

## **Les pilotes d'Air France ont tout de même fait crasher un des rêves de leur PDG**

Après 14 jours de grève, les pilotes d'Air France ont repris le travail. Sans avoir gagné sur toutes leurs revendications, loin de là, en particulier sur un contrat unique pour les pilotes d'Air France et de sa filiale low-cost Transavia France. En revanche, et malgré les vantardises de Valls, ils ont réussi à faire caner le gouvernement et le PDG qui ont dû annoncer l'annulation du projet Transavia Europe.

### **Suppressions d'emplois et salaires low-cost : la politique d'Air France, soutenue par le gouvernement**

En deux ans Air France a supprimé près de 10 000 postes et annoncé début septembre son projet « Transavia Europe », sa filiale low-cost. Au programme : la mise en place de bases dans plusieurs pays où pilotes et hôtesses de l'air auraient été soumis à des conditions de travail et de rémunération locales tout aussi low-cost. Sans compter que le personnel au sol devait évidemment être géré par des sociétés sous-traitantes. Pour les pilotes, c'en était trop. Ils ont donc fait grève pour revendiquer entre autres l'abandon de ce projet.

### **L'intox de Valls et de De Juniac**

Depuis le début de la grève, Valls et Alexandre de Juniac, le PDG d'Air France, s'en prennent à ces « privilégiés » qui risqueraient de faire couler Air France. Si les pilotes d'Air France touchent des salaires bien plus élevés que les nôtres, rappelons celui d'Alexandre de Juniac, qui s'élève à 900 000 € par an. Valls, quant à lui, s'en est pris aux « égoïstes », lui qui réserve son altruisme aux actionnaires privés de la compagnie. Sans compter qu'il n'y a rien d'égoïste à refuser des temps de récupération moins longs entre deux vols, car il en va de la sécurité des usagers.

Vieille tactique de division du patronat. Celui d'Air France est allé jusqu'à mettre en scène un rassemblement de salariés devant le siège de la compagnie, cordialement invités sur leurs plannings à venir manifester devant les caméras contre la grève des pilotes. La direction a même fourni les banderoles.

### **Contre la division, unifier les luttes**

S'attaquer aux salariés les mieux rémunérés d'une entreprise est une stratégie éculée de la part de certains grands groupes pour tenter de leur mettre à

dos les autres salariés. Or l'aboutissement du projet Transavia Europe aurait signifié encore plus de dégradations de conditions de travail et de salaires pour l'ensemble des salariés d'Air France.

***Le demi-recul obtenu par les pilotes est donc un point marqué non seulement pour eux, mais pour tous les salariés de l'entreprise.***

Mais bien sûr, cette grève aurait eu plus de chances de gagner si les pilotes avaient unifié les revendications et s'étaient souciés d'entraîner les hôtesses, stewards et l'ensemble du personnel au sol, qui ont aussi bien des raisons d'exprimer leur colère. Car des luttes, il y en a eu à Air France depuis deux ans, comme celle des hôtesses et stewards de Cityjet, la filiale irlandaise d'Air France en 2012, ou plus récemment des agents de piste de Roissy ou encore des contrôleurs aériens en juin dernier.

### **Le rêve de Gattaz**

Les pilotes ont malgré tout montré qu'on peut semer la panique au gouvernement et dans les conseils d'administration du grand patronat. Qu'on peut les faire reculer, au moins un peu. Mais pour parvenir à une réelle victoire, et pas seulement dans l'aéronautique, il s'agit de se mobiliser ensemble, au-delà de nos catégories et professions respectives.

En tout cas, il faut se donner les moyens de leur faire ravalier leurs projets. Derniers en date, Gattaz, le président du Medef, a sorti mercredi dernier un nouveau projet contre les travailleurs.

***Gattaz rêve de supprimer des jours fériés, de casser le SMIC, d'allonger le temps de travail, de reculer encore l'âge de départ à la retraite... Et quoi encore ?***

Si la grève des pilotes leur a fait peur, alors nous avons les moyens, en coordonnant nos luttes, de devenir le pire cauchemar de Gattaz et consorts et de gagner vraiment.

## Rueil : la fin et pas les moyens

La dernière vague de 450 salariés de Rueil est arrivée lundi au TCR. En tout ce sont 1200 salariés qui ont déménagé, avec des temps de trajets rallongés et des primes de mobilité à la baisse. Sans compter que leur implantation au TCR n'est pas toujours une sinécure : travaux non finis, espaces de travail occupés...

Pourtant avec toutes les économies réalisées grâce à la fermeture de Rueil, la direction a les moyens d'en assurer toutes les conséquences pour les salariés.

## Remontées de colère

Des amphisponts sont organisés pour diffuser la bonne parole de la direction sur la mutuelle obligatoire. Une occasion saisie vendredi dernier par des salariés pour se faire entendre et dénoncer notamment l'adhésion obligatoire. Décidément, ça ne passe pas !

## Solidaire, vraiment ?

Les mutuelles obligatoires sont censées être une démarche « solidaire » d'après la loi et l'accord du 11/09/2014 sur la mutuelle obligatoire Renault.

Mais s'il est de plus en plus nécessaire d'avoir une complémentaire santé, c'est à cause des lacunes de la Sécurité Sociale et des baisses de remboursements justifiées par le fameux « trou de la Sécu ». Or tous les gouvernements se sont appliqués à le creuser en exonérant de cotisations le patronat (plus de 20 milliards d'euros d'exonération par an, soit plus que les 12,5 milliards de déficit de la Sécu en 2013). Ces exonérations doivent soi-disant faire baisser le chômage. Résultat : les chômeurs n'ont jamais été aussi nombreux et l'accès aux soins aussi cher.

Etre « solidaire », ce serait d'abord payer ses cotisations : c'est ça qui devrait être obligatoire.

## Dispensés d'activité, pas de mutuelle

Le caractère obligatoire de la mutuelle santé s'étend aussi aux salariés partis en dispense d'activité (DA) et à leurs ayants droit (conjoint et enfants). Renault va se rappeler à leur bon souvenir. On imagine qu'ils s'en seraient bien passés.

## Manipulations statistiques

« Renault veille à l'égalité de traitement entre hommes et femmes. En France par exemple, des analyses statistiques annuelles, soulignent une égalité de traitement entre hommes et femmes en moyenne », lit-on sur le site internet de Renault.

En effet selon le bilan social, la durée entre deux promotions chez les ETAM serait de 2,7 ans pour les femmes et de 3 ans pour les hommes. Mais ces statistiques ont été faites à partir des seuls ETAM promus en 2013 (143 hommes et 19 femmes), soit à peine 1,3 % des 12 000 ETAM Renault ! Les nombreux ETAM femmes et hommes bloqués 10 ans ou plus dans le même coefficient apprécieront.

## Une direction jamais à court d'idée

La direction veut déployer un nouveau dispositif ICP (Idée Concrète de Progrès) et supprimer celles non chiffrables. Finies les ICP qui améliorent le confort et la qualité du travail : il faut que ça rapporte. Les chefs devront aussi créer des « groupes de progrès » par UET, qui pourront se réunir en dehors des heures de travail. Déjà que les ICP n'avaient plus la cote...

## Panier percé pour Parker

La com' a sorti le grand jeu pour faire la promo de la nouvelle Twingo : grosse mise en scène avec Tony Parker, des Twingos et des paniers de basket dans le hall de la Ruhe. Mais au fait, ça a coûté combien ?

## Pas à vous d'inventer la vie qui va avec

La visite du Mondial de l'Automobile sera bien balisée pour celles et ceux de la Direction de l'Ingénierie, Qualité et Informatique qui participeront à la Journée de l'Equipe : sous la férule de son chef d'UET, avec ordre de mission, « roadbook » (parcours guidé) et photo de groupe (les meilleures seront publiées sur l'intranet !). Et après, il faudra répondre à une enquête. Par contre pour la restauration, on sera de sa poche. Il n'y a pas à dire : le salon de l'auto, c'est mieux quand on peut choisir.

## La casse de l'emploi continue

Alors qu'en 2013 sur l'établissement de Guyancourt, il y a eu 221 départs en retraite, 250 Dispenses d'Activité, 52 Mobilités Externes, 154 démissions hors GPEC (28 % de plus qu'en 2012), etc., les départs continuent en 2014. Résultat : dans des secteurs, une charge de travail qui augmente ou qui part ailleurs. La crise a bon dos : il faut embaucher !

## Manque de compétence... à la direction

Des fonctions critiques encore plus critiques, des fonctions stables passant critiques : faute d'embauches et suite aux départs non remplacés, la pénurie de compétences dans l'Ingénierie s'aggrave. C'est le récent constat fait par l'Observatoire des métiers. Mais pas question d'arrêter de réduire les effectifs car pour la direction, il y aurait encore trop de fonctions sensibles. De quoi se demander si elle a vraiment toutes les compétences pour en juger.

## L'autre Mondial

Les anciens salariés de Goodyear Amiens, fermé en janvier 2014, ont manifesté le 26 septembre alors qu'ils ne sont que 5% à avoir trouvé une vraie solution de reclassement. A Citroën Aulnay, fermé en avril 2014, seule la moitié des salariés a été reclassée. Les salariés de Ford Blanquefort, dont l'emploi est toujours menacé, manifestent au Mondial de l'Auto samedi 4 octobre. C'est un mouvement général qu'il faudrait pour stopper ces suppressions d'emplois.