



cce.airfrance.fr

panorama **MAG**



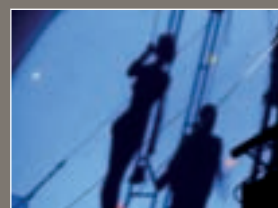
> Le CCE se dévoile

Patrimoine Jeunes :
Bienvenue chez vous !



> Dossier éco

Nouvelle stratégie
Air France



> Le CCE s'engage

En attendant Noël

 Economie

p.5-13 **Le dossier**
Nouvelle stratégie Air France

p.14-15 **Repères**
Les low costs

 Entre vous et nous

p.16 **Solidarité**
Fondation Air France

p.17 **Les news du CCE**

p.18-22 **Le CCE se dévoile**
Patrimoine Jeunes

p.23-26 **Le CCE s'engage**
En attendant Noël

Édito

Un temps pour...

A l'issue des élections des Comités d'Établissement de mars 2007, plusieurs syndicats décidaient de participer au Bureau du Comité Central d'Entreprise. Le nouveau Secrétaire Général CFDT (François CABRERA), fixait le projet : moderniser le CCE. Un défi pour un syndicat qui goûtait pour la première fois à ce poste. L'échec s'en trouvait interdit.

Trente mois plus tard, malgré 190 M€ de subventions, une aide exceptionnelle de 10 M€ et un prêt hypothécaire de 6 M€, le CCE était exsangue.

Inquiets de la fuite en avant qui hypothéquait le patrimoine (Saint-Malo) et faute de visibilité, deux syndicats refusèrent de cautionner la politique du Secrétaire Général et demandèrent, le 23 juillet 2009, à leurs représentants au Bureau de se retirer.

Le 6 août 2009, les élus de la session du CCE interdisaient alors au Secrétaire Général le recours à un emprunt hypothécaire supplémentaire de 11 M€ (Guidel, Lassy et Arbonne), uniquement destiné à apporter de la trésorerie pour assurer les fins de mois.

Frappé par la défiance et refusant d'accepter la réalité, le Secrétaire Général s'isolait sans réaliser que tous les syndicats, y compris le sien, avaient exigé qu'un audit financier soit réalisé par un cabinet extérieur.

Une page était donc tournée lorsque le Secrétaire Général empêcha le bon déroulement de cet audit imposé.

Le 3 novembre 2009, la majorité des élus, soucieuse de comprendre comment avaient été utilisées les subventions (dont les besoins se sont anormalement accrus depuis les deux dernières années), décide alors de démettre le Bureau du CCE pour le remplacer par un nouveau Bureau d'alliance, dont Jean-Yves QUINQUENEL est le Secrétaire Général, José ROCAMORA le Secrétaire Général Adjoint, Didier DAGUE le Trésorier et Bruno NEGRE le Trésorier Adjoint.

Ce nouveau Bureau s'est fixé quatre objectifs prioritaires pour les deux mois à venir :

1. Assurer la survie du CCE et éviter sa mise en redressement judiciaire.
2. Comprendre l'enchaînement de faits ayant conduit à cette situation.
3. Remettre le personnel du CCE au centre de l'action.
4. Etablir avec eux, le budget des recettes 2010 et le plan des activités CCE.

1 Assurer la survie du CCE

Le CCE a reçu la totalité de ses subventions annuelles en janvier mais les a dépensées avant le terme de l'exercice ; Les caisses vides, le versement des salaires de novembre des personnels CE et CCE ne pouvait plus être assuré.

Le nouveau Bureau s'est attaché à traiter les problèmes qui auraient abouti à la désignation d'un administrateur judiciaire. Ce répit accordé en partie grâce à l'aide d'Air France, ne saurait masquer la situation réelle du CCE.

L'accroissement effréné des dépenses, sans doute 6 à 7 M€ par an, implique qu'un scénario identique se présentera maintenant au mois de septembre 2010, si aucune décision efficace n'est prise sur le budget de l'année à venir.

Il faudra donc que tous les membres du Bureau rétablissent rapidement la crédibilité du CCE en élaborant un budget 2010 compatible avec les ressources disponibles (déjà amputées de ce qui aura été consommé par avance).

Quant à l'audit, il fournira rapidement une vision de ces trois années.

Les choix risquent d'être, sinon cornéliens, du moins très difficiles.

2 Comprendre la survenue de cette situation

Depuis la récente mise en place du nouveau Bureau, l'audit financier du CCE est en cours.

La mission essentielle du nouveau Bureau consiste à s'assurer que l'audit en charge de cette vérification peut enfin disposer de l'accès libre à toutes les informations qui lui sont nécessaires pour mener à bien et à son terme cette mission. Son rapport devrait être disponible sous un mois. Souhaitons que la session accepte de le rendre public.

3 Remettre le personnel du CCE au centre de l'action

Un CCE est une entité humaine avant d'être technique. Dans les échelons hiérarchiques, une partie de l'encadrement semble surprise que ce sujet puisse faire partie des préoccupations du nouveau Bureau.

Et pourtant, en découvrant le CCE actuel, il est frappant de constater que les décisions stratégiques, les contrats importants, les achats de spectacles, les réaménagements de bureaux, etc. ont été le fait d'un cercle très restreint d'élus et de cadres, nouvellement arrivés.

Les élus passent, les directeurs défilent, les dossiers sont démenagés et la continuité de l'institution est menacée, ce qui ne peut qu'inquiéter.

La mission du CCE doit de nouveau être portée par ses personnels, seuls à même, par leur expertise, de guider les élus dans leurs choix.

La pérennité de l'institution repose sur sa capacité à contrôler sa gestion, tout particulièrement lors des transitions. Capacité qu'elle a, à ce jour, perdue.

4 Etablir le budget des recettes 2010

Dans un CE, les recettes se constatent, les dépenses se gèrent.

Le nouveau Bureau est en charge d'établir les recettes prévisionnelles de l'année 2010.

Les montants retenus pour la gestion des œuvres communes centralisées, devront être acceptés par l'ensemble des CE concernés, dans le respect du mandat de gestion.

Les subventions sont connues d'avance puisqu'elles résultent d'un pourcentage de la masse salariale à condition de les prévoir en regard des modifications intervenant dans la Compagnie.

Et après...

Actuellement, la situation est tendue car chacun sait que le résultat de l'audit servira de juge de paix.

En attendant la publication de son rapport, il est urgent de rassembler une équipe et de définir un projet pour l'avenir.

Redéfinir l'objet social du CCE

Assurer des salaires, des frais d'entretien ou des investissements ne constitue pas en soi un objet social qui n'existe que dans la mesure où ces engagements permettent d'offrir un service aux salariés de la Compagnie, pour un coût compatible avec le bénéfice qu'il leur procure.

Aujourd'hui, la réserve disponible pour subventionner les prestations des salariés est issue de la vente, aux salariés eux-mêmes, de séjours de vacances (jeunes ou adultes) dans le patrimoine. Quand la fréquentation du patrimoine chute (comme c'est le cas actuellement), la réserve diminue et il devient difficile, voire impossible de subventionner les autres vacances des salariés. C'est la quadrature du cercle : une maison de famille, soit on y passe ses vacances, soit il faudra un jour ou l'autre se résigner à la vendre.

L'objectif du CCE se restreint alors à tenter de s'assurer que sa propre survie en préservant ses salariés et son patrimoine.

C'est donc sans tabou qu'il faut redéfinir clairement l'objet social du CCE, afin que chaque salarié de la Compagnie ait le sentiment que le CCE est à son service et en mesure de lui délivrer les prestations qu'il est en droit d'attendre.

Le CCE doit disposer d'une feuille de route lisible par tous qui définit clairement son rôle et sa mission.

Mettre en place une comptabilité adaptée

Les premières difficultés de paiement sont survenues peu après la publication, par l'ancien Bureau du CCE, de la comptabilité de l'exercice 2008, qui faisait pourtant ressortir une amélioration spectaculaire des résultats. Lesquels, ajoutés aux précédents, constituaient une confortable cagnotte virtuelle de plus de 43 millions d'Euros cumulés au fil des ans !

Pourtant, l'argent manque et les dettes s'accumulent.
Seul l'audit devrait permettre d'apprécier la situation exacte et de comprendre ce décalage aberrant.

La modification des principes comptables, adoptée en 1994, n'a pas apporté la transparence indispensable. Dans une instance sociale, le rôle d'une comptabilité est d'informer les dirigeants sur le respect, tout au long de l'année, des engagements budgétaires présentés et approuvés par la session.

Elle doit permettre à ceux qui examinent les comptes, de juger de la qualité de la gestion et notamment, d'apprécier les dépenses engagées face aux recettes.

Il faut donc immédiatement revenir à une gestion budgétaire, c'est-à-dire éliminer tout ce qui est «amortissement» et qui a endormi les commissions financières depuis des lustres.

Enfin, une réflexion doit s'installer sur le rôle de chacun.
Celui du commissaire aux comptes devra être éclairci. En effet, les comptes 2008 ont été certifiés sans que, ni les membres de la commission de contrôle, ni la session n'aient été prévenus de l'imminence de la situation de cessation de paiement dans laquelle s'est retrouvé le CCE.

Un commissaire aux comptes n'a que peu d'intérêt face aux problématiques d'un CCE, s'il n'a pas compris que des budgets de plus de 125 M€ peuvent, du jour au lendemain, être donnés en gestion à des élus impliqués, mais peu préparés à cette tâche.

Ce qui manque avant tout, c'est une surveillance régulière des engagements. Aujourd'hui elle est inexistante. Les services seront cependant mobilisés pour mettre en place un processus dégradé de la facturation et de son contrôle.

Le CCE doit aussi se doter d'instruments de contrôle pour surmonter ses problèmes répétitifs de trésorerie. Ils sont d'autant plus importants que le CCE souffre d'un déficit chronique de fonds de roulement.

Je souhaite que ce débat sur la comptabilité, sur la transparence et sur l'utilité d'un commissaire aux comptes intervienne dans les meilleurs délais.

En conclusion

Le cabinet d'auditeurs INA portera seul un jugement sur la situation du CCE. Ensuite, le commissaire aux comptes devra, prendre ses responsabilités. Puis viendra le temps de la réflexion sur la capacité syndicale à servir un intérêt collectif en faisant fi des avantages personnels.

**Je crois à la nécessité sociale et humaine d'un CCE, conscient de sa mission au profit des agents de la Compagnie. Il mérite le respect des élus qui devront, à l'avenir, prouver qu'ils sont à la hauteur de leurs ambitions.
Voilà pourquoi le temps de la réflexion est important. Demain, ceux qui gèreront le CCE, devront connaître les enjeux et savoir prendre les bonnes décisions.**

J'ai acquis la certitude que ces objectifs ne pourront être réalisés sans l'appui extérieur d'une personne neutre et indépendante laissant de côté, les petits Landerneau et leurs ego.

Les quatre élus nouvellement désignés sont pleinement conscients de leurs responsabilités et il leur eut été certainement plus confortable de ne pas avoir à les prendre.

Ils comptent sur votre soutien et votre compréhension pour leur permettre de mener à bien cette mission.

Le Secrétaire Général
JY Quinquenel

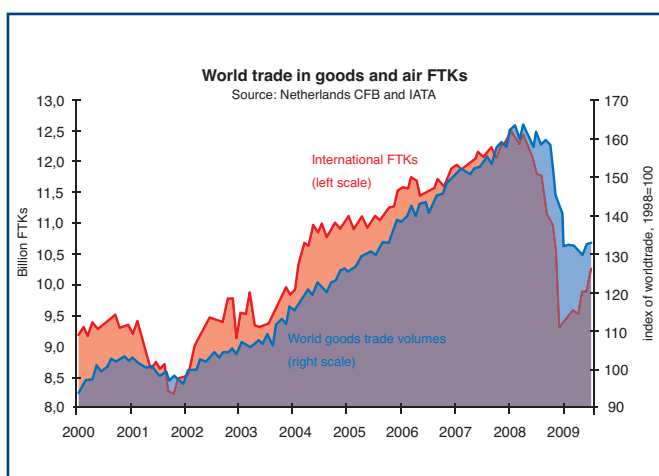


Nouvelle stratégie Air France : l'emploi au cœur des enjeux

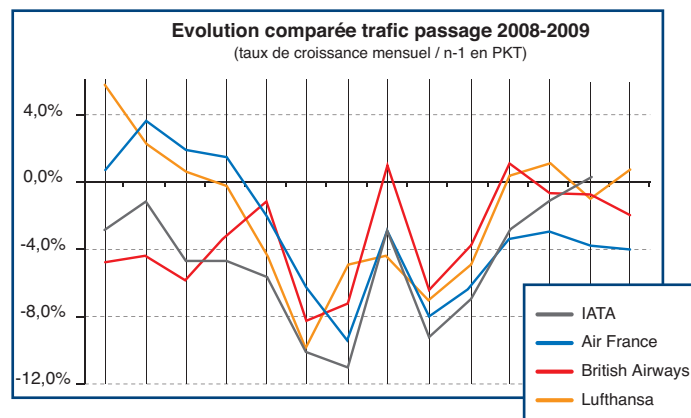
Dans un secteur aérien en constante évolution depuis les années 90, la crise actuelle contribue à accélérer profondément les mutations à l'œuvre depuis la déréglementation. A Air France, le maquis de projets de réorganisation, adaptations, réduction des coûts, se fait chaque jour de plus en plus dense. Panoramag tente ici de donner des repères pour s'y retrouver, au travers de l'actualité de la session.

Le contexte : une crise sans précédent, plus grave pour le secteur aérien dans ses composantes structurelles que dans ses effets conjoncturels.

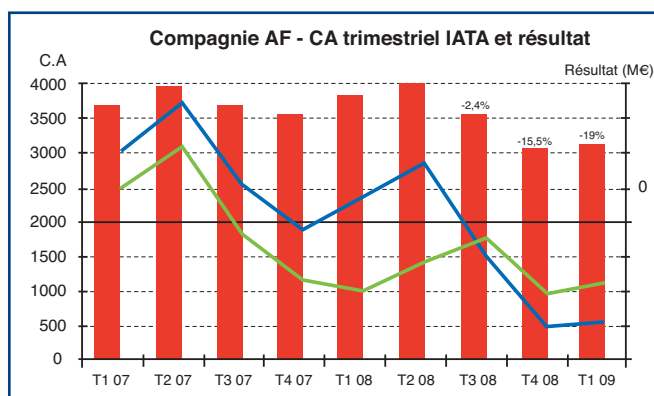
La crise économique mondiale dont les symptômes visibles se sont accélérés à l'automne 2008, touche au cœur de l'activité aérienne. Pour le fret aérien, la paralysie des échanges mondiaux a entraîné une chute inédite des volumes transportés, alliée à un effondrement du taux de fret¹ dans un contexte de surcapacités mondiales, tous modes confondus.



Pour le Passage, les retombées sont similaires. Mais la chute des recettes unitaires est encore plus sensible que celle des trafics. Moins de voyageurs toutes classes confondues et encore moins de voyageurs affaires. Les entreprises ont diminué la fréquence de leurs déplacements et imposé à leurs collaborateurs de voyager, lorsque cela était indispensable, en classe économique.



Le transport aérien est structurellement une activité à faibles marges, qui plus est, à fortes économies d'échelle (les coûts diminuent lorsque l'activité augmente). Une baisse des trafics se traduit donc immédiatement sur les résultats des compagnies aériennes. Air France ne fait pas exception, comme le montre le graphique ci-dessous.



¹ Equivalent, pour le transport de marchandises, de la recette unitaire.

La réponse d'Air France : accélération des mutations technologiques et refonte du produit

Depuis le début 2009, Air France a mené de nombreuses actions de réduction des coûts et de préservation de la trésorerie. Les principaux axes d'économies ont concerné les investissements, la réduction à l'essentiel des achats et des frais de personnel. Gel des embauches, arrêt des contrats de main-d'œuvre extérieure, et maintenant, plan de départs volontaires.

Compte tenu des caractéristiques de l'aérien², la question des organisations mises en place pour continuer à fonctionner avec quelque 1700 emplois en moins se doit d'être posée. Il s'agit même de la question essentielle car elle conditionne la qualité du service rendu par la Compagnie à ses clients - et donc à terme le niveau de son activité - ainsi que les conditions de travail des salariés restant dans l'entreprise.

Or, le plan de suppression de postes présenté par la Direction n'est justifié qu'à la marge par la baisse de l'activité. Ce sont, a contrario, l'effet des modifications de process de travail, de la mise en œuvre des nouveaux outils et logiciels, décidés bien avant la crise actuelle, qui justifie la baisse des effectifs. Le contexte économique intervient dans le traitement des conséquences sociales de ces modifications structurelles : du point de vue d'Air France, les sureffectifs générés ne peuvent plus être gérés dans le temps par la Compagnie, mais doivent faire l'objet d'un traitement accéléré.

LE PROJET NEO



Cette accélération des projets n'est pas neutre quant aux caractéristiques du produit offert par Air France. Le projet "NEO"³, présenté au CCE dans la foulée du plan de départs volontaires, dévoile enfin, après de nombreuses fuites dans la presse, la stratégie d'Air France sur le court et le moyen-courrier.

La Compagnie considère en effet que les difficultés rencontrées sur le long-courrier sont essentiellement conjoncturelles et se résoudront dans le temps.

En revanche, sur les court et moyen-courrier, la concurrence des low costs s'est exacerbée depuis fin 2008⁴, et Air France considère comme structurelles les baisses de trafic et de recettes qui y sont constatées. Son but est de reconquérir une clientèle affaires qui déserte ses lignes, le facteur prix devenant, notamment sur ces trajets plus courts, le seul élément, ou

presque, de choix du transporteur. D'où la nécessité de baisser les tarifs donc de baisser les coûts ...

Mais cette équation est loin d'être simple à résoudre, le différentiel de coûts entre Air France et les low costs s'établissant à plus de 50 % !

En résumé, l'orientation choisie consiste à adapter le produit vers un modèle low cost pour les voyageurs de la classe économique, tout en conservant une différenciation ciblée sur des éléments jugés essentiels, pour les passagers affaires.

Cela se traduit concrètement, pour le passager "économique" aussi appelé "essential" - par la disparition progressive de tout contact avec les salariés Air France du sol : il est effectivement invité à organiser son voyage par le binôme Internet/BLS, avec à terme, un dépose bagages en self-service.

² Voir dernier numéro de Panoramag.

³ Acronyme anglais de Nouvelle Offre Européenne.

⁴ Voir article Repères.

Sur la partie vol, les services vont être allégés à l'arrière comme à l'avant de l'appareil. La modification des compositions d'équipages est à l'étude mais devrait, dans tous les cas, engendrer d'importantes réductions d'emplois chez les PNC.

Ce projet NEO représente l'épine dorsale de la réponse d'Air France à la crise et à ses conséquences structurelles sur court et moyen-courrier. A l'heure actuelle, il n'a pas fait encore l'objet d'un chiffrage précis, qui devrait être étudié par les commissions du CCE entre décembre et janvier. Les premiers éléments qui ont été communiqués montrent toutefois que seule une renégociation des conditions d'utilisation des personnels navigants techniques serait susceptible de faire nettement baisser le coût au SKO⁵ d'Air France, afin de lui permettre de contrer la croissance ininterrompue des low costs.

Nous sommes donc bien face à un changement complet de modèle économique et commercial. Aéroports vidés de leurs personnels, abandon progressif de la présence commerciale en aéroport et en ville, standardisation à outrance du produit, banalisation des clients, hors ceux qui consentiront encore à payer le prix fort.

Ces choix peuvent-ils permettre à Air France de résister à la concurrence des low costs ? Ne risquent-ils pas, au contraire, de gommer les derniers éléments de différenciation de son produit, sans arriver à rivaliser

en matière de coûts, et donc de tarifs, avec ces redoutables concurrents ?

Ce qui est sûr, c'est que ce nouveau modèle économique ne peut s'accompagner que d'un nouveau modèle social, dont le contour reste encore très flou. Le Directeur Général des Ressources Humaines a pris sur ce sujet des engagements forts lors de la dernière Session : même s'il n'est pas rempli à 100 %, le plan de départs volontaires ne sera pas suivi d'un plan de départs contraints, sauf s'il advenait une crise encore plus forte que celle subie actuellement par le transport aérien.

Mais lorsqu'une grande partie des activités Supports, Exploitation (à l'exclusion de la piste??) et Commercial sera standardisée et automatisée, qui pourra garantir leur maintien au sein de l'entreprise ? Au gré des départs de tous types que va subir la Compagnie dans les trois ans qui viennent, un des risques majeurs serait de se trouver en-dessous des tailles critiques nécessaires à un maintien de l'activité en interne, l'externalisation devenant la seule solution présentée comme viable.

Dans cette période de fortes incertitudes et de recomposition globale du secteur du transport aérien, les interrogations sur la stratégie choisie par Air France sont multiples et touchent l'ensemble des secteurs de l'entreprise.

Le chiffrage du plan de départs volontaires



Photo : Air France

Le nombre de départs, sur la base du volontariat, s'élève à 1684. Ce chiffrage a été réalisé de la manière suivante :

Sureffectif identifié lors de la dernière version de la GPEC (présentée le 4 septembre) :	2877 postes
Départs à la retraite et décès/démissions :	- 2066
Embauches et remplacement de départs notamment à la DGI :	+ 406
Glissement des départs déjà prévus vers le PDV évalué à :	+ 467
	= 1684

Si l'on ajoute à ces 1684 suppressions de postes les 1766 départs naturels prévus entre 2009 et 2012, la réduction des effectifs PS s'élève à 3450 sur cette période soit une baisse avoisinant les 10 %.

⁵ Siège-km offert

Par secteur, les principales orientations des restructurations en cours



Photo : Air France

• Exploitation

L'exploitation est au cœur des enjeux transversaux que nous venons d'évoquer. Pour le produit sol, en effet, la cible s'affiche clairement comme une organisation 100 % e-services dans laquelle la banque d'enregistrement traditionnelle constitue l'exception, réservée à une clientèle à particularité comme les UM ou les personnes handicapées.

Les chiffres présentés régulièrement en Session montrent que plusieurs plans de départs ne suffiraient pas à rivaliser avec les coûts des low costs. La Compagnie est donc en train de se priver de tout ce qui la différencie, pour une compétitivité très incertaine. Il est fondé de se demander si ces choix sont vraiment les meilleurs pour la pérennité de la Compagnie. Compte tenu des interrogations des repré-

sentants du personnel, une expertise est en cours sur les métiers de l'exploitation, afin d'apporter des éléments de réponse à ce questionnement.



Le PDV identifie 760 postes en sureffectif à la DGE dont 340 sur la DEF et 220 dans les fonctions support, 80 à Orly et 80 à CDG.

• Commercial France

Là encore, le choix de réduire le face à face répond à des enjeux de réduction de coûts sur le court terme, au détriment d'un positionnement commercial pérenne sur le long terme. Le plan de départs volontaires s'accompagne de la réduction des effectifs commerciaux dans plusieurs agences : fermeture de 7 agences de ville et réduction des effectifs dans 4 comptoirs de vente en aéroports.

Cela se traduit par la suppression de 124 postes dans les métiers commerciaux et supports du Commercial France, soit 4.5 % des effectifs de cette fonction.

Le chiffre annoncé de 152 postes intègre donc 28 postes de supports transverses liés au Commercial France.

Pour justifier ces suppressions, la Direction se base sur plusieurs indicateurs : chiffre d'affaires des comptoirs en aéroport, nombre de PNR par heure, services, traitement des irrégularités. Ces indicateurs montrent que les activités des comptoirs de vente sont de plus en plus orientées vers des activités de service, en soutien de l'exploitation. Mais quid de la présence commerciale d'Air France en aéroport et de l'avantage compétitif que cela représente ? Quid de la partie non mesurable de l'activité de ces agences et comptoirs - informations, renseignements, accueil - qui constitue la différence d'Air France par rapport à un transporteur lambda ?

• Siège et Supports/Fonctions transverses

Les effectifs supports représentent 7500 personnes à Air France, voire 7800 en y intégrant les fonctions comptables locales. Cet ensemble d'emplois, renforcé lors des fusions avec Air Inter et UTA dans les années 90, se répartit à 70 % sur les supports transverses et 30 % sur les supports métiers. Il est en lente attrition depuis 2000, de l'ordre de -2 % par an.

Ces métiers sont touchés par d'importants projets de réorganisation, basés sur des nouvelles technologies et/ou outils informatiques qui permettent une homogénéisation des procédures, une standardisation et une centralisation des services, un abandon des tâches de saisie et autres métiers considérés comme sans valeur ajoutée. D'importants gains de productivité ont été ainsi obtenus, ces projets s'accompagnant de nombreuses suppressions de postes. Jusqu'alors, ces suppressions de postes ne se traduisaient pas par des départs de collaborateurs, "chacun ayant sa place dans l'entreprise".

En terme de baisse d'activité, la crise économique n'a aucune conséquence, ou bien uniquement marginale, sur les fonctions supports. Mais elle ne permet plus à la Compagnie de conserver les agents en sureffectifs du fait de la succession de ces projets depuis trois ans et leur arrivée à maturité.

Postes supprimés

Refonte de process liée à la mise en place d'outils (principalement Compta Plus et Concordia)	22
Recherche de synergies (Achats, Paie...)	75
Recentrage sur haute valeur ajoutée et pilotage	70
Fins de projets (A380, Altéa, Concordia ...)	17
Autres	24
Services CARS (fermeture base Orly)	53
Baisse du programme PPV	6
Fermeture restaurant Vilgénis	8
Autres	55
Total Siège et Supports et fonctions transverses	330

Cette expérience des projets de réorganisation sur ce type de fonction conduit à s'interroger fortement sur les risques liés à ce plan de réduction des effectifs.

Les précédents projets ont généré une importante désorganisation des services concernés, alors même que le départ des agents s'était étalé dans le temps, ce qui ne sera pas le cas avec le plan de départs volontaires. De plus, une désorganisation de ces servi-

ces supports, qui sont au service des autres entités ou agents de la Compagnie, peut facilement générer des dysfonctionnements en chaîne pour l'ensemble de l'entreprise.

La Direction s'est engagée sur le périmètre d'activité des fonctions du Siège. Par le biais de suppressions de postes "à l'unité", certains petits services risqueraient en effet de ne plus atteindre la taille minimale nécessaire à leur fonctionnement, ce qui pourrait en justifier la disparition voir l'externalisation.

Mais cet engagement n'a pas été tenu, puisqu'il a été choisi de sous-traiter le contrôle des ventes de la Direction des Recettes commerciales à Toulouse, entraînant la suppression de 40 postes (inclus dans le PDV).

• Le Cargo

Nous ne reviendrons pas ici dans le détail sur la situation du Cargo qui a été maintes fois abordée dans ces colonnes.

Les difficultés du Cargo sont réelles, dues à un effondrement des volumes de fret traités (-20 %) et une baisse comparable de la recette unitaire. Cela a abouti à une réduction du chiffre d'affaires d'AFC de l'ordre de 40 % sur la période récente.

La question de fond sur ce contexte économique particulièrement difficile renvoie à la date prévisible de la reprise des trafics et à la forme que prendra cette reprise, en termes quantitatifs et qualitatifs (type de marchandises, de liaisons, de délais ...). Actuellement, les volumes traités au niveau mondial sont en train de remonter, sans atteindre toutefois leur niveau de 2007. Les prévisionnistes s'interrogent sur la signification de cette reprise : est-elle durable et le signe d'un réel rebond pérenne de l'économie mondiale ou bien s'agit-il d'un effet de courte durée dû à la reconstitution des stocks des entreprises (effet "élastique") ?

Face à cette incertitude, la Direction d'Air France a profondément modifié sa stratégie industrielle, recomposant les différentes activités au sein du Groupe. Dans le but de réduire l'offre, pour maîtriser les coûts et améliorer la recette unitaire, le groupe AF/KL agit sur sa seule variable d'ajustement disponible : les "cargos". La flotte d'Air France Cargo est ainsi réduite à sa dimension minimale viable : 5 appareils.

Dans une moindre mesure la flotte de KLM et de sa filiale Martinair est ramenée à 9 appareils. L'offre Cargo d'Air France à partir de l'hiver 09 est donc principalement constituée de soutes PAX (à hauteur de 70 %, contre 30 % auparavant). Deux raisons principales sont avancées pour justifier une telle modification :

- L'offre soutes est structurellement disponible dans le programme passage.
- Les soutes sont, toutes choses égales par ailleurs, 30 % moins chères que les freighters. Pour la direction du Cargo, le recours aux freighters ne pourra remonter que lorsque les soutes PAX seront mieux remplies (actuellement le taux de remplissage est de 55 %) et que le produit pourra être mieux facturé aux clients.

A cette politique de soutes passager s'ajoute une stratégie de reconquête des "petits clients", de traitement du vrac et d'optimisation de palettes. En bref, faire passer la gare de fret de CDG d'une plate-forme de transit à un outil industriel de traitement du fret.

Depuis le début de l'année, les effectifs du Cargo ont été adaptés à la baisse de charge notamment au travers des départs en retraite, mobilités (vers DGE et

Les interrogations quant à ce revirement stratégique sont nombreuses :

- La pertinence de la stratégie adoptée.
Le quasi abandon du tout cargo par Air France correspond-il à la demande du marché ? N'y a-t-il pas un risque de pertes de parts de marché pour Air France ? Même dans l'éventualité où cette situation bénéficierait à KLM ou Martinair, on assisterait à une fuite du fret vers Schiphol, avec à la clef un nouveau risque sur l'emploi d'Air France mais aussi de déséquilibre accru des soutes Pax de la Compagnie.
- L'adéquation des modifications de l'organisation avec cette stratégie.
Traiter du fret en soutes, du vrac, et optimiser des palettes demande plus de main-d'œuvre qu'une politique de transit de palettes et de tout cargo. Comment concilier cela avec une diminution des effectifs sans transférer une partie du traitement du fret vers les transitaires ce qui serait contraire à la volonté annoncée de reinternaliser de l'activité actuellement sous-traitée ?
Qu'en sera-t-il des arbitrages et consignes nécessaires pour passer de 55 à 70 % de remplissage des soutes : décision du PNT pour l'export de carburant, organisation sol pour tenir les engagements de délais pris avec les clients ?
- Les risques d'une attrition forte de la province.
La baisse des effectifs est-elle compatible avec la volonté de se développer vers une clientèle de PME/PMI en province ? Des opportunités ne sont-elles pas susceptibles d'être manquées, du fait d'une perte de connaissance des marchés locaux ?
- Compte tenu de l'importance prise par les soutes, les modalités de facturation de ces dernières par le passage sont d'autant plus importantes. Aucune modification de ces modalités n'est apparemment envisagée à l'heure actuelle. En revanche, le cargo doit être plus intégré au choix des modules par destination, afin d'optimiser, en tenant compte de ses propres besoins et contraintes, l'utilisation de la flotte sur le réseau.



Photo : Air France

DGI principalement) et de l'envoi des renforts sur le hub et sur Orly. La baisse a atteint 200 postes. Avec le PDV, il s'agit d'adapter le collectif de travail à la modification structurelle des activités décidée par la Direction du Groupe, avec 157 nouvelles suppressions de postes.

• Commercial International

La direction I&N subit les mêmes effets que les autres secteurs de l'entreprise en matière de productivité sur les fonctions supports (qu'ils soient métiers ou transverses), auxquels se rajoute l'impact d'une combinaison précoce et intense entre les équipes Air France et celles de KLM.

La direction d'I&N l'a clairement exprimé : le plan de départs volontaires lui permet d'accélérer la mise en œuvre de la phase 2 de la réorganisation des activités combinées, à savoir :

- recentrage sur les marchés.
- Simplification de l'organisation et suppression des tâches faites en doublon.
- Amélioration de la coordination avec les métiers DGE et DGI.

Le tout pour renforcer les CDL dans leur rôle de pilier opérationnel. Cela suppose, entre autres, la mutualisation de certaines tâches en central (études, collecte d'informations et statistiques...) et la rationalisation des grandes directions d'ores et déjà centralisées.

Pour les DOM, la problématique est différente. Alors même que l'on sait que les DOM sont beaucoup moins touchés par la baisse de la demande que sur les autres liaisons⁶, la Direction s'engage dans une mise au standard de la métropole, dans l'ensemble des métiers représentés outre-mer au travers :

- d'une réduction du nombre de points de ventes directes. Un seul point de vente par territoire sera conservé, sans que l'on sache encore lequel.
- De la finalisation de la centralisation des centres d'appels, avec fermetures des centres régionaux et basculement intégral vers Montréal⁷ et Montreuil.
- De l'application d'une partie de cible avion par l'organisation en CLD à partir de Paris pour la partie D1/D2 (étude en cours de réalisation notamment avec prise en compte des compagnies assistées à la Réunion).
- De l'optimisation des fonctions supports.

La problématique bassin d'emploi qui se pose de façon encore plus aiguë dans les DOM que partout ailleurs.

La réduction du nombre de points de vente nécessite une justification économique et commerciale plus objective et plus précise que celle présentée, le face à face ayant, dans les DOM, une importance beaucoup plus forte qu'en métropole dans les pratiques d'achats des passagers.

• Informatique

Le plan industriel de la DGSI - présenté en CE - prévoit une baisse de 20 % de l'activité sur 5 ans. Cette attrition est liée à la fin des projets avec de convergence AF/KLM, le plein effet d'ALTEA, l'amélioration des processus informatiques et l'orientation sur des projets plus courts, plus rapides. Cette diminution d'activité aura pour conséquence une diminution du nombre de sous-traitants (dans les équipes de développements, la cible actuelle est de 40 %) et un non remplacement des départs en retraite. En fonction des événements, il n'est pas exclu de recourir à des embauches. Seules les fonctions supports sont donc impactées par le présent plan de départ, soit un effectif de 300 sur 1600 salariés au total. Le nombre de départs visé est de 55, dont 26 sur les supports transverses.



Photo : Air France

Mais sous ce quasi statu-quo, on assiste depuis quelques années à une réorientation majeure de la politique informatique d'Air France, vers l'achat de logiciels "clefs en main"⁸ et la montée en puissance de la sous-traitance. Là encore, la Compagnie perd sa spécificité.

⁶ N'oublions pas que, sur le dernier exercice IATA, les lignes COI sont, avec les lignes Afrique, les seules rentables de la Compagnie ...

⁷ Dernière minute : Air France vient d'annoncer la fermeture du centre d'appels de Montréal et son basculement vers le centre de Delta Airlines à Atlanta, dans le cadre de la JV Transatlantique. 280 emplois sont concernés.

⁸ Voir pour certains à la concurrence : Lufthansa System dans le cadre du projet Concordia...



• Industriel

La Maintenance aéronautique n'est pas touchée par la crise économique comme le Passage ou le Cargo. Elle constitue la seule activité à voir son chiffre d'affaires progresser sur la dernière période et ses résultats opérationnels restent positifs. Seuls les métiers supports de la DGI sont concernés par le plan de départs volontaires, les métiers de mécaniciens en étant exclus. La problématique sous-jacente à ces suppressions de postes est la même que pour les autres directions : homogénéisation et simplification des procédures, standardisation et automatisation des tâches, mise en place de nouveaux outils et nouvelles technologies ...

Le véritable débat porte ici sur l'ouverture des postes de mécaniciens aéronautiques à la mobilité interne à la Compagnie. Rappelons que ces métiers sont les seuls à générer de l'embauche dans l'entreprise à horizon trois ans. Le refus d'Air France de pourvoir en interne à ces besoins, même en partie, prive les salariés actuellement menacés dans leur emploi de possibilités de formations qualifiantes et de postes pérennes. Par ailleurs, la question du traitement de la pénibilité sur les métiers de mécaniciens n'a toujours pas été abordée dans l'entreprise.

• Opérations aériennes

Dans le cadre du plan de départs volontaires, la DG Opérations Aériennes adapte ses fonctions supports, métiers ou transverses, à la baisse d'activité (fonctions recrutement et formation notamment) ainsi qu'aux nouveaux outils de l'entreprise, dans la même logique que les autres directions.

Les populations PN seront en revanche impactées par le projet NEO, sans que l'on en connaisse actuellement les modalités exactes.

Pour les PNC, des suppressions de postes pourraient être envisagées, à moins que la résorption d'un sur-effectif jugé conjoncturel par la Compagnie ne se traduise par une forme spécifique de chômage partiel ? Pour les PNT, l'objectif de la Direction semble plutôt être une renégociation de l'accord professionnel permettant une augmentation de la productivité des équipages.

LES VOTES DE LA SESSION

Les actions à entreprendre pour maintenir la compétitivité de l'entreprise et les projets de réorganisation envisagés

Contre : 3
 Abstentions : 10
 Votes associatifs :
 Contre : 1 CGT/UGICT-CGT.
 Abstentions : 4 (1 CFDT ; 1 CFTC ;
 1 CFE-CGC ; 1 Unsa Aérien).

Pour un projet relatif à un programme de réduction des effectifs, fondé sur le volontariat.

Contre : 3
 Abstentions : 10
 Votes associatifs :
 Contre : 1 CGT/UGICT-CGT.
 Abstentions : 4 (1 CFDT ; 1 CFTC ;
 1 CFE-CGC ; 1 Unsa Aérien).

Pour les mesures d'accompagnement proposées.

Pour : 0
 Contre : 0
 Abstentions : 13
 Votes associatifs :
 Abstentions : 5 (1 CFDT ; 1 CFTC ; 1 CFE-CGC ; 1 Unsa Aérien ; 1 CGT/UGICT-CGT).



Photo : Air France

Les low costs

Alors que les compagnies traditionnelles traversent une zone de turbulence, les compagnies à bas coûts affichent une santé insolente. Pour rester compétitives, les compagnies traditionnelles sont en train d'adapter leur "produit". Selon la presse, elles s'inspirent des méthodes des compagnies à bas coûts.

• Qu'est-ce qu'une low cost ?

Avant d'être une compagnie à bas coûts, une compagnie low cost est une compagnie aérienne qui répond à une attente sociale particulière, à savoir : une attente d'acheminement intra-européen peu onéreux mais sûr. Et rien de plus, c'est-à-dire en forçant légèrement le trait quelle que soit l'heure, quel que soit l'aéroport de départ et d'arrivée, quel que soit le service au sol et à bord. L'important est d'arriver à destination car la véritable "expérience voyageur" commence après le vol. Le voyage, c'est après le vol. A l'origine, la low cost s'adresse donc à une clientèle "sac à dos", sensible au prix.

• Les compagnies low costs ont-elles créé cette attente de voyage ou bien surfent-elles sur une aspiration sociétale ?

Probablement les deux. Il ne fait pas de doute que les low costs, en répercutant sur les prix la baisse de leurs coûts, ont généré leur propre demande ; mais d'un autre côté, une étude sociologique montrerait probablement que cette baisse a coïncidé avec un désir jusqu'alors inassouvi de voyage, de découverte des autres cultures, etc. Il faut également noter que l'organisation des grandes compagnies européennes en logique de hub, à la fin des années 90, a favorisé l'émergence des low costs sur les liaisons en point à point (comme cela fut le cas aux Etats-Unis bien avant l'apparition des premières low costs en Europe).

• Une nouvelle stratégie

Après avoir "siphonné" d'importantes parts de marché sur le segment de clientèle loisir, les compagnies low costs cherchent de nouveaux débouchés. Elles sont ainsi en train d'adapter leur modèle pour séduire la clientèle affaires, c'est-à-dire le cœur de cible des compagnies traditionnelles, le "gagne pain" de ces dernières.

Après s'être positionné comme transporteurs de touristes elles tentent à présent de s'imposer comme "spécialistes du court et du moyen-courrier", ce qui n'est pas équivalent. Ces compagnies semblent viser un nouveau partage de territoire, sur la base du type de réseau plutôt que sur la base du motif de voyage. En réalité, le phénomène n'est pas nouveau : easyJet transporte depuis plusieurs années des hommes d'affaires. Avec la crise économique, le phénomène s'accroît. Là où la demande est suffisante, easyJet améliore sa qualité de service en terme d'offres de fréquences.

• Une adaptation à la marge

En effet, une compagnie low cost se différencie d'une compagnie orientée voyages d'affaires par la structure de son programme. Alors que les compagnies orientées "affaires" proposent de nombreuses fréquences aux heures de pointe pour répondre aux attentes de leur cœur de cible, les compagnies low costs conçoivent un programme lisse pour maximiser l'usage des appareils et des équipages. C'est ce qui explique à titre principal la différence de coût unitaire entre les deux types de compagnie. Les coûts des low costs sont plus bas parce qu'ils se répartissent sur un plus grand nombre d'unités (d'heures de vols). Les différences de coûts avec les compagnies majors s'expliquent aussi évidemment par la productivité PN, qui "colle" à celle des appareils, ainsi qu'aux différences existantes dans les modèles nationaux de protection sociale¹. Ainsi une compagnie low cost ne saurait se muer en transporteur d'affaires sans modifier son économie d'ensemble ; de même qu'un transporteur traditionnel ne saurait baisser durablement ses tarifs sans rien modifier à la productivité de sa flotte.

• Un double mouvement

Pour attirer des clients affaires, certaines compagnies low costs (easyJet notam-

ment en Europe) modifient leur programme, mais à la marge, en fonction des opportunités, pour ne pas dégrader trop leur modèle ; d'un autre côté, pour arrêter l'hémorragie de la clientèle affaires, les compagnies classiques s'alignent sur le modèle low cost ; mais également à la marge, c'est-à-dire en réduisant leurs frais de distribution, de toucher², de catering et en faisant payer certaines prestations qui jusqu'à présent étaient gratuites. Concrètement, cela se traduit par une désertification des plate-formes aéroportuaires au profit des bornes libre service, dépose bagages et autre téléphone de courtoisie.

• Vers encore plus de confusion

Si les modèles sont loin de converger au niveau des fondamentaux, les images, elles se brouillent. Qu'est-ce qui est "low cost" ; qu'est-ce qui est "classique" ? Il devient difficile de répondre. Finalement, au-delà des gains liés aux nouveaux "produits", tel est peut-être le but recherché aussi bien par les compagnies low costs que par les compagnies traditionnelles : semer la confusion, gommer dans les esprits la dualité du transport aérien sur court et moyen-courrier. Reste à savoir dorénavant, quelles seront les conséquences de cette nouvelle confusion sur les comportements des voyageurs...



Photo : Air France

¹ Environ 45 % du différentiel de coûts PN entre une low cost et une major s'expliquerait par les différences de cotisations sociales entre la France et le Royaume-Uni.

² Les frais de toucher sont composés de deux éléments : les prestations en piste, autour de l'avion, et les prestations en aéroport (enregistrement, embarquement, vente...).



Photo : Justin Mott - UNESCO®

FONDATION AIR FRANCE

“STREET CHILDREN” : EN FINIR AVEC LA RUE



Dans le cadre de sa cellule humanitaire, le CCE Air France s'associe à la Fondation Air France dans son programme “sortir les enfants des rues”.

Afin de sensibiliser le public, les responsables sociaux, politiques et économiques, la Fondation Air France a organisé un colloque, au siège de l'Unesco, à Paris, le 26 novembre dernier. Les débats se sont articulés autour d'experts, d'associations et de représentants politiques sur le thème “Les enfants en situation de rue”. À cette occasion, le documentaire du même nom de Michel Bulté, a été diffusé en avant-première. Ce film de 52 minutes dresse un bilan non exhaustif sur la problématique des enfants des rues au Brésil, en Roumanie, au Sénégal, au Viêt Nam, mais aussi en France. Un travail de longue haleine qui a permis d'identifier les causes de ce fléau, d'en analyser “les implications sociales, juridiques et politiques”, mais également de proposer des “pistes pour faire évoluer, voire inverser ce processus, influencer les décisions et engager des actions dans le cadre législatif des pays.”

Voilà déjà plus de 17 ans que la Fondation Air France travaille en partenariat avec l'Unesco (Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture) pour faire respecter le droit des enfants dans le monde. Alors que la communauté internationale s'apprête à fêter le 20^e anniversaire de la convention des droits de l'enfant, l'Unicef estime le nombre d'enfants “en situation de rue” à plusieurs dizaines de millions sur l'ensemble de la planète. S'il est difficile de donner des chiffres, l'organisation fait tout de même état de 11 millions d'enfants des rues en Inde, 445.000 au Bangladesh, 250.000 au Kenya, 200.000 au Congo Kinshasa. Répondre aux besoins des enfants en situation de crise, est l'un des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) à atteindre d'ici 2015, signés par les pays membres des Nations Unies. Le chemin est encore long.

Pour plus d'infos :
www.fondation.airfrance.com / www.unesco.org/fr

> Les news du CCE

Domaine de Lassy

“Le Concorde, une star aimée et célébrée”

Quarante ans après son premier vol, le Concorde continue de passionner les férus de l'aéronautique. En effet, du 2 au 4 octobre dernier, en collaboration avec l'Apcos (l'Association des professionnels de Concorde), le musée de l'Air, le patrimoine Air France et la DGI, le CCE Air France et l'association Olympus 593 ont célébré le supersonique au Domaine de Lassy. Trois jours de pur bonheur dédiés “au plus beau bijou que la France ait jamais porté”. Trois jours de rencontres, pendant lesquelles les aficionados ont découvert ou redécouvert des documents rares, des expositions photos, des objets divers et variés du Concorde (costumes, moteurs, couverts...). Pilotes et navigants, concepteurs, mécaniciens, voyageurs mais aussi historiens et photographes, tous ont participé à faire revivre le mythe de cet avion hors du commun. Même les enfants ont été de la fête puisqu'ils ont été conviés à s'initier au pilotage du supersonique. De quoi éveiller des vocations ? Qui sait...



Photo : CCE Air France



Photo : CCE Air France

Déménagement

“L'agence s'est installée au Dôme”

Besoin de faire une escale à l'Agence ? Bienvenue au rez-de-chaussée du Dôme 6 ! Depuis le 21 septembre, c'est là, dans un nouveau décor, une ambiance plus cosy, qu'une équipe d'une dizaine de personnes répond à toutes vos questions concernant les séjours proposés sur Panoram@, le site de réservation en ligne. N'hésitez pas à y faire un tour.

Vacances de la Toussaint

Les chiffres

Nombre de personnes parties avec le CCE pendant les vacances de la Toussaint, toutes zones confondues :

365

Vacances jeunes (*dont itinérants*)

723

Vacances adultes





Patrimoine Jeunes : Bienvenue chez vous !



Avec 17 villages jeunes répartis à travers toute la France, le CCE Air France accueille pendant les congés scolaires, les enfants des agents Air France. Pour leur offrir un cadre privilégié, des infrastructures à la fois modernes et sécurisées mais aussi des activités à la hauteur de leurs attentes, le patrimoine Jeunes est peu à peu rénové et réhabilité. Parallèlement, le CCE effectue régulièrement, tous les deux à trois ans, des travaux d'entretien pour respecter la législation et les normes en vigueur : ravalements, revêtement des sols, remplacement des circuits aquatiques et électriques ainsi que diverses autres manœuvres. L'occasion aussi, pour le CCE, d'améliorer la qualité des services rendus.

Depuis leur acquisition, la plupart des villages vacances jeunes ont connu des restructurations profondes, portant notamment sur le logement et la capacité d'hébergement. Il a également fallu adapter, créer ou transformer des surfaces d'animation ou des espaces de loisirs. Des travaux qui nécessitent un suivi afin de garantir le maintien des normes d'hygiène et de sécurité. Un travail de longue haleine, qui porte ses fruits.

Air Pins (Gironde)

Date d'acquisition : 2 juin 1947.
Lieu-dit : "Saint Brice".
Superficie : 1,4 hectare.
Hébergement : 3 bâtiments.

"Au cœur de la forêt de pins, une propriété dédiée aux tout-petits (4-5 ans)"

Initialement utilisé comme maison de repos pour les agents Air France, cet établissement est devenu un "centre de vacances maternel" en 1989.

Des transformations d'envergure ont été nécessaires pour offrir aux enfants confort et sécurité.

Le Banchet (Isère)

Date d'acquisition : 4 mars 1953.
Lieu-dit : "Mas du Banchet le Haut".
Superficie : 1,4 hectare.
Hébergement : un chalet.

"Des vacances à la montagne toute l'année, hiver comme été"

En très mauvais état à son achat, Le Banchet a été remplacé par un chalet bien plus adapté quelques années après son acquisition. Le réaménagement, puis la mise en conformité électrique du centre et son nouveau condi-

tionnement ont permis d'en faire une destination de montagne appréciée des enfants.

Réalisations : la situation géographique exceptionnelle du village, en plein cœur du Parc national de la Chartreuse, permet l'aménagement d'activités diverses. Cet été par exemple, un parcours accro-branches avec des équipements fixes a été installé. Une aubaine pour amateurs de varappe.

Bonnieux (Vaucluse)

Date d'acquisition : 26 juin 1958.
Lieu-dit : "Quartier de la combe".
Superficie : 27 hectares.
Hébergement : 2 pavillons.

"Faire du sport et se détendre dans le Lubéron"

A l'origine, le village vacances jeunes de Bonnieux était un vieux moulin isolé. Grâce à des travaux successifs, notamment la création d'un chemin menant au centre, puis diverses transformations électriques, l'aménagement de salles d'activités... Bonnieux a également été équipé d'une

piscine et d'un terrain de jeux. Le village a ainsi su se moderniser tout en conservant son aspect authentique.

Réalisations : pour mieux profiter du chant des cigales, une terrasse extérieure bien éclairée a été aménagée pour les repas. Les terrains de jeux ont par ailleurs été agrandis.

Fonsanges (Gard)

Date d'acquisition : décembre 1979.
Lieu-dit : "Fonsanges".
Superficie : 6 hectares.
Hébergement : anciennes thermes.

"Pour visiter la Provence à pied, en VTT, à cheval ou en canoë"

Fonsanges a toujours été un village destiné aux vacances jeunes. Le tout premier coup de pioche a d'ailleurs consisté à installer une clôture tout le long de la bâtisse. Les travaux effectués au fil des ans ont toujours su préserver le charme du lieu.

Réalisations : les chambres de Fonsanges sont entièrement rénovées. Peintures, réaménagement, le confort est au rendez-vous. Un terrain multisports y a également été installé. Autre ouvrage non moins appréciable : des sanitaires sont désormais disponibles à proximité de la piscine.



Keradennec (Finistère)

Date d'acquisition : 27 juin 1981.
Lieu-dit : "Keradennec".
Superficie : 1 hectare.
Hébergement : sous tentes
et 1 bâtiment en dur.

"Un village de toiles en harmonie avec la nature"

Fin des ruines, début d'une nouvelle aventure. Dès le départ, le village vacances de Keradennec trouve sa vocation : déployer un village de toiles pendant les vacances scolaires. De quoi ravir les amateurs de nature et d'authenticité.

Réalisations : tourné vers l'activité voile, le village de Keradennec a amélioré cette année l'espace spécialement aménagé pour recevoir les planches et autres infrastructures pour sports nautiques.

Kerescant (Finistère)

Date d'acquisition : 12 septembre 1974.
Lieu-dit : "Kerescant".
Superficie : 8 hectares.
Hébergement : 3 pavillons
et une ancienne ferme bretonne.

"Les joies du nautisme et du milieu marin à la mode de Bretagne"

A 800 m de la plage seulement, le village vacances de Kerescant a résolument tourné ses activités vers la mer. Raison pour laquelle, dès son acquisition, le village vacances a immédiatement été conçu pour être pratique.

Réalisations : lorsqu'ils ne sont pas en mer, les enfants peuvent profiter d'une toute nouvelle installation, un terrain multisports ! Un vrai plus.

Lelex (Ain)

Date d'acquisition : 29 mars 1958.
Lieu-dit : "La Mignonne".
Superficie : 10 hectares.
Hébergement : un chalet.

"Ski en hiver et randonnées en été, rendez-vous avec l'authenticité"

Avant d'être "La Mignonne", ce lieu prisé en hiver comme en été, Lelex n'était doté que d'une petite bâtisse. Le chalet a par la suite été rajouté. Au fil des saisons, le village a été agrémenté de salles d'activités avec cheminée, puis d'une piscine.

Réalisations : du cirque en plein air ! Il fallait y penser. Le sol à Lelex étant trop meuble pour permettre l'installation d'un chapiteau, l'idée de proposer des activités du "spectacle" a néanmoins fait son chemin puisqu'un espace "cirque" existe à Lelex. Graines d'artistes bienvenues.

Mios (Gironde)

Date d'acquisition : 2 juin 1947.
Lieu-dit : "Saint-Brice".
Superficie : 2 hectares.
Hébergement : 3 pavillons.

"Niché dans la pinède et à 30 km de l'océan"

Pour faire face à une demande croissante des agents Air France souhaitant inscrire leurs enfants aux colonies, le CCE acquiert Mios. Le premier pavillon de Mios a vu le jour en 1950. Puis c'est à deux ans d'intervalles respectifs que les deux autres ont été construits.

Réalisations : une fois n'est pas coutume, les bâtiments des enfants étant aux normes et confortables, les travaux engagés et achevés ces dernières années l'ont été à destination des logements du personnel. Ils ont été repeints et réaménagés.

Pareloup (Aveyron)

Date d'acquisition : 15 juin 1967.
Lieu-dit : "Mas Atché".
Superficie : 2 hectares.
Hébergement : sous tentes
et un bâtiment en dur.

"Sur les bords du lac de Pareloup, un dépaysement complet"

Au bord d'un grand lac artificiel, les principaux travaux ont consisté à construire en deux temps le bâtiment des services généraux, puis d'une salle à manger en dur. Défi relevé.

Réalisations : depuis toujours destiné à l'activité voile, le village vacances de Pareloup a bénéficié d'un aménagement permettant la stabilisation de berges ainsi que de l'installation d'une rampe de mise à l'eau. Très utile pour faciliter l'accès des différentes embarcations.





Photos : CCE Air France

Penne-du-Tarn (Tarn)

Date d'acquisition : 28 décembre 1967.
Lieu-dit : "La Garenne".
Superficie : 10 hectares.
Hébergement : bungalows et une bergerie.

"Eaux vives, spéléologie, astronomie... au cœur des gorges de l'Aveyron"

Un an après son achat, la décision de construire des annexes derrière la bergerie existante s'est concrétisée. Objectif, construire des logements pratiques et confortables, facilitant aux jeunes l'accès à une nature riche en couleurs et en histoire.

Réalisations : le village vacances a bénéficié d'un léger lifting grâce à un nouveau coup de peinture.

Saint-Pons (Alpes-de-Haute-Provence)

Date d'acquisition : 17 février 1971.
Lieu-dit : "Champ Long".
Superficie : 2,7 hectares.
Hébergement : un bâtiment.

"Profiter de la montagne, des torrents et des lacs dans les Alpes ensoleillées"

Idéalement situé dans les Alpes-de-Haute-Provence, "Saint-Pons" accueille à son origine tour à tour les jeunes puis les familles.

Réalisations : un terrain multisports a été installé à la place du tennis. Les enfants peuvent désormais pratiquer le football, le hand-ball ou encore le basket-ball.

Theneuille (Allier)

Date d'acquisition : 3 juillet 1973.
Lieu-dit : "Réserve de la Croix".
Superficie : 18 hectares.
Hébergement : un château et des bungalows.

"La campagne bourbonnaise... à 2 h 30 de Paris"

Un château en pleine verdure, l'occasion était trop belle. Dès son acquisition, le château de Theneuille a entièrement été réaménagé, repeint, réorganisé. Son cadre tranquille et sa proximité avec la capitale en a fait un village accessible aux tout-petits.

Réalisations : différents espaces ont été aménagés, comme la création de boxes, de clapiers... Objectif, faire de Theneuille un village vacances tourné vers la ferme ! Ravissement des maternels et des jeunes enfants garanti.

Treberon (Finistère)

Date d'acquisition : 1968
Lieu-dit : "Treberon".
Superficie : 8 hectares.
Hébergement : 3 pavillons.

"Un emplacement exceptionnel, face à la mer"

Au départ, un terrain nu. Puis peu à peu, les bois ont laissé place à trois bâtiments situés à quelques mètres seulement de la mer. Des classes de mer y ont rapidement été organisées et des activités nautiques pratiquées.

Réalisations : une salle d'activités a entièrement été rénovée.

Villar-d'Arène (Hautes-Alpes)

Date d'acquisition : mai 1965.
Lieu-dit : "La Claustres".
Superficie : 1 hectare.
Hébergement : 1 bâtiment en dur et des tentes.

"Une propriété idéale pour les amoureux de la montagne"

Des vacances stimulantes en été comme en hiver, c'est ce qu'a toujours proposé ce village de vacances dédié aux jeunes. Pour y parvenir, il a fallu tout construire, car au départ il n'y avait rien.

Réalisations : la salle d'activités a entièrement été rénovée.

> Le CCE se dévoile

Dans ces villages, les travaux engagés sont de nature courante. Il s'agit principalement de revêtement des sols, de remplacement des productions d'eau, de peintures, de ventilation. A Pessat-Villeneuve par exemple, les menuiseries ont entièrement été restaurées, trois des quatre pavillons repeints.

Pessat-Villeneuve (Puy-de-Dôme)

Date d'acquisition : 29 avril 1954.
Lieu-dit : "Château de Villeneuve".
Superficie : 10 hectares.
Hébergement : 4 pavillons.



Juzet-d'Izaut (Haute-Garonne)

Date d'acquisition : 1947.
Lieu-dit : "Maison du Cagire".
Superficie : 4 hectares.
Hébergement : 3 bâtiments.



Salles-sur-Mer (Charente-Maritime)

Date d'acquisition : 3 août 1950.
Lieu-dit : "Le château de Mortagne".
Superficie : 10 hectares.
Hébergement : 3 pavillons,
un château et ses dépendances.



Photos : CCE Air France

Société

Les terrains multisports Agorespace débarquent au CCE

Le point commun entre les villages de Saint-Pons, de Kerescant et de Fonsanges ? L'installation, dans ces villages, d'un terrain multisports "Agorespace".

Conçu pour pratiquer plusieurs sports, (basket-ball, football, volley-ball, twinball, hand-ball etc.) l'Agorespace est un plateau équipé de bandes délimitant l'espace des différents jeux sur un gazon synthétique. Le concept a été créé, il y a plus de 15 ans, pour favoriser les relations sociales entre jeunes dans les collectivités. Depuis, l'idée a fait des émules puisque de nombreuses collectivités en sont désormais équipées. Le CCE aussi.

Ecocit

Du recyclage au cœur des villages



Comment faire du neuf avec du vieux ? Cet été par exemple, le CCE Air France a récupéré le mobilier de Gassin qui ne correspondait plus aux attentes des agents Air France, pour l'installer dans trois villages : Keradennec, Saint-Pons et Guidel. Ce recyclage permet non seulement de réaliser des économies, mais également de respecter l'engagement Ecocit, pris par le CCE.

En attendant Noël

Vive le vent... Les vacances de la Toussaint à peine terminées, celles de Noël pointent déjà le bout de leur nez chargées, comme chaque année, en spectacles, surprises et autres cadeaux. Au CCE, l'effervescence commence bien avant novembre... Noël ici se prépare dès le mois d'avril avec la sélection des jouets. (cf Panoramag n°9). Lorsque la rentrée scolaire de septembre s'annonce, on planche déjà sur la logistique de distribution des jouets et le déroulé des séances de spectacle. Pour chaque séance, il faut plus d'une cinquantaine de volontaires du CCE et des CE Air France pour assurer l'accueil et la remise des jouets aux agents Air France. Rendez-vous a été pris sous le chapiteau du Cirque Pinder, installé sur la pelouse de Reuilly à Paris, les 27, 28 novembre et 5 décembre.

Arbre de Noël de la région parisienne "Le goûter est dans la boîte..."

Le CCE Air France renoue avec le traditionnel goûter de Noël. Cette année, à l'occasion de l'Arbre de Noël organisé au cirque Pinder les 28, 29 novembre, et le 5 décembre, les enfants des agents Air France ont reçu une petite boîte en fer bleu ciel, représentant un car et ses joyeux passagers : Kinou le Lapinou, Riton le Mouton et Dédé le Chimpanzé...

A l'intérieur, un contenu soucieux de la santé des enfants : pas trop de sucre, pas trop de graisse, pas trop de vilains colorants ni de curieux dérivés chimiques... mais un goûter bien savoureux comprenant une compote, une madeleine, un jus d'orange, une pâte de fruit et l'incontournable petit Père Noël en chocolat !



Calendrier des Arbres de Noël en Province

ANTENNE	DATE
MONTPELLIER	4 décembre 2009
BASTIA	5 décembre 2009
BORDEAUX	5 décembre 2009
LYON	5 décembre 2009
TOULON	5 décembre 2009
AJACCIO	12 décembre 2009
NICE	12 décembre 2009
MULHOUSE	12 décembre 2009
TOULOUSE	12 décembre 2009
MARSEILLE	13 décembre 2009
NANTES	19 décembre 2009
STRASBOURG	19 décembre 2009

La distribution des jouets et des livres a été, quant à elle, assurée uniquement les 28 et 29 novembre, sous un chapiteau, en présence du Père Noël avec lequel les enfants ont pu se faire photographier. Passées ces deux dates, les agents pouvaient retirer les cadeaux dans leurs CE respectifs.

Plus de 16000 goûters, 5500 jouets et autant de livres ont été distribués aux enfants d'agents Air France de la région parisienne.



Photo : CCE Air France

Spectacle 2009

“Pinder, dernière séance...

Cette année encore, le spectacle est au rendez-vous puisque les artistes du Cirque Pinder illuminent de numéros, aussi bien classiques qu'inédits, le chapiteau installé sur la pelouse de Reuilly. Au programme, Monsieur Loyal donne le La en ouvrant le bal avec la parade des animaux exotiques présentée par Sacha Houcke. Puis le Britannique Gaby Dew et sa prestigieuse cavalerie entrent à leur tour sur scène, pour un numéro équestre saisissant. C'est le début du show. Dans cette première partie, les clowns sont également à l'honneur. Et c'est après l'entracte que les célèbres fauves du dresseur Frédéric Edelstein font leur apparition au plus grand bonheur des enfants... et des adultes. Ce numéro rassemblant 16 tigres et lions dans une cage est en effet unique au monde. Des fauves obéissants, mais dont les grognements et les coups de pattes nous rappellent qu'il sont d'abord des bêtes sauvages. Grrr. Autre clou de cette programmation, la troupe aérienne chinoise de Heilongjiang qui fait sa première grande apparition en France. Haute voltige au rendez-vous !

En tout, 14 numéros, les uns aussi surprenants et féériques que les autres. Noël 2009 sera résolument spectaculaire.



Dans la gueule des rois de la jungle

Figure emblématique du Cirque Pinder, Frédéric Edelstein et ses 40 fauves émerveillent inmanquablement petits et grands. Cette année, le désormais célèbre dompteur entre en cage après l'entracte, en compagnie de 16 à 20 tigres et lions. Un travail de longue haleine, fruit de beaucoup d'amour et de patience pour ses animaux. Et s'ils se montrent dociles face à leur maître, les fauves n'en gardent pas moins leur côté sauvage... pour éviter tout incident, ils sont donc nourris juste avant la représentation. Avoir les crocs, d'accord, mais pas sous le chapiteau !

Photo : CCE Air France

Culture

Des cadeaux à la page !

Côté revues...

Il n'est jamais trop tôt pour lire ou découvrir l'univers des livres et de la presse. Parmi les cadeaux, possibilité est offerte aux enfants des agents Air France de 9 mois à 14 ans de s'abonner pendant 6 mois à une revue de leur choix :

Picoti (à partir de 9 mois),
Toupie (à partir de 3 ans),
Wakou (3 à 7 ans),
Toboggan (à partir de 5 ans),
Wapiti planète nature (à partir de 7 ans),
Julie (préadolescents),
Geo Ado (adolescents).



Photo : CCE Air France

Le plaisir de la lecture s'allie ainsi à la démarche pédagogique et sociale du CCE, mais pas seulement. Cet abonnement c'est aussi l'occasion d'un rendez-vous régulier avec "son" journal. Une façon de s'immerger entièrement dans un univers répondant à des questionnements aussi bien d'intérêt général que personnels. A l'instar du magazine "Elle", celui de "Julie" se révèle particulièrement précieux aux adolescentes en manque d'informations sur les tendances mode, mais aussi des portraits sur des personnalités qui font l'actualité. Cerise sur le gâteau, des jeux et... des recettes de cuisine sont également au menu ! Et pour les mordus de la planète, rien de tel qu'une immersion complète au cœur de l'information écologique et des sciences de la vie et de la terre. A consommer sans modération.



Photo : istockphoto

... côté livres

20779 exemplaires commandés pour l'Arbre de Noël de la région parisienne et province comprise...

A l'heure d'Internet et des outils multimédias, les nourritures livresques sont aussi au programme au CCE. Près de trente livres adaptés à chaque catégorie d'âge ont donc été sélectionnés pour faire de la lecture, seul ou avec ses parents, un instant privilégié, une activité agréable. Des histoires du traditionnel "Père Castor", à "Narnia", l'album du désormais célèbre film de Disney et "A l'assaut du ciel, l'aéropostale" ou encore "Le souffle du diable"... les enfants des agents Air France sont invités à s'envoler en imagination. Pour les plus petits, ces histoires, racontées par les parents, permettent de précieux moments de complicité et favorisent la découverte de l'imaginaire.

ASSURANCE VIE ET CRISE FINANCIERE

Assurance vie : alliez performance et sécurité !

L'assurance vie demeure le produit d'épargne préféré des Français. Dans la multitude des contrats présents sur le marché, la GMF se distingue par des solutions offrant rendement et sécurité.



Series Communication - Photo Getty Images - GMF Vie : 70 rue de Phony, 75007 Paris cedex 17

La crise financière n'entame pas la confiance des Français dans l'assurance vie ! Les cotisations collectées au 1^{er} semestre 2009 par la GMF sont en hausse de 25% par rapport à la même période de l'année précédente. Rien d'étonnant à cela lorsqu'on constate les taux servis par la GMF en 2008 et qui sont parmi les meilleurs du marché. Le rendement de ses contrats et supports d'assurance vie en euros a atteint 4,40%⁽¹⁾. Un taux non seulement supérieur à la moyenne du marché, qui n'excède pas 3,90%⁽²⁾

en 2008, mais aussi beaucoup plus intéressant que ceux désormais offerts par les livrets d'épargne traditionnels. Ainsi, alors que ces livrets classiques garantissent à l'épargnant la sécurité contre un faible rendement, le contrat Altinéo de la GMF, lui, offre sécurité et performance. Vous profitez d'un taux minimum garanti chaque année, les intérêts vous sont définitivement acquis et génèrent eux-mêmes d'autres intérêts. De plus, vous investissez sans plafond, tout en profitant d'une fiscalité privilégiée. Profitez-en !

UNE PERFORMANCE RÉCOMPENSÉE

Depuis 2000, le contrat d'assurance vie en euros Compte Libre Croissance - aujourd'hui remplacé par Altinéo, un produit qui offre des caractéristiques et un niveau de performance similaires - a offert à l'épargnant un rendement moyen de 4,62%⁽³⁾ par an, soit plus de 38%⁽⁴⁾ sur 8 ans. C'est pour distinguer notamment la régularité de ses performances que les experts des Dossiers de l'Épargne ont, en 2009, décerné pour la deuxième année consécutive le label d'excellence à Altinéo.

Didier Ledeur, Directeur Général de la GMF VIE

« Une expertise qui profite directement aux épargnants »

« La GMF propose une large gamme de produits d'assurance vie, d'épargne et de placement depuis maintenant 30 ans. C'est cette expertise, constituée au fil des ans, qui lui permet aujourd'hui d'afficher d'excellents résultats, et ce malgré un environnement économique et boursier plus difficile. L'épargnant en bénéficie directement, comme il tire profit des valeurs mutualistes qui animent au quotidien l'entreprise : refus des effets d'annonce, absence de taux « boostés » à court terme pour recruter de nouveaux clients... Sans oublier une solide santé financière, un élément indispensable dans le contexte actuel. »

Pour en savoir plus :
appelez le 0 820 809 809
(0,12 € TTC/mn) ou consultez
le site www.gmf.fr



(1) frais de gestion déduits, avant prélèvements sociaux.

(2) source : Fédération Française des Sociétés d'Assurances, estimation au 31.09.09.

(3) taux de rendement annualisé du 31.12.00 au 31.12.08, frais de gestion déduits et avant prélèvements sociaux.

(4) taux de rendement du 31.12.00 au 31.12.08, frais de gestion et prélèvements sociaux déduits.

Pessat-Villeneuve

Gare de Lyon, 31 octobre 2009 - 13 h 52. Une bande de joyeux lurons vient de débarquer à Paris. En provenance directe du village vacances du CCE Air France de Pessat-Villeneuve, (Puy-de-Dôme), ces jeunes rois, princes et autres preux chevaliers arborent fièrement leurs épées sur le quai de la gare... leur semaine de vacances de la Toussaint, dans le pur style médiéval, vient de se terminer. Ô tristesse.



Prêts à en découdre avec les preux chevaliers que nous sommes ?



En garde manant ! Venoyez donc vous battre si vous estoyez un homme.



Sire, j'espère que votre train caracola comme il falloait ?



Dur dur de revenir à la réalité.. des au revoir nostalgiques.



Allons, retournons dans nos contrées, Nice, Bordeaux, Toulouse, etc.



Le tout servi par une bande de joyeux animateurs !

Photos : CCE Air France



(NOUS RAPPROCHER ENCORE PLUS DE VOUS)

Panoramag N°11 - le magazine du CCE Air France

Bâtiment Le Dôme - 6, rue de La Haye - BP 12691 - Tremblay-en-France
95725 Roissy Ch. De Gaulle Cedex

Directeur de la publication > Jean-Yves Quinquenel - Secrétaire Général du CCE
Conception & Réalisation > service Communication du CCE AF - Rédaction en chef > Marie-Laure Hermanche
Rédactionnel > Basma Ahmed-Kamal - service Economique du CCE AF - Imprimerie > Seldo



Revue imprimée sur Cyclus, papier certifié du "Label Ecologique Européen". Cet écolabel "produit" apporte la preuve au travers des nombreux critères d'évaluation, que le produit protège mieux la nature lors de sa conception que d'autres produits similaires n'ayant pas cette certification. Usines certifiées ISO 14001, norme destinée à limiter régulièrement l'impact de la production sur la nature, eau, air, sols.