



cce.airfrance.fr

panorama **MAC**



> Le CCE s'engage

Cap sur l'été 2010



> Dossier éco

Le Cargo



> Le CCE se dévoile

Hors saison



Photos : Fotolia

panorama **MAG**

■ Entre vous et nous

- p.4** **Un autre regard**
Chili - ambiente caliente
- p.5-12** **Le CCE s'engage**
Cap sur l'été 2010
- p.13-15** **Le CCE se dévoile**
Bienvenue chez vous - hors saison

■ Economie

- p.16-19** **Le dossier**
Le Cargo
- p.20-24** **La Session**
Résultats 2009/2010
NEO
- p.25-26** **Repères**
Nouvelle organisation

Ces temps difficiles de crise, qu'elle soit internationale, nationale, à Air France ou au sein de notre CCE, sèment le trouble dans les esprits.

Il convient de clarifier les responsabilités de chacun et de trouver, à tous les niveaux, les solutions à mettre en œuvre. La crise internationale est, sans nul doute, une mauvaise maîtrise du système économique mondial, une machine folle dont tous les habitants de la planète Terre font les frais. *Ceci est de la responsabilité de nos gouvernants politiques.*

La crise à Air France est plus mitigée, parce qu'elle se conjugue avec la crise internationale, avec la fluctuation des prix du pétrole et avec la concurrence déloyale des compagnies low costs. *Ceci est de la responsabilité de nos dirigeants d'Air France.*

Parlons maintenant de la crise du CCE qui défraie la chronique. Tout d'abord, soyons conscients que le premier rôle du CCE est économique et que sans l'Entreprise, le CCE et les CE n'existent plus. Mais soyons réalistes également, pour la majorité des agents d'AF, le CCE et les CE sont principalement associés aux prestations sociales.

Le secrétaire CFDT, élu en 2007, a tenté de mettre en place dans la précipitation un système informatique, censé améliorer la qualité de service. Beaucoup d'entre nous se sont opposés (y compris au sein du Bureau), non pas au progrès mais à la façon dont il voulait le faire. Le SG s'est obstiné, ce qui a conduit FO et la CGC à quitter l'alliance en juin 2009. Quelques mois plus tard, un audit a été diligenté. Ayant eu des preuves irréfutables que l'auditeur ne pouvait faire son travail sereinement, tous les syndicats du sol et PN, conscients des risques pour la survie du CCE, ont démis le Bureau CFDT.

Un bureau provisoire, dirigé par un PN, a été élu, avec comme mission l'aboutissement de l'audit. Durant deux mois, ce Bureau provisoire n'a rien pu faire, par définition, puisqu'il n'était là que pour contrôler que tout se passe bien et quoi qu'en disent certains, il n'a jamais dérogé à sa mission. Les résultats de cet audit ont fait apparaître une trésorerie exsangue et de graves dysfonctionnements. Ce qui nous a conduits à être extrêmement prudents dans la mise en œuvre du programme subventionné, laissant la priorité aux vacances jeunes et à l'exploitation de nos sites.

Le 21 janvier, nous avons été élus, tous les quatre, dans une situation extrêmement difficile. Nous avons, à ce moment là, sollicité l'assistance d'AF pour faire un bilan informatique et comptable, assistance qui nous a été accordée immédiatement par la direction d'Air France consciente de l'importance de notre CCE pour tous les agents de la Compagnie.

Le premier point d'étape de ce bilan a été édifiant. Nous connaissions déjà les nombreux dysfonctionnements dont beaucoup d'entre vous ont été victimes (prélèvements indus, tarifs réduits non appliqués, double, voire triple facturation, annulation partielle impossible, etc.), mais ce que nous ne savions pas et que le Cabinet Mazars nous a démontré, c'est que chacun d'entre nous pouvait rentrer sur le compte de n'importe quel collègue, de consulter, de modifier, ou d'annuler ce qu'il voulait. Le Bureau a immédiatement pris ses responsabilités et, en accord avec la Session, a suspendu le site.

Avec l'aide des personnels du CCE, nous avons pu mettre en œuvre une solution de substitution. Cette solution consiste à réactiver l'ancien système de réservation et revenir à une structure qui a fait ses preuves pour gérer cette crise. Nous aurions préféré travailler avec le site panoram@ parce que cela aurait été plus en phase avec vos attentes. Si nous avons décidé de suspendre le site, en attente de réparation, ce n'est pas pour "revenir au moyen-âge" comme certains le prétendent, mais bien pour protéger chacun d'entre vous.

Le Secrétaire Général, le Trésorier Général et leurs adjoints ont une volonté commune au-delà de leurs différences syndicales. Cette volonté est de reconstruire et faire vivre le CCE. C'est notre responsabilité et nous l'assumerons. Soyez confiants, nous avons décidé tous ensemble de gagner et nous irons jusqu'au bout pour gagner ! Là où il y a une volonté, il y a un chemin !

J.-Claude Filippi (Secrétaire Général - Elu FO) / François Bord (Trésorier Général - Elu UGICT-CGT)
Bruno Nègre (Secrétaire Général Adjoint - Elu CFE-CGC) / Xavier Gautier (Trésorier Général Adjoint - Elu UNSA aérien)



Chili

ambiente caliente

Quand on a dix-sept ans, on part à la conquête du Chili avec le CCE. Pendant les vacances de février, un petit groupe d'adolescents s'est posé à Santiago pour une aventure dans le pays d'une dizaine de jours. Au programme de l'itinérant, des surprises et des rencontres...



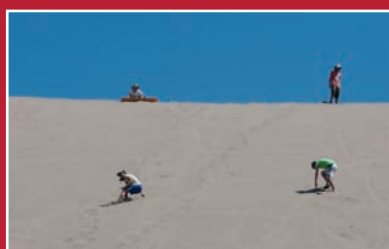
Bienvenida a Atacama



Franchir des rivières



Les Andes à cheval



Une belle descente...



Rien de tel qu'une petite baignade dans un lac salé pour se détendre



Et... même l'interview à l'arrivée à Valparaíso. Pas belle la vie ?



Cap sur l'été 2010

Les vacances d'été, c'est parti ! Depuis début avril, l'ensemble du programme Jeunes et Adultes est en consultation sur le site institutionnel. Des voyages en France, à l'étranger, mais aussi dans le patrimoine du CCE : à chacun son séjour. Que vous soyez plutôt bon plan de dernière minute avec les séjours Request ou plutôt Tours organisés, le CCE a sélectionné pour vous, une mosaïque de séjours. A vous de choisir. Bonnes vacances.



Photo : INPS

Vacances Jeunes

Cet été, mettez les voiles avec le CCE Air France !

Les 17 villages vacances ouvrent leurs portes dès le 4 juillet. Theneuille, Kerescant, Pessat-Villeneuve, Lelex, Fonsanges, Juzet-d'Izaut, Mios, Tréberon sonneront le top départ. Au programme, des séjours thématiques pour faire le plein d'oxygène et se consacrer à une kyrielle d'activités sportives ou culturelles. Mais aussi et comme toujours, des séjours linguistiques et itinérants. Variant entre 12 et 24 jours, les séjours sont tous subventionnés. Découvrez l'ensemble du programme sur <http://cce.airfrance.fr>
En attendant, voici un aperçu des activités proposées par le CCE.

➡ Séjour linguistique



TRÉBERON (Finistère) - "Good morning Treberon"

Pas besoin de partir très loin pour se mettre au flegme britannique. A quelques encablures de la Grande-Bretagne, c'est sur la presqu'île de Crozon, dans la baie de Douarnenez, que le CCE propose un séjour anglophone à la fois pédagogique et ludique. Pendant deux semaines, le village vacances de Tréberon, offre une immersion dans la langue de Shakespeare. Deux activités phares cet été : la voile et le kayak. Novice ou pratiquant émérite, chaque enfant profitera des joies nautiques en toute quiétude.

Entre deux activités nautiques, les animateurs de langue maternelle anglaise, concocteront un menu typiquement British... Les papilles seront mises à contribution dès le réveil avec des "english breakfast".



Photo : INPS

➡ Séjour thématique

VILLAR-D'ARÈNE (Hautes-Alpes) *"Vivre la montagne de l'intérieur"*



Pour fuir le stress quotidien et se déconnecter de la Playstation ? Rien de plus simple, prenez de la hauteur dans le village vacances de Villar d'Arène. Grâce à une situation géographique idyllique dans le massif de l'Oisans, le CCE propose aux jeunes un plongeon au cœur de la montagne. Un séjour résolument tourné vers la nature où les activités sportives tels que l'escalade, le canyoning ou la via ferrata se mêlent à de belles randonnées.



Par petits groupes et selon les niveaux, les apprentis alpinistes auront le privilège d'escalader des sites naturels, descendre en rappel ou encore partir en excursion à 3000 m d'altitude. Grâce à un encadrement professionnel et des règles de sécurité strictes, les jeunes apprennent ainsi, au bout de quelques jours, à dominer la peur du vide, à maîtriser des gestes simples, à vivre en petite communauté. Petite cerise sur le gâteau, après quelques heures de marche, l'une des soirées consiste à passer la nuit en refuge. Une escapade qui permet non seulement d'apprécier le silence des cimes mais aussi, le retour à la vie dans sa plus simple expression. Le temps d'une soirée, point d'électricité et terminé l'eau courante. C'est autour d'un feu, à la lueur des bougies et du clair

de lune que les randonneurs se reposent. Le lendemain, de bonne heure, le spectacle des glaciers sous un lever de soleil ne manque jamais de couper le souffle, même aux plus récalcitrants à quitter le sac de couchage... Pour offrir aux vacanciers un sentiment d'harmonie, et surtout de maîtrise de soi.

➡ Séjour itinérant



SICILE (Italie) *"Excursion dans le ventre de la Terre"*

Cet été, avis aux vulcanologues en herbe et aux sportifs, car c'est en Sicile, au sommet de l'Etna, le plus grand volcan d'Europe en activité, que le CCE vous donne rendez-vous. Pendant deux semaines, sur les flancs de l'Etna, du Stromboli et du Vulcano, les jeunes s'adonneront aux joies de la randonnée. Il s'agit non seulement de découvrir la vie des volcans, mais aussi de comprendre leurs histoires ainsi que tout l'environnement inhérent à la montagne.

Etna...

Dès leur arrivée, les jeunes entrent dans le vif du sujet en participant à l'installation des tentes sur le camp de base situé sur le flanc nord du volcan, dans la commune de Linguaglossa. Le campement sert de point de départ à toutes les excursions et autres activités sportives. Pendant une semaine, encadré par un guide vulcanologue, le groupe va arpenter les sous-bois, fouler les fleuves de lave refroidie ou encore dévaler les pentes du volcan en vtt. L'occasion de profiter d'une végétation riche et hétérogène, passant tour à tour des vergers d'agrumes jusqu'à plus de 1000 m d'altitude, aux forêts de pins, de bouleaux, peupliers jusqu'à 2000 m... puis plus rien. A plus de 2500 m, la végétation se raréfie, pour laisser place aux strates de lave. Le bivouac, lui, est prévu à 1300 m d'altitude. Découvertes et fous rires garantis...

Stromboli et Vulcano

Après la fureur de l'Etna, le Stromboli et le Vulcano feraient presque office de balade de santé... Là encore, des randonnées permettront aux jeunes d'observer les fumerolles et cratères d'un volcan encore en activité, Vulcano. Mais pendant ces derniers jours de vacances, le séjour prend une tournure résolument farniente puisque baignades et journées en bateau privé autour des îles Eoliennes seront proposées. C'est d'ailleurs embarqués sur ce dernier que les jeunes plaisanciers découvriront l'île Stromboli, volcan majestueux, qui crache encore ses gerbes de lave plus ou moins régulièrement, et qu'ils pourront fredonner "Pourtant que la montagne est belle..."



Photo : INPS

Vacances Adultes



Douce France, cher pays... En effet, pourquoi partir loin alors que notre hexagone recèle de tant de paysages à découvrir ou à redécouvrir ? Cette année, le CCE met l'accent sur la France avec une grande variété de destinations, en location ou en pension complète. Les plus aventuriers trouveront également leur bonheur dans une sélection en vogue comme le Canada, l'île Maurice ou encore l'Afrique du Sud. Pour les inconditionnels, la Thaïlande et les Etats-Unis sont aussi au programme. Bonnes vacances !

➔ FRANCE

BELLE-ILE EN MER (Morbihan)

"Un condensé d'iode"



Photos : Fotolia

Pourquoi partir à Marie-Galante, alors que Belle-île est à moins d'une heure de vol de la capitale ? Situé dans le golfe du Morbihan, en face de Quiberon, cet écrin de verdure au milieu des flots bleus vous enchantera par sa beauté et ses petits ports. Point de départ de vos excursions : le VVF "Port Collen", situé dans la commune Le Palais. Ici, le CCE Air France a sélectionné pour vous, des séjours à la semaine. Objectif : face à l'océan, faire le plein d'iode et de soleil.

Les activités

Idéal pour les familles, le village propose diverses animations de détente ou sportives. Balades

pédestres sur les sentiers côtiers ou visite de l'île à vélo, ou encore simplement profiter des activités autour de la piscine. Ici, seuls les éléments comptent, c'est la marée qui dicte le rythme des journées. Et si l'envie vous prend, pourquoi pas une petite excursion en bateau ? Les îles de Houat et de Hoëdic toutes proches vous feront assurément des appels de phares. Vous préférez les musées ? Qu'à cela ne tienne, optez pour celui de Sarah Bernardt à la Pointe des Poulains.

Pratique

Ce séjour d'une semaine en logements équipés d'une kitchenette et d'une terrasse avec mobilier de jardin. Vous pourrez ainsi profiter à loisir de la douceur de la Bretagne et de l'océan. La restauration est obligatoire à l'inscription. Le village met par ailleurs gratuitement à disposition, des lits bébé. Pensez à les prévenir avant de vous y rendre.

3 raisons de passer vos vacances dans le village VVF de Belle-île en Mer ?

- Pour visiter l'île et tous ses trésors dont la citadelle, signée Vauban "himself".
- Pour sa proximité immédiate à la mer : une crique de sable dont le côté sauvage rime instantanément avec vacances, authenticité et... crustacés ?
- Pour sa piscine extérieure chauffée, quand la température de l'océan demeure trop tonique pour certains.

PRAYSSAC-EN-QUERCY (Lot) - *"Le bien vivre et le bien manger"*

Besoin d'un retour aux sources ? Partez pour le calme de la campagne dans le Lot. Le CCE vous propose une semaine en location dans la résidence "Claire Rive" du club Odalys. En plein cœur du Quercy, Prayssac est un charmant petit village aux alentours verdoyants, parsemé de vestiges datant du néolithique, dont trois dolmens. Cette région de crêtes et de vallées qui a conservé de superbes moulins à vent est aussi la région du bien manger ! Ici on fabrique le foie gras et le confit, on ramasse cèpes et escargots, on guette la truffe, on produit l'agneau fermier du Quercy et le "cabécou" de Rocamadour. Et côté raisin, les amateurs de vin pourront s'adonner aux dégustations des vins de Cahors.



Les activités

Adaptée à tous les âges, la résidence Claire Rive propose aux familles de nombreuses activités. Que ce soit au club enfants, à "l'Adosphère" ou des animations pour adultes, les estivants ont accès à différents ateliers ludiques ou sportifs. Jeux de plein air et journées thématiques pour les 9/11 ans, tournois sportifs ou rendez-vous musicaux pour les 12/15 ans ; réveil aquatique ou musculaire pour les adultes désirant changer de rythme : à chacun ses vacances ! Sans oublier les spectacles pour tous. Aux familles qui le souhaitent, un "ambassadeur" Odalys (guide payant) se tient à votre disposition pour découvrir la région "à la carte".

(Suite)

(Suite) PRAYSSAC-EN-QUERCY (Lot)



Pratique

Attention, la résidence étant située à 1500 m du centre-ville, une voiture est indispensable. Elle est composée de grandes maisons abritant 2 à 4 appartements prolongés de terrasse ou balcon.

3 raisons de passer vos vacances à Prayssac-en-Quercy ?

- Parce que rien ne vaut la campagne pour s'évader complètement.
- Pour taquiner la truite, le brochet ou encore la perche dans le Lot, rivière située à 200 m du village.
- Pour visiter les châteaux de la vallée du Lot... Calvayrac, d'Albas, d'Anglars...

LES VOLCANS D'AUVERGNE (Puy-de-Dôme)

"Une éruption de plaisir"

Des randonnées insolites et des aventures dans la verdure, c'est ce que vous propose le CCE via l'opérateur Chamina Voyages. Pendant une semaine, vous découvrirez non seulement la région du Puy-de-Dôme, ses lacs d'origine volcanique, mais aussi la complicité qui peut naître avec un animal, en l'occurrence un âne. Vos enfants auront ainsi l'occasion de monter sur le dos de l'équidé en cas de faiblesse, ou simplement pour le plaisir.



Les activités

Au-delà du dépaysement que procure les lieux visités aux différentes étapes, ce séjour est une mine de découvertes en matière de volcans. Avec une moyenne de 4 à 5 heures de marche quotidienne, les haltes permettent aux accompagnants d'expliquer tranquillement la formation des cratères, les coulées de cendre ou encore les lacs d'origine volcanique. A chaque jour son hébergement et une découverte à la clef : une nuit sous yourte mongole ou sous tente igloo ! De quoi ravir les amateurs de nouvelles expériences. Le dernier jour sera consacré à la visite de Vulcania, le Parc européen du Volcanisme. Rendez-vous est pris à Clermont-Ferrand pour un plein de sensations.

Pratique

Pour que le séjour se passe dans les meilleures conditions, équipez-vous confortablement, notamment avec de bonnes chaussures de marche. Une liste de l'équipement nécessaire à la randonnée vous sera donnée. Ce séjour est accessible dès 6 ans.

3 raisons de passer vos vacances dans le Puy-de-Dôme ?

- Pour vérifier que les volcans sont bel et bien endormis !
- Parce que voyager avec un âne, cela n'a rien de commun...
- Parce que dormir une fois dans sa vie sous une yourte, ça vaut le déplacement.



➡ ETRANGER



Photos : Fotolia

TURQUIE - “Bodrum chic, été choc”

Bienvenue au “3000 Beach Club”. Sur la côte égéenne, le club hôtelier, légèrement en retrait de Bodrum, la “Saint-Tropez” turque, accueille chaleureusement les vacanciers en mal de détente. Ici, l’objectif est limpide : goûter à la vie locale et profiter des bienfaits de la mer. Au plaisir de l’eau se mêle celui des villages et ports typiques à visiter. Les criques aux eaux cristallines, dont celles de Gökova tout près de Bodrum offrent un spectacle inattendu. Tuba et palmes conseillés...

Les activités

Conçues pour 2 à 3 personnes, les chambres modernes du Club 3000 invitent à une décontraction complète. Grâce à sa plage privée, vous pourrez pratiquer basket-ball, beach-volley, mini-foot, tir à l’arc, mais aussi des activités nautiques. Le club prête le matériel. Autre option : lézarder sous le soleil allongé sur les transats mis à votre disposition. Et pour enflammer vos nuits, les nombreuses discothèques attendent de pied ferme danseurs ou “serial” noceurs. Vous préférez rester sur place ? Le club propose des soirées thématiques, avec un spectacle différent chaque soir : cabaret, théâtre, musique folklorique. Danses, jeux et éclats de rire au rendez-vous !

Pratique

Le club propose des formules bien-être en supplément : gommages, bains turcs et massages. Par ailleurs une navette payante fait le trajet jusqu’au centre-ville de Bodrum. Les lits bébé sont à réserver dès votre inscription.

3 raisons de passer vos vacances en Turquie ?

- Pour apprendre à dire bonjour en turc : “Marhaba”.
- Parce que Bodrum, c’est chic.
- Parce que c’est à la fois proche et dépaysant.

AFRIQUE DU SUD (Autotour)

“Sur les pistes de Daktari”

La destination tendance de cet été ? L’Afrique du Sud “of course”. En marge de la Coupe du Monde de Football qui se déroulera du 11 juin au 11 juillet 2010, le CCE vous propose un circuit “liberté”. Après la remise des clefs du véhicule dès votre arrivée, place aux spectaculaires paysages du Mpumalanga et du parc Kruger. A chaque étape du parcours, un hôtel, un lodge ou encore un bungalow vous attend. Seul conseil pendant ce circuit : ouvrir grands les yeux et les oreilles...



Photos : Fotolia

Les activités

Dans la province de Mpumalanga, la végétation luxuriante et les cascades vous ouvriront les yeux sur un “nouveau monde” car c’est dans cette région que se trouve la plus grande réserve animale du monde, le parc national Kruger. Plus de 500 espèces d’oiseaux, 147 mammifères, 114 espèces de reptiles, sans compter les poissons, les amphibiens et les arbres qui cohabitent ! Au détour d’une rivière, peut-être, aurez-vous la chance d’observer un rhinocéros se rouler dans la terre ? A l’approche de collines escarpées ou d’un point d’eau, c’est un léopard que vous pourriez observer... L’heure idéale pour observer cette faune composite reste l’aube. Lorsque les uns se réveillent et que d’autres se couchent.

Pratique

A votre inscription, n’oubliez pas de réserver votre véhicule. Le séjour comprend 4 safaris en véhicule ouvert avec ranger et pisteur, pendant lesquels s’approcher au plus près des animaux sauvages est magique.

3 raisons de passer vos vacances en Afrique du Sud ?

- Parce qu’une région comme Mpumalanga signifiant “Lieu où se lève le soleil” ne peut que faire rêver...
- Pour le sentiment de liberté et de totale autonomie qu’offre cet autotour.
- Parce que c’est le genre de voyage dont on revient “pas tout à fait le même”.

Panoram@
Toute l'offre du CCE

aventures

douceur

nature

légèreté

s'échapper

flâner

Pratique

Le site de réservation en ligne étant, pour des raisons techniques, momentanément indisponible, nous vous proposons en attendant, un espace de consultation du programme de l'été 2010. Celui-ci est accessible depuis le site institutionnel <http://cce.airfrance.fr>. Le login et le mot de passe ont changé. Ces nouvelles données vous ont été transmises par la Newsletter N°26. Si tel n'est pas le cas, veuillez vous rapprocher de votre CE, de l'Agence ou adresser un mail en précisant votre matricule à panorama_grc@cceaf.fr. Les inscriptions aux séjours ETE sont ouvertes du 6 au 21 avril pour les "vacances jeunes" et du 8 au 21 avril pour les "vacances adultes". Comment, où et quand vous inscrire ? Vous trouverez ci-dessous des réponses aux questions (non exhaustives) que vous pourriez vous poser.

Les inscriptions pour les vacances d'automne et d'hiver se feront-elles aussi en version papier ?

Panoram@ devrait de nouveau être disponible cet hiver. Pour les vacances d'automne, même procédure de consultation avec inscription papier.

Qui peut s'inscrire ?

Uniquement les agents actifs ou retraités d'Air France, des CE, du CCE, de la Mutuelle et de l'ASAF et les agents sans solde cotisant volontairement auprès du CCE.

Comment et où s'inscrire ?

Téléchargez le formulaire d'inscription dans l'onglet formulaires ou retirez-le auprès de votre CE ou à l'Agence (Roissy ou Paray). Une fois cette demande remplie déposez-la à votre CE ou à l'Agence ou envoyez-la à l'adresse mail suivante : panorama_grc@cceaf.fr.

Les inscriptions sont ouvertes exclusivement 8 au 21 avril inclus.

Lors de votre inscription, formulez 5 choix par ordre de préférence. Vous aurez ainsi plus de chance d'être satisfait. Ces choix de centres et de dates supposent que vous acceptiez l'un d'entre eux.

Les affectations : comment serez-vous informés ?

- Si votre demande est acceptée, vous recevez un bon de réservation. Il vous appartient de vérifier le contenu du bon : centre, formule, dates, participants inscrits (seules les personnes mentionnées sur ce bon seront accueillies).
- Si votre demande n'est pas acceptée, vous êtes informé et vous avez alors la possibilité d'interroger votre CE ou l'Agence du CCE pour connaître les éventuelles disponibilités.

Que paierez-vous et comment ?

En fonction de vos revenus familiaux et de la composition familiale, vous paierez le tarif de base subventionné ou l'un des cinq tarifs réduits. Vous pouvez régler votre séjour par prélèvement mensuel sur salaire de 1 à 6 fois ou la totalité en un seul chèque avant le départ ou par carte bleue.

(Attention : à défaut du règlement de votre séjour, le CCE se réserve le droit de bloquer toute nouvelle inscription.

Retraités

Vous réglez à réception du relevé.

D'AUTRES QUESTIONS ?

Rendez-vous dans la rubrique "procédure d'inscriptions"

Programme été

Panoram@ : gardons le contact

Vous êtes aujourd'hui plus de 28.000 agents Air France inscrits à la newsletter Panoram@.

Nous vous en remercions et continuerons à vous tenir informés par ce biais et via notre site institutionnel, <http://cce.airfrance.fr>. N'hésitez pas à y faire un tour.



Bienvenue chez vous, le patrimoine du CCE

Découverte, sensation, sérénité... En 2009, plus de 20 000 agents Air France et leurs familles ont choisi de se ressourcer dans les villages-club et villages détente du CCE Air France. Dès aujourd'hui, retrouvez le patrimoine du CCE sur le site institutionnel <http://cce.airfrance.fr>

Sous format vidéo ou diaporama, en version dépliants dans vos antennes, laissez-vous guider par la nouvelle campagne.

En bord de mer, à la montagne ou à la campagne, les 17 villages jeunes, les 4 villages-club et les 7 villages détente vous accueillent aux quatre coins de l'Hexagone et dans les DOM toute l'année.

Bienvenue chez vous !

> Le CCE se dévoile

Envie d'éviter les foules estivales ? Besoin de prendre le large mais avec un budget limité ? Ou vous souhaitez simplement profiter de la douceur printanière et des étés indiens ? Pensez aux vacances hors saison dans les villages du CCE Air France. Ouvert à différentes périodes de l'année, à la nuitée ou à la semaine, votre patrimoine vous accueille dans un cadre agréable et serein. Découvrez-le sous un angle différent, version printemps ou automne...

MAR

LANSLEVILLARD

La Savoie "En haut des cimes"

Ouverture du 19/6 au 11/9

Basse-saison : du 28/8 au 11/9

La fin des sports de glisse à Lanslevillard annoncent la fin de la saison et le début du printemps... l'occasion d'oxygéner ses poumons. Car lorsque le fond de l'air est encore frais et le soleil au rendez-vous, rien ne vaut la montagne pour profiter de l'éveil de la nature. C'est ce que vous propose le CCE dans son village vacances de Lanslevillard. Situé en bordure du Parc national de la Vanoise, celui-ci peut servir de base à des randonnées au vert.

Initialement créé pour protéger la faune sauvage, notamment le bouquetin et le chamois, le parc protège désormais de nombreuses espèces, aussi bien animales que végétales. Impossible donc à cette période d'échapper au lent réveil des animaux. Sans doute observerez-vous, au cours d'une escapade, un bouquetin perché sur un rocher ? Ou encore un aigle royal déployer ses ailes au loin ? Au retour d'une longue marche, le village vacances est doté d'un sauna et d'un hammam. Histoire de se ressourcer... avant la prochaine balade.

AVR

GASSIN

Le Var "Sous le soleil exactement"

Ouverture du 3/4 au 25/9

Basse-saison : du 3/4 au 29/5, puis du 28/8 au 25/9



Loin du bruit et du mercure qui s'affole en été, le sud de la France se prépare, dès le mois d'avril, à un événement prisé des passionnés du cinéma, le festival de Cannes. Situé à moins de cinquante kilomètres de la ville du 7^e art, le village vacances de Gassin se révèle être un précieux pied à terre pour les cinéphiles... perché sur la colline des Graffions, le village domine un paysage de vignobles et d'étendues boisées. Le décor ? Un rideau de nature verte, un ciel bleu azur et... des toits de briques rouges. Une palette de couleurs vives, fauves, qui, à défaut d'éveiller les oiseaux de nuit, inspirera les artistes en herbe.

Vincent Van Gogh ne s'y est pas trompé. De Cagnes-sur-Mer, le peintre néerlandais immortalisa "Les Fritillaires".

Sinon ? Pourquoi pas des escapades en bateau au départ de Saint-Tropez ? Le célèbre petit port prend, hors saisons, des allures de "filles de la mer" tout à fait sages. La douceur du soleil additionnée au calme méridional, offre aux vacanciers de purs moments de sérénité. Il n'y a plus qu'à se laisser aller...



MAI

SAINT-GEORGES-DE-DIDONNE

La Charente-Maritime "Home sweet home"

Ouverture du 3/4 au 11/9

Basse-saison : du 3/4 au 29/5, puis du 28/8 au 11/9

On ne change pas une équipe qui gagne ! Comme l'année dernière, apprenez à rester zen à Saint-Georges-de-Didonne. Dans cette propriété du CCE située en Charente-Maritime, rendez-vous pour une semaine "bien-être". Des professionnels qualifiés et formés à différentes techniques octroient conseils, soulagent et enseignent. Modelage à l'huile ayurvédique, shiatsu, réflexologie plantaire, gommage aux sels marins, yoga, relaxation, vous n'aurez que l'embarras du choix pour ces vacances articulées autour de la détente. Des ateliers sont même proposés.

Vous souhaitez profiter des bienfaits de la mer, du soleil, bref des ressources naturelles ? Rien de plus simple : en partenariat avec Thalazur, le village propose aussi des prestations en cure thermale à des tarifs préférentiels. Là, plusieurs espaces de soins vous attendent : hydrothérapie et spa, parcours aquatique, beauté marine, fitness ou encore détente. De quoi faire le plein d'énergie. Et pourquoi pas, profiter de la douceur printanière et du calme du littoral pour découvrir le pays de Royan, ses phares, ses sémaphores...ses assiettes de fruits de mer. Une véritable cure de jouvence et gustative. Épicuriens bienvenus.



SEPT

BRETAGNE

Saint-Malo "Bretagne tonique"
Guidel "Entre terre et mer"

Ouverture Saint-Malo du 13/2 au 15/9

Ouverture Guidel du 10/4 au 11/9

Basse-saison Guidel : du 10/4 au 29/5, puis du 28/8 au 11/9

Vous aimez les rafales de vent revigorantes, appréciez la fraîcheur des fruits de mer, vous vous intéressez aux vestiges gaéliques ? Partez à la découverte d'une Bretagne résolument tonique et surprenante. A l'arrière-saison, cette région demeurée sauvage dévoile son caractère indomptable. Alors que la plupart des estivants rejoignent leur domicile, la Bretagne se réveille, stimulante et mystérieuse, accessible aux plus patients.

A quelques minutes seulement de la mer, **le village vacances de Guidel** accueille les candidats aux escapades fortifiantes et au bien-être. Au programme, randonnées et cure de crêpes. Avec cinq kilomètres de plages de sable fin, les longues promenades s'avèrent particulièrement stimulantes. Cheveux au vent, nez rempli d'iode, le corps est en harmonie avec la nature. Les mordus de randonnées seront ravis. Ceux qui souhaitent se reposer, séduits.

Quid de **Saint-Malo** et de sa célèbre cité corsaire, ses remparts ? En plein centre-ville, le village détente du CCE est le point de départ idéal pour découvrir les plus grandes marées d'Europe : le village, avec ses maisonnettes implantées autour d'une ancienne malouinière, est situé à 800 m seulement de la mer ! Le printemps et l'automne se présentent comme les meilleures périodes pour admirer le phénomène des grandes marées. Là, lorsque le soleil a rendez-vous avec la lune, la baie de Saint-Malo, de par sa position géographique, devient un théâtre à ciel ouvert. La différence entre haute mer et la mer basse peut alors dépasser les 12 mètres. Et cette année, rendez-vous à St-Malo le 31 octobre 2010 pour le départ de la 9^e Route du Rhum, la célèbre transat organisée tous les 4 ans. .





LE CARGO

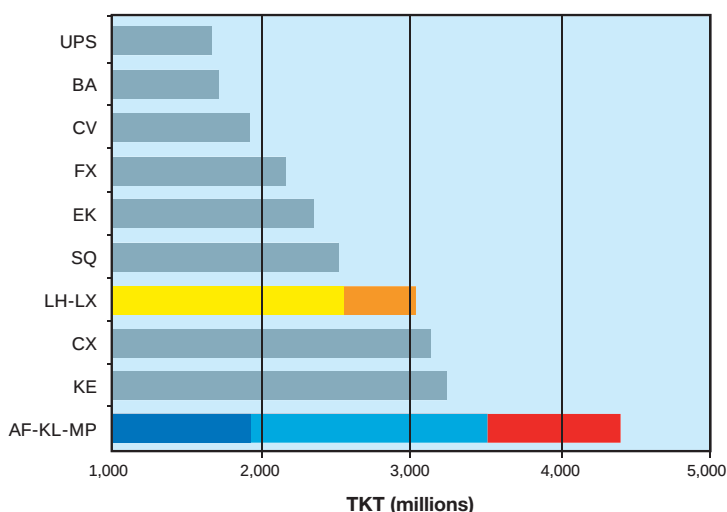
UN MARCHÉ TRÈS CONCENTRÉ

1. Air France-KLM leader mondial

Dans le Fret aérien, les dix premiers acteurs du secteur détiennent approximativement 40 % des parts de marché en TKT (Tonne par Kilomètre Transporté). Le marché est relativement concentré. Il l'est cependant moins que celui des transitaires, les "clients" des compagnies aériennes.

Sur son réseau pertinent, c'est-à-dire sur le trafic Europe-Reste du monde, le Groupe Air France-KLM détient 17 % des parts de marché¹, et reste le premier transporteur de fret aérien dans le monde :

IATA Top-10 en TKT
Jan-Jun 2009



2. la concurrence avec le maritime

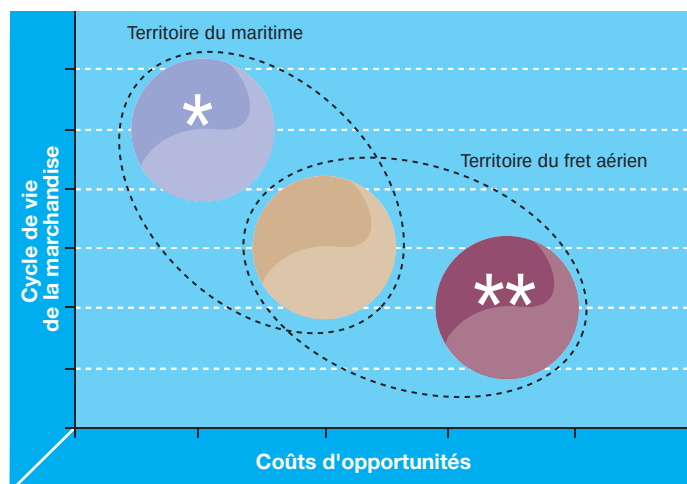
Les préoccupations environnementales font qu'il n'est plus possible de parler du transport aérien de marchandises sans évoquer la concurrence des autres modes de transport et en particulier du maritime. Cette concurrence est réelle mais elle ne s'exerce pas sur toute la demande. Le transport aérien est cher comparé au maritime (prix 5 fois supérieur en moyenne). Mais l'écart se réduit si l'on prend en compte les coûts d'opportunité² du maritime pour l'expéditeur : perte de recette liée au fait d'arriver en retard sur le marché, par suite de rupture de stock en magasin, par érosion des prix entre le moment où la marchandise est expédiée et celui où elle est disponible. Ces coûts sont élevés en début de vie des produits car les volumes demandés sont alors importants. Puis, ils diminuent progressivement à mesure que les produits se banalisent.

La pertinence économique du fret aérien est intrinsèquement liée au type de marchandise. Les produits périssables, pharmaceutiques thermosensibles et l'électronique requièrent l'aérien ; aussi longtemps, du moins, que la mer ne sera pas capable d'offrir un conditionnement adéquat à ces marchandises.

Mais la pertinence économique du fret aérien est aussi corrélée au cycle de vie et surtout à la durée du cycle des marchandises. Plus ce cycle est court, plus le transport aérien est pertinent car il permet d'être sur le marché au moment opportun (avantage déterminant lorsque le rythme d'obsolescence des produits est élevé comme dans l'informatique aujourd'hui, la téléphonie, l'habillement...).

Au risque de pêcher par excès d'optimisme, il est donc permis d'affirmer qu'aussi longtemps que seront lancés de nouveaux produits, il y aura une demande pour le fret aérien. En revanche, à mesure que les marchandises se banalisent (qu'ils s'agissent du jeans dernier cri, d'écrans plats ou de smart phone), le bateau devient plus pertinent car les coûts d'opportunité diminuent : *"No, using sea for phones will never happen. It will simply take much too long. By the time they will arrive the models are already outdated"* (un expéditeur)³.

Les territoires du fret aérien et maritime



* Coûts d'opportunités faibles et fin de cycle de vie de la marchandise (banalisation du produit) = marché du maritime.

** Coûts d'opportunités élevés et début de cycle de la marchandise = marché du fret aérien.

¹ D'après le BCG. Parts de marché hors Martinair.

² Coût lié à une perte d'opportunité (ex : opportunité de vente manquée).

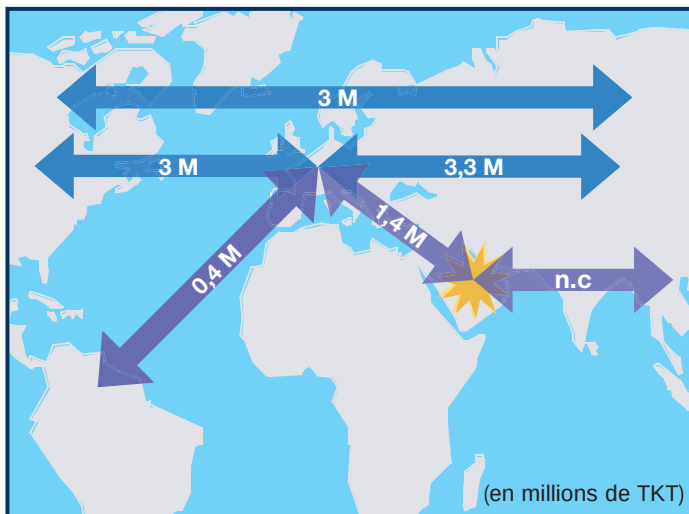
³ Utiliser la mer pour la téléphonie n'arrivera pas, c'est un voyage trop long. A l'arrivée, les téléphones seraient déjà obsolètes.

3. La concurrence intra mode Air avant la crise : la montée en puissance des compagnies asiatiques et d'Emirates

Si le maritime et l'aérien ne chassent pas tout à fait sur les mêmes terres (avec tout de même une zone de concurrence sur le moyen de gamme), la concurrence entre compagnies aériennes, elle, est rude. Les compagnies asiatiques et du Moyen-Orient - notamment Cathay Pacific et Emirates - ont des taux de croissance annuels à deux chiffres. Le marché asiatique est le plus dynamique : les flux Europe/Asie sont devenus les principaux flux mondiaux avec 3.3 millions de tonnes transportées (avant la crise). Avec toutefois une différence de remplissage entre les sens de rotation : 1.3 million de tonnes dans le sens Europe-Asie contre 2 millions de tonnes dans le sens inverse. En Asie, la montée en puissance des compagnies non chinoises se heurte au protectionnisme des autorités locales. La tentative avortée de "joint venture" avec China Southern montre à quel point il reste difficile de s'implanter sur ce continent.

Avec 13 % des parts de marché, AF-KLM est leader mondial sur cet axe devant Korean Airlines (8 % des parts de marché). Sur ces routes, les avions tout cargo sont traditionnellement requis pour répondre à un besoin important de capacité.

Principaux flux intercontinentaux

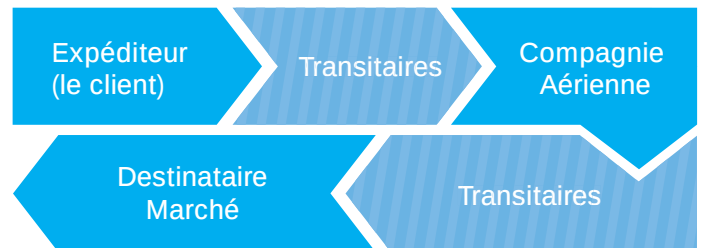


Comme le montre le schéma ci-dessus il existe une autre possibilité pour relier l'Europe à l'Asie, en passant par le HUB d'Emirates. En termes de capacités offertes, Emirates est d'ailleurs d'ores et déjà leader mondial sur cet axe avec une offre supérieure à 7 millions de tonnes-kilomètres (avant la crise).

Reste à savoir dans quelle mesure Emirates va être impactée par la crise. C'est une question ouverte dont la réponse va être déterminante pour Air France.

4. Le choix des transitaires et la chaîne de valeur du fret aérien

Les dix premiers transitaires contrôlent 50 % approximativement du marché. Dans le processus d'acheminement du fret ils se situent entre les expéditeurs et les compagnies aériennes :



Ils assurent la coordination entre les différents modes de transport empruntés par la marchandise et les opérations administratives connexes (type formalités douanières). Ce sont DB Schenker, K+N, DGF, UPS, etc., qui sont les clients des compagnies aériennes. Ils demandent des capacités et n'ont que faire des "services" offerts par les compagnies aériennes. Leur business modèle repose éjustement sur ces services (camionnage, palettisation, sécurité du chargement...) : *"Airline products have no value to us, it's only marketing - what we want is capacity"* ; *"We don't need these products. They (airlines) should focus on operational efficiency and let us sell products"*¹. La capacité des compagnies aériennes à proposer des "solutions-client" est d'autant plus ténue qu'elles ignorent les attentes des "vrais" clients (puisque les transitaires s'intercalent entre eux).

Les transitaires ont également une préférence pour les avions tout cargo qui leur permettent d'optimiser leur chargement. Aujourd'hui AF réalise 56 % de son chiffre d'affaire avec le produit "Dimension" qui correspond au produit demandé par les transitaires.

Les gros transitaires sont suffisamment puissants pour imposer leurs conditions. Leurs effectifs se chiffrent en centaines de milliers et leurs bénéfices en milliards. Face à eux, les compagnies aériennes font figure de nains. Lors de la fusion Air France-KLM, la consolidation européenne a été présentée de manière symptomatique comme une condition de survie face aux concurrents asiatiques et aux intégrateurs.

Aujourd'hui, tout en relevant ses tarifs, Air France s'intéresse au 50 % restants du marché, c'est-à-dire aux acteurs régionaux et locaux du transit qui ne disposent pas des mêmes capacités logistiques que les gros transitaires.

¹ "Les produits des compagnies aériennes n'ont pas de plus-value pour nous, c'est du marketing. Nous ce que nous voulons ce sont des capacités".

LA STRATÉGIE D'AIR FRANCE

• Quantitatif et qualitatif

En réponse à la crise, le Groupe AF-KL a agi sur son offre en terme quantitatif, car les capacités tout cargo ont été fortement réduites. L'offre a été ajustée à la demande et même au-delà (du coup le taux de remplissage reste à des niveaux élevés, voire augmente). Une partie des avions cloués au sol a été soit revendue (à Fedex) soit sous-louée (à Bridge Air) pour minimiser les pertes.

L'offre a également été redéfinie en termes qualitatifs puisque la commercialisation des soutes est devenue prioritaire. Selon l'étude du BCG, seule 10 % du fret exige d'être transportés en tout cargo en raison de ses dimensions. Les 90 % pourraient parfaitement voyager en soute. Et les capacités soutes de la flotte du Groupe, avec notamment ses B777, sont importantes. Jusqu'à aujourd'hui, le taux de remplissage des soutes est resté à des niveaux relativement bas (de l'ordre de 60 %).

Si l'on fait abstraction du mécanisme des prix de cession interne, qui a exclusivement pour fonction de stimuler les équipes, le transport de fret en soute ne coûte à la compagnie que des coûts marginaux. En caricaturant, qu'un vol s'effectue avec ou sans marchandise à son bord, son coût est quasiment identique. La recette générée par la commercialisation des soutes ne représente donc que "du plus" pour la compagnie. Elle améliore la rentabilité de l'activité Passage⁴. Tant que la compagnie transportera des "PAX", elle transportera du Fret.

• Le tout Cargo

Il est plus difficile de rentabiliser un avion tout cargo car les revenus doivent couvrir l'ensemble des coûts (variables et fixes). Il faut remarquer toutefois que cette question de la rentabilité du tout cargo est nouvelle ; elle coïncide avec le déclenchement de la crise ; elle coïncide également avec l'arrivée de Martinair dans le Groupe. Auparavant, la rentabilité

du fret était appréhendée de manière globale, car le marché avait besoin d'une solution globale (soute+cargo). Aujourd'hui, Martinair arrive dans le Groupe et la question de la rentabilité du tout cargo arrive sous les projecteurs... En dépit de son coût, il reste un outil incontournable pour la compagnie. Il est indispensable en Asie où les volumes sont importants. Il offre aux transitaires des garanties de respect des délais, d'optimisation des chargements et de revenus (rappelons que leur modèle d'affaire est basé sur ce genre de services). Selon l'étude du cabinet Secafi un abandon de cet outil et de ce segment de marché affaiblirait fortement la position concurrentielle d'Air France. Le scénario d'un désengagement vis-à-vis de l'activité tout cargo n'est donc pas réaliste.

• La commercialisation prioritaire des soutes : un défi

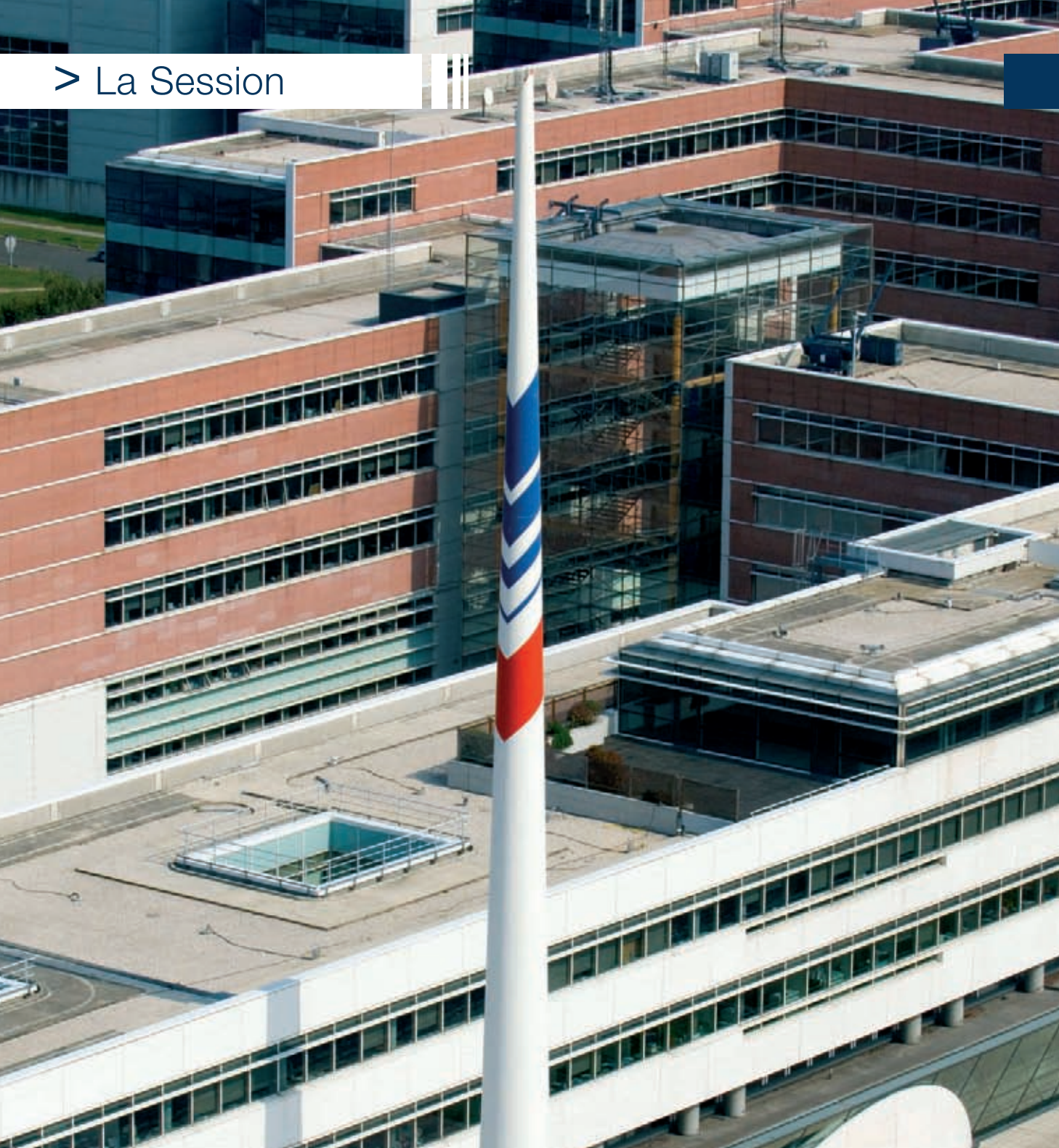
La gare de fret d'Air France à CDG a été conçue pour traiter des palettes automatisées et non des expéditions segmentées. Les zones pour constituer des palettes sont peu nombreuses. De plus, l'activité vrac est une activité de main-d'œuvre. Or l'entreprise met en place un Plan de Départ Volontaire qui affecte le fret... Enfin, le remplissage des soutes appelle des compétences particulières (en constitution de palette et chargement par exemple).

De même, les moyens commerciaux nécessaires pour aller chercher les PME/PMI longtemps délaissées par Air France, ne sont pour l'instant pas au rendez-vous, que cela soit en terme de personnels que d'offres (produits et tarifs).

Donc si la stratégie est claire, il reste encore beaucoup à faire en termes de mise en cohérence des moyens. A défaut, le risque d'un étiolement progressif de l'activité pourrait devenir une réalité.

⁴ Pour cela, il est quand même nécessaire que les coûts marginaux du transport de fret (carburant, main-d'œuvre...) soient couverts par la vente des soutes.





Résultats 2009-2010 : Un exercice difficile

L'analyse des comptes du premier semestre de l'exercice par l'expert du CCE a confirmé la situation fort délicate que traverse actuellement la Compagnie et le Groupe dans son ensemble. Les pertes à fin mars 2010 devraient être importantes, mais des capacités de redressement rapides existent réellement.

L'exercice 2009/2010 concentre une cascade de difficultés.

• L'activité

Celles liées à la crise économique, telle qu'elle s'est traduite dans le transport aérien : baisse des trafics et dégradation sans précédent de la recette unitaire, effondrement de l'activité fret... et celles liées à la politique de couverture carburant du Groupe qui s'est retournée contre lui dès septembre 2008.

Ainsi, la baisse du chiffre d'affaires au premier semestre 2009 (avril/septembre) comparée à la même période de 2008, approche les 19 % pour la Compagnie (18 % pour le Groupe Air France, filiales comprises). Les volumes sont en retrait de 6 % (mesurés en ESKO) et la recette unitaire de 14 %.



La réduction des charges d'exploitation sur cette même période est importante mais ne permet de compenser que la moitié de la perte de chiffre d'affaires.

Les principaux postes impactés sont le carburant et les charges de personnel.

En matière de carburant, le premier semestre de l'exercice 2009/10 se compare à la période du pic des prix du carburant de l'été 2008. Par rapport à 2008, le prix moyen hors couverture sur la période d'avril à septembre a baissé de 53 %. Au-delà de la baisse du cours du pétrole brut, est intervenu un décrochage (à la baisse) entre le cours du jet fuel et le cours du brut.

A cet effet prix s'ajoute un effet volume : la consommation est liée à l'offre en SKO, mais les volumes consommés ont diminué de 9 %, soit près de trois points de plus que la

baisse de l'offre.

Air France souligne l'effet du renouvellement de la flotte et une sensibilisation des PNT pour une consommation maîtrisée. En sens inverse, le change euro/dollar a joué défavorablement (+12 %). Ainsi, la Compagnie avait enregistré un gain sur couverture de 409 Mg entre avril et septembre 2008, elle enregistre une perte de 237 Mg entre avril et septembre 2009. Autrement dit, en 2008 les couvertures avaient permis une réduction de 25 % par rapport au prix de marché, en 2009, elles alourdissent la facture de 20 %.

D'autres types de coûts liés à l'activité sont en nette diminution, tels les frais de distribution et les affrètements aéronautiques.

Par activité, les principaux foyers de pertes se concentrent sur le cargo et le moyen-courrier. Mais au sein du Passage, huit des onze réseaux sont en perte (contre trois sur le premier semestre 2008/2009).

• La masse salariale

La baisse des charges de personnel s'explique principalement par :

- l'absence d'intéressement et de participation,
- les mouvements favorables des provisions pour congé payé et RTT (reprises supérieures aux dotations), le solde ayant été sensiblement apuré dans le cadre des mesures d'ajustement.

A part les provisions pour engagement de retraite, dont la croissance est significative, tous les autres postes sont à la baisse. Toutefois, les salaires et traitements ont connu des variations divergentes selon la catégorie de personnel, avec :

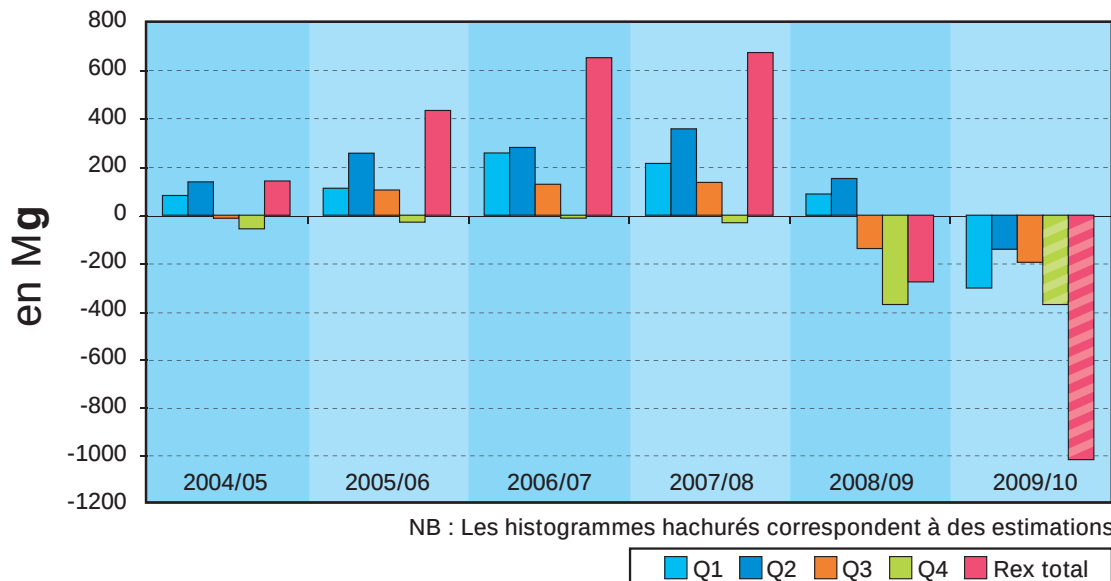
- -1,9 % pour le personnel au sol (l'effectif moyen diminue de 4,4 %),
- -4,9 % pour le PNT, lié à la baisse des heures de vol et de l'ESA, alors que l'effectif moyen est relativement stable (-0,3 %),
- +3,1 % pour le PNC (l'effectif moyen baisse de 0,8 %).



> Un exercice difficile

Ces résultats semestriels ont été malheureusement confirmés par ceux du troisième trimestre. Cela laisse augurer un déficit d'exploitation pour l'ensemble de l'exercice autour du milliard d'euros, compte tenu d'un quatrième trimestre structurellement difficile dans le secteur aérien.

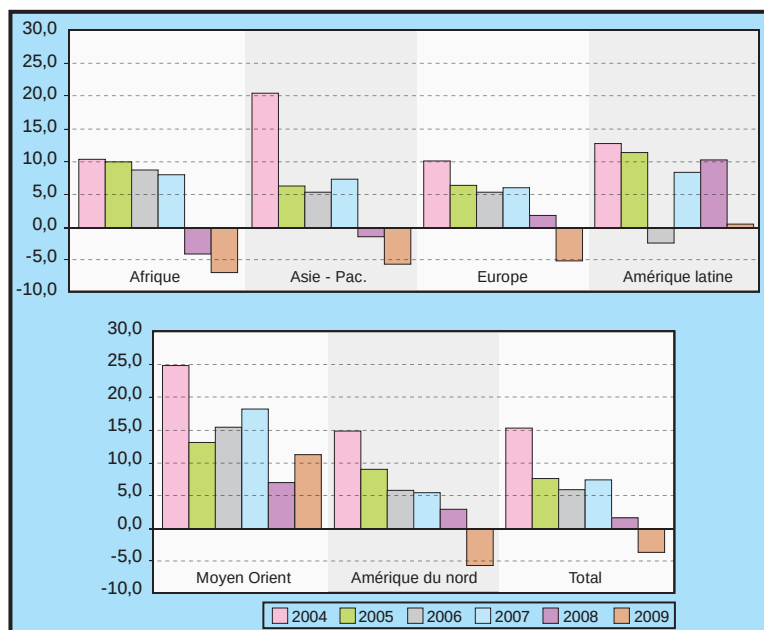
Résultat d'exploitation trimestriel Groupe Air France



D'après les calculs des experts du CCE, sans amélioration notable de la demande en quantité (trafics) et en qualité (recette unitaire), et à prix du jet fuel constant, le Groupe AF-KLM devrait être encore en perte en 2010/2011. Le premier semestre serait à l'équilibre, voire bénéficiaire hors effet des couvertures, mais le second semestre replongerait dans le rouge.

En revanche, compte tenu des programmes d'économie actuels, une reprise, même faible de l'activité sur une base de coûts réduite d'environ un milliard d'euros, se traduirait rapidement par des résultats positifs. *“Une remontée de la recette unitaire de l'ordre de 4 % sur 2010/11 pour l'activité Passage permettrait de terminer l'exercice à l'équilibre même avec l'impact négatif des couvertures pétrole. Cela suppose de reconquérir environ 30 % de la chute de recette unitaire perdue. Un tel redressement de la recette unitaire est une hypothèse raisonnable, mais l'incertitude reste importante sur le rythme de sortie de crise.”*

Evolution du trafic passager (PKT) Source : IATA



Les dernières statistiques de l'IATA font état d'une réelle reprise des trafics depuis décembre, confirmée en janvier. Mais cette reprise est très inégale selon les régions, l'Amérique du Nord et l'Europe enregistrant les croissances les plus faibles. Comme le note l'IATA, au contraire des marchés parfaitement mondialisés, les compagnies aériennes, malgré une nette tendance à la globalisation, restent très dépendantes des performances économiques de leur région d'origine.

Même si les niveaux actuels de déficits se rapprochent de ceux enregistrés par la Compagnie en 1993, sa situation n'a plus rien à voir avec cette période difficile. Noyau d'un groupe européen et d'une alliance mondiale, Air France dispose de marges de manœuvre financières non négligeables et qu'elle a su préserver, ce qui devrait lui permettre de rebondir dès qu'interviendront les premiers signes de reprise. A condition toutefois que ses orientations stratégiques ne la positionnent pas en porte-à-faux par rapport aux attentes des clients.

> Néo : ça ne passe pas !



Photo : Air France

NEO : ça ne passe pas !

Le projet Néo rencontre une vive opposition de la part des personnels, qu'ils soient au sol ou navigants. Pourtant, la Direction a d'ores et déjà programmé les restructurations des escales et les modifications de service en vol pour début avril.

Du point de vue de la Direction d'Air France, Néo¹ représente la stratégie la plus indolore socialement pour résister à la crise structurelle du moyen-courrier. Résister au TGV, résister aux low costs, résister à la baisse récurrente des voyageurs classe affaires sur les lignes Europe et Domestique... Comme nous le notions dans notre précédent numéro, tout ne va cependant pas de soi.

Au sol, Néo est synonyme, pour les escales France, de nouvelles pertes d'emplois, qui viennent se rajouter à celles prévues dans le PDV. Les directions d'escales ne cessent de présenter à leurs instances des projets de réorganisations censés permettre d'atteindre les 20 % de gains sur les coûts prévus dans le projet. Au global, sur la DGE, ce sont 500 emplois en plus de ceux détruits dans le cadre du PDV qui sont entraînés par NEO. Qui plus est, de nombreux projets de réorganisation tablent sur des externalisations d'activités, les effectifs restants, après les différents plans d'économies, étant insuffisants pour gérer l'activité... d'où de nouveaux redéploiements d'effectifs ! Il est légitime de se demander jusqu'où cette spirale de destruction d'emplois s'arrêtera.

Au Commercial, les agents se sont massivement portés volontaires pour le PDV, dépassant les prévisions de départs de la DGRH. Aucune formation n'a été dispensée aux agents restants et ces derniers sont dépassés par les demandes et questions des clients. Chez les PNC, la nouvelle réduction des compositions d'équipages, les nouveaux services en vol prévus par NEO sont synonymes de nouvelles dégradations des conditions de travail et de rémunérations.

Ainsi, la province est agitée par de nombreux mouvements de grève amplement suivis. La Direction a par ailleurs stoppé in extremis le mouvement prévu par les navigants.

Au-delà des conséquences très concrètes sur leurs conditions de travail que les personnels dénoncent par ces mouvements, l'inquiétude semble bien porter sur les impacts de ces projets sur la qualité de service offerte par la Compagnie, intrinsèquement liée à celle du travail effectué et qui fait la fierté des personnels d'Air France depuis toujours.

La contradiction entre un discours centré sur "l'excellence de la relation clients" et des pratiques qui consistent à démunir ce service de tout contact humain, apparaît de plus en plus flagrante. C'est cette contradiction qui est au cœur des enjeux. C'est en essayant de la résoudre que les intérêts des salariés et de l'entreprise pourront peut-être converger et dès lors, préservés.

¹ Voir Panoramag n°11, nov-déc 2009.



Photo : Air France



Nouvelle organisation de la direction d'Air France

Après une année difficile sur le plan économique et de la sécurité, le Directeur général d'Air France va s'appuyer sur trois directeurs généraux délégués pour améliorer sa réactivité et faciliter le processus de prise de décision.

Les principales adaptations envisagées sont les suivantes :

- En plus de ses fonctions actuelles, Le Directeur général délégué Economie/Finances supervisera l'informatique ;
- En plus de ses fonctions actuelles, le Directeur général adjoint Marketing supervisera la direction générale du Commercial International et la direction générale du Commercial France ;
- Le Directeur général délégué Opérations supervisera la DGE, la DGI et la DGOA qui est scindée en deux directions : Direction Opérations Aériennes/Direction Service en vol. A l'intérieur de ces deux directions, certains services sont rattachés hiérarchiquement à la fois aux Opérations Aériennes et au Service en vol.

Pour la Direction, ni le découpage des comités d'établissement, ni la structure hiérarchique de l'entreprise ne sont modifiés par ces adaptations de l'organigramme.

Notons toutefois que la création des deux directions "Opérations Aériennes" et "Service en vol" induit de fait une modification de la structure hiérarchique pour les personnels concernés. Le comité d'établissement intitulé "Opérations Aériennes" sera présidé par le Directeur du Service en vol.

De la notion de supervision...

Ni lien hiérarchique, ni lien fonctionnel, la notion de supervision reste relativement floue dans le domaine du management. Dans ce cas précis, il s'agirait, pour les nouveaux directeurs délégués, de remplacer le Directeur général lors des revues de performance des domaines qui leur sont rattachés.

Anodin en apparence, cela ne va pas sans poser un certain nombre de questions :

- Quelles implications de la "supervision" en terme de redéfinition des rôles au sein du management combiné AF/KLM ? Un nouveau lien fonctionnel semble s'ajouter à celui qui rattache certaines directions à une fonction combinée... la question est donc : comment s'articule l'ensemble ? Comment se redistribue le pouvoir de décision entre AF et KLM dans la nouvelle organisation ?

- Pour les services en double rattachement auprès des deux nouvelles directions Opérations Aériennes et Service en vol, le schéma matriciel dans lequel ils vont évoluer risque d'être aussi très complexe. A priori, leurs objectifs et leurs évaluations seront définis conjointement par les deux directeurs concernés, les "e-services" étant censés faciliter le processus, ce qui ne peut que laisser dubitatif...

Le cargo oublié ?

Comment expliquer l'isolement - en tout cas sur le papier - de la Direction générale Cargo ? Alors que l'ensemble des directions opérationnelles est regroupé sous la "supervision" d'un directeur délégué, le Cargo apparaît mis à l'écart du mouvement de réorganisation. Cela est d'autant plus surprenant que le retour à la compétitivité du Cargo passe par une coopération accrue avec les métiers de l'exploitation sol, des opérations aériennes et du programme passage.

Un éclatement de la fonction RH

La création d'une Direction des ressources humaines PN, sans rattachement autre que fonctionnel à la Direction générale des ressources humaines entérine la division entre les populations alors que les adaptations présentées ont notamment pour objectif de coordonner l'exploitation sol et aérienne.

Economie/finance et Informatique : un couple étrange

Le principe de rattachement de l'informatique à l'éco-finance ne va pas de soi. Selon la direction, il est logique que le Directeur général Economie/finance supervise l'Informatique car les budgets informatiques ont tendance à augmenter et sont fortement consommateurs de cash.

Cependant, l'informatique, qui irrigue l'ensemble des métiers, ne devrait-elle pas être supervisée par la Direction des Opérations ? A défaut, il apparaît moins comme un outil au service de l'emploi que comme outil pour supprimer des emplois (piloté précisément par l'éco-finance plutôt que par "l'opérationnel").

A noter, de plus, qu'en matière de consommation de cash, l'informatique ne semble pas plus consommatrice que... les achats d'avions, par exemple !

Scission de la Direction des "Opérations et qualité"

Enfin le principe ayant présidé à la scission de la DGOA en deux directions n'est pas clair. S'agit-il d'opérer une nouvelle division entre populations (PNT et PNC) comme peut le laisser penser la création d'une direction "Service en vol" ? Cet intitulé est-il véritablement significatif de l'implication des PNC dans la chaîne de sécurité du transport ?

Un directeur délégué Opérations : pour faire quoi ?

La nomination d'un directeur délégué Opérations, responsable au sens de la DGAC, et chargé de "superviser" l'ensemble de l'exploitation tant au sol qu'en vol, de la Compagnie, doit avoir un sens. Mis à part, comme pour ses homologues, la tenue des réunions budgétaires, il aura en charge de développer la mobilité des cadres entre les différents domaines. Quels moyens concrets aura-t-il pour le faire ? Quels types de coordination et d'optimisation pourra-t-il initier dans le cadre de ses attributions, qui ne sont pas réalisés actuellement, mais qui mériteraient de l'être ? Plutôt que de s'interroger sur le sens de la supervision, on pourrait se poser la question inverse : pourquoi se contenter d'une délégation plutôt que d'une véritable autorité hiérarchique capable de mettre en cohérence l'exploitation pour garantir la sécurité et la compétitivité de la cCompagnie ?

On l'aura compris, les adaptations présentées ne sont pas anodines même si formellement la structure hiérarchique de l'entreprise reste identique. On peut comparer le nouvel organigramme à une course cycliste. Bien que pour le moment rien ne change en apparence, 3 coureurs sont en train de s'échapper du peloton. Tous les coureurs arriveront-ils à finir l'étape ?

LES VOTES DE LA SESSION

Projet d'adaptation d'organisation d'Air France

Pour : 0 / Contre : 6 / Abstentions : 9.
Votes associatifs : nppv.



JADE EST SEREINE
ET ELLE SAIT POURQUOI.
ELLE SAIT QUE LA GMF EN FAIT TOUJOURS PLUS POUR ELLE,
POUR SA VOITURE, SA SANTÉ, SON APPARTEMENT ET TOUTE SA PETITE FAMILLE.
ELLE SAIT AUSSI QU'ELLE PEUT FAIRE CONFIANCE À LA GMF POUR PLACER
SON ÉPARGNE EN TOUTE SÉCURITÉ.
ALORS COMME 3 MILLIONS D'ASSURÉS GMF, JADE EST SEREINE
PARCE QU'ELLE PEUT PENSER À AUTRE CHOSE QU'À SON ASSURANCE.
CE QUI EST HUMAIN APRÈS TOUT.

www.gmf.fr



Assurément Humain

LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés. Société d'assurance mutuelle Entreprise régie par le Code des assurances. R.C.S. Paris 775 691 140 - Siège social : 76, rue de Prony 75857 Paris Cedex 17 et ses filiales GMF Assurances, La Sauvegarde, Assistance Protection Juridique, Fidélia Assistance et GMF Vie. Le contrat Santé est conçu par la Mutuelle Générale. La Mutuelle Générale, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité immatriculée au registre Nationale des Mutuelles sous le n°775 685 340, 6 rue Vandrezanne 75634 Paris Cedex 13.



Bienvenue chez vous



(NOUS RAPPROCHER ENCORE PLUS DE VOUS)

Panoramag N°12 - 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-Claude Filippi- Secrétaire Général du CCE

Conception & Réalisation > service Communication du CCE AF - Rédaction en chef > Brigitte Poignet / 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.