



Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

TRANSAVIA . COM Déclaration de la FNST CGT au CSAM du 14 février 2007

Après Lufthansa et Iberia, Air France a décidé à son tour de se doter d'une filiale à bas coûts.

Prétendue charter, ses coûts de fonctionnement et de structure sont proches de ceux d'une low-cost car fondée sur les mêmes principes dont l'utilisation scandaleuse de salariés aux plus basses conditions possibles.

Cette création d'une compagnie à bas coûts par Air France, présentée comme une manière de conquérir de nouvelles parts de marchés, révèle en réalité que ce « modèle » low-cost, pur produit de la déréglementation du transport aérien, s'impose progressivement dans le secteur comme la référence économique. C'est ce que confirme le rapporteur du dossier au CSAM.

Mais cette nouvelle compagnie répond aussi à d'autres exigences mercantiles dont celles des voyagistes, qui sont loin d'afficher une santé financière radieuse. Un partenariat avec l'image de la compagnie française représente une véritable aubaine.

La Tribune du 20 novembre 2006 se faisait d'ailleurs l'écho de « demandes répétées du président du Club Med » qu'Air France se positionne sur ce segment. Et à son tour, le président du Ceto (Cercle des Tours Opérateurs) y expliquait que « les prix devaient être ceux du marché ». Ce à quoi Air France n'a pas tardé à répondre favorablement...

Car en effet, depuis 2001, les compagnies charter historiques, prises en tenaille entre compagnies traditionnelles et low-cost, ont entamé une véritable descente aux enfers. De redressements judiciaires en mises en faillite, cette tendance s'est précipitée et avec elle des vies de salariés anéanties.

La brutalité des plans sociaux n'y a rien changé. Ce sont toujours les salariés et leurs familles qui paient de leur emploi ces choix pour le moins abscons.

Mais le leitmotiv, maintes fois réitéré, selon lequel il faudrait s'adapter à la concurrence « ou mourir », ne montre t'il pas ses limites ?

L'arrivée d'un énième acteur ne manquera pas de relancer la concurrence franco-française et internationale, et donc une nouvelle vague de guerre tarifaire, cortège de remises en cause des conditions sociales des salariés mais aussi, inévitablement, de la sécurité de tout le transport aérien.

Il y a un risque évident qu'avec l'arrivée de ce nouvel acteur, certaines des compagnies positionnées sur ce segment soient purement et simplement éliminées, et qu'en fait les 400 emplois annoncés se révèlent être de simples transferts qui pourraient aussi se traduire par des suppressions de postes au niveau de l'assistance assurée par Air France.

Orly sud prend de plus en plus des allures d'aérogare low-cost dans un contexte de sous-traitance exacerbée des activités notamment d'assistance et de catering, répondant ainsi insidieusement aux injonctions de la Commission Européenne.

La FNST CGT ne soutient pas ce projet construit sur l'utilisation de l'image d'Air France, de ses créneaux horaires, du savoir-faire des personnels du groupe, mais sans le personnel.

Nous rappelons notre position fondamentale, gage de qualité, de sécurité et de sûreté, tant pour les entreprises que pour les personnels.

Pour nous, l'ensemble des activités doivent être effectuées par les personnels des compagnies aériennes ou par ceux des gestionnaires d'aéroports.

C'est pour cela que nous dénonçons les externalisations d'activités, quelque soit l'entreprise concernée ; British Airway avec le personnel d'escale Air France, avec les passerelles et les bus, aéroports de Paris avec le projet de 670 suppressions de postes.

Nous exigeons le maintien ou la réintégration de ces activités au sein des compagnies ou des gestionnaires d'aéroports.

Montreuil, le 14 février 2007.