



cceaf.fr

panoramAG



Le CCE se dévoile

Panoram@

Une offre unique
pour vos vacances



Dossier éco

Le syndrome
du dernier debout



Le CCE s'engage

Lassy

Site pilote à
l'écocitoyenneté



ENTRE VOUS ET NOUS

p.4

Un autre regard

p.5

Les infos du Bureau
Les news du CCE

p.6

Le CCE s'engage

Lassy

Site pilote à l'écocitoyenneté

p.10

Le CCE se dévoile

Panoram@

Une offre unique pour vos vacances

p.14

Solidarité

ECONOMIE

p.15

Le dossier

Le syndrome du dernier debout

p.24

Repère

Le point sur le cargo

Le Bureau du CCE

De gauche à droite :

Jacques Aoun, *Secrétaire Général Adjoint* (CFE-CGC)

Josiane Renckly, *Trésorière Générale Adjointe* (CFDT)

François Cabrera, *Secrétaire Général* (CFDT)

Pascal Poinot, *Secrétaire Général Adjoint* (CFDT)

Henri Plaisance, *Secrétaire Général Adjoint* (FO)

Pierre Lichon, *Secrétaire Général Adjoint* (FO)

Isabelle Prieur, *Trésorière Générale* (CFE-CGC)

Les Secrétaires de CE

AIR FRANCE
CARGO



Olivier Rilhac
FO

COMMERCIAL
FRANCE



Nicole Donnat
CFDT

DIRECTION
GÉNÉRALE
INDUSTRIELLE



Jean-Pierre Perrot
CGT

COMMERCIAL
INTERNATIONAL
& DOM



Christian Julia
CFDT

EXPLOITATION



Jean-Claude Filippi
FO

DIR. GÉNÉRALE
SYSTÈMES
D'INFORMATION



Paul Veuilleux
CFDT

SIÈGE
& SUPPORTS



Michel Salomon
CFDT

OPÉRATIONS
AÉRIENNES



Christophe Dropsy
Alliance PN-CE

Paroles

de CCE

RENTRÉE STUDIEUSE ET DYNAMIQUE

En cette rentrée, **OPTIM**, la nouvelle organisation du **CCE**, peut achever sa mise en place. En effet, le bureau avait clairement indiqué aux agents du **CCE** que la priorité était le bon déroulement de l'exploitation des vacances adultes et jeunes de l'été 2008 avant de s'engager totalement dans la nouvelle organisation. Alors que nous sommes à l'heure de l'analyse de vos réponses aux questionnaires de satisfaction, il est possible d'affirmer : "mission accomplie".

Dans un **CCE** qui va sans cesse de l'avant pour vous apporter toujours plus de services, priorité donc maintenant à **OPTIM** et à son site de réservation de vos vacances sur internet prévu en 2009.

Ce projet a été présenté les 16, 17 et 18 septembre dernier à près de 100 agents de loisirs des différents **CE** d'Air France et des **CE** des filiales du Groupe Air France. Le site de réservation a reçu un très bon accueil de la part de celles et ceux qui demain auront un rôle déterminant dans la réussite de ce projet.

Autre sujet de satisfaction, alors que la conjoncture économique impose à Air France d'amplifier son plan d'économie, le **CCE** a bon espoir de convaincre les dirigeants de l'entreprise de l'intérêt économique d'organiser leurs réunions et séminaires sur le patrimoine du **CCE**. Nous sommes déjà prêts à les accueillir et des projets d'amélioration qui bénéficieraient également aux salariés "vacanciers" sont envisagés. A suivre...

Bonne lecture de ce magazine qui est le votre et ne manquez pas les pages économiques afin de mieux suivre les enjeux de votre entreprise.

Le Bureau du CCE

Un autre regard

Air France et le CCE, ensemble aux Jeux Paralympique. Dans le cadre de son partenariat, la Fédération Française Handisport a invité le Bureau du CCE à assister à la cérémonie d'ouverture des Jeux Paralympiques de Pékin. Pour donner plus de sens à cette invitation, le CCE a souhaité y associer la Mission Handicap d'Air France. C'est donc une délégation de 20 personnes, composée de 10 agents Air France handicapés, de représentants de la direction d'Air France et des membres du CCE, qui se sont rendus à Pékin du 6 au 11 septembre dernier. Une opération tripartite où Air France a pris en charge le transport, le CCE l'hébergement et la FFH, les accréditations et invitations. La magie du stade olympique de Beijing a opéré, enflammant la délégation venue soutenir l'équipe de France Paralympique. *Photos : CCE AF - O. Jully*



L'ensemble de la délégation et une partie de l'équipage du vol AF 126.



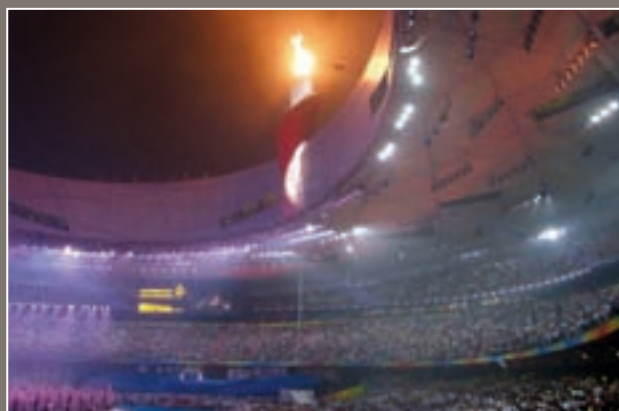
Première arrivée sur le site olympique.



Le nid d'oiseau, un stade magique.



Les français à l'honneur : Franck et David devant les caméras chinoises.



Cérémonie d'ouverture : les jeux paralympiques sont ouverts.

PANORAMA

Périodes d'inscription



Les Panorama Vacances Adultes et Vacances Jeunes viennent de paraître. La période d'inscription pour vos vacances d'Hiver et de Printemps est prolongée jusqu'au **31 octobre**. Rendez-vous dans vos CE et antennes de province.

OPTIM

Réunion des Présidents de CE

Chacune des huit grandes directions de l'entreprise a un Comité d'établissement présidé par le directeur de l'entité, assisté de son DRH. Ce sont ces responsables que le Bureau du CCE a invité le 12 septembre afin de leur présenter la réorganisation du CCE et le projet Panoram@, site de réservation des séjours du CCE sur Internet.

Les participants ont été très intéressés par la présentation et l'ambition de ce projet. Beaucoup de questions, certaines très concrètes, nous indiquant que les cadres dirigeants de l'entreprise sont aussi des salariés utilisateurs des séjours du CCE.

Ces quelques lignes sont pour le bureau l'occasion de remercier les participants de leur présence.

SALON SPORT ET LOISIRS

Le CCE s'expose à Lyon

Le patrimoine jeune s'exporte ! Pour la première fois, les 17 centres vacances jeunes du CCE Air France ouvrent leurs portes aux entreprises et aux collectivités. Et c'est au salon annuel du "Sport, Loisir, Tourisme et des Territoires" (SLTT) qui se tient du 15 au 17 octobre prochain à Lyon, que le CCE proposera ses prestations. Une aubaine puisque cette rencontre rassemble toutes les filières sportives, des élus, aux dirigeants, en passant par les organisateurs d'événements sportifs et les collectivités territoriales. Avec une moyenne budgétaire annuelle de 9 milliards d'euros injectée dans le sport, les collectivités sont les premiers investisseurs.

BIBLIOTHÈQUES SONORES

La lecture pour tous

Offrir aux aveugles et aux malvoyants la possibilité de lire, tel est l'objectif de l'ADV. Réparties sur toute la France, les bibliothèques sonores de l'Association des Donneurs de Voix (ADV), disposent de plus de 300 000 titres enregistrés par des bénévoles sur cassettes, CD et MP3. Pour y accéder, il suffit d'envoyer un certificat médical attestant que votre vision n'est plus suffisante pour lire. Simple et totalement gratuit. Alors parlez-en autour de vous : la "lecture" peut permettre à des personnes visuellement déficientes de rompre l'isolement.

Pour de plus amples d'informations, contactez le site de l'ADV (www.advbs.fr/), ou téléphonez à la Bibliothèque Sonore de Meaux (01 64 33 02 64) ou aux animateurs locaux (01 60 03 14 78 ou au 01 60 03 23 65).

Numéro Vert : 0800 20 04 55



CCEAF - Figélias

Lassy, site pilote

à l'écocitoyenneté

Activité

Une rentrée sur les chapeaux de roues ! Cette année, Lassy encre davantage son action en faveur de l'environnement et du développement durable. Le Bureau a en effet donné son aval pour le lancement de plusieurs projets dont la création du site d'observation ornithologique et d'un potager bio. De nouvelles activités comme la marche nordique font par ailleurs leur rentrée au Domaine.

➔ Côté cour

Un an après leur lancement, les ateliers pédagogiques pratiqués au domaine de Lassy ont le vent en poupe : plus de 400 enfants ont en effet participé à ces journées créatives ou thématiques.

Les activités ont repris depuis le 20 septembre. Au programme pour les tous-petits, des ateliers créatifs et des journées à thème proposés par Fouby, le petit fantôme. Objectifs : éveiller la curiosité des enfants, les sensibiliser à leur environnement, développer leurs qualités artistiques. Pour les plus grands, trois sortes de parcours sont proposés. Ils sont organisés et répartis sur tout le domaine. Le premier, "Cap Enigme" lance un véritable défi aux aventuriers : une chasse au trésor ponctuée par des devinettes, des questions et des exercices d'algèbre. Le parcours "Cap Patrimoine" quant à lui insiste davantage sur la découverte de la nature. Lassy est en effet une mine d'or regorgeant d'espèces animales et végétales à découvrir. Il faut dire que le vaste parc de Lassy s'étale sur plus de 30 hectares. Un cadre propice à la pratique d'un sport. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles un parcours de santé y est aussi accessible. Ouvert à tous, cette promenade sportive longue de 1,8 km, rythmée par 10 agrès, s'adresse aux amateurs de footing ou de marche à pied.

➔ Côté jardin

Plus que jamais le domaine de Lassy s'investit dans le développement durable. Fort de son succès avec les ateliers pédagogiques, l'ancien haras se lance dans un nouveau défi pour la rentrée 2008 : créer un potager bio sur les surfaces libres du domaine.

Lancée il y a un an par la cellule Écocit, l'idée a depuis fait son chemin. Pourquoi ne pas se servir des parcelles de terres laissées en jachère pour créer un potager biologique ? Le concept est d'autant plus attrayant qu'il suppose la mise en oeuvre d'un partenariat avec une association locale. Outre le fait d'instaurer des échanges durables et constructifs avec les Lassyens, cette collaboration offre aux enfants un terrain vert, propice à la découverte de la nature. Au contact des animateurs de l'association et du potager, les enfants des agents Air France passent d'un statut d'observateurs à celui d'acteurs de leur environnement. Ils découvrent ainsi les cycles des plantes, le fonctionnement des saisons, l'impact de l'homme sur la nature. Fin de la théorie, début de la pratique. Biner, semer, faucher, comprendre le fonctionnement de la terre, tout un programme leur est concocté. Après les semailles, les moissons. Pour allier labeur et plaisir, les papilles sont également mises à contribution puisque les cuisines proposent de déguster les fruits de leur travail. Au menu, plats variés en fonction des saisons mais aussi des fruits et légumes récoltés. La découverte de l'environnement se fait aussi par une exploration du contenu de son assiette.





➔ Côté ciel

Deux étangs, 32 hectares de parc, un manoir, une faune et une flore exubérante. Il n'en fallait pas moins pour lancer un projet cher au cœur des élus du CCE : la création d'un "site d'observation ornithologique" à Lassy.

Lassy, un corridor écologique unique

Établir un site d'observation des oiseaux au domaine de Lassy, l'idée pourrait surprendre, et pourtant, l'ornithologie représente "l'une des rares sciences pratiquées par une large majorité d'amateurs". Il faut dire qu'elle ne nécessite qu'une paire d'yeux, éventuellement un peu de matériel et beaucoup de patience... L'idée est d'autant plus séduisante que le Parc Naturel Régional Oise Pays de France a formellement identifié la présence de corridors écologiques, autrement dit "d'axes de déplacement et de migration des espèces animales" sur le domaine francilien du CCE. Véritables autoroutes écologiques reliant la forêt de Chantilly à la plaine de France, ces couloirs constituent avant tout des zones indispensables à la migration des espèces. Certaines d'entre elles élisent même domicile

à Lassy, comme la chouette chevêche. Plus connue sous le nom de chouette aux yeux d'or, celle-ci est en voie de disparition, faute de milieu favorable à son mode de vie.

Le site d'observation de Lassy : vers une démarche écocitoyenne

Sensibilisé aux problèmes environnementaux, le CCE Air France entend à son tour éveiller les consciences sur la nécessité de préserver le milieu. Pour cela, des activités "découverte nature" sont proposées à Lassy. Pratiquer la randonnée pédestre permet par exemple de valoriser les sentiers ainsi que les sites de la région. Fabriquer des nichoirs, lors des journées ornithologiques organisées en collaboration avec le Centre ornithologique régional d'Ile-de-France (CORIF), familiarise les promeneurs aux différentes phases de nidification. Mais pour sauvegarder cette biodiversité, encore faut-il bien la connaître. C'est précisément ce que proposera l'observatoire à oiseaux : surveiller la qualité de l'air, de l'eau,

du son, bref l'habitat naturel des volatiles. Avec le temps, le site d'observation ornithologique de Lassy pourrait devenir non seulement un refuge privilégié pour les oiseaux, mais également un haut lieu de

rencontres entre scientifiques, naturalistes et amateurs.

Pour plus d'informations sur l'ornithologie, rendez-vous sur www.corif.net

La "chouette aux yeux d'or" a élu domicile au Domaine de Lassy



Corif

Pratique

Le saviez-vous ?

Vous avez des projets ? Envie d'exposer, de partager une expérience, une passion ? Le domaine de Lassy vous offre de nombreuses possibilités et vous conseille. Contactez Christine Contentin, responsable d'animations au 01 30 29 57 26 ou par mail christine.cottentin@cceaf.fr

➔ Sport

La marche nordique : prenez votre pied

Vous avez certainement déjà croisé ces personnes munies de curieux bâtons en carbone, marchant à grande foulée dans un mouvement de balancier assez particulier... Il s'agit de la marche nordique. Inspiré des skieurs de fond, ce sport très en vogue en Allemagne et qui s'implante doucement en France, séduit par sa simplicité d'exécution, même pour les réfractaires aux activités physiques.



Importée de Scandinavie, elle s'avère plus active que la marche normale car elle sollicite tous les

muscles du corps et non plus uniquement les jambes. Sport convivial et ludique, cette activité peut être pratiquée sur n'importe quel type de terrain non enneigé.

S'y livrer dans le domaine boisé et verdoyant de Lassy rajoute du pittoresque à l'exercice.

À bon marcheur...

➔ Solidarité

I bouchon : I sourire

Souriez, c'est trié. Pour la première fois le CCE Air France et le Samu Social du Val d'Oise se sont associés pour soutenir l'opération "un bouchon un sourire".

À l'occasion d'un forum organisé au domaine de Lassy le 27 septembre dernier, les actions d'entraides et sociales de cette fédération, présente en France depuis 2001 et labellisée par le ministère de l'Environnement et du Développement Durable, ont été exposées. Son credo : recycler les bouchons en plastique. Sa mission : les collecter pour ensuite les revendre à des usines. Ses objectifs : redistribuer les bénéfices à des associations de personnes handicapées ; sensibiliser les enfants à la nécessité du recyclage ; préserver l'environnement. En 2006 le milliard de bouchons collecté a permis de reverser près de 300 000 €* aux associations.

Un geste, une action, un sourire...Le jeu en vaut décidément la chandelle.

*Source : chiffres "I bouchon, I sourire"-

Plus d'informations sur : www.IbouchonIsourire.org



CCEAF - F. Iglesias



Istockphotos

Panoram@

www.cceaf.fr

Une offre unique pour tous
les agents Air France
et leurs enfants

Activité

Dès janvier 2009, le site institutionnel du CCE Air France fera peau neuve. Look sobre, esprit résolument moderne, cette nouvelle vitrine représentera une première étape cruciale avant la mise en place d'un projet plus ambitieux, le lancement du site de consultation et de réservation "Panoram@" en 2009. Le Web remplacera donc les versions imprimées des Panoramas Vacances adultes et Vacances jeunes. Avec la mise en place d'Optim, une Direction Programme et Marketing a vu le jour assurant des prestations au plus proche de vos attentes. Qualité et réactivité sont les maîtres mots du futur site. L'enjeu est de taille car plus de 100 000 vacanciers adultes et enfants choisissent chaque année de partir avec le CCE. Les prochaines vacances estivales promettent d'être panoramiques.

➤ **Uers davantage de liberté et plus d'offres**

“C'est parti pour de nouvelles aventures”. Le ton est donné. Ainsi commence l'intervention enthousiaste de François Cabrera, Secrétaire Général du CCE Air France au séminaire des agents de loisirs des CE et des filiales, organisé sur le village de vacances de Guidel. Pendant trois jours, du 15 au 18 septembre derniers, le Bureau et les techniciens du CCE ont présenté le futur site Internet “Panoram@” à la centaine d'agents de loisirs présents. À l'instar d'Air France, qui est passé au 100 % e-ticket au 1er juin dernier, le CCE abandonne les versions papiers des Panoramas adultes et jeunes pour entrer dans l'ère numérique. Allier réactivité, efficacité tout en développant les services offerts aux agents Air France, telle est la nouvelle mission que s'est donnée le CCE. Avec ce nouvel outil, choisir et réserver son séjour n'est plus qu'à portée de clic.

➤ **Toute l'activité du CCE sur Panoram@**

Aéré, dynamique, intuitif, Panoram@ revêt un caractère à la fois pédagogique et ergonomique. L'accès se fera via le site institutionnel du CCE : www.cceaf.fr

Le mode d'emploi de notre prochain site de réservation en ligne est simple. Même principe que pour GP net : avant d'accéder à la page d'accueil de Panoram@, l'utilisateur devra s'identifier via son matricule et un mot de passe. Chaque agent aura accès à son profil lui permettant de consulter ses dossiers en cours, ajouter ou remplacer ses invités extérieurs, vérifier ses documents officiels (déclaration impôts, dossier médical des enfants...). Selon son profil et en fonction de ses critères de choix (dates, destinations, type de séjour...), les offres disponibles seront instantanées et si un séjour convient, la réservation sera immédiate.

Les habitués des revues Panoramas adultes et jeunes ne seront pas dépayés puisqu'ils retrouveront une partie des offres habituelles sur internet. Néanmoins, l'objectif est de proposer de nouveaux produits pour séduire tous les publics : aussi bien les familles que les amateurs de courts séjours ou de départs à la dernière minute.

L'autre innovation, c'est bien évidemment le mode de paiement. Panoram@ permet dorénavant le paiement en ligne. Néanmoins la formule chèque et la retenue sur salaire seront toujours possibles. Que les profanes se rassurent, tout le site est sécurisé. L'octroi effectif d'un séjour ne se fait qu'une fois un récapitulatif exhaustif du séjour accepté et encaissé.

Les agents de loisirs de vos CE resteront vos interlocuteurs privilégiés afin de vous accompagner et vous conseiller dans vos différentes recherches.



Istockphotos

➤ **Un “pari risqué”, mais indispensable**

Avec le lancement de Panoram@, le Bureau réaffirme sa vocation politique première à savoir “poursuivre le développement des oeuvres sociales destinées aux agents Air France”. Chantier déterminant, puisque pour la première fois cette année, le CCE a ouvert ses catalogues aux filiales, et s'engage à pérenniser l'idée avec Panoram@. Rejoignant les 56 000 salariés Air France, près de 12 000 salariés des filiales (Brit Air, Régional, Servair, CRMA...) et leurs enfants pourront ainsi profiter des offres. Une opération réalisable grâce à un stock de produits réapprovisionnés en permanence. Ainsi le principe même d'équité prônée par le Bureau sera davantage respecté.

Et à terme, c'est l'ouverture de ces séjours aux agents de KLM qui est même envisagée.

➔ Les enfants aussi !

Fidèle à sa politique pédagogique, le CCE Air France profite de cet outil en phase avec les nouvelles générations pour les sensibiliser à des thématiques aussi diverses que l'environnement, la citoyenneté, la mixité sociales, mais également pour les responsabiliser. Omniprésent, ce dernier point voit sa mise en pratique dans le fonctionnement du futur site. L'enfant devient acteur de son choix de séjour.

Des vacances dans les centres du CCE, aux séjours linguistiques et itinérants toute l'offre du Panorama Jeunes se retrouve en version Web.

Chaque inscription donne lieu à une affectation immédiate.

Le futur site permettra une meilleure gestion des demandes et donc une répartition plus efficace au sein du patrimoine du CCE. En fonction de l'âge de

l'enfant, celui-ci accède directement

aux séjours qui lui sont ouverts. Ensuite, il peut effectuer ses choix selon une activité, une période, une destination, les disponibilités s'affichant instantanément. Si votre enfant émet le souhait de partir avec des amis, il doit les concerter, choisir une destination commune et se mettre d'accord sur les dates, bref, apprendre à s'organiser, gérer la logistique, cela en fonction des places disponibles. Grandir c'est aussi devenir responsable. C'est dans cette optique que tout au long de la démarche de recherche de séjour, l'enfant a accès aux prix des séjours. Seule différence avec les adultes, les inscriptions enfants s'effectueront dans des périodes définies, comme aujourd'hui.

➔ Accès handicapés

Le Bureau reste fidèle à sa politique sociale d'insertion aux personnes à mobilité réduite. La direction Programme et Marketing adapte et varie ses offres. Un pictogramme informe en permanence l'acheteur de l'accessibilité ou non du séjour.

➔ Pratique

Si vous souhaitez bénéficier des séjours du CCE dès l'ouverture du site Panoram@, facilitez-vous les démarches en fournissant dès à présent votre avis d'imposition auprès de votre CE ou antenne régionale.

Lors de votre première connexion munissez vous de votre passeport, du carnet de santé de votre enfant car ils vous seront nécessaires pour remplir votre profil.

➔ Dès à présent

Optez pour une information sur mesure en vous inscrivant dès aujourd'hui à la newsletter et aux offres promotionnelles. Pour cela, rendez-vous sur www.cceaf.fr.

Retrouvez fin novembre la nouvelle politique tarifaire dans le prochain numéro de Panoramag.

➔ www.cceaf.fr

➔ **CARTE D'IDENTITE de Panoram@**

Ouverture	> Saison été 2009.
Accès	> Toute l'offre du CCE se fera via le site institutionnel, www.cceaf.fr
Mission	> Commander, réserver et payer sans délai d'attente.
Objectif	> Développer les services offerts à l'ensemble des agents Air France.

Nouveautés

- > Réponse immédiate
- > Politique tarifaire avec une subvention mieux partagée
- > Offre plus large
- > Capacité de répondre à davantage de demandes
- > Les agents Air France seront désormais acteurs de leurs vacances

La campagne de publicité que vous retrouvez sur les différents supports du CCE et dans les CE.



solidarité

Le CCE s'engage à Zanrcin

→ L'union fait la force



Depuis quatre ans dans le petit village de Zanrcin situé à une centaine de kilomètres de Ouagadougou, "L'union fait la force". De cet adage, une association rurale a vu le jour : "Neeb la Taaba" en Moore, langue véhiculaire au Burkina Faso.

C'est lors d'un séjour "éco-touristique", en découvrant le mode de vie "de gens très pauvres, mais riches d'idées et de volonté de s'en sortir", qu'un groupe d'amies décide de lancer à son tour une association en France, "Résonance Zanrcin". Consciente que l'avenir des villageois passe par l'éducation, cette dernière a placé l'enseignement comme mission prioritaire. Sensibilisée à la cause, la cellule humanitaire du CCE participe au projet, en contribuant à la construction d'une des quatre salles de classe prévues. Objectif : alphabétiser entre 150 et 200 enfants non scolarisés.

Huit kilomètres à pied, voilà en milieu rural, la distance moyenne parcourue quotidiennement par les écoliers burkinabés pour se rendre à l'école officielle la plus proche. Lorsqu'ils y vont. En effet, à Zanrcin comme dans les villages voisins, "il est de coutume que quelques enfants soient "choisis" pour aider leurs parents aux travaux des champs ou garder les troupeaux". Certains n'ont donc jamais été scolarisés. Lourd handicap lorsque la langue parlée et administrative est le français. En créant des infrastructures parascolaires, l'association espère leur inculquer les "bases minimales" vitales pour devenir autonomes.



Une concession familiale dans le village de Zanrcin.

Première prise en main de l'ardoise.



En attendant la construction effective des classes, les cours sont assurés dans des locaux provisoires depuis le 18 février pour la trentaine d'élèves. À long terme, les protagonistes du projet envisagent de pérenniser le projet en "régularisant la structure scolaire en véritable école".

→ Zanrcin et l'écotourisme



"Coin détente, repas... au sein du village dédié aux touristes.

L'écotourisme contribue fortement au développement économique, social et médical de Zanrcin. Une "concession" composée de cases installées dans le village peut ainsi recevoir jusqu'à 15 personnes. Pendant quelques jours, les touristes y découvrent la vie traditionnelle d'une commune rurale burkinabée. Différentes activités leur sont proposées comme des promenades ornithologiques, des visites de marchés aux bestiaux ou de mines d'or à ciel ouvert...

Renseignements sur : www.zanrcin.org



Cases réservées aux touristes.



Air France

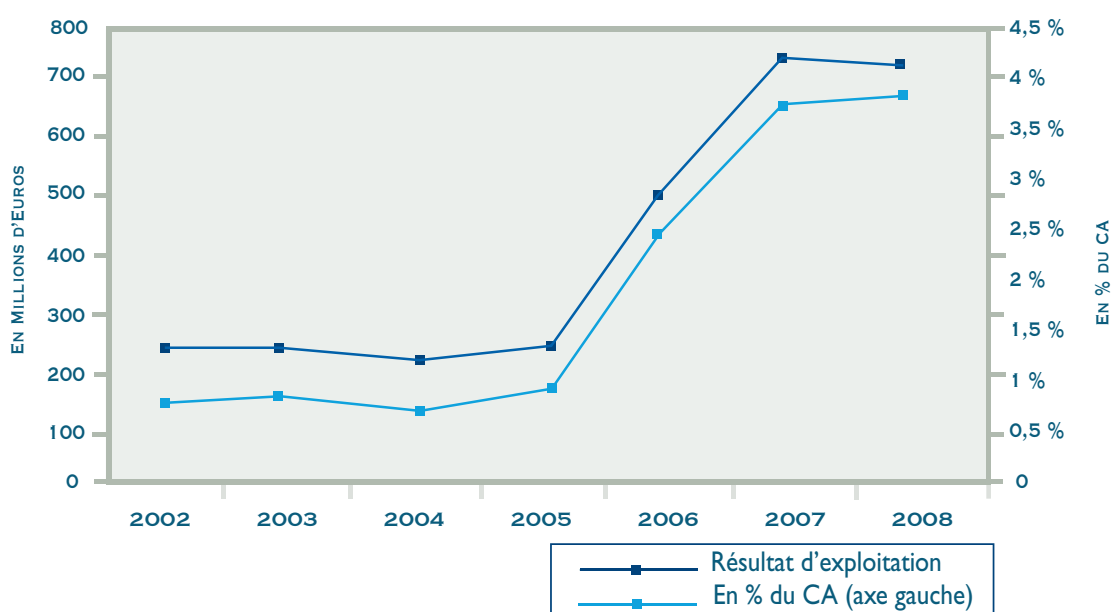
LE SYNDROME DU “DERNIER DEBOUT”

La triple crise – énergétique, financière, économique - que connaît aujourd’hui l’économie mondiale, touche particulièrement le secteur aérien. Parce qu’il est à la fois intrinsèquement lié à l’évolution de la demande globale et complètement dépendant du pétrole, il voit actuellement son modèle économique profondément bouleversé. Préoccupations environnementales et accélération de la déréglementation ne font que complexifier la donne. Après un retour sur les résultats d’Air France en 2007-2008, nous tenterons de cerner les principaux enjeux de la période de turbulences qui s’ouvre.

■ AIR FRANCE 2007-2008 : DE BONS RÉSULTATS, MAIS ...

Les performances économiques d'Air France sur le dernier exercice sont plutôt satisfaisantes. L'activité est restée dynamique et les coûts maîtrisés, ce qui a abouti au résultat d'exploitation le plus élevé de ces dernières années.

HISTORIQUE DU RÉSULTAT D'EXPLOITATION



Parallèlement, la situation financière a continué à s'améliorer, le ratio d'endettement net sur fonds propres du Groupe étant ramené à 30 %. Le maintien d'une politique d'investissements active permet un renouvellement permanent de la flotte, qui est, chez Air France, une des plus jeunes parmi les compagnies.

UNE SITUATION FINANCIÈRE EN CONSTANTE AMÉLIORATION

EN MILLIARDS D'EUROS	31/3/2004 AF SEUL	31/3/2004 AF KLM	31/3/2005 AF KLM	31/3/2006 AF KLM	31/3/2007 AF KLM	31/3/2008 AF KLM
Dettes financières nettes	2,57	5,9	5,55	4,38	3,59	2,62
Dettes nettes / fonds propres	63 %	121 %	106 %	65 %	48 %	30 %

■ DEUX POINTS NÉGATIFS DOIVENT ÊTRE SOULIGNÉS

1 La progression du chiffre d'affaires passage se poursuit en 2007/08 mais à un rythme plus modéré (+3,5 % contre +9,2 % en 2006/07 et +10 % en 2005/06). Si le ralentissement de la croissance touche le secteur aérien dans sa globalité, il est, en 2007-2008, beaucoup plus prononcé pour Air France. Le taux de croissance du chiffre d'affaires passage de l'ensemble des compagnies IATA a reculé de 1,7 points (de 9,9 % à 8,2 %) alors que celui d'Air France a baissé de 5,7 points.

Par ailleurs, le ralentissement de la demande est plus important que prévu : le coefficient d'occupation recule pour la première fois depuis 2003/04. La baisse du taux de remplissage intervient au second semestre, en raison d'un effet calendaire moins favorable. Les recettes unitaires ont également diminué, après les hausses des deux derniers exercices. Le niveau

élevé du taux de remplissage, l'élasticité - prix de la demande et la forte compétition sont les principales raisons qui expliquent ces évolutions.

2 Si le niveau de profitabilité atteint sur l'exercice peut paraître élevé au regard de l'historique de performances propre à la compagnie, il faut garder en tête qu'il ne dépasse qu'à peine les 4 %, sur une période qui correspond à un haut de cycle. Même si aucun retournement de conjoncture n'était à prévoir, le niveau atteint par les coefficients de remplissage et l'arrivée programmée de capacités supplémentaires (A 380 notamment) aurait induit mécaniquement, et toutes choses égales par ailleurs, une baisse de productivité, et donc des marges. Le contexte actuel, marqué par le ralentissement de la demande et d'inflation des coûts ne risque pas d'inverser cette tendance !

■ DES PERSPECTIVES MAUSSADES FACE AUXQUELLES AIR FRANCE DISPOSE DE CERTAINS ATOUTS

Scénarios optimistes et pessimistes sur le pétrole se côtoient à l'heure actuelle. Si le spectre d'un pétrole durablement au-dessus des 140 \$ s'éloigne peu à peu, l'espoir d'un retour à des barils à 30 \$ s'est définitivement éteint. Le consensus des analystes place le baril entre 80 et 110 \$ à la fin 2008. Les marchés à terme tablent sur 130 \$.

"Pour les compagnies aériennes, la question n'est plus de savoir quels peuvent être les facteurs de réussite, mais d'identifier les facteurs de survie".

(Airline Business, août 2008, "A checklist for survival", par Chris Tarry)

Les conditions d'exploitation constituent pour Air France un net avantage compétitif. Son réseau est tout à la fois dense et équilibré, ce qui lui permet d'échapper aux conséquences de crises circonscrites à une région du monde. En sera-t-il de même en cas de ralentissement généralisé, là est la question. En comparaison, Lufthansa, dont le réseau est dominé par la place de l'Europe (près de la moitié du chiffre d'affaires), pourrait être avantagée dans la mesure où le poids du carburant est moins lourd pour les vols moyen courrier.

■ UNE FLOTTE RÉCENTE

Disposant d'une flotte jeune, d'une dette restreinte et d'une trésorerie convenable, Air France peut aborder sereinement la crise qui s'annonce d'un point de vue financier. Au sein de ses principales concurrentes, seule Lufthansa apparaît mieux placée. A noter toutefois, au niveau du Groupe dans son ensemble, que la flotte de KLM est sensiblement plus âgée que celle d'Air France, notamment sur le moyen courrier.

ETAT DE LA FLOTTE (HORS FILIALES RÉGIONALES)

	AIR FRANCE		KLM	
	NOMBRE D'AVIONS	AGE MOYEN	NOMBRE D'AVIONS	AGE MOYEN
Long courrier	100	7,2 ans	59	8,9 ans
Moyen courrier	150	9,9 ans	50	11,1 ans
Cargo	13	8,9 ans	3	4,7 ans
Total	255	8,8 ans	112	9,7 ans

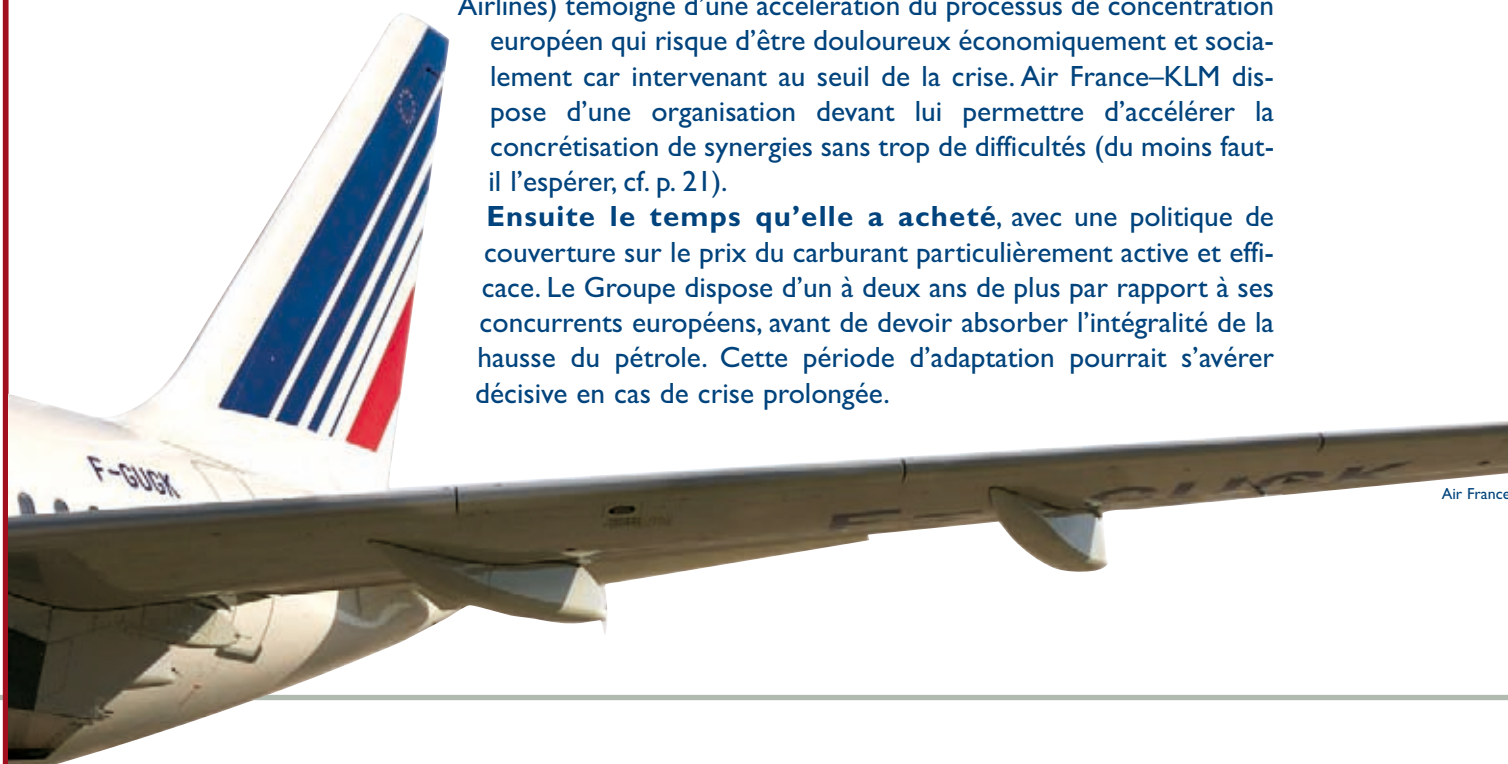
Source : plaquette financière Air France-KLM au 31 mars 2008, pages 44 et suivantes.

■ LE PRINCIPAL ATOUT D'AIR FRANCE SEMBLE BIEN ÊTRE LE TEMPS

D'abord le temps d'avance qu'elle a pris en procédant à la fusion avec KLM dès 2004.

Les projets actuels (British Airways et Iberia, Lufthansa et Austrian Airlines) témoignent d'une accélération du processus de concentration européen qui risque d'être douloureux économiquement et socialement car intervenant au seuil de la crise. Air France-KLM dispose d'une organisation devant lui permettre d'accélérer la concrétisation de synergies sans trop de difficultés (du moins faut-il l'espérer, cf. p. 21).

Ensuite le temps qu'elle a acheté, avec une politique de couverture sur le prix du carburant particulièrement active et efficace. Le Groupe dispose d'un à deux ans de plus par rapport à ses concurrents européens, avant de devoir absorber l'intégralité de la hausse du pétrole. Cette période d'adaptation pourrait s'avérer décisive en cas de crise prolongée.



■ QUELLES CONSÉQUENCES POTENTIELLES SUR L'EMPLOI ?

Même avant que quiconque ne parle de crise, le transport aérien vivait une sorte de révolution industrielle. Nous en avons maintes fois parlé dans ces colonnes : les nouvelles technologies, notamment de la communication, bouleversent depuis plusieurs années les modes opératoires de l'industrie, sur fonds de réduction du volume d'emplois nécessaires pour effectuer les opérations au sol. De même, les nouvelles générations d'avions pour la maintenance, la standardisation et l'informatisation des process pour les fonctions supports tirent le nombre d'emplois à la baisse.

Pour Air France, ces gains de productivité, accentués par les synergies de fusion avec KLM, ont été gérés socialement grâce à plusieurs facteurs. Le plus important est bien entendu la croissance de l'activité. Mais l'utilisation de la pyramide des âges et celle de la mobilité professionnelle (notamment les passages des personnels au sol vers les métiers de PNC) ont permis de gérer cette progression de la productivité sans conséquence traumatisante pour l'emploi. Ainsi, depuis trois ans qu'a été mis en place l'accord de GPEC, l'ATGPE, les effectifs au sol sont toujours légèrement en baisse, alors même que l'activité a connu des progressions constantes et importantes.

■ DES MODIFICATIONS À PRÉVOIR

La donne risque de changer fondamentalement sur le court et moyen terme. L'emploi risque effectivement de se trouver dans un étai, entre d'une part un ralentissement certain de l'activité, et d'autre part, une recherche accentuée de réductions de coûts.

De plus, il est fort probable que le non remplacement des départs en retraite ne puisse plus jouer le rôle d'amortisseur social qui lui était attribué depuis quelques années. L'accord de branche permettant à la Compagnie d'imposer un départ en retraite à 60 ans à chaque salarié disposant d'une carrière complète – la contrepartie étant un engagement d'une embauche pour trois départs – arrive à échéance à la fin décembre 2008. Les départs anticipés pour carrière longue ont quasiment tous été réalisés. Et la politique gouvernementale actuelle tend à favoriser – voire à imposer – l'emploi des seniors et le maintien en activité au-delà de 60 ans. Pour l'instant, Air France n'envisage pas de scénarios catastrophe. Avant la flambée des cours du baril, les perspectives d'embauches

pour les trois ans à venir s'élevaient à 5 305, dont 1 827 pour le personnel au sol et 3 478 pour les personnels navigants (2 656 pour les PNC, 822 pour les PNT).

Tout dépendra donc des ajustements de l'activité qui sont en train d'être mesurés et qui seront connus fin septembre. Compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers : un baril à 125 \$, c'est 500 M€ à trouver, et donc ... 5 000 emplois ! Ce ne sont sûrement pas des suppressions massives de postes qui pourront sauver Air France de cette nouvelle crise, à moins d'envisager la suppression ou l'externalisation de pans entiers de l'activité.

La période qui s'ouvre est marquée par une très grande incertitude. Incertitudes au niveau du pétrole, du dollar, de la croissance, et, bien entendu, de leurs conséquences en chaîne sur le secteur aérien. La stratégie des acteurs sera toutefois déterminante dans le jeu de survie qui s'annonce. Maintien des capacités, de la maîtrise de toute la chaîne de transport, de la cohésion sociale peuvent permettre à certains de finir le dernier debout.

>> FOCUS

Ralentissement de la croissance mondiale

Malgré un rebond des indicateurs de production au premier trimestre 2008, les analystes s'accordent pour anticiper un net ralentissement de la croissance mondiale pour l'année en cours ainsi que pour 2009.

Les différents instituts de conjoncture s'accordent sur un ralentissement pour les deux ans à venir. Ce n'est que sur le moyen terme que leurs avis divergent, en fonction de leurs hypothèses de poursuite ou non de la hausse des cours du pétrole.

Ainsi, l'INSEE prévoit pour 2008 une croissance française très ralentie à 1,6 %, avec un pétrole à 130 \$ le baril. Pour le Crédit Agricole (Division des études économiques), la demande de pétrole ne devrait pas tarder à réagir à la hausse des prix avec le retour à un prix du baril "normalisé" dans une fourchette de 80 à 100 \$ le baril d'ici quelques mois.

Bref, "les prévisions sont difficiles, surtout lorsqu'elles concernent l'avenir".

> Evolution du PIB

	2007	2008	2009
Etats-Unis	2,2	1,9	1,4
Japon	2,1	1,5	1,6
Eurozone	2,6	1,8	1,4
Dont France	2,1	1,9	1,6
Asie	9,4	8,1	8
Dont Chine	11,9	10	9,5
Amérique Latine	4,8	3,9	4,2
Europe/Pays émergents	6,6	5,6	5,3
Afrique/Moyen-Orient	5,6	6,1	6,1
Total	4,8	4	3,8
dont pays industriels	2,5	1,8	1,5
dont pays émergents	8	6,9	6,9

Source : Direction des études économiques du Crédit Agricole

Un transport aérien mondial sous pression

Avec 25 faillites enregistrées par l'IATA depuis le début de l'année, 2008 s'annonce comme une des pires qu'ait connues le secteur. L'association internationale prévoit actuellement des pertes situées dans une fourchette de 2,3 à 6,1 milliards de dollars, en fonction du niveau moyen du prix du pétrole.

L'industrie s'attend à supprimer entre 100 et 200 000 emplois d'ici fin 2009.

Le transport aérien est traditionnellement une industrie de coûts fixes. Les coûts des avions, de redevances aéroportuaires, de l'entretien... varient peu avec le chiffre d'affaires (et donc le nombre de passagers). D'où l'importance du taux de remplissage : une fois ces coûts fixes couverts, tout passager supplémentaire, quelque soit le prix qu'il paye, vient améliorer les résultats.

> Restructurations annoncées

	Baisse des capacités	Nombre d'avions retirés de la flotte	Nombre d'emplois supprimés
Continental Airlines	11 %	67	3 000
American Airlines	12 %	127	2 600
Unites Airlines	-8 à -14 %	100	7000
Delta Airlines	10 %		2 000
Midwest Airlines			1 200
Qantas		22	1 500
SAS	5 %	11	1 400
Spanair			25 %
British Airways	5 %		
Ryanair	4,8	4	3,8

La hausse du prix du carburant modifie sensiblement ce modèle économique. A 125 \$ le baril, le carburant représente 30 % des coûts totaux d'une compagnie comme Air France. Les arbitrages à effectuer entre remplissage et recette unitaire ne sont plus les mêmes. En cas de demande insuffisante, il sera économiquement plus rentable de laisser des avions au sol que de les faire voler à perte. Une adaptation des capacités est donc à prévoir et a d'ailleurs déjà commencé.

Organisation combinée AF-KLM, un atout stratégique ?

Au cours de la session de mai 2008, les experts du CCE (Cabinet SECAFI) ont présenté leurs travaux sur la nouvelle organisation d'Air France KLM. Ces travaux ont permis d'éclaircir le fonctionnement combiné visé par le Groupe, notamment pour le management intermédiaire.

Le rapprochement AF-KLM fait partie des projets majeurs pour le Groupe. Il doit apporter plus de réactivité, notamment dans des périodes critiques comme celle qui s'annonce (prix du carburant, ralentissement économique et fléchissement de la demande de transport aérien). Il est également censé permettre d'accélérer les synergies entre les deux compagnies, clairement mises en avant par le Président Spinetta comme un des principaux atouts du Groupe vis-à-vis de ses concurrents. Pour mémoire, combiner des activités constitue une voie intermédiaire entre l'intégration complète et la coordination des équipes. Au contraire de l'intégration, les équipes ne sont pas réunies sur un même lieu géographique ; elles ne sont pas non plus coordonnées par des réunions périodiques et éventuellement par un système d'information. Dans la combinaison des activités, un management commun est mis en place pour répartir de manière optimale les missions et la charge de travail. Chaque salarié reste un salarié de sa compagnie d'origine ; cependant son activité, quelque soit sa compagnie d'origine, est définie par un manager unique français ou hollandais. Mais de par la complexité de sa mise en oeuvre, la nouvelle organisation risque dans un premier temps, selon les experts du CCE, de freiner la réactivité du Groupe plutôt que de l'améliorer. Elle implique en effet la mise en place d'un fonctionnement matriciel dissociant le rattachement hiérarchique du rattachement fonctionnel, avec toutes les difficultés de repérage pour le personnel et les injonctions contradictoires que cette dissociation peut impliquer.

Cependant, à l'origine de ce mode de fonctionnement "complexe" se trouve un autre genre de difficulté que la Compagnie a souhaité s'épargner : l'intégration complète des équipes

avec la création d'un contrat "Groupe" harmonisant les règles de gestion du contrat de travail des salariés des deux compagnies (on imagine aisément la complexité de cette solution). Pour les experts des élus du personnel, le pragmatisme poussera en cas de complication à se retourner vers une organisation en mode "projet" ou basculer dans une intégration complète (bien que cette dernière option semble peu probable compte tenu de la volonté de la compagnie de ne pas salarier dans la holding).

Parallèlement, les conséquences du rapprochement sur les conditions de travail seront très probablement importantes, tant au niveau des déplacements professionnels, que des enjeux de maîtrise linguistiques et de positionnement dans les nouvelles lignes de management.

Compte tenu de ces enjeux et des impacts sociaux de ce projet (équilibre de l'encadrement AF / KL, gestion des différentiels culturels, salariaux, managériaux...), les élus du personnel se sont prononcés pour qu'un suivi particulier soit organisé sur l'ensemble de ces thèmes. Il est proposé de préparer une réunion au printemps 2009, soit un an après le début de mise en oeuvre, regroupant les présidents de commissions des CE ainsi que les secrétaires des CHSCT concernés. Cette réunion devrait être précédée d'un travail des instances locales (CE et CHSCT) permettant de cerner précisément les réalités du terrain et permettant d'aboutir à des synthèses remontées au niveau des commissions centrales. L'éventualité d'un séminaire de réflexion incluant la présence d'intervenants extérieurs, évoquée par la Direction de la Compagnie, a été jugée intéressante, à condition qu'elle soit précédée par ce travail interne aux instances de l'entreprise.

Projet Organisation combinée AF-KLM

RÉSULTATS DU VOTE

POUR : 5 CFDT
ABSTENTION : 2 FO, 2 CFE-CGC
VOTES ASSOCIATIFS :
ABSTENTION : CFTC

Stratégie et carburant

Une mauvaise stratégie découle souvent d'un contexte mal compris, sommairement analysé, voire pas du tout analysé. Elaborer une stratégie ne consiste pas de prime abord à se réorganiser, mais à être attentif à ce qui se passe à l'extérieur. La flambée du prix du carburant faisant partie du contexte dans lequel la compagnie évolue, il est important d'en comprendre les causes.

A l'évidence, la stratégie d'une compagnie aérienne ne peut pas être identique si l'augmentation du prix du carburant est conjoncturelle ou s'il elle est structurelle, si elle est liée à la faiblesse des capacités de raffinage ou à une raréfaction irréversible du pétrole. Trois explications de nature économique sont généralement avancées pour expliquer la flambée du cours du pétrole.

La spéculation, c'est-à-dire d'une manière générale la vente ou l'achat d'un actif ou d'une matière première en pariant sur la baisse ou la hausse du prix afin de réaliser une plus-value. Les spéculateurs n'ont aucun intérêt pour la marchandise en elle-même. Ils profitent de la volatilité du cours d'une marchandise ou d'un actif et se retirent rapidement (ils "liquident" leur position dans le jargon de la finance). S'agissant du pétrole, cette spéculation est rendue possible par l'existence d'un marché dit "à terme". A l'origine, ce marché permet aux opérateurs pétroliers classiques de se prémunir contre une variation du prix de la marchandise. Depuis le début des années 1980, les contrats à terme sur le pétrole se sont développés, à tel point qu'aujourd'hui les prix de ces contrats sont très souvent utilisés comme prix de référence pour fixer le cours du pétrole (les volumes de pétrole brut traités par des contrats à terme ont dépassé le volume de la production mondiale). La crise financière a incité les fonds d'investissement à placer leur capitaux spéculatifs sur des marchés "refuges", comme le marché à terme du pétrole. L'augmentation rapide du cours du pétrole, comme de celle de beaucoup d'autres (riz, blé, soja...), en résulterait.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande mondiale de pétrole qui s'expliquerait d'un côté, par les énormes besoins énergé-

tiques de la Chine et, d'un autre côté, par la raréfaction géologique du pétrole conventionnel. Ces deux phénomènes se conjugueraient pour créer une situation où l'offre n'est plus en mesure de répondre à la demande. Tant que l'offre ne parvient pas à satisfaire la demande, le prix du pétrole augmente, jusqu'à ce que la demande se contracte. Ce processus d'ajustement peut prendre du temps, tant la dépendance au pétrole est grande. Le pétrole, c'est un peu comme la cigarette, les prix ont beau augmenter, la consommation ne diminue pas (jusqu'à un certain point). Cependant, il faut bien voir que derrière ce mécanisme marchand d'ajustement de l'offre à la demande, il y aurait un processus plus profond de pénurie de pétrole qui ferait augmenter son cours de manière irréversible (avec des baisses ponctuelles du cours).

La faiblesse du dollar par rapport à l'Euro. En effet, alors que les pays membres de l'OPEP vendent toute leur production en dollar, ils achètent – notamment des actifs d'entreprises industrielles européennes – en Euro. Plus le dollar baisse, plus ces pays seraient donc tentés de laisser filer le cours de l'or noir pour préserver leur pouvoir d'achat en euro. La faiblesse des investissements en capacités supplémentaires de production en serait la conséquence.

Il reste très difficile de déterminer l'impact respectif de ces différents facteurs sur le prix du pétrole. Certains économistes évaluent à 20 ou 30 \$ l'effet de la spéculation sur le baril de pétrole. Mais aucune étude ne vient confirmer ces estimations. Par ailleurs, il existe un débat entre économistes et géologues, les premiers étant plutôt optimistes sur l'état des réserves mondiales de pétrole, les seconds insistant au contraire sur sa déplétion et sur son corolaire : l'augmentation irréversible des cours.

Bien malin qui peut actuellement prévoir comment sera orienté le cours du baril d'ici quelques mois. En revanche, il est clair que les trois facteurs explicités plus haut ne situent pas l'ampleur du problème à la même profondeur et donc que les réponses stratégiques ne peuvent pas non plus avoir la même portée dans chaque cas.

Stratégie et environnement

Pour Air France, le système d'échange de permis d'émission (ETS) apparaît à ce jour comme le moyen le plus pertinent de limiter intelligemment les émissions industrielles.

Le Protocole de Kyoto a prévu la mise en place d'un marché international de droits d'émission de gaz à effet de serre en 2008. L'objectif est de réduire de 5,2 % les émissions de gaz à effet de serre des pays industrialisés par rapport à leur niveau de 1990. Pour s'y préparer, la Communauté Européenne a créé dès 2005 son propre système, dénommé système communautaire d'échanges de quotas d'émission (SCEQE). Ce dernier concerne exclusivement le dioxyde de carbone (CO₂).

A compter de 2012, le transport aérien sera inclus dans le système européen. Autrement dit, une contrainte de réduction de 3 % de ses émissions de CO₂ par rapport à la moyenne de ses émissions émises entre 2004 et 2006 s'imposera à lui. Ce pourcentage passera à 5 % en 2013 puis sera revu dans le cadre de l'examen général du SCEQE. Cette contrainte concerne les vols intracommunautaires et les vols au départ ou à destination de l'Union Européenne (UE). Pour autant, l'intégration du transport aérien dans le marché européen du CO₂ ne signifie pas que les compagnies devront réduire leurs émissions, mais qu'elles devront acheter des autorisations de dépassement – des quotas – si elles émettent plus de 97 %, puis de 95 %, du CO₂ émis entre 2004 et 2006.

Chaque pays membre de l'UE alloue depuis 2005 des quotas d'émission de CO₂ aux secteurs inclus dans SCEQE. Une entreprise reçoit ainsi de manière personnalisée en début d'année une quantité déterminée de quotas. Un quota représente l'émission d'une tonne de dioxyde de carbone (un allé Paris/New York). En fin d'année, elle doit restituer autant de quotas qu'elle a rejeté de CO₂. Dans le cas contraire, elle s'expose à une amende de 100 € par tonne excédentaire émise.

Pour se conformer à ses obligations, une compagnie aérienne aura la possibilité d'acheter des quotas supplémentaires si ses émissions dépassent son quota alloué (ou d'en vendre si elle réduit ses émissions, mais dans la mesure où le coût de réduction est élevé pour les compagnies aériennes, ces dernières devraient, en pra-

tique, se retrouver plutôt en position d'acheteur).

Prenons l'exemple de deux entreprises, A et B. A est fortement dépendante des énergies fossiles alors que B peut investir à un coût faible dans des technologies peu émettrices en gaz à effet de serre. Dès lors, B peut choisir d'opérer un effort supplémentaire à celui qui lui est demandé, se constituant de cette manière un surplus de quotas qu'elle pourra vendre à A pour qui le coût de réduction est élevé. Via ce système, les deux entreprises sont gagnantes. B vend ses quotas et réalise un bénéfice. A achète des quotas à un moindre coût que si elle avait dû opérer cette diminution par ses propres moyens. L'objectif environnemental est préservé : le système fonctionne à l'instar de vases communicants, les quotas passant d'une entreprise à une autre (et d'une industrie à une autre).

Ce n'est pas le marché, l'échange en lui-même, qui fait l'efficacité du système, mais l'ambition en matière de réduction des émissions de CO₂. Cette ambition s'exprime dans les plans nationaux d'allocation de quotas (qui pour chaque secteur précisent la quantité de quotas à allouer). Mi-2006, le cours de la tonne de carbone s'est effondré (moins d'1 euro la tonne), le nombre de quotas alloué aux entreprises par les Etats s'est avéré largement suffisant pour couvrir leur besoin... Pour que le système incite les industriels à investir dans des technologies peu émettrices de CO₂, les plans nationaux d'allocation doivent donc être plus ambitieux (c'est-à-dire moins généreux en quotas). La période qui s'ouvre et qui s'achèvera en 2012 devrait permettre de tester réellement l'efficacité du système.

Prenons un peu de recul pour conclure. La question écologique pour Air France ne se pose pas seulement pour des raisons de réglementation européenne et de protocoles internationaux. Elle se pose aussi à travers les préoccupations de ses clients. L'enjeu pour la Compagnie n'est pas de lutter en soi contre le réchauffement climatique (mais pourquoi pas...) ; mais plus vraisemblablement d'offrir aux clients des "solutions" qui répondent à leurs attentes, c'est-à-dire qui, de plus en plus, devront intégrer cette préoccupation. Des appareils innovants, nettement plus "verts", des trajectoires plus courtes, sont sans doute des solutions qui toucheront à l'avenir plus directement les usagers (mais qui, bien entendu, induiront un surprix).



Air France

LE POINT SUR LE CARGO

L'impact du coût du pétrole sur le cargo est encore plus marqué que pour le passage, et atteint aujourd'hui 50 % des coûts opérationnels. Jusqu'en 2005, la croissance du Fret était plus rapide que celle du passage en raison d'une demande soutenue. Puis les prix se sont tendus et les arbitrages entre transport maritime et aérien ont recommencé à devenir défavorables à l'aérien, qui capte principalement l'acheminement des nouvelles technologies mais les perd lorsqu'elles se banalisent (exemple des écrans plats).

LA CHINE TOUJOURS INCONTOURNABLE

Depuis plusieurs années, la Chine a été, par ses volumes, le moteur de la croissance du cargo. En moyenne sur la période 2001 – 2007, la croissance de l'activité a été de +6 %, mais qui se décompose entre +104 % pour la Chine et une décroissance pour le reste du monde. Sans la Chine, le chiffre d'affaires du cargo aurait diminué de 3 % en moyenne sur la période. De manière paradoxale, le trafic en provenance de Chine connaît un ralentissement au second trimestre 2008, qui résulte probablement de plusieurs phénomènes.

La direction d'Air France Cargo en avance au moins quatre :

- Un arbitrage plus favorable au fret maritime.
- Une plus forte concurrence.
- Le tremblement de terre qui aurait mobilisé un grand nombre de camions en Chine.
- La préparation des jeux olympiques...

Le fret maritime connaît cependant le même phénomène de ralentissement et les intégrateurs évoquent plutôt un ralentissement ponctuel de la consommation en Europe, accentué par la constitution de stocks importants en 2007.

LA GYMNASTIQUE DE GESTION DE LA FLOTTE

Concernant le fret d'Air France, l'autre difficulté réside dans l'articulation entre les avions "tout fret" et l'utilisation des soutes du passage :

- Pour l'Amérique, les soutes suffisent à acheminer les volumes réclamés.
- Pour l'Asie, il faut des avions freighters.

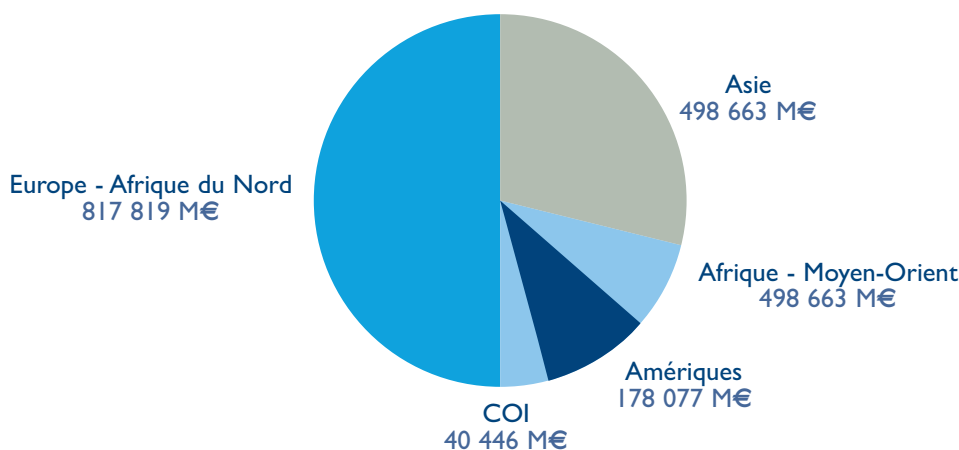
Or l'évolution attendue de la flotte passage est contraire aux intérêts du cargo :

- Les 777-300 permettent de transporter 350 passagers + 24 tonnes en cargo.
- Les A 380 permettront de transporter 550 passagers mais seulement 10 tonnes en cargo.

On voit bien que l'intérêt du Cargo serait que les 777-300 soient affectés plutôt à l'Asie qu'aux vols transatlantiques, mais ce sont les A 380 qui, du fait de leur meilleure performance sur les distances longues, ont vocation à circuler sur les lignes entre l'Europe et l'Asie. Compte tenu de ces perspectives, Air France Cargo a fait le choix d'accélérer le retrait des 747-200.

L'étape suivante est l'arrêt des 747-400 et à terme les capacités de la Compagnie en Cargo devraient se stabiliser à 60 % dans les soutes du passage.

Chiffre d'affaires Air France Cargo 2007-2008 Répartition par zone géographique



LES FREINS IMPOSÉS PAR LA LOI

La voie principale envisagée pour améliorer la productivité et réduire les coûts concerne la partie documentaire (projet Delta, visant à informatiser le traitement documentaire du fret auprès des douanes...). L'échéance pour ce projet est actuellement estimée à 4-5 ans dès lors qu'elle implique une concertation entre les autorités douanières des différents Etats.

La provision pour délit d'entente a bien entendu aussi marqué l'exercice 2007-2008 d'Air France Cargo. D'un montant de 530 M € pour le groupe AF-KLM, elle pèse pour 330 M € dans les comptes de la Compagnie. Cette dotation ne résout pas le problème pour autant. Si un accord a été trouvé avec le département de la justice américaine, la Commission Européenne n'a pas encore fait état de ses prétentions. Des actions similaires pourraient être entamées par d'autres pays. Enfin, plus de 140 procédures dites de "class action" ont été déposées aux Etats-Unis par des expéditeurs de fret. Air France comme KLM entendent s'opposer à ces demandes mais ne peuvent actuellement apprécier les suites qui seront données à ces procédures. Dans ce contexte plutôt morose, le projet de Joint-Venture avec China Southern constitue pour le groupe un enjeu majeur de défense de son principal vecteur de croissance.

L'OPTION CHINA SOUTHERN

Le groupe AF-KLM est leader sur les liaisons Chine – Europe, avec une part de marché de 15 % des capacités. Globalement, ce sont les compagnies européennes qui sont largement prédominantes, à hauteur de 80 %. Comme pour d'autres secteurs économiques, le gouvernement chinois a décidé de rééquilibrer cette situation, en soutenant le développement de nouvelles compagnies chinoises de fret aérien. De ce fait, les compagnies non chinoises vont avoir de plus en plus de mal à obtenir de nouveaux créneaux et droits de trafic.

En restant isolé, le Groupe risque ainsi de ne plus être en mesure de capter la croissance de ce marché. L'association avec China Southern, tout en partageant cette croissance au profit de la compagnie chinoise, permettra au Groupe de rester présent et de contrôler son développement afin qu'il ne se fasse pas au détriment des aéroports de CDG et Schiphol.

Trois projets de ce type ont déjà vu le jour, impliquant d'importants acteurs du fret aérien : Lufthansa (Jade), Singapore Airlines (Great Wall) et Korean Airlines (Great Star). Ces trois compagnies développent – ou comptent développer – leurs capacités vers Amsterdam.

Dans le cas d'AF-KLM, c'est China Southern qui a pris l'initiative de solliciter des compagnies étrangères et le groupe a été choisi après une procédure d'appel d'offre.

LES CONTOURS DE L'ACCORD

Détenue à 75 % par China Southern et à 25 % par Air France cette Joint Venture prendra la forme d'une société de droit chinois. L'accord cadre prévoit l'entrée éventuelle d'un troisième investisseur, qui prendrait 24 % du capital sur la part de China Southern. Cela étant, l'éventualité d'une telle opération est pour l'instant faible. La rentabilité du projet à moyen terme n'est pas assez élevée pour attirer un financier, et l'entrée d'un partenaire industriel est jugée non opportune. Des désaccords sur la stratégie pourraient en effet intervenir. S'entendre à deux est en effet toujours plus facile que de s'entendre à trois. L'apport de China Southern sera effec-

tué par l'externalisation de l'activité fret de la compagnie, avec apport des appareils.

La nouvelle compagnie devrait dégager des bénéfices dès la première année pleine d'exploitation (2009), la rentabilité au bout de quatre ans étant estimée à 7 % (résultat net sur capitaux employés), avec un prix du baril estimé aux alentours de 122 \$.

Projet de JV Cargo
avec China Southern

RÉSULTATS DU VOTE

POUR : 5 CFDT, 3 CGT-UGICT/CGT,
2 FO, 2 CFE-CGC.

VOTES ASSOCIATIFS :

POUR : CI.FO.

Pas cher
et sur mesure,
le nouveau contrat
AUTO PASS de Marc a tout
pour être compétitif



Renseignez-vous au 0 820 809 809 (0,12€ TTC/mn), dans votre agence GMF ou sur www.gmf.fr

Assurément gagnant avec la GMF



**Restez informé
sur la mise en ligne du site
Panoram@, prévue en 2009,
en vous connectant sur
www.cceaf.fr**



(NOUS RAPPROCHER ENCORE PLUS DE VOUS)



Panoramag N°5 - 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 > François Cabrera - Secrétaire Général du CCE

Conception & Réalisation > service Communication du CCE AF

Rédaction en chef > Marie-Laure Hermanche

Maquette et iconographie > Frédéric Iglesias - 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.