

Panoramag

(N°16)
mai-juin 2011



Dossier

Bases
provinces

Zoom

Interview du
Secrétaire Général

Partir

Été :
top destinations



[Zoom]

Interview du
Secrétaire Général

[P.4/6]

[Actu]

Les chiffres
de l'été

[P.7]

[Partir]

Été : top
destinations

[P.8/12]

[Nos rdv]

Arbre de Noël

[P.13/16]

[En bref]

Djibouti

[P.17]

[Dossier]

Projet bases
provinces

[P.18/23]



Sommaire



Notre engagement

L'année 2010-2011, marquée par toute une série d'événements, climatiques et géopolitiques, aura malgré tout vu les comptes du Groupe AF/KL revenir dans le vert.

L'amélioration de 1,4 Milliard d'euros du résultat d'exploitation se conjugue avec une augmentation de 12,5% du chiffre d'affaires total. Ce résultat est d'autant plus remarquable que les coûts du pétrole ont fortement augmenté, que l'activité Cargo - sinistrée depuis la crise - est restée stationnaire et que l'activité Passage n'a enregistré qu'une hausse de 3,5%. A noter que, parallèlement, les charges liées au personnel ont, elles, baissé de 2,8%.

C'est donc dans ce contexte, qui même s'il reste encore fragile n'en est pas moins réel, que le projet Bases provinces devrait se déployer à Marseille au mois d'octobre 2011, avant de l'être à Bordeaux, Nice et Toulouse à partir du mois de mars 2012. Si ce projet a suscité beaucoup d'intérêt dès le départ, c'est qu'il représentait une vraie rupture avec la politique du tout Hub sur laquelle la Compagnie s'était beaucoup appuyée jusqu'alors.

Malheureusement aujourd'hui, les conditions dans lesquelles ce projet semble être mis en place provoquent plus d'inquiétudes que d'assurances : du côté des navigants, les nouvelles conditions de travail proposées ont du mal à passer ; du côté des personnels au sol, le recours annoncé à la sous-traitance reste un point de blocage pour tous les salariés de province. Comment faire croire en effet aux agents d'Air France que pour protéger leurs emplois, il est nécessaire d'externaliser une partie de leur travail ? L'annonce de l'exter-

nalisation de certaines activités de la Vente à Distance (VAD) vers une filiale du Groupe AF/KL (Bluelink) participe à cette même logique. Ces opérations d'externalisation - soulignons que les effectifs du Commercial France ont diminué d'un tiers entre 1997 et 2011 pendant que le nombre de centres de VAD est passé de 32 à 5 - interviennent après la mise en place du plan de départs volontaires et ses 1 800 suppressions de postes.

Que faut-il en conclure ? S'agit-il de donner des gages aux marchés financiers qui, aujourd'hui, estiment ridicule la rentabilité moyenne des compagnies aériennes ?

Alors que le Groupe AF/KL figure aujourd'hui au premier rang des compagnies aériennes, il se doit d'être exemplaire dans sa politique du maintien des emplois et contribuer ainsi à renforcer la cohésion sociale au sein de l'entreprise. Ce n'est qu'à cette condition qu'il emportera l'adhésion de tous les personnels, gage du succès des projets de développement de la Compagnie et donc d'efficacité.

Le Bureau du CCE est naturellement très vigilant dans l'analyse de ces sujets. C'est avec la même acuité et la même volonté de défendre l'intérêt de l'ensemble des salariés - avec une attention particulière aux plus vulnérables - qu'il est engagé aujourd'hui dans le redressement du CCE pour le développement d'activités sociales de qualité pour TOUS.

Le Bureau du CCE
Didier Fauverte, Alain Barbier, Véronique Vasin
(élus CGT)

Edito



DIDIER FAUVERTE

Secrétaire Général du CCE Air France



Vous avez été élu Secrétaire Général du CCE le 24 mars dernier. Quelle est votre analyse de la situation ?

La situation du CCE est complexe et ce pour plusieurs raisons. D'abord parce que l'institution est dans une situation financière tendue, particulièrement depuis le départ du CE-OA. Ensuite, parce qu'elle est l'objet de l'attention de multiples courants syndicaux. Enfin, parce que le CCE doit se rénover face aux nouvelles pratiques de consommation des agents Air France. Donc, pour inciter les agents AF à utiliser les services du CCE, nous allons devoir être très clairs dans notre plan d'action général et plus précisément sur les moyens que nous allons mettre en place pour redresser les comptes et renouveler notre offre.

La raison d'être du CCE est intimement liée à celle des CE, quelles relations souhaitez-vous développer avec les CE ?

Sans revenir sur l'inversion des flux du CE-OA, la première chose que j'ai annoncée à la Session, c'est mon désir de m'appuyer sur les secrétaires de CE. Je n'oublie pas que le CCE existe parce que les organisations syndicales d'Air France l'ont souhaité. Il est donc indispensable que les secrétaires de CE, qui sont les représentants de leur organisation syndicale, soient impliqués dans toutes les décisions.

Votre mandat est de quatre ans. Quels sont vos projets à court, moyen et long termes pour conduire le redressement du CCE ?

La priorité, c'est de parvenir à mieux redistribuer la subvention destinée aux activités sociales et de réaliser des économies dans notre fonctionnement global. Pour cela, nous disposons de trois leviers :

- 1 / le budget,
- 2 / le patrimoine,
- 3 / la masse salariale.

1/ Poursuivre l'assainissement de la situation financière du CCE

Economiser, c'est votre mot d'ordre ?

Oui mais pas seulement ! L'urgence est de boucler l'année. Et cela passera sans un énième recours à Air France. Nous travaillons sur une autre option : nous souhaitons mettre en place, avec une ou des banques, un partenariat pour nous permettre d'assurer notre trésorerie à court terme. Nous allons également poursuivre dans le sens des mesures d'économies prises par le précédent Bureau (renégociation des contrats, mise en place de procédures...).

Nous sommes par ailleurs en pleine discussion avec le CE-OA afin de récupérer les sommes qu'il nous doit. Le solde de la partie subvention restauration de 2008 à 2010 a déjà été débloqué, soit 1,5 M€. Il reste néanmoins près de 10 M€ à recouvrer avec un point de blocage important qui réside dans une créance de 3,8 M€ qu'OA aurait dû verser en 2008. Nous tentons d'avancer, étape après étape, de la façon la plus dépassionnée possible... Le vrai sujet avec le CE-OA n'étant plus seulement le règlement de ces sommes, mais – et c'est là un véritable souci – sa volonté unilatérale de ne plus définir aucun accord de solidarité avec le CCE à partir de 2012. A la veille de la présentation de notre plan de redressement, nous ne négligeons bien-sûr aucune voie pour que perdure la relation avec le CE-OA. Mais nous souhaitons néanmoins faire valoir le droit et recouvrer, en toute légitimité, les sommes dues.

2/ Le patrimoine

Le CCE possède une trentaine de villages de vacances (17 jeunes, 4 villages clubs, 7 villages détente). Quelles dispositions envisagez-vous de prendre pour une meilleure utilisation de cette ressource ?

Rationaliser une partie de notre patrimoine est aujourd'hui une idée partagée par tous. Une estimation des biens a d'ores et déjà été réalisée. La commission Patrimoine du CCE va se pencher sur la question. La décision finale reviendra aux élus du CCE et aux secrétaires de CE, mais il ne faut pas se défaire. Nous avons des responsabilités, nous les assumerons. Certaines décisions seront populaires. D'autres moins...

A quel stade en êtes-vous ? Des décisions ont-elles déjà été prises ?

Nous sommes maintenant tous d'accord sur le fait qu'il va falloir vendre. Ceci rejoint d'ailleurs les recommandations de notre mandataire ad hoc qui soutient cette stratégie. Mais attention, il n'est pas question de brader le patrimoine du CCE. Vendre oui ! Pas à n'importe quel prix. Donc, des démarches sont déjà initiées mais nous ne verserons pas dans la précipitation. Nous réfléchissons également à des solutions complémentaires comme des montages immobiliers spécifiques type Société civile à objet social qui favoriseraient d'autres modes d'exploitation. Nous essayons de nous montrer imaginatifs par rapport à certaines propriétés qui ont du potentiel et qu'il serait dommage de vendre trop rapidement.

Est-ce que vous comptez ouvrir le patrimoine à des CE extérieurs au Groupe Air France ?

Oui, il faut qu'on mette en place une vraie structure de remplissage complémentaire. Le frein aujourd'hui réside dans notre statut particulier qui nous empêche de facturer des prestations commerciales à des extérieurs. Des solutions existent, à nous de les mettre en place.



De gauche à droite :
Véronique Vasin (Secrétaire Générale Adjointe)
Didier Fauverte (Secrétaire Général) et
Alain Barbier (Trésorier Général)
composent le nouveau Bureau du CCE Air France.

“Nous avons
des responsabilités,
nous les assumerons”

3/Alléger la masse salariale

Quels sont les leviers que vous avez à disposition pour agir dans le sens d'un allègement de la masse salariale ?

C'est une évidence, le CCE doit réduire sa masse salariale et cela a déjà commencé. Soyons clairs, cela se fera sans licenciement. D'autres moyens existent, à commencer par les départs non remplacés. Nous allons également encourager les échanges ou les mutations avec les CE et les CIE. Ainsi si certains salariés se portent volontaires pour aller à Marseille, Nice ou Toulouse, et bien sûr dans la région parisienne, nous les accompagnerons dans cette démarche.

La Direction des ressources humaines d'Air France a par ailleurs confirmé la possibilité pour le personnel du CCE de postuler aux postes vacants et correspondant à leurs compétences au sein de la Compagnie. Un référent Air France et un autre au CCE seront chargés du dossier. Mais attention, cela ne veut pas dire que les postulants du CCE seront automatiquement sélectionnés. Ils passeront le filtre normal du recrutement, comme n'importe quel candidat. Enfin, nous allons aider au départ de personnes qui en feraient la demande.

Ce sont des mesures progressives qui devraient conduire à une réduction raisonnable des effectifs. En parallèle, il ne faudra pas négliger la formation afin que nos salariés puissent aussi monter en compétence. Quelques recrutements externes pourront être faits mais de manière très ciblée et après s'être assurés que nous ne disposons pas de la ressource ni au CCE ni dans les CE.

Concernant l'activité principale du CCE - l'organisation des vacances - une enquête a été menée récemment auprès des agents Air France âgés de 25 à 40 ans - et a pointé une disparité importante entre leurs attentes et le service qu'offre actuellement le CCE. Que comptez-vous faire pour mieux satisfaire ces agents ?

La société a beaucoup évolué. Le modèle d'activité touristique, les modes de consommation, la culture même des loisirs ! C'est de tout cela dont il faut tenir compte désormais. En y intégrant aussi la définition du meilleur rapport qualité-prix que nous pouvons proposer. Nous devons indéniablement réinventer notre offre et sortir des sentiers battus.

L'enquête dont vous parlez, et dont une analyse détaillée des résultats sera faite dans vos colonnes prochainement, évoque également des progrès à faire en termes d'accueil, de gestion de l'inscription et de l'affectation. Les agents demandent une relation plus humanisée, de la souplesse et de la réactivité. Voici d'autres thèmes sur lesquels nous devons avancer. Il faut que l'on explore tout cela précisément, mais une chose est certaine, il nous faut réagir vite pour susciter à nouveau l'intérêt de cette population.

Les vacances Jeunes ont toujours été le fer de lance du CCE, mais de moins en moins d'enfants partent avec nous, comment l'expliquez-vous ?

En effet, il y a quelques années, 8 000 enfants partaient avec le CCE. Aujourd'hui, nous parlons de 5 000 enfants environ. A cet état des lieux, nous avons certains éléments de réponse. Le fait que le CE-OA ne nous confie plus ses enfants en est une importante. Mais ce n'est pas la seule. Par exemple, on se confronte chaque année à une difficulté croissante pour trouver des directeurs, animateurs, accompagnateurs dont la compétence répond à notre niveau d'exigence et cette compétence est chère. C'est peut-être le moment de se poser de nouvelles questions. Sur l'organisation et aussi le contenu de l'activité. Sur les affectations de bud-get. L'équation n'est pas simple mais une nouvelle impulsion doit être donnée à la prestation Vacances Jeunes du CCE.

Compte tenu de la conjoncture économique, les parents ont tendance maintenant à privilégier une seule période de

vacances. Les séjours sont-ils trop chers ?

C'est cher de partir, d'accord. Mais j'aimerais connaître le prix, à prestations égales d'une colo à l'extérieur ? Est-ce que depuis plusieurs années, les hausses tarifaires appliquées par le CCE correspondent à la réalité du marché ou pas ? C'est ce qu'il faut déterminer. Il faut aussi être conscient que les contraintes légales sont de plus en plus lourdes et onéreuses, tout comme les mesures de sécurité. Tout cela contribue à l'augmentation des séjours. Mais oui, aujourd'hui certains séjours sont trop chers.

Les mêmes questions se posent néanmoins pour les séjours Vacances Adultes...

Là encore, on peut tous convenir qu'il est toujours trop cher de partir. Toutefois, en ce qui concerne les séjours pour l'été 2011, la plus forte augmentation enregistrée est de 137 € pour un séjour en T0 (sans tarif réduit), d'une semaine, pour 4 personnes, en pension complète ; et de 65 € pour un T5 (tarif réduit maximum). Ce n'est pas rien. Mais ce n'est pas aberrant non plus.

En réalité, la réponse à vos deux questions se situe davantage dans une meilleure utilisation de la subvention. C'est l'axe de travail que nous allons véritablement privilégier car notre souhait est bien de faire baisser les tarifs pour permettre au maximum d'agents Air France et à leurs enfants de partir en vacances. Cela va supposer des choix et des arbitrages.

Est-ce que le fait d'être trois élus issus d'un même syndicat (CGT), rend la mise en pratique de vos décisions plus facile ?

Effectivement, c'est plus facile et cela va plus vite. Nous nous connaissons bien, nous travaillons en toute confiance, il y a un esprit d'équipe très porteur. Mais comme nous l'avons déjà dit, la porte est ouverte aux autres organisations syndicales qui voudraient nous rejoindre au Bureau. Cela fait quelques semaines que nous sommes en place et nous avons bien pris la mesure du travail à accomplir. Maintenant il faut que l'on se pose pour écrire la feuille de route que nous exposerons très prochainement à la Session de fin juin.

La tâche est vaste mais je compte aussi sur l'implication des salariés du CCE pour être les moteurs du changement et contribuer au redressement de cette belle institution.



Enquête

VERS UNE RÉORIENTATION DE L'OFFRE

Le CCE a mené en février dernier une enquête auprès des agents Air France sur la tranche d'âge 25-40 ans. Les objectifs étaient de trois ordres : mesurer la satisfaction de cette population, comprendre les leviers de sa participation aux programmes de vacances du CCE, et mieux identifier ses attentes.

24% des agents ont répondu au questionnaire - ce qui constitue un taux de retour significatif. Voici, en avant-première, quelques résultats :

- Un équilibre destinations France et étranger est en train de s'opérer ;
- 83% des agents souhaitant partir en France optent pour des vacances à la mer, 44% à la montagne, 20% en escapades urbaines et 12% à la campagne ;
- Le sud de la France et la Corse sont des destinations privilégiées ;
- Si l'été reste la saison préférée, les agents fragmentent davantage leurs vacances toute l'année ;
- 93% des agents sont plus attirés par les «séjours» que par les «circuits» et «croisières» ;
- Le mode d'hébergement «hôtel», «hôtel-club» et villages vacances remportent une nette adhésion.
- Parmi les suggestions apportées, les agents indiquent, entre autres : davantage de réactivité dans le mode d'inscription et d'affectation, de la souplesse dans le type de formules proposées, plus d'offres de dernière minute, un meilleur rapport qualité-prix et une plus forte visibilité des offres du CCE.

Autant d'éléments qui vont permettre au CCE de travailler dans le sens d'une meilleure réponse à ces attentes. Le prochain Panoramag consacrera un dossier aux analyses et actions qu'il compte mener afin de mieux intégrer à son offre les nouveaux comportements des agents en matière de vacances.

Gestion Relation Client

ALLÔ, ICI LE CCE !

Le CCE rétablit la connexion. En complément du service mail dédié (panorama_gro@cceaf.fr) concernant toutes les informations relatives aux vacances Adultes et Jeunes, un service téléphonique verra bientôt le jour.

Vacances été

LES INSCRIPTIONS EN CHIFFRES *

- Vacances Adultes : 20 777 personnes affectées.
20 070 en séjours subventionnés.
707 en séjours non subventionnés.
- Vacances Jeunes : 4 500 affectés.

* au 20 mai 2011

Newsletters

VOS INFOS À LA CARTE

Le CCE vous propose 4 types de Newsletters :

- **Panoram@Info** : tout ce que vous devez savoir concernant les vacances Adultes et Jeunes : les nouvelles destinations, les modalités d'inscription, les assurances... Mais aussi toutes les infos liées à l'Arbre de Noël.
- **Flash** : pour connaître les séjours en promotion.
- **Information du Bureau** : les orientations et les décisions prises par le Bureau du CCE.
- **Lassy** : la présentation du programme mensuel des animations du Domaine de Lassy.

Pour vous inscrire à l'une ou l'autre de ces publications électroniques, rendez-vous sur Panoram@. Un accès "abonnement" est désormais activé vous permettant de gérer vous-même vos choix.

(Vacances été)

LE TOP DES DESTINATIONS

© Fotolia - Medis Uudam

Les grandes vacances...synonymes de retrouvailles en famille, en couple ou entre amis se profilent enfin ! Vous êtes ainsi plus de 24 000 à vous être inscrits aux séjours proposés sur Panoram@ (Vacances Jeunes et Vacances Adultes).

Si la France reste une destination privilégiée cet été, notamment dans les villages vacances, le CCE fait aussi la part belle à l'insolite et au carnet de voyage, à l'instar de pays méconnus comme l'Ouzbekistan, le Tibet ou encore le Pérou. Bizarre ? Pas du tout, simplement dépaysant et résolument tourné vers un tourisme "différent".

Quant aux jeunes, la belle saison promet : souvenirs en cascade, émotions en galopade et activités en cavalcade. A la mi-mai près de 4 500 enfants ont été affectés parmi les 125 séjours proposés.

**Bonnes vacances
avec le CCE Air France !**

(Rando linguistiques en Irlande)

Partir

VACANCES JEUNES

Nouveauté

AVEC LE CCE, LES VACANCES,
C'EST LE PÉROU

Puisqu'en juin prochain Air France ouvre une ligne Paris-Lima, le CCE lance à son tour et pour la première fois, un séjour itinérant au Pérou pour les jeunes âgés de 17 ans. Des vacances qui renouent avec l'histoire, entre le Machu Picchu, le lac Titicaca, la Cordillère des Andes et la capitale Lima, bien sûr.

Lunettes de soleil, sac à dos, chaussures de marche et sens aux aguets, les jeunes estivants n'ont plus qu'à cheminer vers les Andes où les grands espaces du Nord les attendent. L'occasion, peut-être, de croiser au détour d'un chemin, la faune locale : lamas, alpagas, vigognes, condors géants... Pour découvrir les différents paysages péruviens et goûter aux modes de vie locaux, cap sur Huaraz, une ville nichée à 3091 mètres d'altitude... A cette hauteur, l'air se raréfie, le métabolisme du corps subit des transformations, une acclimatation en douceur est donc de rigueur. Ce sera alors l'occasion de rencontrer la population locale. Car au-delà de son côté moderne, Huaraz vit toujours au rythme des coutumes ancestrales, dans le respect de la tradition. Ainsi les paysans labourent leurs champs en famille, avec pour seuls appareils, leurs animaux et quelques outils rudimentaires.

"Enfants du soleil... Sur les traces des cités d'Or"

Autre curiosité et non des moindres, les sites archéologiques, dont celui de Chavin de Huantar. Ce serait dans cette zone que l'une des cultures les plus importantes de l'histoire du Pérou aurait vu le jour. Selon les archéologues Chavin de Huantar, qui était un grand centre religieux, pourrait être à la base de toutes les sociétés. Elle aurait même précédé les Aztèques. Les habitants, les "Chavins" y pratiquaient le culte du jaguar et de l'oiseau de proie. Des dessins énigmatiques gravés dans la pierre titillent encore les scientifiques... Bienvenue aux amateurs de mystères.

Village du CCE

LES MOUSSAILLONS
ONT RENDEZ-VOUS À KERESCANT

Cet été, pleins phares sur les activités nautiques à Kerescant. Dans ce village jeunes, niché à quelques encablures du port du Guilvinec, les enfants âgés de 6 à 8 ans hissent les voiles pour un océan de bien-être et de découvertes. Sensations fortes sur la mer, plaisir des sens sur la terre et une myriade de jeux à tester dans le village.

A Kerescant, les vacances se déroulent au rythme des marées. La mer est basse ? Hop hop hop, les enfants chaussent leurs bottes, s'arment d'une épuisette et d'un petit râteau le temps d'une partie de "pêche à pied" sur la magnifique plage des "Sables blancs", située à 500 m seulement du village. Là, sur l'estran, le milieu aquatique se transforme en un microcosme à part entière. L'objectif n'est pas tant de ramasser les coquillages et autres crustacés, mais surtout de découvrir le monde grouillant de vie qui se cache ici en bord de mer. Le temps de la chasse au trésor terminé, les enfants peuvent alors rejoindre le sable séché et regarder la mer remonter. Marée haute ? Allez hop, tous à l'eau le temps d'une bonne baignade.



[Partir]

Vacances Jeunes

Randos linguistiques



(Randos linguistiques en Irlande)

BALADE LINGUISTIQUE EN IRLANDE

Les balades irlandaises ont le vent en poupe. Cet été, une centaine de jeunes âgés de 15 ans ont opté pour une formule de vacances associant randonnée et apprentissage de la langue anglaise. Un choix à la fois pragmatique et 100% ludique. Selon la période choisie, direction les centres sportifs de Cappanalea et de Tanagh, respectivement situés à 350 km et 150 km de Dublin.

Avant de prendre la route, les dix premiers jours sont consacrés à l'apprentissage de la langue grâce à une immersion théorique. La matinée est consacrée à l'enseignement pour acquérir une certaine autonomie dans l'utilisation de la langue ; les après-midi sont quant à eux destinés à la pratique de sports extérieurs, mais toujours en langue anglaise. Un moyen efficace d'assimiler du vocabulaire usuel, dans la plus grande simplicité. Une fois les bases relativement maîtrisées, l'aventure peut commencer.

Deux options pour point de départ de la randonnée :

- **Le Sud-Ouest, centre de Cappanalea**, dans le Kerry, péninsule de Dingle. Là, les collines d'un vert presque électrique se jettent dans le bleu soutenu de l'océan. En plus des paysages aux couleurs contrastées, le petit port de Dingle offre le pittoresque de ses pubs où il fait bon entendre l'accent des habitués et les sons de la musique traditionnelle.
- **Le Nord-Ouest, centre de Tanagh**, dans l'Ulster, comté de Donegal. Une région restée sauvage aux falaises vertigineuses, aux baies sablonneuses, aux plages blanches et aux nombreux sites préhistoriques. Amateurs de châteaux et de grands espaces... Welcome !

Mais que vous partiez de Cappanalea ou de Tanagh, le point de passage obligé c'est la ville de Galway... Histoire de flâner le long des berges et se mêler à une foule étudiante joyeuse et décontractée. Et pourquoi pas, assister à l'un des nombreux festivals organisés en cette période de l'année ? A ce point d'étape, Dublin se rapproche inexorablement, mais libre aux estivants de concocter ensemble le reste du voyage, en fonction des envies de chacun.



© Fotolia - Auremar



© Fotolia - GSM

(Circuit au Tibet)

DE L'INSOLITE AU BOUT DU MONDE

Deux nouvelles destinations ont été plébiscitées cet été sur Panoram@ : le Tibet et l'Ouzbekistan. Le plus ? Ce sont des séjours subventionnés par le CCE.

SUR LA ROUTE DE LA SOIE EN OUZBEKISTAN

Le dépaysement commence dans la capitale, à Tachkent. Le labyrinthe de la vieille ville avec ses mosquées et son dédale de maisons basses, seuls vestiges du passé, donne aux promenades une note orientale. Mais Tachkent est aussi moderne, la ville étant la plaque tournante économique de l'Asie centrale. Côté campagne, les vacanciers découvrent l'hospitalité du peuple des steppes, les Ouzbeks. A Guizhdouvan, ville réputée depuis des siècles pour ses céramiques, les voyageurs peuvent s'initier à l'art de la poterie. Ici, les artisans réalisent des objets aux couleurs éclatantes, hésitant entre le bleu azur et le vert émeraude, oscillant entre le jaune nacré et l'ocre des savanes. Ce jour-là, le déjeuner se prend... chez l'habitant. Mais avant de se mettre à table, assis par terre, sur des tapis des mille et une nuits, on se déchausse, courtoisie oblige.

Une fois apprivoisés les us et coutumes du pays, place au vertige des grands espaces et des belles rencontres. Au pied des montagnes, l'espace d'une nuit, il est temps de s'installer sous la yourte, cet habitat traditionnel du peuple des pays d'Asie centrale. La porte, toujours orientée vers le Sud pour bien capter la lumière, révèle les arcanes d'une organisation ancestrale. Dans une yourte, il existe un ordre établi : ainsi la séparation de l'espace avec à l'Ouest, les hommes, à l'Est, les femmes, et au Sud la place privilégiée, autrement dit proche de la porte, est destinée au chef de la famille ou à l'aïeul. Une rencontre avec des nomades permettra à chacun de prendre la dimension humaine et fraternelle des Ouzbeks. Deux conditions pour profiter au maximum de ce séjour : ouvrir l'œil, le bon ; dévoiler son cœur, le vrai.

PÉRÉGRINATION VERS LHASSA

Longtemps inaccessible, "le toit du monde" continue d'exercer sa puissance magnétique...

Le CCE propose d'assouvir les curieux et autres amateurs de spiritisme, avec une immersion progressive dans la culture tibétaine. Atterrissage à Pékin, première étape d'une longue route vers le patrie du Dalaï Lama. Ici commence un voyage qui mène d'abord au monastère de Labrang à partir duquel il est possible d'emprunter la "kora", un chemin de pèlerinage faisant le tour du monastère. Les pèlerins, hommes et femmes, vêtus d'habits traditionnels, y marchent en récitant à voix basse, des prières.

Une deuxième halte est ensuite programmée dans la bourgade de Tongren. Région où les artistes sont passés maîtres en "thangkas", des peintures sur toiles, typiques de la culture tibétaine. Supports de méditation, ces "thangkas" représentent souvent le Dalaï Lama, des diagrammes ou encore des divinités symboliques du bouddhisme tibétain. L'ascension vers Lhassa, point d'orgue du séjour, peut alors commencer. La ville compte trois itinéraires de pèlerinage : Jokhang, Jowo Shakyamuni ou Barkor. Sur ce dernier, qui est aussi le plus fréquenté, on croise les visages pacifiques des Tibétains, des rencontres qui finissent d'apaiser les âmes tourmentées... attention toutefois à effectuer le pèlerinage dans le sens des aiguilles d'une montre. Lhassa, "la demeure des Dieux", capitale historique du royaume du Tibet, est aujourd'hui classée au patrimoine mondial de l'Unesco. A découvrir "impérieusement"!

Plus d'informations sur Panoram@



[Circuit en Ouzbekistan]



VACANCES ADULTES



DOM

L'EMPIRE DES SENS À L'OYACK

Bouffée d'oxygène, mosaïque de couleurs, senteurs inconnues, spécialités caraïbéennes, amateur de sensations fortes... bienvenue à l'Oyack, le village détente du CCE Air France en Guyane française. Situé au bord de la rivière du même nom, le village est un point d'ancrage idéal pour des vacances "nature".

Contrairement à sa légende, cette région du monde n'est pas "que" humide, luxuriante et peuplée de bêtes à taille sur-réaliste, non, la richesse de la Guyane réside également dans le fait que chacun trouve ce qu'il est venu chercher.

En prendre plein la vue à Roura, un petit bourg créole aux manguiers centenaires.

Effleurer la biodiversité à la plage de Montjoly, où la tortue Luth a élu domicile.

Discerner les bruissements de la nature lors d'une randonnée dans la forêt amazonienne.

Titiller ses papilles avec les saveurs parfumées des plats caraïbéens.

Humer la Terre aux îles du Salut, histoire d'émoustiller ses narines.

Vacances Familles

SAINT-GEORGES-DE-DIDONNE

LANCE SON CHAR

Inutile de partir loin pour faire le plein de souvenirs inoubliables... en Charente Maritime, à quelques kilomètres au sud de Royan, le pittoresque village-club de Saint-Georges-de-Didonne accueille les agents Air France. L'occasion notamment de pratiquer "the" sport régional : le char à voile.

Avec ses 4 kilomètres de plage de sable, la baie de Saint-Georges offre aux estivants des conditions idéales pour s'initier ou s'atteler aux plaisirs du char à voile. Accessible à tous, cette activité nécessite un équipement léger : une paire de baskets, un coupe-vent, des lunettes de protection (souvent fournis par le club) et un casque de protection. Objectif : faire le plein de sensations fortes en glissant sur la plage, à la force du vent... avis aux amateurs de vitesse. Le char à voile se pratique de diverses manières : assis, allongé, debout, ou encore avec un cerf-volant à la place de la voile. A chacun ses frissons.

Mais "méfiance", ce sport déjà utilisé comme moyen de transport sous l'Egypte ancienne et la Rome antique peut rapidement se transformer en virus. Dans ce cas, pourquoi ne pas en profiter pour vous préparer aux prochains championnats du monde qui auront lieu à quelques kilomètres de là, dans la baie du Mont-Saint-Michel, le 8 juillet 2012... A vos chars !





LE CCE OFFRE LA PISTE AUX ÉTOILES

(Arbre de Noël)

L'univers féérique des Maharajahs associé à celui du cirque...

Pour les fêtes de fin d'année, le CCE embarque les enfants et leurs parents dans le monde magique du **Cirque Bouglione**. Au programme, une version moderne de **"La perle du Bengale"**, un spectacle aux accents indiens qui remporta un franc succès en 1935 et 1956.

Rendez-vous les samedis 26 novembre et 3 décembre au Parc des expositions du Bourget où près de 80 artistes fouleront la piste avec des chevaux, des éléphants, des tigres... et deux invités de marque : **King Tonga**, l'extraordinaire tigre blanc et **Colonel Jo**, le plus grand éléphant du monde avec ses 7 tonnes. Même pas peur !



Le Spectacle

HEY COLONEL JOE...

Au pays des nababs, l'éléphant est roi. Au Cirque Bouglione, le Colonel Joe fait mieux, il est extraordinaire. Du haut de ses 3,50 mètres, ce "jeune" pachyderme qui a soufflé ses quarante-sept printemps en mai, peut se vanter d'être une star. Avec ses qualités, ses malices et ... ses caprices.

Après avoir fait de James Puydebois son dresseur exclusif dès leur première rencontre au début des années quatre-vingt-dix, les deux inséparables ont continué leurs aventures aux Etats-Unis, puis en Europe, avec des numéros suscitant invariablement l'admiration des plus grands cirques des deux continents. Mais c'est en Espagne, à Monaco, en Belgique, en Suède, en Allemagne et en France que "James et Joe" dévoilent leurs talents depuis bientôt 20 ans.

C'est d'ailleurs sur les routes que le géant montre son goût pour le jeu : pendant son transfert des Etats-Unis en Europe, le Colonel Joe, qui s'ennuyait certainement un peu, ne trouva rien de mieux que d'ôter les boulons du truck, construit spécialement pour lui car adapté à ses dimensions... Peut-être jouait-il au "Grand poucet" ?

Toujours est-il que des techniciens ont dû patiemment suivre ce véhicule particulier pour serrer et resserrer encore les vis tout au long du voyage. Quel taquin.

Des facéties que Joe peut se permettre... car il est sans doute l'un des pachydermes les plus choyés au monde. En effet, ayant développé une relation exclusive avec James Puydebois, qu'il obéit à la voix, le Colonel Joe n'accepte de se nourrir que par son "cornac". Pas une mince affaire quand il s'agit de donner les 150 litres d'eau, 40 kg de pommes et carottes, 20 kg de pain, nécessaires à son bien-être quotidien.

A bientôt cinquante ans, le plus grand éléphant africain du monde n'est pas près de prendre sa retraite puisqu'il est toujours aussi adroit et "heureux" sur scène. Venez faire sa connaissance, l'instant d'une bonne "trompe" de bonheur.





Les Jouets

NOËL SE PRÉPARE EN MAI

Alors que certains préparent les maillots de bain et les tongs, d'autres remplissent les escarcelles de la future hotte du Père Noël. C'est le cas au CCE et dans les CE où les équipes finalisent, avant la période estivale, la préparation de l'Arbre de Noël 2011. Choix du spectacle, appels d'offres pour trouver le meilleur fournisseur jouets, sélection des cadeaux... Tout un programme.

Mais avant de pouvoir consulter le catalogue "jouets" en ligne, plusieurs étapes auront été nécessaires :

- l'élaboration d'un cahier des charges drastiques, prenant en compte le respect de la Charte de déontologie,
- l'appel d'offres auprès d'un panel de fournisseurs,
- l'étude des offres pour sélectionner le meilleur prestataire,
- et enfin la sélection des jouets.

S'agissant de la charte de déontologie, celle-ci précise, au fournisseur de jouets sélectionné, son engagement à respecter une certaine éthique (ex. pas de jouets issus d'usine où l'on fait travailler des enfants...) et des pratiques sociales correspondant aux valeurs du CCE. Le cahier des charges, lui, indique la nécessité de proposer un large choix de jouets respectant les normes de sécurité européennes en vigueur, mais aussi une gamme de jouets "classiques, incontournables et modernes".

Pour être sélectionné comme fournisseur, il faudra aussi avoir respecté des critères techniques imposés par le CCE, ainsi proposer une moyenne de référence de 15 jouets pour chacune des 5 classes d'âge ; prendre en compte la dimension "création, activités manuelles, jeux de société"; respecter l'équilibre entre les différentes familles de jouets...

Une fois le fournisseur retenu, une présélection des produits est réalisée, puis viendra le moment du choix final organisé lors d'une présentation au show room du prestataire. Ce n'est qu'au terme de toutes ces étapes que le catalogue pourra être élaboré avec une mise en ligne programmée début juin.

Vous aurez ensuite un mois pour faire votre choix de jouets et de dates de spectacle, vos bons de commande devant être retournés au plus tard début juillet dans vos CE.

A vos commandes...

NOËL EN CHIFFRES

LES JOUETS

- 20 000 jouets commandés.
- 5 catégories d'âge (0 à 14 ans).
 - Au catalogue : 75 jouets,
- 5 abonnements à une revue, 14 livres au choix.

LE SPECTACLE

- 4 séances :
 - 26 novembre : 10h15 et 17h15,
 - 3 décembre : 17h15 et 20h15.
- 10 000 places par séance.
- 2 h de spectacle.

"Une gamme de jouets classiques, incontournables et modernes."



[Panorama décembre 1956]



[Affiche spectacle Bouglione]

Flash-back

LA TOUTE PREMIÈRE FOIS AVEC LE CIRQUE BOUGLIONE

Il y a plus de cinquante ans, le CCE offrait aux enfants des agents Air France leur premier spectacle de cirque... avec Bouglione.

"Pour la région parisienne, jusqu'à Noël 1955, cette matinée se déroulait à la salle Wagram et comportait un spectacle de music-hall, de saynettes... Mais le nombre croissant des enfants de la région parisienne avait obligé le Comité Central d'Entreprise à organiser cinq matinées consécutives, et une sixième devenait nécessaire."

C'est pourquoi, en 1956, un nouvel effort a été entrepris. En accord avec les comités d'autres entreprises de la région parisienne, tels que Renault, RATP, Gaz de France, un des halls de la Foire de Paris va être aménagé cette année pour recevoir 10 000 personnes. Le spectacle sera assuré par le Cirque Bouglione avec participation des lions, éléphants, acrobates clowns qui feront sans aucun doute la joie des petits et des grands."

Solidarité Noël

ASF ET LE CCE ENSEMBLE POUR LES ENFANTS DE N'DJAMENA

Petites friandises et autres douceurs pour le grand plaisir des papilles et du cœur ! Le 31 mars, le vol AF 319 a atterri dans la capitale tchadienne, avec à son bord des gourmandises destinées aux enfants de l'orphelinat "Béthanie" qui compte une soixantaine d'enfants. L'association "Les amis de Béthanie au Tchad" a pour objectif entre autre, "de réinsérer dans leur famille d'origine les enfants abandonnés qu'elle a recueillis". Cette opération a vu le jour grâce au CCE qui a offert le solde de ses petits goûters de Noël à Aviations Sans Frontières qui elle, en a assuré l'acheminement auprès de l'association.



Vacances Jeunes

DJIBOUTI

soleil

vacances

MES SECRETS DE LA MER ROUGE

"Une destination hors du commun et originale".

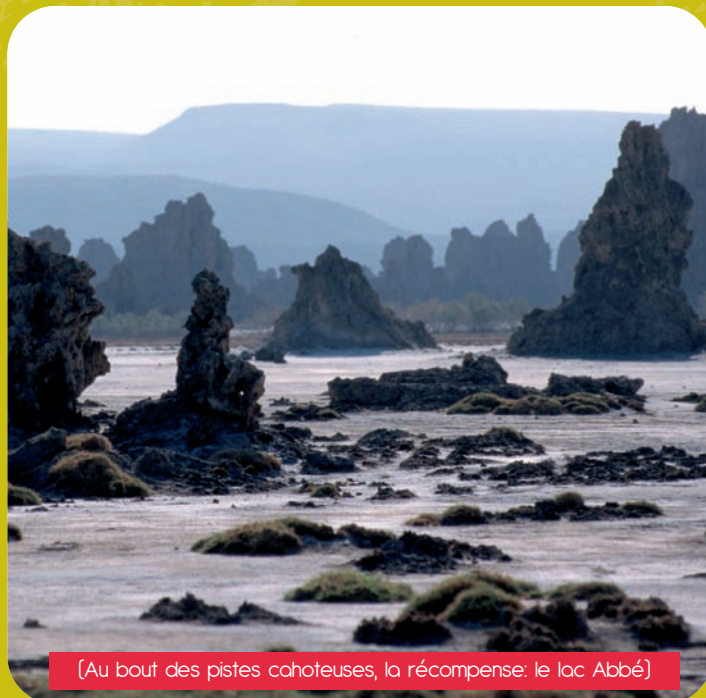
Benoît*

"Quand nous sommes arrivés au lac Abbé, j'ai été bluffée par les paysages, loin de ce que j'imaginais. J'ai vu ici l'un des plus beaux couchers de soleil de ma vie. Plus tard, nous sommes rentrés au campement, nous avons découvert quelques danses traditionnelles, ce qui nous a permis de commencer à faire connaissance avec les Djiboutiens, c'était génial ! Nous sommes repartis après avoir vu le lever de soleil sur les cheminées après avoir vu le lever de soleil sur les cheminées et l'envolée de flamants roses. (...)" **Anna***

"Mon meilleur souvenir de voyage ? Les rencontres avec les Djiboutiens à Adaïlou. Malgré la distance, cette amitié n'est pas terminée." **Suzy***

**Partis avec le CCE en Itinérant en décembre 2010.*

- (1) - Initiation aux joies de la danse africaine.
- (2) - Un lever de soleil au-dessus des cheminées du lac, magique.
- (3) - A Djibouti, on bronzé sur des plages de sable blanc, on plonge dans une mer cristalline et...
- (4) - On s'éclate entre amis !



[Au bout des pistes cahoteuses, la récompense: le lac Abbé]



1



2



3



4

(Projet bases
provinces)

Partir sur de nouvelles bases ?

Le projet “Bases provinces” dont la presse s’est fait l’écho dès l’été 2010 a fait l’objet d’un processus d’information/consultation au CCE dans le courant de l’automne. La Session a commandité une expertise auprès du cabinet Secafi, qui a rendu ses conclusions en février. Entouré de la plus grande confidentialité, ce projet est encore en phase de consolidation. Ses répercussions, tant sur le modèle économique que sur le modèle social d’Air France sont potentiellement très importantes.

LES ORIGINES DU PROJET : UN MOYEN-COURRIER ATTAQUE DE FRONT PAR LES LOW COSTS ET LE TGV ET DONT LES PERTES PEINENT A ETRE COUVERTES PAR LES RESULTATS D'UN LONG COURRIER TOUCHE PAR LA CRISE ECONOMIQUE.

Les difficultés économiques d'Air France et le changement de stratégie sur le court/moyen courrier sont à l'origine de l'émergence de ce projet. Il est fondé sur l'application d'un des éléments majeurs qui permettent aux compagnies low costs d'afficher une productivité plus importante que les majors, à savoir la durée d'utilisation journalière des appareils. Celle-ci est censée passer d'une moyenne de 8/9 heures à 12 heures de vol par jour. Cela implique donc que les navigants aient la même productivité que les appareils, sans que les gains de productivité ainsi obtenus ne soient absorbés par une rémunération supplémentaire.

Bases provinces est un projet à la fois de continuité et de rupture.

Projet de continuité : il se situe en effet dans la continuité du projet Néo dans sa composante de recherche de baisse des coûts, à la fois coûts avions et coûts d'escapes. Air France avait envisagé, dans le cadre de Néo, d'appliquer le modèle d'organisation des rotations des low costs mais le test réalisé sur le programme d'Orly avait montré que les conditions d'engagement et de rémunération d'Air France ne permettaient pas d'en tirer des bénéfices. Le projet Bases provinces prévoit maintenant des modifications radicales des conditions d'emploi des navigants et du personnel au sol.

Projet de rupture : la rupture par rapport à Néo s'exprime en revanche par le fait que Bases Provinces est un projet de développement et non plus d'attrition de l'activité sur le moyen et le court-courrier. Il contient en effet trois volets :

- Un basculement de lignes existantes Air France au départ de la province (notamment vols navette) ;
- Une reprise de lignes exploitées actuellement par les filiales régionales, Brit Air et Régional, en échange de lignes Air France moins rentables ;
- La création de nouvelles lignes.

Cette rupture est patente aussi par rapport à la stratégie centrale d'Air France depuis 1997, à savoir celle du "tout hub". Bases provinces prévoit en effet de développer des trafics point à point et, qui plus est, au départ de la province, sur des lignes domestiques et européennes (avec une Europe étendue au bassin méditerranéen).

Le schéma général

Le choix des bases de Marseille, Nice, Bordeaux et Toulouse, s'explique principalement par le fait qu'il s'agit de 4 aéroports parmi les cinq plus importants, en terme de trafic. Ils offrent tous un emport moyen d'au moins 65 passagers par appareil. De plus, la pénétration des low costs y est assez avancée (arrivée de Vueling à Toulouse prévue en avril).

Le programme, dans sa dernière version connue, table (à l'ouverture des quatre bases), sur 84 lignes en organisation "Bases provinces" dont 54 nouvelles (majoritairement sur l'Europe du Nord et du Sud et le Maghreb). Cela correspond à une progression de la capacité offerte en terme de sièges de 44% par rapport à l'existant.

La flotte globale "mono couloir" passerait de 123 à 131 avions. Seraient basés en province les appareils y dormant d'ores et déjà, soit 22 avions, auxquels s'ajouteraient 8 avions Air France chargés des lignes reprises aux filiales régionales et 8 nouveaux avions destinés à accompagner le développement des lignes nouvelles.

Les personnels navigants seraient aussi appelés à être basés en province, Air France comptant ne faire appel qu'à du volontariat.





CE SCHEMA SUSCITE DES INTERROGATIONS TANT
DU POINT DE VUE ECONOMIQUE, QU'ORGANISATIONNEL ET SOCIAL.

Quel modèle économique ?

Faire voler plus d'avions plus longtemps nécessite qu'il existe une réelle demande pour les remplir. Air France n'a pas communiqué, pour des raisons de confidentialité, les analyses de marché qui ont permis de valider l'existence de cette demande. De même, le positionnement des tarifs n'est pas encore connu. Le principe général sur lequel le projet se base est de dégager des économies substantielles sur l'exploitation des lignes existantes, afin d'investir dans le développement d'une nouvelle offre.

En l'absence d'informations précises sur le niveau de la demande et le positionnement des tarifs, il convient de s'interroger pour l'avenir :

- Quelles sont les solutions de repli existantes en cas de destinations trop faiblement fréquentées ? Et notamment, quel impact de la situation actuelle des pays du pourtour méditerranéen sur ce plan de développement des trafics ?
- Quel effet de contagion des tarifs sur les destinations qui resteront en dehors du dispositif ?
- Quelles conséquences pour les escales françaises non concernées ?
- Et enfin, quel impact sur les filiales régionales d'Air France ? Pour l'instant, la direction a garanti la neutralité de cette nouvelle organisation pour Brit Air et Régional, qui recevront autant de lignes qu'elles n'en basculeront à leur maison mère. Mais il n'est pas certain que les personnels navigants qui sont basés pour l'instant en province au sein de ces compagnies ne soient pas obligés de "remonter" à Paris.

Enfin, l'intérêt économique du projet dépendra pour beaucoup des renégociations en cours avec les personnels navigants, concernant leurs conditions d'engagement.



© Air France



Quelle faisabilité organisationnelle du projet ?

La forte progression de la productivité des appareils induite par le projet nécessite d'importants changements organisationnels et notamment, la réalisation des demi-tours avions en 30 à 35 mn.

Il s'agit d'une condition sine qua non de réalisation du schéma global. Les pistes envisagées pour réduire ces temps de demi-tours sont encore en phase de test.

Depuis février, la direction semble être revenue sur sa volonté d'étendre cette diminution des temps de demi-tours aux escales européennes.

Si l'on sait la Compagnie très attentive aux conditions de sécurité dans lesquelles cette organisation prendrait place, il ne faut pas négliger le risque commercial de non qualité, potentiellement très important ici. Dans un programme très chargé, le moindre incident peut engendrer des retards en cascade difficilement rattrapables. Et il est peu probable que les passagers acceptent d'Air France les désagréments qu'ils vivent actuellement sur les low costs. La dégradation de l'image de la Compagnie qui pourrait en découler est susceptible de s'étendre à l'ensemble de nos réseaux.

“Faire voler plus d'avions plus longtemps nécessite l'existence d'une réelle demande pour les remplir”.



Quelle faisabilité sociale ?

Le projet Bases provinces suppose un changement complet de modèle social à la fois pour les personnels navigants et les personnels au sol.

• **Au sol**, le choix de la direction est apparemment celui d'un recours à la sous-traitance pour l'ensemble du surplus d'activité dégagé par le projet. On voit ici réapparaître le serpent de mer qui sillonne depuis plusieurs années les eaux du dialogue social de la DEF : les escales Air France sont plus chères que les escales CCI, et les velléités de sous-traiter un maximum de tâches au sol permettraient de réaliser d'importantes économies. Or, on sait que ce différentiel de coûts est principalement lié aux conditions d'engagement des personnels dans le cadre de programmes de vols en attrition depuis de nombreuses années (le coût à la touchée augmente automatiquement lorsque le nombre de touchées baisse !) et de plus en plus "en cheminée" (forte activité en pointe du matin et du soir, creux en milieu de journée). Le recours au temps partiel et à la précarité par les sous-traitants leur permet d'adapter les moyens humains mis en œuvre au plus près des programmes, ce qui est moins le cas à Air France. A partir du moment où l'activité doit augmenter, ce qui devrait contribuer à lisser les programmes, une optimisation des moyens propres de la Compagnie au sol pourrait sembler possible.

La réponse actuelle de la Compagnie à cette problématique est symptomatique d'un raisonnement circulaire : cette optimisation serait rendue impossible par le manque de personnels au sol consécutif au plan de départs volontaires. Or, dans la mesure où la réussite du projet Bases provinces est loin d'être assuré, il serait, toujours pour la direction, très

"... créer en temps de crise les conditions de réalisation d'une nouvelle organisation structurelle de long terme."

imprudent de procéder à des embauches. La Compagnie réalise ici un tour de force : créer en temps de crise les conditions de réalisation d'une nouvelle organisation structurelle de long terme. Le fantasme de l'aéroport sans personnel serait en passe de se réaliser. Les mouvements sociaux qui traversent actuellement plusieurs escales sont là pour témoigner des réticences des personnels à ces évolutions. Plusieurs arguments peuvent et doivent être ici mis en avant :

- > Le scénario d'optimisation des moyens propres versus sous-traitance doit être chiffré et analysé.
- > Compte tenu des incertitudes actuelles qui pèsent sur la faisabilité organisationnelle du projet (voir ci-dessus), l'intégration d'un nouveau cran de sous-traitance ne peut que complexifier ce schéma. Les coûts supplémentaires de coordination engendrés par cette sous-traitance doivent être intégrés au modèle économique global ;
- > Il en va de même pour les conséquences en termes de sécurité. Plusieurs études attestent en effet de l'importance de la coordination vol/sol sur la survenue d'événements "indésirables" et du fait que la présence d'un fort taux de sous-traitance a un impact négatif sur la qualité de cette coordination. La sous-traitance en cascade est elle aussi génératrice de risques.

Résultat du vote de la Session du CCE

Pour le principe du projet
"Bases provinces"

Pour : 14
Abstention : 1



• **Pour le personnel navigant**, le projet porte sur rien de moins qu'une complète remise à plat de l'ensemble de ces conditions de travail et de rémunération. Celle-ci passerait d'une rémunération à l'heure de vol, à un schéma en jours ON/OFF. Apparemment, les négociations ont à peine commencé avec les organisations syndicales concernées (bien qu'il semble que les PNT soient plus avancés en la matière). Mais ce qui est présenté pour l'instant par la Direction comme objectif induit :

- > Une importante intensification des temps de travail sur les jours ON, alors même que le service en vol serait inchangé ;
- > Une augmentation des jours OFF qui ne pourrait être qu'apparente, compte tenu de la baisse concomitante des jours consacrés par exemple à la formation (alors même que la localisation des PN en province générerait, pour le même niveau de formation, une consommation plus importante de journées).
- > Une situation parfois limite par rapport aux règles EU.OPS.

Les joies de la province seront-elles suffisantes pour compenser ces dégradations des conditions de travail ? Et alors même que les conditions d'appel au volontariat pour les mutations en province restent particulièrement floues ?

C'est une des nombreuses questions qui se posent. Car là encore, il convient de souligner l'importance du risque fatigue dans la survenue des incidents de sécurité, alors qu'il est évident que ce projet implique une fatigue supplémentaire pour les PN.

Une conclusion sur Bases provinces ne peut être que provisoire. Il est indéniable qu'il s'agit d'une réelle opportunité de développement de la Compagnie sur le marché domestique et européen, une première depuis de nombreuses années. C'est d'ailleurs cet aspect qui a conduit la Session à voter massivement pour le principe de ce projet. En revanche, les nombreuses incertitudes qui demeurent et les conséquences économiques mais surtout sociales qu'elles impliquent, demanderont un suivi régulier de ses avancées, ce à quoi la Direction de la Compagnie s'est fermement engagée.





Panoramag

(Nous rapprocher encore plus de vous)



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 : Didier Fauverte - Secrétaire Général du CCE AF
Rédaction en chef : Marie-Laure Hermanche
Rédaction : Basma Ahmed-Kamal et Service Economique
Conception & réalisation : Service Communication - Nathalie Chave
Imprimerie : BCC

