



## Bureau National

Le Dôme – Bât.5 – 1<sup>er</sup> étage –  
BP 10201 - 95703 Roissy CDG Cedex  
Tél. : 01 41 56 04 08 / 01 41 56 04 11 Fax : 01 41 56 04 19  
[http :// bncgtairfrance.free.fr](http://bncgtairfrance.free.fr)  
e-mail : [bncgtairfrance@free.fr](mailto:bncgtairfrance@free.fr)



N° 37 - Roissy, le 1<sup>er</sup> juin 2005

### « Commentaires de l'élu CGT au Conseil »

# Flotte cargo et « maison européenne »

## Caractéristiques et techniques industrielles

Le Conseil d'administration du 18 mai a autorisé l'achat de nouveaux appareils destinés à l'exploitation de l'activité cargo. Cet investissement était nécessaire.

L'entrée en service du B 777F se fera progressivement à compter de septembre 2008. Equipé de moteurs GE 90-110B1 de General Electric, ce modèle est plus économique. Selon Boeing, il consomme pratiquement 30 % de carburant en moins que le 747-200 à la livre (0,453 kgs) transportée par kilomètre, essentiellement grâce à son poids inférieur de 10,4 % et du fait qu'un biréacteur est plus économique qu'un quadriréacteur.

Par-delà le respect strict de normes environnementales « parisiennes », il couvre en outre un rayon d'action plus étendu, soit 9620 kilomètres contre 6700 pour le 747-200, évitant ainsi les escales.

Avec le retrait définitif des 747-200 programmé à fin 2008-début 2009, la flotte cargo devrait se composer à l'horizon 2011 de cinq 747-400 et de huit 777F. Succédant de quelques semaines au renouvellement de la flotte dédiée au réseau Caraïbes et Océan Indien, ce choix d'appareils s'inscrit du reste dans une logique Compagnie.

Un accord de partenariat entre AFI et Boeing a en ce sens été passé le 15 septembre 2003 portant sur la mise en place d'un pool d'équipement ainsi que sur la réparation des 777. Air France Industries, leader mondial reconnu du support 777, pourrait envisager l'entretien régulier d'une cinquantaine d'appareils d'ici à 2006 (dont la révision des moteurs GE90 en liaison avec General Electric) dans ses ateliers d'Orly.

Il n'est pas de notre point de vue inutile de rappeler que le 777-ER, version certes passager, offre en outre une possibilité de chargement de 20 tonnes, ce qui, compte

tenu du nombre de vols journaliers sur Orly (six vols) représente un réel potentiel de développement de l'activité sur la plate forme du sud parisien.

Période 2005-2009 propice de plus à des investissements Sol à hauteur d'un peu plus de 100 millions d'euros (dont la moitié pour G1XL).

On retiendra donc un niveau d'investissement global important pour une activité qui se défend plutôt bien.

## Avoir pour but la vérité pratique

Est-il nécessaire de préciser que le renouvellement de la flotte cargo a obtenu l'assentiment de l'ensemble des membres du Conseil d'administration d'Air France ?

Il semblerait qu'une mise au point soit indispensable car, au-delà des petites polémiques qui font les grands bavardages, un résumé simplifié de la situation aurait convenu à ceux qui imaginent dans une intégration Air France/ KLM qui se fait sous nos yeux une « sorte d'expérimentation »...

Car si « *Air France met les bouchées doubles dans le Fret* » et « *consacre dans l'activité cargo l'union avec KLM* », un examen de la situation réellement vécue par les salariés nous paraît essentiel, ne serait-ce pour revenir aux fondamentaux et donner du sens à la critique.

Il faut déjà dire que les conditions sociales du développement de l'activité express, au même titre que la sous-traitance et la précarité, ne peuvent pas nous convenir en l'état.

La direction n'envisage surtout pas de modifier le statut juridique de Sodexi, filiale Fret d'Air France et qui devrait poursuivre au sein du groupe sa montée en puissance.

Montée en charge de la filiale identifiable dans le programme d'intégration avancé AF/KLM Cargo dénommé « Maison Européenne ».

La promotion du produit Equation à hauteur de 16 % du CA à l'horizon 2007 contre 6 % en 2000 confirme bien que le combat contre la liquidation d'Air France Express était juste... Alors « *des pôles d'excellence pourront apparaître* » car « *Amsterdam est reconnue pour ses compétences dans le traitement des produits périssables et des animaux vivants. A l'inverse, Roissy possède un savoir-faire dans l'express* » confesse le Directeur d'Exploitation d'Air France Cargo.

Si l'uniformisation des gammes commerciales colle au déroulement logique du programme de fusion, il importe de regarder précisément le rapport en terme de recettes dans le chiffre d'affaire de chaque produit (Cohesion, Dimension, Equation, Variation) et d'en tirer des conclusions : les produits « Equation » (fret express) et « Cohesion » (fret en transit) prennent une part de plus en plus importante dans les résultats financiers...

## Une maison pour tout le monde ?

La phase dite de rapprochement (sept 2003- mai 2004) aura précédé la phase dite de synchronisation (mai 2004- Sept 2005), où l'on voit bien que les mots ont aussi leur employeur. Mais c'est surtout à l'issue de ces deux phases liminaires que la mise en place du concept « Maison Européenne » devrait intervenir.

Présenté comme un « outil de l'intégration AFKL », le concept vise en premier lieu à l'établissement d'une ligne managériale unique AF / KLM à forte connotation commerciale et stratégique impliquant une coordination entre la vente, la commercialisation et l'exploitation.

L'articulation de l'activité globale se ferait dès lors autour d'activités intégrées (Ventes & distribution, Marketing & réseau, Informatique & stratégie) et d'activités coordonnées (Production et Fonctions supports, « ressources humaines »).

Cette fusion des équipes commerciales ne peut pas ne pas générer des « doublons ». Au niveau commercial dans un premier temps assurément.

Mais ce problème ne va pas manquer de rapidement s'étendre au niveau des autres secteurs. Car avec une Direction commune faisant du « business to business » un impératif dont le sens détourné ne trompera personne, et quand bien même la production resterait liée aux systèmes d'exploitation des compagnies aériennes (adossée au principe : « Un groupe, deux compagnies, trois métiers ») les comparaisons entre les deux opérateurs en matière de coûts de production,

de traitement et d'exploitation se feront « tout naturellement ». Dans le contexte d'une intégration « de plus en plus poussée » la notion d'autonomie se trouve pour le coup considérablement limitée, dans l'économique comme dans le social.

Est-il encore besoin de préciser que pour les salariés de KLM, l'addition de la fusion laisse, avec une réduction de 13 % des effectifs, un goût plutôt amer ?

Et le Fret Air France, comme chaque secteur de l'entreprise, se voit assigné des objectifs financiers liés aussi bien aux synergies AF/KLM qu'au plan dit de « compétitivité », d'ailleurs « *en matière d'effectifs, les synergies mises en œuvre avec KLM devraient permettre de ne pas remplacer les départs en retraite* »... concède la Direction du Fret.

Il est certain qu'en fonction du cadre juridique dont serait investie cette « entité stratégique globale » les vieux démons de la filialisation pourraient bien refaire surface, même si sur ce point les engagements pris ont été tenus, mais il est vrai aussi qu'à plusieurs reprises l'intervention massive des salariés aura su convaincre l'employeur de ne pas trop en rajouter.

## Soit l'action... soit le discours

Le projet G1XL 2004 aura fait couler beaucoup d'encre.

En février 2004, une grève très dure aura opposé les personnels, les syndicats et l'employeur dans le cadre de la mise en place des nouvelles organisations du travail. De nouveau, depuis quelques semaines, la question de la reconnaissance des métiers et le respect des conditions de vie et de travail des salariés reviennent sur le devant de la scène revendicative et le mécontentement se propage dans les services à CDG.

Le « mode de règlement » des mouvements sociaux, aussi bien en province qu'en région parisienne, n'a pas vraiment été de nature à apaiser le climat social.

Faire l'économie d'un véritable débat sur les questions soulevées serait de notre point de vue peu productif et verrait l'ensemble immanquablement disqualifié, ce que personne ne souhaite.

Mais il est vrai aussi que nos spécialistes de la communication sont souvent passés maîtres dans l'art de présenter les évolutions de façon qu'elles déconcertent... Gageons sur ce point que si rien n'est fait les personnels, comme par le passé, sauront leur faire contrepoids.

Pascal ZADIKIAN  
Administrateur représentant les salariés  
Elu CGT et Ugict- CGT