

# MAG ECO



LE MAG ECO DU CSEC AIR FRANCE

— N°4 MARS 2021 —



**Bureau du CSEC Air France (De gauche à droite)**

Julie Johnston (CFE-CGC) – Secrétaire Générale  
 Patrick Macé (CFE-CGC) – Secrétaire Général Adjoint  
 André Villanueva (CGT) – Trésorier Général Adjoint  
 Priscilla Tuchmuntz Lahitte (CFE-CGC) – Trésorière Générale

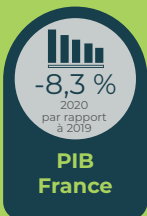
Après une interruption des publications l'année dernière due à la crise sanitaire, nous sommes heureux de vous présenter ce 4<sup>ème</sup> numéro du Mag Eco. Plus que jamais, il est important de vous informer sur les actions du CSEC en matières économiques et sociales. En effet, **les conditions de travail actuelles sont inédites et nous nous devons de garder le lien**. C'est dans cette optique que nous revenons vers vous avec la rubrique Vie de la Session et l'interview d'un expert du transport aérien dans cette version numérique du Mag Eco.

Vous retrouverez dans la première, les temps forts du calendrier 2020 et de ce début d'année. **Vos représentants se mobilisent fortement dans cette période de crise** notamment sur le volet santé et sécurité au travail. Les commissions concernées et les sessions ont augmenté leurs fréquences afin d'organiser un suivi de la situation. **En 2020, un expert a été mobilisé sur les questions stratégiques et les différents plans de départ**. Cette expertise a notamment mis en lumière que la stratégie mise en place est une accélération du plan de transformation mais pas une réelle réponse à la crise. La stratégie long-courrier et le repli sur le court-courrier sont maintenus. Le prêt garanti par l'état a permis à la compagnie de se maintenir et se pose désormais la question de la recapitalisation. Concernant les départs, le contexte particulièrement éprouvant nous amène à être extrêmement vigilants concernant les risques psycho-sociaux et le maintien des savoir-faire dans la compagnie. Au-delà de l'attente de la reprise, ce sont autant d'enjeux clefs pour cette année 2021. **Le dialogue social a plus que jamais besoin d'espaces de travail et d'échanges afin de trouver des réponses collectives aux problématiques actuelles**.

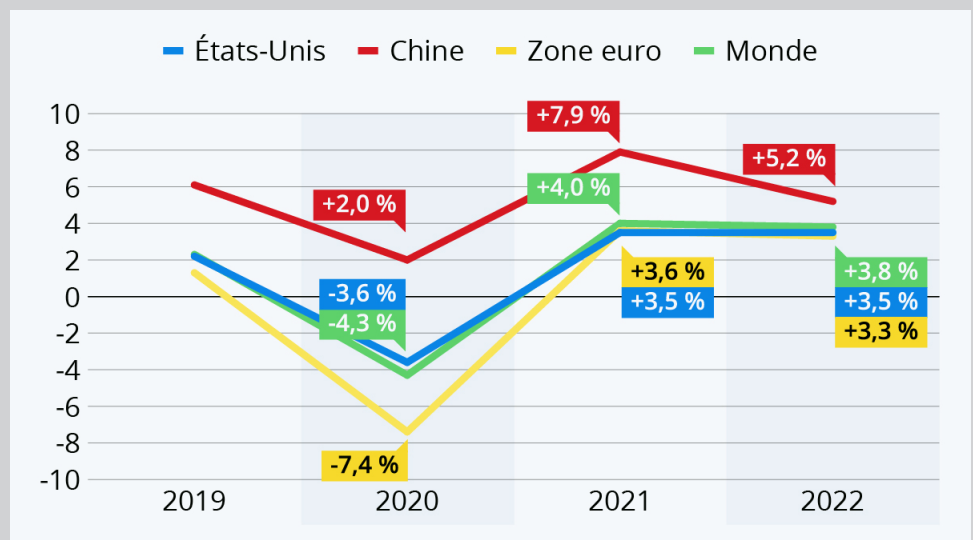
Il nous a paru également intéressant de vous proposer une interview du directeur de la Chaire Pegase, Paul Chiambaretto. La Chaire Pegase travaille notamment sur le comportement des Français en matière de transport aérien, la dernière étude observe comment la pandémie les influence. Vous y retrouverez parmi les principales conclusions que **le transport aérien concerne toutes les catégories de la population et l'envie de voyager est toujours bien présente**.

L'année 2021 s'annonce charnière à tous niveaux, sanitaire, économique et social. Les conditions difficiles de la compagnie ne doivent pas effacer les situations que traversent les salariés. Au contraire, le dialogue social a besoin d'être renforcé afin de défendre au mieux ce qui fait l'unicité d'Air France : vous. Prenez-soin de vous et de vos proches, bonne lecture !

## CONJONCTURE



### À quoi pourrait ressembler la reprise économique (Prévision de l'évolution annuelle du PIB réel par pays/région)



## Interview : Paul CHIAMBARETTO



### Qui êtes-vous ?

Je suis professeur de stratégie à Montpellier Business School et chercheur associé à l'École Polytechnique où j'ai fait mon doctorat. En 2019, j'ai créé la **Chaire Pégase dédiée à l'économie et au management du transport aérien et de l'aérospatial dont je suis le directeur**. Air France est l'un de nos partenaires ce qui nous permet de favoriser les échanges entre les mondes académique et aérien.

### Quels types d'études menez-vous ?

La toute première étude de la Chaire portait sur la **perception des Français de l'impact environnemental du transport aérien** suite au développement du flygskam, c'est-à-dire la honte de prendre l'avion.

Au printemps dernier, suite à la crise de la Covid, nous avons voulu **mesurer l'impact de la Covid sur le comportement des Français et surtout caractériser leurs habitudes en matière de transport aérien**. Les enquêtes sur le comportement aérien des Français datent de plusieurs années et concernent souvent le comportement des passagers aériens et non des Français en général. De sorte que pour mesurer l'impact de la Covid sur le comportement des Français, nous devons d'abord faire un point sur la situation avant-crise.

### Vous avez donc interrogé les Français sur la question ?

Exactement. Nous avons fait appel à une entreprise spécialisée pour composer un **échantillon représentatif de la population française des 20 ans et plus**. La solution de facilité aurait été un questionnaire sur internet mais nous n'aurions pas eu de garantie de représentativité en termes d'âge, de catégorie socio-professionnelle et zone géographique. Grâce à ce questionnaire, **nous avons pu dresser un portrait-robot du passager aérien en 2019, dans les 5 mois après le confinement et une projection pour les 12 prochains mois**.

### Quels sont les enseignements majeurs de cette dernière étude ?

Les premières conclusions intéressantes concernent l'avant crise. Le transport aérien est souvent perçu comme étant réservé à une minorité de la population. Or, il ressort de l'étude que **63% des français de 20 ans et plus avaient pris l'avion au cours de 2019**. C'est un mode de transport plus démocratique que l'on imagine, **les passagers aériens sont monsieur et madame tout le monde**. Seuls les retraités sont un peu moins représentés. Ce résultat soulève des **réflexions en matière de fiscalité pour ce mode de transport**. Sans surprise, les passagers qui prennent l'avion pour des motifs professionnels voyagent le plus fréquemment, mais on a pu observer que **80% des passagers aériens voyageaient principalement pour un motif personnel**. Avant la crise, les réservations se faisaient plus de 3 semaines à l'avance pour 75% des passagers, et 40% des passagers réservaient leur billet plus de deux mois à l'avance. Ces éléments ont ensuite servi de base pour comparer et mesurer l'impact de la Covid.





## Et quels sont les principaux impacts de la covid ?

Dans une deuxième partie du questionnaire, toujours administré auprès du même échantillon, nous avons posé des questions sur leurs comportements juste après le premier confinement et sur leurs intentions pour les 12 prochains mois. Il en ressort **une certaine stabilité dans les intentions pour les 12 prochains mois**, puisque 61% des Français déclarent vouloir prendre l'avion dans les 12 prochains mois contre 63% en 2019. D'ailleurs, on note aussi une stabilité dans le comportement des passagers. Autrement dit, **les personnes qui ont voyagé en avion en 2019 ont de grandes chances de voler de nouveau en 2021**. Avec deux nuances toutefois. D'une part, sur l'ensemble des répondants, **55% souhaitent attendre 6 mois avant de reprendre l'avion**. D'autre part, on observe une baisse du nombre de vols envisagés pour les passagers qui volaient le plus en 2019. Il y aura donc une baisse du trafic, essentiellement du fait d'une réduction de la fréquence des vols de ceux qui volent le plus souvent.

## C'est donc plus un problème d'offre que de demande ?

En effet, **les Français ont envie de voyager mais ce qui les freine, c'est l'incertitude**. Les risques de vols annulés et de fermetures de frontières, empêchent les passagers de réserver les billets. **Les délais de réservation sont beaucoup plus courts**. A noter que pour les 12 prochains mois, **la peur de tomber malade à l'étranger n'est pas centrale**. La crainte par rapport aux mesures sanitaires est présente mais de moins en moins marquée dans le temps. Actuellement, **les demandes principales des passagers sont des mesures commerciales comme les billets échangeables et remboursables sans justification** ainsi que de la stabilité dans l'ouverture des frontières.

## Qu'est ce qui va rester ?

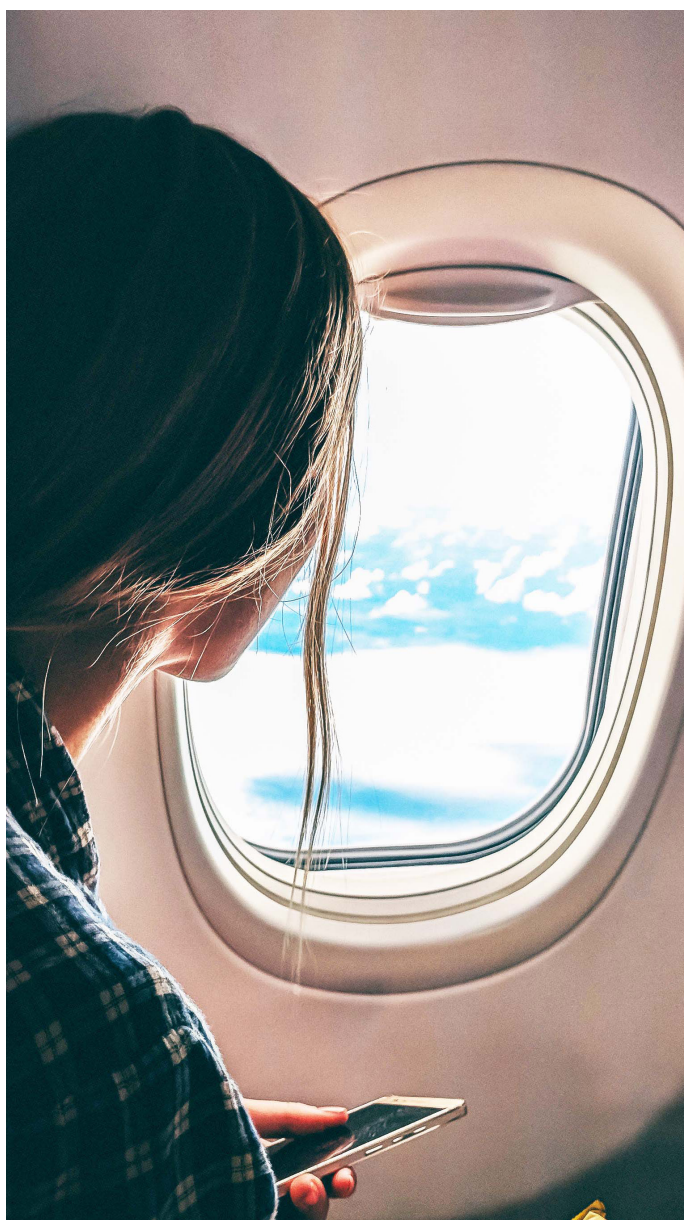
C'est une grande question, il va sûrement y avoir un effet de cliquet. **Les billets échangeables pourraient devenir la norme** et les billets non échangeables et non remboursables seraient l'équivalent d'un « tarif mini », c'est-à-dire avec une vraie baisse du prix du billet. C'est une solution qui pourrait rester et évoluer, tout en sachant que c'est contraignant pour les compagnies, en particulier pour le revenue management.

## Que pensez-vous de mettre en place un passeport sanitaire ?

Il existe déjà un carnet vaccinal à destination de certains pays, par exemple, pour la fièvre jaune, c'est donc faisable. En revanche, **cela ne peut fonctionner que si les pays à l'intérieur d'un espace donné appliquent tous la même politique**. Cette problématique doit se régler à minima au niveau européen. Or un vrai manque de coordination existe, et il n'y a pas deux pays qui ont la même posture face au vaccin ou à la gestion des frontières suite aux nouveaux variants...

## Croyez-vous en une évolution du paysage concurrentiel européen ?

L'Europe est le continent qui souffre le plus car nous n'avons pas de politique commune de gestion des frontières mais une multitude de petits pays gérés de façon autonome. Dans l'immédiat, **les compagnies limitent la vitesse à laquelle elles brûlent de la trésorerie**. Des opportunités existent. Cependant à court terme, il n'y a pas vraiment de justification économique pour une low-cost ou compagnie traditionnelle à acheter une autre compagnie. D'autant plus, que les compagnies sont actuellement en surcapacité. Les marchés aériens européens et Français restent cependant trop fragmentés, la multitude de petits acteurs ne permet pas de générer des économies d'échelles suffisantes.



### En savoir plus

[www.chaire-pegase.com](http://www.chaire-pegase.com)  
pour télécharger les rapports  
Twitter @ChairePegase  
LinkedIn Chaire Pégase

## Temps forts du calendrier



L'année dernière a été une année exceptionnelle à de nombreux points de vue, le dialogue social n'échappe pas à la règle. Dès le premier confinement, **les instances ont été organisées en visio-conférence permettant ainsi de garantir leur fonctionnement.** En effet, dans le cadre de l'urgence de l'état sanitaire, le recours aux outils numériques a été autorisé pour l'ensemble des réunions du CSE et du CSE central, après que l'employeur en a informé leurs membres.

Les Commissions et Sessions se sont donc maintenues pendant le confinement et leur fréquence s'est même accélérée. Pour répondre à l'urgence de la situation des Sessions extraordinaires ont également eu lieu. **En 2020, s'est tenu au niveau central près du double de Commissions et Sessions** par

rapport à 2019. En cette période exceptionnelle, **les élus se sont mobilisés pleinement pour la sécurité et la protection des salariés face à la COVID-19** notamment par le biais des CSSCT. Depuis février, la CSCCT Centrale s'est réunie une dizaine de fois sans compter les réunions de travail et les CSSCT locales. De nombreux sujets ont été abordés dont les mesures sanitaires, le télétravail et la santé des salariés.

L'année dernière **les élus du CSEC ont voté le recours à un expert** pour les éclairer et les accompagner dans leurs prérogatives. Le cabinet Syndex a été retenu pour deux missions. La première concernait les orientations stratégiques d'Air France et leurs conséquences prévues. La seconde portait sur le projet de départs volontaires et de plan de sauvegarde de l'emploi. À savoir que la direction a pris la décision d'appliquer ce PDV-PSE pour le personnel sol de manière unilatérale, bien que les mesures d'accompagnement ont été signées à la majorité par la CFE-CGC et la CFDT. Pour les PNT et PNC, il a été décidé le recours à des ruptures conventionnelles collectives. Cette expertise menée en 2020 a été l'occasion de vous envoyer un questionnaire sur vos conditions de travail auquel vous avez été 30% à répondre. Malgré des conditions particulières les experts, les commissaires et salariés se sont donc fortement mobilisés pour éclairer au mieux les élus du CSEC.

**Lors des deux consultations, la Session a voté contre** à la fois le projet d'orientations stratégiques d'Air France, les actions à entreprendre pour répondre aux difficultés économiques et les projets de réorganisation associés. Les élus attendaient notamment plus de transparence, des garanties pour le maintien des compétences et savoir-faire et la prise en compte des risques-psycho-sociaux. De nombreuses inquiétudes ont également été exprimées concernant le volet économique. Les élus ont également adopté à l'unanimité **une résolution concernant le projet de transfert de vols domestiques vers Transavia.** Cette résolution a donné mandat à la Secrétaire du CSEC pour engager une action en justice afin que soit ordonnée l'ouverture de la procédure d'information-consultation sur ce projet et la suspension de la mise en œuvre du projet jusqu'au recueil de l'avis du CSEC et des CSEE concernés.

Début 2021, **l'ensemble des Organisations syndicales représentatives de la compagnie ont maintenant ratifié l'Accord APLD.** Les élus sont particulièrement vigilants sur les implications du dispositif sur les conditions de travail. Cette année débute donc avec **la priorité de garantir la santé des salariés tout en préservant la compagnie.** De nombreux sujets devraient animer les débats notamment sur les accords CSE et le dialogue social. L'urgence de la situation sanitaire prend souvent le pas sur la transmission d'information, la création d'espaces de travail et de concertations alors que **cette situation exceptionnelle nécessite plus que jamais un dialogue social qualitatif et ouvert.**

### 19 janvier 2021 – Commission SSCT Centrale

L'ordre du jour affichait plusieurs points dont l'actualité COVID et l'évolution du protocole sur les mesures sanitaires, le Plan d'actions RPS dans le contexte de restructuration, la présentation du process de traitement des cas positifs dans le projet German Wings et une information en vue de la Consultation en CSEC du projet Flex Office au Siège de Roissy Charles de Gaulle.

### 28 janvier 2021 – Session du CSEC

Cette Session ordinaire affichait cinq points à l'ordre du jour. Lors de la consultation sur le projet Flex Office, les élus se sont majoritairement abstenus. Certains appellent à la vigilance concernant les disparités des espaces de travail entre les sites d'Air France, le besoin de repère des salariés et le respect du code du travail concernant les aménagements. Les autres points concernaient des informations sur le projet Stream Business, accords APLD, programme domestique et la réorganisation du service des assistantes sociales. Lors de ce dernier point, les élus ont notamment insisté sur la qualité de ces professionnelles et l'importance de garder de telles compétences au sein de la compagnie d'autant plus en période de crise.

Retrouvez une synthèse du contenu de chaque Session sur [csec.af.fr](http://csec.af.fr) > activités économiques > actualités de la Session

## Calendrier 1<sup>er</sup> trimestre 2021

CSSCT 11/2/21  
Commission éco-pro 18/2/21  
Session 25/2/21  
CSSCT 11/3/21  
Commission éco-pro 16/3/21  
Session 25/3/21



## MAG ECO #4 - MARS 2021

N° ISSN 2680-1590

CSEC Air France - Bâtiment Le Dôme - 8, rue de La Haye - BP 12691 Tremblay-en-France - 95725 Roissy Ch. de Gaulle Cedex

Directrice de la publication : Julie Johnston, Secrétaire Générale du CSEC AF

Formation / Rédaction : Camille Cussaguet - Contact : [analyseseco@csec.af.fr](mailto:analyseseco@csec.af.fr)

Conception & réalisation : Digital & Communication du CSEC AF / Photos : ©Pexels/©Unsplash