

## **Le magazine *Management* de décembre 2011 rédige un panégyrique de la Directrice générale du Fret Air France, sur fond d'inexactitudes grossières et démagogiques !**

**S**ous le titre accrocheur de « L'ex-secrétaire d'Etat fait redécoller le fret aérien », le magazine *Management* nous dresse un portrait, en nous livrant une analyse romancée du « Fabuleux Destin de Florence Parly ».

Tout commence au moment du psychodrame qui a frappé le groupe Air France-KLM lundi 17 octobre 2011, lorsque Pierre-Henri Gourgeon a été débarqué de la gouvernance du groupe. Afin de bien montrer l'attachement que notre Directrice manifeste à l'égard de la victime, le journaliste décrit son stress en lui faisant dire « Désolée, la situation est exceptionnelle » et d'ajouter plus loin : « Un changement de gouvernance chez Air France, et c'est la cour de Versailles qui se réforme à Roissy ». Jusque-là, passe encore ! C'est la suite qui vaut son pesant de cacahuètes ! Le journaliste en effet, se livre à plusieurs commentaires surprenants à propos de l'activité du fret, réalisée par le groupe Air France-KLM.

Nous souhaitons reprendre ci-après, ceux qui nous sont apparus les plus criants...

- « *la branche qui transporte des produits high-tech ou des fleurs dans les soutes de Boeing777 ou d'A340* »  
Le journaliste a semble-t-il bien appris sa leçon, en sous-entendant que le fret n'est transporté que dans des soutes et en étant très réducteur, quant aux innombrables natures de fret que nous transportons, réduisant celles-ci à la portion congrue du high-tech et des fleurs ; il est vrai que les fêtes de fin d'année approchent ! Adieu le savoir-faire relatif au transport des kits auto, des satellites du CNES, des hélicoptères, etc.
- « *Quand Florence Parly a pris ses fonctions, l'activité accusait des pertes d'exploitation colossales. Elle est redevenue profitable en 2011. « Avec un an d'avance », précise la dirigeante.*
- Il est profondément choquant d'écrire de pareilles billevesées. Concernant les pertes, il est totalement faux de parler de pertes colossales, comme si l'activité était tombée en faillite ! On notera dans l'article, que nous changeons de périmètre, en ne parlant plus que d'Air France cargo, à travers la réduction de 12 à 5, du nombre d'avions tout cargo. La tension est à son paroxysme, à la lecture de l'assertion sur l'atteinte de la rentabilité en 2011 « *Avec un an d'avance* » !

De deux choses l'une, soit le journaliste n'a rien compris, soit il a été abusé par une information qui est foncièrement inexacte. Dans les deux cas, le sérieux et l'objectivité du magazine sont soumis à rude épreuve ; à moins que quelques « facilités de transport » sur nos lignes, aient décuplé la motivation du journaliste ... Bref nous, nous savons que le résultat du premier semestre de l'exercice, affiche un déficit élevé de 56 millions d'euros, qui est pour le coup, l'un des plus élevés de l'histoire du Fret AF ; il n'y a donc pas lieu de médiatiser des sornettes ... et de chercher à se faire de la pub, à quelques mois d'une échéance politique majeure ...

- « *le changement de cap a en effet été difficile à faire avaler aux 1400 salariés de la division fret* »

Nous prenons acte que l'effectif du Fret vient de perdre brutalement, quelques 542 emplois ! (NDLR : L'effectif physique au 30 octobre 2011 est de 1942 salariés). Est-ce là encore, une erreur de chiffres, commise par le journaliste, ou bien est-ce prémonitoire, avec une confusion toujours possible entre un désir et une réalité ? Nous restons dubitatifs mais rassurés tout de même, quand, quelques mots plus loin, l'article précise que notre Directrice est « l'apôtre de la défense de l'emploi » (sic).

- « *les convaincre (sous-entendu KLM) de transférer les marchandises dans les soutes d'avions pour passagers n'a pas été simple, d'autant que leur branche fret était deux fois plus importante que la nôtre* »

Cette assertion est un sophisme, car KLM cargo n'a jamais été deux fois plus important qu'AFC. Au moment de la fusion des deux compagnies en mars 2004, AFC réalisait un chiffre d'affaires de plus d'un tiers supérieur à celui de KLM cargo (1,5 milliard d'euros pour AFC contre 1,1 milliard pour KLM cargo). Le rachat de Martinair par KLM en 2009 a modifié le rapport de force entre les deux compagnies, se traduisant par des volumes d'activité fret très comparables, mais certainement pas dans une proportion aussi avantageuse pour KLM, comme l'article le laisse penser.

Pour ce qui a été de la difficulté de convaincre les collègues néerlandais « *de transférer les marchandises dans les soutes d'avions pour passagers* » (sic), le rédacteur se fait tout bonnement plaisir. En effet, KLM et Martinair disposant de l'essentiel de l'offre en pont supérieur (vols tout cargo + combis), c'est plutôt du côté d'AFC qu'inquiétude et interrogations se sont manifestées et perdurent plus que jamais.

Nous relèverons pour conclure, une indécatesse glissée vis-à-vis de notre Directrice du Fret, à propos du « courant qui passait difficilement » entre elle et la gouvernance néerlandaise, du fait que « la big boss parlait mal anglais » (sic), ce qui est parfaitement inexact, pour l'avoir entendu s'exprimer dans un bon anglais, à l'occasion de conférences et de colloques internationaux sur le transport aérien.

#### En résumé :

C'est sans esprit polémique, que nous avons souhaité rétablir la vérité par rapport à la rédaction de cet article, mâtiné de propos inexacts et d'esprit « people », sans aucun intérêt pour les 1942 salariés du Fret Air France.

Nous ne commenterons pas les lignes de cet article, consacrées à la vie politique de la Directrice du Fret, car nous pensons que le concept « énarcho-industriel » qui prévaut au sein de la gouvernance de l'entreprise, sur fond d'échéance politique exacerbée, est suffisamment bruyant pour que nous n'ayons pas à en rajouter.

Les salariés comprendront, que seule la défense de leurs intérêts et de leur emploi, guide nos propos.

### **Pour la section Fret CFTC**