrymogènes asphyxiants sur des manifestant•e•s.

On imagine que cette révolte vient de loin, et s'enracine notamment dans les sacrifices qui ont été imposés aux salarié•e•s d'Air France ces dernières années et dans des promesses non-tenues. Quels ont été ces sacrifices, et comment la direction les a-t-elle justifiés ?

Pendant les années 1980-90, la plupart des compagnies aériennes dans le monde se sont lancées dans le tournant néo-libéral. Les directions et les actionnaires ont voulu les transformer en entreprises financièrement rentables dans un secteur qui produit beaucoup de valeur mais dont une faible partie retombe dans l'escarcelle des compagnies. Dans la chaîne de la valeur, les compagnies pétrolières tirent plus de profit du transport aérien que les compagnies elles-mêmes. Traditionnellement, le ROCE (« Return On Capital Employed », rentabilité des capitaux investis) dans ce secteur est autour de 2%. Le but avoué par la direction est d'arriver à un ROCE de 10%. Dès lors, depuis les années 2000, les compagnies sont toute entrées dans la même trajectoire : concentration, sous-traitance, recherche des gains de productivité maximaux. Sur ce chemin, les compagnies Major américaines, tout comme Lufthansa et British Airways, ont mené dans les 15 dernières années une offensive en règle contre les emplois stables et bien rémunérés. Le rapport entre la masse salariale et le chiffre d'affaire est de l'ordre de 19 à 21% pour les compagnies américaines, de 22 à 24% pour British et Lufthansa… et plus de 29% pour Air France KLM. Malgré tout, depuis la privatisation de 2006, les différentes catégories de salarié•e•s avaient réussi jusqu'en 2011 à préserver l'essentiel des acquis sociaux.

A partir de janvier 2012, l'offensive frontale a été lancée avec un objectif très simple : comprimer la masse salariale pour accroître la marge. Le prétexte invoqué a été dans un premier temps le prix du pétrole trop haut qui plombait les comptes. Puis les compagnies low cost et celles du Golfe qui prenaient des parts de marché. Ensuite le taux de change euro/dollar, le prix du pétrole trop bas qui faisait chuter les prix du billet. Pour ses arguments, la direction a fait feu de tout bois. Malheureusement, ce discours mensonger et hyper médiatisé par la nouvelle équipe de Direction, avait permis d'obtenir en 2012 le soutien et l'aval de l'essentiel des syndicats pour signer les accords Transform 2015 : après un blocage des salaires mis en œuvre depuis 2011, il y a 11 jours de travail annuel supplémentaire, le blocage des grilles d'ancienneté, le glissement vers le bas des « pesées » de postes, et pour les navigants, la baisse des compositions équipages – nombre de navigants commerciaux dans l'avion – pour l'amener au minimum européen, déstabilisation des plannings pour accroitre la productivité. En plus, 8000 suppressions d'emplois en 4 ans pour augmenter la charge par salarié•e.

Les directions patronales ne font jamais les choses au hasard. De quels éléments dispose-t-

on concernant leur « plan de bataille » pour rendre l'entreprise plus profitable aux actionnaires dans les mois et années à venir ? Peut-on d'ores et déjà prévoir leur coup d'après ?

La feuille de route est simple, elle est financière. Ensuite, la direction a plusieurs cordes à son arc : accroître directement la productivité interne à Air France par de nouveaux accords dégradant les conditions de travail des personnels navigants (flexibilité maximale des plannings et augmentation du temps de travail de 17%, l'équivalent d'un mois et demi supplémentaire), passage à la sous-traitance d'activités en escale (assistance piste et enregistrement des passagers), ces deux moyens permettant d'accroître l'activité en baissant la masse salariale. De même, l'externalisation – dans le groupe ou hors du groupe – d'activités commerciales, industrielles ou comptables. De plus en plus d'avions sont entretenus en dehors des hangars et des ateliers d'Air France. Ensuite augmenter l'activité par le recours à la compagnie low cost du groupe Air France/KLM, à savoir Transavia, pour certains vols France et Europe, opérés dès lors à moindre coût. Ensuite, développer encore les partenariats avec d'autres compagnies européennes pour rentabiliser au maximum les vols, en diminuer les coûts, puisque les rémunérations sont inférieures à celles d'AF.

Air France avec son hub de Roissy a développé un centre opérationnel unique qui permet de rabattre des passagers pour les renvoyer vers des vols intercontinentaux. De ce côté-là, la clientèle drainée permet de maximiser les taux d'occupation : la direction compte évidemment développer davantage encore cette configuration. Tous ces moyens d'accroître la marge se feraient évidemment au détriment d'emplois stables et bien rémunérés…

Comment les différentes organisations syndicales ont-elles réagi, aussi bien aux annonces récentes (la suppression de 2900 emplois) qu'à ce qui s'est passé lors du CCE ? Voit-on clairement se détacher un syndicalisme de collaboration et un syndicalisme de lutte ?

Sur le plan des suppressions d'emplois, les réactions ont été diverses jusqu'au 5 octobre. La CGC et la CFTC ont chaussé les patins de la direction pour viser « l'égoïsme des pilotes » et les pousser à accepter un nouvel accord de productivité. Ils sont évidemment en dehors de l'Intersyndicale et dénoncent les « violences », en fidèle soutien de la direction. Le secrétaire de la CGC s'est répandu sur les ondes pour pourfendre les salarié•e•s ayant participé à l'action du 5 octobre.

Pour le reste, la situation est plus complexe. Tous, à part Sud, acceptent le discours de la direction sur la « mauvaise santé d'Air France », et dès lors cherchent de faux coupables et de fausses solutions : la plupart pense qu'Air France se fait attaquer par les compagnies du Golfe et les low cost, les charges trop lourdes imposées par Aéroport de Paris et jouent sur le patriotisme. Ils demandent donc au gouvernement de protéger Air France : suppression de la taxe Chirac, baisse des redevances Aéroport de Paris, blocage des créneaux accordés aux compagnies du Golfe en province, etc. Ou alors ils critiquent une prétendue incompétence des dirigeants qui gèreraient mal la Compagnie. Ils refusent de caractériser la politique de la direction pour ce qu'elle est : une politique capitaliste de dégagement de la marge.

Néanmoins, tous les syndicats navigants qui avaient accepté le plan antérieur (Transform) rechignent à signer le nouveau plan Perform. Cela est dû à la grossièreté et au niveau de l'attaque, au ras-le-bol des navigants qui ont déjà subi le plan précédent. Même le syndicat de navigants de la CGC (l'UNAC) est partie prenante de l'Intersyndicale, ne voulant se retrouver seul à soutenir le plan de De Juniac. Le SNPL, chez les pilotes, tout comme l'UNSA et FO chez les hôtesses et stewards, alliés habituel des plans de la Direction ne trouvent aucun « grain à moudre » pour justifier une signature.

Pour les personnels au sol, le schéma est un peu identique. Même l'UNSA et FO qui avaient soutenu,

au moins en partie, le plan précédent, refusent cette nouvelle attaque frontale. Là aussi, moins qu'une position radicale d'opposition aux plans patronaux, ils reflètent la pression et l'exaspération des salarié•e•s.

La CGT qui avait refusé de signer les plans Transform, est déstabilisée par un important recul aux dernières élections de 2015 (et une perte de la 1re position dans le secteur de l'industriel au profit de SUD) et prise dans de sérieuses contradictions. Elle a une base radicale dans plusieurs secteurs, mais son bureau est largement déterminé par la gestion du CCE et les compromis que cela implique vis-à-vis de la direction. De plus, elle a toujours peur de se voir coller une image de syndicat radical… D'où sa position après le 5 octobre « dénonçant toutes les violences », alors que plusieurs groupes de délégués CGT étaient très actifs lors de l'occupation du CCE.

SUD, qui a un poids important dans l'industriel, présent mais relativement plus faible dans les autres secteurs, défend un point de vue radical d'opposition aux plans de la direction faisant une critique de le fond sur le dossier, et pèse aussi pour une action intersyndicale et inter-catégorielle qui bloque la division entre personnels navigants et personnels au sol. Alter, syndicat minoritaire de pilotes (membre de Solidaires) défend une orientation similaire.

La grève des pilotes en septembre 2014 avait rappelé qu'il était possible de gagner contre un plan patronal. Mais plus généralement, quelles ont été les réactions des salarié•e•s et des organisations syndicales, ces dernières années, aux mesures imposées par la direction au nom de la sauvegarde de l'entreprise ?

A cause de ce que j'ai essayé d'expliquer plus haut, les réactions ont été faibles depuis 2011. Mise à part une forte réaction en février 2012 (où le CCE avait déjà été envahi par les salarié•e•s en colère…), la suite des réactions a été faible. Plusieurs grèves de PNC (personnels navigants commerciaux) contre les nouveaux accords en 2012, grèves dans les escales face aux suppressions d'emplois, nombreuses grèves à Roissy Escale contre l'intensification du temps de travail, grève aussi au Commercial France contre les effets de l'automatisation du système de réservation. Le ras-le-bol a parcouru toutes les catégories, mais trop peu de syndicats ont voulu jouer la carte de l'affrontement, entraînant une résignation parmi les salarié•e•s. De cela ont témoigné les élections professionnelles de mars 2015, qui ont vu la progression de la CGC, de FO et de l'UNSA, un fort recul de la CGT et, en moyenne, une stagnation de Sud, malgré des progressions dans l'industriel et à Roissy Escale.

Sur le plus long terme, pourrais-tu nous dire comment a évolué la conflictualité – en termes d'intensité, de formes et d'effets – au sein de l'entreprise ?

Elle a, je pense, été à l'image de la situation dans le pays. La difficulté d'organiser des actions collectives et de gagner sur les questions sociales centrales (comme les retraites en 2010) a pesé aussi sur l'action, d'autant plus que la plupart des syndicats au sein d'Air France s'est moulée dans le discours de la Direction, désarmant les salarié•e•s. L'histoire des luttes à Air France a été marquée par de grands conflits, emblématiques dans l'histoire de l'entreprise… Mais il faut remonter à 1993 pour trouver un conflit de longue durée ayant touché tous les secteurs du sol (avec le Cargo et l'industriel comme locomotives).

Par la suite, les affrontements ont été catégoriels : fortes grèves de personnels navigants commerciaux en 2007, notamment, avec une large intersyndicale, puis d'autres avec moins d'effet : grèves de 4 ou 5 jours, bloquant l'activité à au moins 50%, semblables à celle que connaissent Lufthansa ou British, à l'occasion du renouvellement des accords collectifs. Grève corporative des pilotes en 1998 au moment du Mondial de football ou l'année dernière, deux semaines, contre le développement de Transavia. Là aussi grèves fortes, organisée en Intersyndicale, gérée

centralement par les syndicats, pour peser sur la négociation des accords.

Par contre, ces dernières années, les grèves des secteurs du sol, mécanos de Roissy, d'Orly et de Toulouse, agents d'escale ou du Commercial, ont le plus souvent été l'expression d'un ras-le-bol concernant les conditions de travail, le blocage des salaires, plus porteuses de revendications inter-catégorielles mais sans avoir le soutien des bureaux centraux.

Les lois sécuritaires, criminalisant l'action sur les aérogares, avec les menaces de retrait de badges, ont refroidi la radicalité des formes d'actions : blocage des accès aux aérogares, envahissement des pistes, qui étaient courants avant 2001. Depuis 2010, même le blocage traditionnel des autoroutes d'Orly et de Roissy a cessé… La plupart des salariés de l'aérien a besoin, pour travailler d'un badge d'accès aux zones réservées de l'aérogare. Ce badge est délivré par les préfectures du 93 et du 94. Les lois sécuritaires depuis 2001 donnent ainsi aux préfets un droit exorbitant équivalent à l'octroi d'un permis de travail concernant les 180 000 salarié•e•s des zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

Des milliers de salarié•e•s ont subi des retraits ou des non-renouvellements de badges depuis 15 ans à cause de cette législation. L'insertion de son nom dans les fichiers de police, notamment le fichier STIC, la rédaction de « notes blanches » des RG, suffisent, sans aucune mise en examen ni condamnation, pour être visé par un non-renouvellement qui se traduit en pratique par un licenciement. La montée de l'islamophobie d'État a largement renforcé les causes de non-renouvellement de badges. La menace sur les badges est une redoutable épée de Damoclès pour entraver les ripostes ouvrières.

De plus, la loi Diard qui oblige les salariés à se déclarer grévistes 48h à l'avance représente, depuis 2012, une redoutable arme antigrève, pour empêcher les mouvements spontanés et permettre à la hiérarchie de réorganiser l'activité avec la sous-traitance ou les non-grévistes. Malgré toutes ces armes, la réaction des salarié•e•s cherche toujours des chemins d'action. Celle du 5 octobre en est la preuve.

Une propagande constante vise à opposer les pilotes aux autres salarié•e•s d'Air France, en faisant porter aux premiers le chapeau des prétendues difficultés de l'entreprise. Est-ce que cette propagande fonctionne auprès des salarié•e•s de l'entreprise ou est-ce que l'on peut avoir l'espoir d'un mouvement durable intégrant toutes les catégories de personnels ?

Sérieusement, sauf si la direction persiste dans l'accumulation des fautes tactiques, le maintien durable d'une Intersyndicale va être difficile en l'absence d'un fort secteur mobilisé imposant l'unité. Jusque-là, les dirigeants ont échoué avec le plan « haro sur les pilotes », puisque les autres catégories ont bien compris qu'après un recul des pilotes, la porte serait ouverte contre les navigants commerciaux et le personnel au sol. Le ressentiment permanent existant vis-à-vis de pilotes n'a pas fonctionné et fonctionnera encore moins dans les jours à venir. La situation va être difficile pour la direction en matière de manœuvre, leur arrogance ayant été trop forte. Elle continue pour l'instant à jouer de la menace, du chantage et de la répression, en essayant de diviser : hier les pilotes égoïstes, aujourd'hui les voyous du Cargo… La ficelle est un peu grosse. Malheureusement, dans les jours qui viennent, tout va dépendre des bureaux centraux et de leur capacité de résistance. Il va donc falloir faire en sorte que la pression maximale s'exerce sur eux, par la mobilisation dans les secteurs et par le rassemblement du 22 octobre autour de l'Assemblée nationale.

Valls a annoncé que « l'État soutient la direction ». Or ce n'est pas un simple soutien symbolique puisque l'État demeure actionnaire de l'entreprise à hauteur de 17%. Quelle position a été adoptée par ses représentants à la direction de l'entreprise, depuis l'arrivée du PS au pouvoir et antérieurement ?

Aucun changement, que le gouvernement soit de droite ou de gauche. La seule différence est que, au niveau syndical, nous avons pu facilement rencontrer les ministères… Avec comme seul bilan la réaffirmation claire et nette du soutien total à la direction d'Air France et le refus de revenir sur la loi Diard et le mécanisme d'attribution des badges. Le lien réel entre la direction et le gouvernement se fait moins par les administrateurs que très directement par les dirigeants de l'entreprise, nommés de facto par le gouvernement. Xavier Broseta était arrivé dans les bagages de De Juniac, lui-même ancien directeur de cabinet de Lagarde. Gateau le remplace en quittant le poste de directeur de cabinet de Valls, après de nombreuses années dans le cabinet de Sapin. On pourrait prendre des exemples similaires avec d'autres dirigeants de la compagnie. Tous adhèrent totalement à la politique néolibérale d'Air France.

Le PS a encore fourni une petite aide à De Juniac, en imposant cet été un vote parlementaire qui est venu contredire un jugement de la Cour de Cassation, obtenu en avril dernier par Sud Aérien, concernant les dépôts des heures de délégation des représentants du personnel navigant. Petit geste éloquent de cette collusion : Le Roux est monté lui-même au micro de l'Assemblée pour réintroduire cette disposition qui avait été gommée par les sénateurs.

Quelles perspectives syndicales peuvent être données à la colère des salarié•e•s et quelles propositions politiques les organisations de la gauche radicale pourraient-elles avancer dans cette situation ?

L'essentiel est la bataille pour le retrait du plan Perform A ou B, le maintien de l'ensemble des emplois, le déblocage des salaires, et bien sûr l'abandon de toutes les poursuites contre les salarié•e•s ainsi que des menaces de licenciements. Pour cela, il va falloir essayer de développer une réelle mobilisation sur la durée, notamment chez les navigants commerciaux, les salarié•e•s des escales et de l'industriel. Tout le problème évidemment est que certaines attaques sont diffuses, menées à des rythmes différents et donc leurs effets ne se font pas sentir au même moment. Pour contrer cela, il faudrait évidemment une action intersyndicale venant des bureaux centraux, volontariste et déterminée…

Les attaques contre les salarié•e•s d'Air France sont à la mesure des attaques néolibérales menées par le gouvernement et le MEDEF. Dès lors, évidemment la gauche radicale a un rôle important à jouer. D'abord, ce qu'a très bien fait Olivier Besancenot, mais aussi Clémentine Autain, Jean-Pierre Mercier et Jean-Luc Mélenchon, en affirmant un soutien politique aux salarié•e•s d'Air France face au déferlement de la haine de classe qui a submergé pendant quelques jours les médias. En démontant aussi les habituels arguments patronaux sur la crise et la nécessaire austérité « pour sauver les emplois ».

Mais surtout, ce que font les militants anticapitalistes dans les entreprises et les quartiers, en traçant le lien entre ce que vivent les salarié•e•s d'Air France et ce que subissent tous les salarié•e•s et les chômeurs•ses : des attaques systématiques pour conforter les marges financières des groupes capitalistes, au détriment des emplois, des budgets sociaux pour les retraites et la santé, les salaires des chômeurs•ses. Cela impose davantage encore de construire une action, un front politique et social contre la politique d'austérité et ses conséquences dramatiques. Cela, seule la gauche radicale peut en prendre l'initiative et les militants et organisations anticapitalistes ont une responsabilité de premier plan pour cela.

Propos recueillis par Ugo Palheta

P.-S.

* « Air France, la déchirure ». Site Contretemps. 19/10/2015 - 11:26 : http://www.contretemps.eu/interviews/air-france-déchirure-entretien-léon-crémieux

* Nos [Contretemps] contenus sont placés sous la licence Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 FR). Toute parution peut être librement reprise et partagée à des fins non commerciales, à la condition de ne pas la modifier et de mentionner auteur·e(s) et URL d’origine activée.