

A Gémenos, les Fralib veulent croire que l'Eléphant peut continuer à vivre

Lundi 3 octobre, 700 personnes ont manifesté contre la délocalisation en Pologne et en Belgique

Reportage

Marseille
Envoyée spéciale

Il se le promettaient depuis un an. Le groupe Unilever venait alors d'annoncer la fermeture de l'usine Fralib de Gémenos (Bouches-du-Rhône), où étaient conditionnés les infusions Eléphant et le thé Lipton. Lundi 3 octobre, à 15 heures, ils l'ont fait : les ex-salariés de Fralib ont accroché leur banderole « L'Eléphant vivra à Gémenos » sur le mur de l'esplanade de la basilique Notre-Dame-de-la-Garde, point culminant de Marseille.

Tout un symbole : cette basilique « fait partie du patrimoine et il ne viendrait à personne l'idée de la délocaliser. Pour l'Eléphant, né en Provence il y a cent dix-neuf ans, c'est pareil », explique Olivier Leberquier, délégué syndical CGT de Fralib.

Une allusion à la délocalisation de la production de Gémenos vers la Pologne, à Katowice, et vers Bruxelles, où Unilever a des usines à thé. Estimant être en « surcapacité de production », Unilever a décidé de fermer Fralib, jugée pas assez rentable. 154 salariés sur un effectif de 182 ont reçu leur lettre de licenciement le 31 août (les autres font partie de la direction et 14 sont des représentants du personnel pour lesquels la procédure de licenciement est plus longue).

« L'usine est à nous »

Florent, 41 ans, dont douze chez Fralib, qui a accroché la banderole, n'est pas loin de verser des larmes. « Voir autant de monde venu nous soutenir, nous, le petit Fralib... » Au pied de la « Bonne Mère », près de 700 personnes, arrivées par cars, agitent autant de drapeaux rouges de la CGT, dans un vacarme de barissements émis par des klaxons et de chants révolutionnaires. Il y a là les ex-Fralib et des manifestants venus du Havre, de Dijon, d'Ile-de-France, des Vosges à l'appel de la fédération CGT de l'agroalimentaire.

Dans l'usine occupée depuis le 2 septembre, tout était prêt pour les accueillir : dortoir au premier



Florent, un des ouvriers de l'usine Fralib, sur le parking de la basilique Notre-Dame-de-la-Garde, à Marseille, lundi 3 octobre. PATRICK GHERDOUSSI/FEDEPHOTO

étage, merguez et viennoiseries dès 6 heures, paella géante au déjeuner, stands pour la vente de tee-shirts et du DVD du film *Pot de thé, pot de fer*, de Claude Hirsch, qui retrace, en soixante-dix minutes, une année de lutte des Fralib.

Traversant les locaux pour une rapide visite guidée, Florent suit la passerelle qui surplombe la salle de production désormais à l'arrêt. C'est là qu'il travaillait : il remplissait de produits de grands entonnoirs qui les déversaient, en bas, dans des machines d'où sortaient les sachets de thé et d'infusion.

« L'usine est à nous », dit-il. C'est en tout cas son rêve et celui de ses collègues au travers du « projet alternatif » du comité d'entreprise (CE) : maintenir les 182 emplois en reprenant l'activité et la marque l'Eléphant pour un euro symbolique.

Unilever ne veut pas en entendre parler (*Le Monde* du 13 août) et juge le projet « irréaliste et non viable ». La direction met en avant son « plan d'accompagnement » et le fait que 35 personnes « ont déjà trouvé une solution identifiée »,

dont 15 en contrat à durée indéterminée. Elle ne donne pas suite non plus à la demande d'une table ronde avec les ministres concernés.

Clameur

Florent croit au projet du CE. Sa femme, Christine, employée de maison à temps partiel, est à ses côtés. Elle a demandé à s'occuper « du ménage de l'usine, du rangement », explique-t-elle.

Leurs trois enfants sont à l'école, mais « ils nous soutiennent bien et viennent sur le site dès qu'ils le peuvent », dit-elle. Ils savent qu'on se bat pour leur avenir aussi ». Ce lundi est le jour du 19^e anniversaire de mariage du couple. « On a organisé une grande fête », s'amuse Florent.

En milieu de matinée, les centaines de manifestants traversent la cour, pénètrent dans un bâtiment où étaient stockés les produits finis avant expédition. Le spectacle de la comédienne Audrey Vernon, *Marx et Jenny*, donné devant les Fralib assis sur des palettes, s'interrompt. Monte une clameur pleine d'émotion et d'énergie : « Tous

ensemble ! Tous ensemble ! » Puis la comédienne reprend son texte dans un silence total.

La fatigue se lit sur les visages. « Mais on n'y pense pas, on regarde vers l'avenir. On se motive les uns les autres », confie Florent. Les visites des politiques aussi les encouragent. Après Jean-Luc Mélenchon (Front de gauche), François Hollande (PS), Philippe Poutou (NPA), Eva Joly (Europe Ecologie-Les Verts), c'était au tour d'Arnaud Montebourg (PS) d'être à Gémenos le 29 septembre.

En quittant la basilique Notre-Dame-de-la-Garde, le cortège descend les ruelles étroites, passe devant l'immeuble de l'Union des entreprises des Bouches-du-Rhône, « qui a soutenu notre direction », critique Florent. La façade reçoit des jets de peinture et des fumigènes. Puis c'est l'arrivée dans un autre lieu symbolique, le Vieux-Port, pour un lâcher de ballons. Florent, « très ému » se dit « reboosté » par cette journée. « On a montré qu'on était vivants. » ■

FRANCINE AIZICOVICI

Pas d'aide de l'Etat sans réduction des coûts pour Tepco

Le gouvernement japonais veut tout faire pour éviter une hausse des tarifs de l'électricité

Tokyo
Correspondance

Contrairement à ce que l'Etat veut dédommager les victimes de l'accident nucléaire du mois de mars à Fukushima, et éviter la faillite, l'opérateur de la centrale, Tepco (Compagnie d'électricité de Tokyo) va devoir, « en échange », faire d'importants efforts de restructuration.

L'entreprise devra réduire ses coûts de 2550 milliards de yens (25,1 milliards d'euros) d'ici à l'exercice fiscal 2020. Il lui faudra aussi supprimer 7400 postes, soit 14% de ses effectifs, et céder pour 707,4 milliards de yens (6,9 milliards d'euros) d'avoirs, de filiales, de biens immobiliers et une partie de son portefeuille d'actifs financiers. Dans le même temps, elle devrait redémarrer ses réacteurs nucléaires actuellement arrêtés.

Telles sont les conclusions du rapport remis au gouvernement lundi 3 octobre par la commission créée en juin pour évaluer la situation financière de l'entreprise et conseiller les autorités sur sa restructuration.

Cette opération avait été rendue indispensable par l'ampleur de la crise provoquée par l'accident nucléaire de Fukushima, qui devrait obliger Tepco à verser 4540 milliards de yens (44,8 milliards d'euros) de dommages d'ici à fin mars 2013 à quelque 500 000 particuliers et entreprises. La compagnie devra aussi financer le démantèlement des réacteurs endommagés de la centrale, pour un montant estimé, au minimum, à 1150 milliards de yens (11,2 milliards d'euros).

Le rapport sera inclus dans la demande que déposera, fin octobre, Tepco auprès de l'entreprise créée spécialement pour l'aider à trouver des financements. C'est elle qui décidera si la compagnie bénéficiera, ou non, de l'aide de l'Etat. Si les mesures préconisées sont « mises en place conformé-

ment au plan, cela ouvrira la voie à l'obtention de fonds par l'Etat », a averti Kazuhiko Shimokobe, spécialiste du redressement des entreprises et dirigeant de la commission. « C'est un point de départ », a ajouté le premier ministre Yoshihiko Noda au sujet du rapport, avant de promettre que le gouvernement contrôlera « strictement » le processus de restructuration.

Limitier les pertes

Les efforts requis représentent plus du double de ceux que Tepco souhaitait consentir. Le président de la compagnie, Toshio Nishizawa les a qualifiés de « très sévères ».

L'entreprise n'a guère le choix. Sans l'aide de l'Etat, son avenir sera compromis. Elle a enregistré une perte nette de 1247 milliards de yens (12,3 milliards d'euros) au terme de l'exercice clos fin mars, pour des ventes à 5400 milliards de yens (53,3 milliards d'euros).

La baisse des coûts ne devrait pas suffire à garantir son avenir. La commission appelle d'ailleurs les banques à se montrer plus généreuses envers Tepco. Pour limiter ses pertes, la commission estime aussi que la compagnie devra redémarrer ses réacteurs, aujourd'hui à l'arrêt, pour inspection. La mesure s'annonce difficile à mettre en œuvre, la population étant majoritairement hostile à cette énergie.

Ces propositions sont formulées alors que les autorités veulent tout faire pour éviter – ou réduire au minimum – une hausse des tarifs de l'électricité, déjà élevés. En septembre, Tepco a évoqué une augmentation de 10% à 15% dès avril 2012, refusée par le ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie. Une hausse aurait d'autant plus de mal à passer que la commission a découvert que l'entreprise a, pendant dix ans, annoncé des coûts supérieurs à ses dépenses réelles. Or, selon la loi, les coûts sont à la base du calcul du prix de l'électricité. ■

PHILIPPE MESMER

Après l'accident du vol Rio-Paris, Air France repense sa politique de sécurité

Un premier audit des pratiques de vol a été présenté, mardi 4 octobre

Depuis l'accident du Rio-Paris, en juin 2009, qui a fait 228 morts, l'amélioration de la sûreté des vols est au cœur des préoccupations de la direction d'Air France. Avec la participation des syndicats, la compagnie aérienne a lancé un vaste chantier, qu'elle a placé sous le sceau de l'ouverture, de la transparence et de l'humilité, estimant nécessaire de se comparer à d'autres, ou de se faire observer par d'autres.

« Nous ne redécouvrons pas la sécurité, nous lui donnons une dimension différente », explique Eric Schramm, directeur général adjoint, chargé des opérations aériennes, alors que, mardi 4 octobre, le comité exécutif d'Air France a pris connaissance d'un rapport d'« audit de sécurité en service de ligne », connu sous le nom de « LOSA » (Line Operation Safety Audit) dans le secteur.

Conçu par l'université d'Austin au Texas, le LOSA consiste à installer dans un cockpit un pilote chargé d'observer la pratique de ses collègues et d'identifier les erreurs. Pour cette étude, 40 pilotes d'Air France ont été retenus et formés sur les 300 volontaires qui

s'étaient présentés. Ils ont participé pendant deux mois (février et mars) à 420 vols.

Finalisé par les spécialistes américains du LOSA, le document de 150 pages, présenté le 4 octobre, ne sera pas rendu public, car il s'agit d'une base de travail. Les premières recommandations devraient être présentées d'ici à la fin de l'année, l'essentiel en 2012. « Grâce à l'analyse des boîtes noires, nous avions les données des vols, mais nous ne savions pas pourquoi l'équipage avait tel ou tel comportement », explique M. Schramm. Ce programme va nous le permettre. »

« Mutation profonde »

Lancé au début des années 2000, le LOSA est déjà utilisé par une soixantaine de compagnies aériennes, principalement américaines. « Air France est la première grande compagnie européenne à y avoir recours », note M. Schramm. D'ici à deux à trois ans, une nouvelle évaluation sera lancée pour vérifier les avancées, comme l'a fait Emirates.

« LOSA est un exemple de la mutation profonde engagée dans le domaine de la sécurité, avec notre participation », reconnaît Jean

Louis Barber, président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) chez Air France. « Ainsi, toute une communauté est capable de faire son autocritique », dit-il, tout en soulignant que « pour être efficace, cette étude devrait être étendue à toutes les opérations de l'aviation : pas seulement le cockpit, mais aussi les autres métiers au sol, comme la maintenance ». La CFDT rappelle aussi que la sécurité concerne tous les maillons de l'entreprise.

Air France s'est fixé pour objectif de devenir, à l'horizon 2015, la compagnie la plus moderne au monde en ce qui concerne la sécurité et la formation. Elle va acheter 5000 iPad d'ici à l'été : la tablette remplacera les 16 kg de documents liés aux vols et aux avions, donnés chaque année aux pilotes.

L'amélioration de la sûreté passe aussi par la transparence. Air France a décidé d'évoquer, via son Intranet, tous les incidents de vol, comme celui du Caracas-Paris pour lequel une enquête est en cours. Enfin, aucune mesure concernant la sécurité ne sera affectée par le plan de rigueur en cours d'élaboration afin de redresser les comptes de la compagnie. ■

DOMINIQUE GALLOIS

Les départs massifs à la retraite de pilotes font chuter les actions d'American Airlines

Les marchés spéculent sur un dépôt de bilan de la compagnie aérienne

On connaissait les licenciements boursiers qui font remonter les cours des actions. Voici maintenant les départs massifs à la retraite qui provoquent la chute des cours. C'est ce qui se passe chez AMR, la maison mère d'American Airlines. Lundi 3 octobre, l'action d'AMR s'est effondrée à New York, perdant 33,11% de sa valeur, à 1,98 dollar (1,50 euro). La Bourse bruissait de rumeurs d'un dépôt de bilan de la compagnie aérienne américaine, fortement déficitaire.

« Il y a des spéculations autour du fait qu'un nombre anormal de pilotes ont pris leur retraite ces deux derniers mois », a raconté à l'AFP Basili Alukos, un analyste chez Morningstar. Ces pilotes bénéficient, dans le cadre de leur plan retraite, d'actions de la compagnie aérienne. Ils chercheraient à quitter la société pour « vendre ces titres au plus vite avant que le groupe ne soit confronté à de nouvelles difficultés financières, et éventuellement dépose le bilan », selon M. Alukos.

Quelque 200 pilotes seraient partis à la retraite ces deux derniers mois, contre environ 12 par mois habituellement, a noté l'ana-

lyste, ajoutant qu'un tel phénomène a déjà été observé dans le passé, par exemple lorsque Delta Air Lines ou United Airlines ont déposé le bilan, au début des années 2000.

Le syndicat, représentant les quelque 10 000 pilotes de la compagnie, a indiqué dans un communiqué que si « un nombre plus élevé qu'habituellement » de ses membres étaient partis à la retraite, cela n'est pas lié à des « informations confidentielles sur la santé financière » de l'entreprise, dont ils disposeraient.

« Bon moment pour partir »

« Nos conseillers nous ont même indiqué que la compagnie ne faisait pas face à une crise de liquidités immédiate et possède des réserves respectables d'argent », a souligné le syndicat. Selon ce dernier, les départs s'expliqueraient, entre autres, par une loi datant d'il y a quatre ans et reportant de 60 à 65 ans l'âge de départ obligatoire à la retraite. « Beaucoup de ces pilotes approchent les 65 ans et ils prennent individuellement la décision qu'il s'agit du bon moment pour partir ».

Comme ils disposent de titres

dans le cadre de leur retraite, leur décision est « probablement » motivée par « la volatilité des marchés » et les « inquiétudes pour l'économie mondiale » et « par extension pour la compagnie », a avancé le syndicat.

La direction de la compagnie a assuré qu'« il n'y a pas d'information émanant de l'entreprise qui ait provoqué la volatilité de l'action ». « Pour ce qui est des rumeurs et spéculations sur une restructuration sous contrôle judiciaire, ce n'est certainement ni notre but ni notre préférence », a relevé Andy Backover, porte-parole de la compagnie. « Nous savons que nous devons améliorer nos résultats, et nous concentrons tous nos efforts sur cet objectif ».

AMR a annoncé, fin juillet, une perte trimestrielle de 286 millions de dollars (217 millions d'euros) et envisage la scission de sa filiale, American Eagle. Malgré ce déficit, la troisième compagnie du pays avait, le même jour, lancé le renouvellement de son parc vieillissant d'avions, en commandant 460 Airbus et Boeing. Il s'agit de la plus importante commande de l'histoire de l'aviation. ■

D.G. (AVEC AFP)