

Paris le 5 octobre 2015

Cher ami,

Tu m'as demandé de réagir à la déclaration de la CFDT Air France au sujet de « la crise avec les pilotes ».

J'ai suivi avec attention les différentes prises de positions syndicales à l'encontre de celle du syndicat des pilotes de ligne, le SNPL, dans la crise grave qui secoue Air France.

Il me semble que des syndicats au sol s'aventurent sur un terrain dangereux, celui du populisme. Il est plus facile d'appeler au combat contre une partie du personnel qui possède il est vrai et d'une manière indiscutable, une situation anormalement privilégiée, que contre les causes réelles de la situation et non seulement d'épargner la direction d'Air France mais de collaborer à sa croisade contre les pilotes pour enfumer les personnels au sol. Toute chose égale par ailleurs, il y a des similitudes avec le climat de guerres civiles régionales qui est alimenté par des apprentis sorciers en Europe, des chefs d'Etats de l'Union Européenne en tête et ce qui se passe à Air France et qui relèverait alors d'une guerre de classe catégorielle.

Il est plus facile de dire aux gens que le privilégié est son voisin de palier, fonctionnaire, retraité etc., légèrement moins pauvre que d'essayer avec les gens eux-mêmes de comprendre les raisons de leur situation sociale, culturelle qui ne cesse de se dégrader depuis une trentaine d'années.

J'espère que les personnels au sol d'Air France ne s'y laisseront pas prendre.

Les 20 ans d'OMNES, un anniversaire honteux

OMNES Air France-KLM, (<http://omnes-airfrance.com/>) l'association que j'ai créée en juin 1995, et qui regroupe tous les syndicats de KLM (Dutch Union Omnes Program Committee) et d'Air France excepté pour cette dernière de la CGT ⁽¹⁾ et de Sud Aérien, fêtait les 9 et 10 juin 2015 son vingtième anniversaire au siège d'Air France.

J'étais bien entendu invité. Une quarantaine de syndicalistes des deux compagnies étaient présents ainsi que les deux présidents d'Air France, Frédéric Gagey et de KLM, Pieter J. Th. Elbers.

Ils ont chacun pris longuement la parole et nous ont présenté une situation catastrophique de la compagnie, mais surtout infligé un discours antisyndical condescendant, agrémenté de la menace de licenciements à Air France si les syndicats ne se soumettaient pas à leur diktat.

¹ L'association OMNES Air France a été créée en 1995 dans les locaux de la CGT à Montreuil, mais le syndicat d'Air France a quitté l'association deux ou trois ans plus tard.

J'étais interloqué. Mais je le fus encore plus quand les syndicalistes les ont applaudis. Les PDG leur annonçaient la guerre aux salariés et ils applaudissaient ! Les pilotes du SNPL n'ont peut-être pas applaudi je n'ai pas tout vu d'où j'étais placé, mais ils n'ont rien dit. Personne d'ailleurs.

J'ai eu alors un instant cette vision terrible que la conférence était retransmise en direct aux dizaines de milliers de personnels d'Air France. Je te laisse imaginer leur réaction.

La menace de licenciements adressée aux syndicats date donc au moins de cette date, il y a quatre mois ! Cela donne un autre éclairage aux déclarations de la direction qui met la responsabilité du plan de licenciements sur le dos des pilotes. En début juin les négociations n'avaient pas vraiment débutées.

La soumission idéologique croissante d'OMNES Air France-KLM, qui devenait de plus en plus un outil d'endoctrinement du mouvement syndical, m'avait conduit, en tant que président fondateur, à préparer un discours sur le thème de l'indépendance nécessaire de l'association OMNES vis-à-vis de la direction d'Air France-KLM à laquelle je m'étais attaché comme à la prune de mes yeux lorsque j'en étais le président en exercice.

Je ne l'ai pas prononcé étant donné la tournure des événements. Après tout j'étais invité et je connaissais la dérive d'OMNES. J'aurais d'ailleurs peut-être du décliner l'invitation ? De surcroît il m'a toujours semblé qu'il était un peu illégitime aux retraités de donner des leçons de syndicalisme qui auraient été de toute façon inutiles étant donné la fange collaboratrice, que je n'imaginais pas aussi extrême, dans laquelle le mouvement syndical dans sa majorité est tombé, et pas seulement à Air France.

Mais je me suis toutefois expliqué sur le ton ferme que tu me connais avec certains responsables de syndicats à la fin de la conférence. Là encore j'ai été stupéfait de leur analyse (ou manque d'analyse), de leur réaction. La plupart n'avaient rien compris des menaces, et me regardaient avec des yeux ronds, les seuls qui ont un peu protesté étaient ceux qui considéraient que les PDG n'avaient rien dit sur la situation de la compagnie (sic !). Enfin certains m'ont vertement dit qu'ils n'étaient pas d'accord avec mon analyse, et trouvaient je cite que « *j'avais bien changé* ». Pour ma part je pense que c'est le mouvement syndical d'Air France qui s'est perdu.

Quelques jours après ce séminaire « 20 ans d'OMNES » le conseil d'administration de l'association a élu une présidence collégiale de trois membres. L'association va-t-elle enfin reprendre son indépendance vis-à-vis de la direction ? Bien évidemment je l'espère car j'en suis le fondateur et elle m'est très chère, mais je dois t'avouer que je suis assez dubitatif étant donné la composition quasi exclusive pour Air France de responsables syndicalistes permanents (excepté pour les pilotes qui ont tous une activité professionnelle) dont les carrières dépendent directement et uniquement de la Direction Générale, celle-ci ayant développé ce système et sachant parfaitement en jouer au vu de promotions supersoniques dont beaucoup bénéficient totalement indûment. En un mot des syndicalistes achetés. (A noter qu'à KLM le système de permanents syndicaux est inconnu, ils effectuent parallèlement une activité professionnelle).

La crise que traverse Air France n'est pas due aux pilotes.

Les syndicats de pilotes et de mécaniciens navigants, des syndicats historiquement révolutionnaires

Comme tu le sais je suis rentré à Air France en février 1971, au moment même de la grève historique des pilotes d'Air France. A l'époque tous les dirigeants des syndicats de pilotes et d'officiers mécaniciens navigants étaient membres du Parti Communiste Français. Et oui, tous. A Air France, Jean-Michel Bardet SNPL, Lafaye au SNOMAC. A Air Inter Romain Kroes PNT et un autre dont le nom m'échappe, mécanicien navigant à Air Inter. Et j'en oublie ! Cela peut paraître aujourd'hui incroyable mais je peux te dire que c'est l'exacte vérité.

J'ai été de janvier 1975 à mars 1978, le premier secrétaire de section du Parti Communiste de la plateforme d'Orly. Il y avait deux cellules de pilotes qui assumaient pour la plupart diverses responsabilités syndicales. Ils étaient presque une centaine de pilotes membres du PCF, à l'époque c'était une belle proportion des pilotes d'Air France et d'Air Inter. Cela a duré jusqu'en 1982-3 date à laquelle Charles Fiterman, alors ministre communiste des transports, a décidé le pilotage à deux sur les avions court-courrier et notamment l'A320 qui arrivait. Les pilotes ont quitté massivement le Parti Communiste Français. Je suppose qu'il n'y en a plus beaucoup aujourd'hui ?

Grève des PNT d'Air France en 1971 : une revendication marxiste révolutionnaire satisfaite

Les dirigeants syndicalistes des personnels navigants techniques (PNT) communistes avaient compris que l'arrivée du B747 allait structurellement modifier la productivité du transport aérien en la faisant croître, et peut-être à moyen terme d'une manière exponentielle.

Le raisonnement des PNT syndicalistes communistes marxistes était simple :

Les syndicats de navigants techniques ont considéré que les entreprises, la SNIAS, la SNECMA, Air France et Air Inter (à l'époque entreprises publiques) ainsi que les usagers (on ne disait pas encore clients !!) ne devaient pas être les seuls bénéficiaires de cette augmentation de la productivité, mais également toute la chaîne des salariés de la production à l'utilisation, du producteur direct de la plus-value (de l'ouvrier à l'ingénieur) à ceux qui en permettent sa réalisation (les conducteurs de l'avion : les pilotes).

Le salaire masse-vitesse

Le mécanisme proposé par les pilotes était simple : plus l'avion est gros, plus il va vite, plus les salaires doivent augmenter.

Ainsi c'est à partir de cette grève historique que les salaires des PNT ont été calculés (en partie) en fonction de la masse et de la vitesse des avions. Un PNT sur B747 allait avoir ainsi un salaire supérieur à celui qui pilotait un Mercure ou une Caravelle (elle existait encore à l'époque !). Pour ceux qui pilotaient le Concorde c'était un salaire à Mac2 assuré ! A l'arrivée

de l'A380 la direction d'Air France a tenté de supprimer ce mode de calcul des salaires des pilotes. Elle n'y est pas parvenue.

Dans les négociations salariales, lorsque j'étais secrétaire général de la CGT Air France, j'aimais poser la revendication de calcul de l'évolution de nos salaires en fonction, par exemple pour les bureaucrates, de la vitesse du processeur de leurs ordinateurs. Cela faisait évidemment beaucoup rire la direction car elle savait que nous n'avions pas le rapport de force pour l'imposer. Et pourtant c'était la même démarche à savoir que la croissance de la productivité des machines bénéficie aussi aux utilisateurs salariés, ceux qui permettent la réalisation de la plus-value.

Le syndicalisme PNT est un syndicalisme corporatiste que je récusé, mais le syndicalisme des personnels au sol d'Air France l'est aussi dans la mesure où il ne s'est préoccupé au cours de ces quarante dernières années que des « insiders », les personnels titulaires à Air France et a ignoré les « outsiders », les salariés des entreprises intérimaires, de sous-traitance etc. Ils ont ainsi laissé le patronat construire le boulevard de la précarisation des emplois, qui est aujourd'hui le mode majoritaire.

En conclusion, la crise de la démocratie représentative ne touche pas que la sphère politique, mais aussi le monde syndical qui a perdu une grande partie de sa légitimité aux yeux des salariés.

La confrontation sociale se passera désormais de plus en plus directement entre les salariés et le patronat, généralement dans ce cas le choc de classe est violent.

A suivre donc

Amitiés

Alain Dubourg

Paris le 5 octobre 2015