

MAG ECO



LE MAG ECO DU CSEC AIR FRANCE

— n°5 MAI 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

Dans ce cinquième numéro du Mag Eco, vous retrouverez trois rubriques : un dossier éco pour mieux comprendre **les aides d'états pour les compagnies aériennes et leurs impacts**, la vie de la Session qui revient sur **les temps fort des instances au niveau central** et l'**interview d'un expert du dialogue social** afin de mettre en perspective nos pratiques au sein de la compagnie.

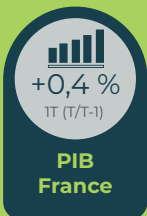
Le monde du travail est en pleine mutation : flexibilité accrue, télétravail, règles sanitaires et prise en compte de défis comme l'écologie. **Il est nécessaire pour les parties prenantes des entreprises d'évoluer et de s'adapter afin d'être acteurs de ces changements.** Pour repenser les habitudes et imaginer l'avenir, les salariés doivent être entendus, si l'on veut avancer dans un environnement apaisé et partagé. **Une société qui évolue, c'est aussi la nécessité de repenser les relations aux autres, les espaces d'échanges et de dialogues.** Nous avons donc interviewé un expert du dialogue social, **Olivier Meriaux, chercheur en dialogue social depuis plus de 20 ans.** Nous revenons sur le dialogue social, son intérêt, son évolution et les pistes améliorations du dialogue tel qu'il existe aujourd'hui dans les entreprises françaises.

Dans la partie Vie de la Session, nous vous proposons un récapitulatif des commissions et sessions au niveau central pour ce début d'année. Vous y retrouverez le travail mené au sein des commissions et le positionnement de vos élus concernant les sujets globaux de la compagnie.

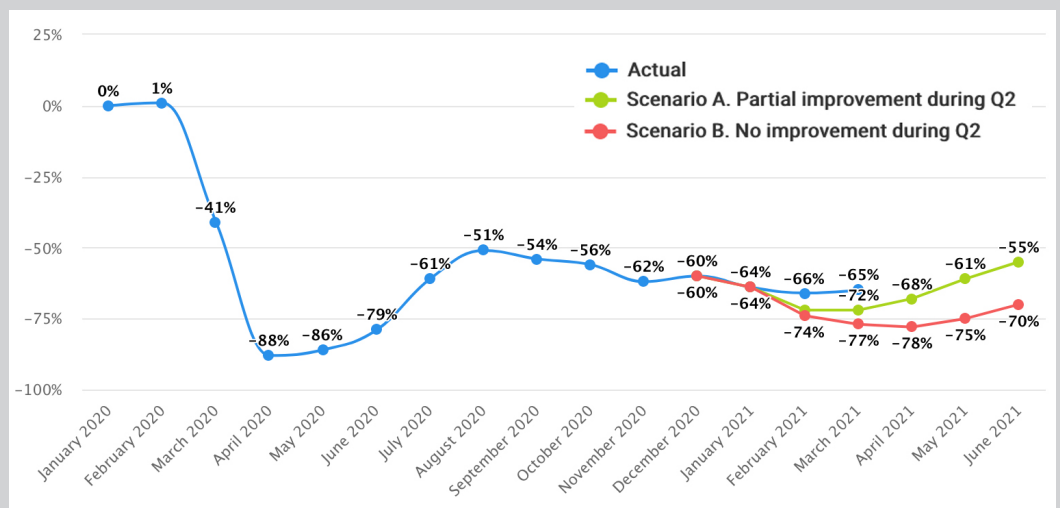
Enfin, nous vous invitons à lire **le dossier sur les aides d'états pour les compagnies aériennes afin de mieux comprendre les changements du monde qui nous entoure.** La crise que nous traversons marque un tournant historique dans les politiques de nos gouvernements et impacte les marchés.

Soyez certains que vos élus se mobilisent dans ce monde qui change pour faire entendre vos voix et protéger vos intérêts. Nous vous souhaitons une très bonne lecture !

CONJONCTURE



EUROCONTROL Scénarios de trafic





Quand les Etats volent à la rescousse des compagnies aériennes

La crise sanitaire de la COVID-19 a entraîné une crise économique sans précédent avec une chute de 9% du Produit Intérieur Brut français en 2020¹. La pandémie et les restrictions sanitaires ont pesé sur l'activité exposant à la faillite les transporteurs aériens. Les Etats sous le patronage de l'Union Européenne (UE), ont été les sauveurs en dernier recours des compagnies fragilisées par la crise.

Un consensus rapide en Europe pour lever l'interdiction de recours aux aides d'Etat

« Une fois que le bateau a coulé, tout le monde sait comment on aurait pu le sauver »², et ce ne sont pas les critiques et les propositions de solutions alternatives aux mesures du gouvernement Macron et de l'UE pour lutter contre la crise sanitaire puis économique qui contrediront ce postulat. Pourtant pour la première fois les Etats européens ont été plus réactifs que les gouvernements étrangers, notamment Nord-Américains et Chinois.

Les grands continents voisins ont toujours protégé les secteurs stratégiques de leurs économies pour préserver la compétitivité de leurs entreprises, alors que l'Europe a longtemps refusé de subventionner les entreprises exerçant dans l'espace économique pour ne pas fausser la concurrence. La COVID a eu raison de cette doctrine européenne. En effet, la Commission Européenne a fait le choix extraordinairement prématuré, de déroger aux règles de concurrence avec la mise en place d'un plan de relance de 750 Mds€ pour financer les différents programmes de sauvetages nationaux, à peine deux mois après le début de l'état d'urgence français. La Commission a appliqué pour la première fois dans l'histoire de la CEE³ et de l'UE, l'article 107 paragraphe 2b relatif aux aides d'Etat : « sont compatibles avec le marché [...] les aides octroyées par les Etats membres afin de remédier aux dommages provoqués par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires⁴ ». Ainsi les aides d'Etats Allemand, Français, Italien etc. étudiées avec minutie par la Commission Européenne, ont été accordées dans le secteur aérien dès mai 2020.

Différents dispositifs d'aides, pour soutenir au mieux les entreprises

Les aides d'Etat COVID ont pris plusieurs formes. Les plus connues en France, car elles concernent les salariés et les entreprises ; sont les dispositifs d'Activité Partielle (AP) et d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD). Ce sont des allocations financées par l'Etat et l'Unedic⁵ destinées à maintenir les emplois tout en ne creusant pas le résultat des entreprises. Air France a bénéficié du dispositif d'AP qui a permis de baisser ses coûts du personnel de 31% sur l'année 2020 par rapport à 2019. Depuis fin 2020, l'accord APLD a été signé et mis en place pour deux ans.

■ ■ ■

1 « Notes et points de conjoncture de l'année 2020 », INSEE, 15/12/20 - 2 Proverbe Anglais - 3 Selon la définition de l'INSEE : La Communauté Economique Européenne (CEE) est une ancienne organisation supranationale créée en 1957, pour mener une intégration économique entre nombreux pays européen - 4 Article 107 paragraphe 2B du « Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne » - 5 L'Union Nationale Interprofessionnelle pour l'emploi dans l'Industrie et le Commerce (Unedic), administre le régime d'assurance chômage et fixe les modalités d'indemnisation et gère les partenaires sociaux.

L'autre aide d'Etat en cette période de crise est le prêt garanti par l'Etat (PGE), un dispositif de prêt permettant de soutenir le financement bancaire des entreprises. Une garantie d'état couvre 70% du PGE pour les grandes entreprises et 90% pour les PME⁶ en Europe, ce qui constitue une véritable garantie pour les apporteurs de fonds en cette période d'incertitude et facilite donc les prêts. Lufthansa a bénéficié d'un PGE de 3 Mds€ garanti par l'Allemagne, Air France de 4 Mds€ par la France, Vueling et Iberia faisant partie du groupe IAG ont contracté un PGE de 1,01 Md€ avec l'aide de l'état espagnol, et Aegean Airlines, Brussels Airlines ainsi que de nombreuses autres compagnies ont fait l'objet d'un sauvetage par PGE⁷.

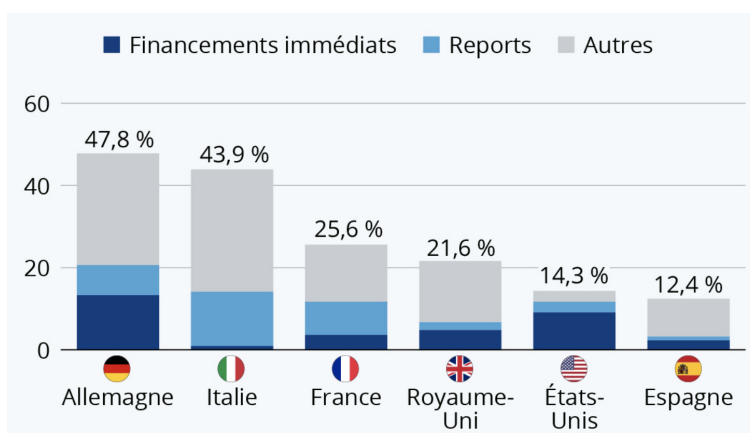
L'exonération ou le report des prélèvements de certaines taxes et redevances ont été mises en place pour limiter les charges qui pèsent sur les comptes des entreprises. L'impôt différé constitue également une aide d'état. L'impôt sur les sociétés 2021 d'Air France par exemple sera différé et le premier acompte sera exceptionnellement calculé sur la base de l'exercice de 2020 et non de 2019 avec une marge d'erreur allant jusqu'à 10%⁸.

Enfin, depuis plusieurs mois, la recapitalisation d'Air France a fait l'objet de nombreuses polémiques. La recapitalisation désigne l'augmentation du capital social d'une entreprise et peut se faire par simple écriture comptable en faisant passer les bénéfices et les réserves vers le compte « capital social », par apport en nature de biens matériels ou argent qui seront intégrés au patrimoine de l'entreprise. Une augmentation de capital peut aussi se faire, grâce à la reconversion d'obligations (prêts) en capital, à des apports en numéraires ou encore à la fusion de deux ou plusieurs sociétés. Cette aide est notamment destinée aux entreprises stratégiques les plus en difficulté, dont les capitaux propres sont

inférieurs à la moitié du capital social. Par ailleurs, Air France avec un niveau de fonds propres négatifs depuis plusieurs mois, a bénéficié d'une aide à la recapitalisation de 4 Mds€. 3 Mds€ proviennent de la conversion du prêt d'état français en obligations hybride (TSS) et 1Md€ ; de l'émission de nouvelles actions ouvertes en priorité aux actionnaires d'Air France-KLM. La compagnie sœur, KLM est en négociation avec la Commission Européenne pour obtenir une aide à la recapitalisation de l'État Néerlandais. Ces montages financiers permettront à la holding de renforcer sa solidité financière.

Plan de sauvetage : une comparaison internationale

Aides économiques déployées par les États en réponse à la crise du Coronavirus (en % de leur PIB en 2019)



Source : Statista / Breugel — En date du 25 mai 2020

Des aides inégales accordées par l'UE, sous conditions définies par les États membres

Ces aides ne sont pas gratuites même si elles sont concédées à des taux bonifiés. La BCE a d'ailleurs promis de garder les taux d'intérêt à un niveau assez bas pour que les remboursements ne pèsent pas sur les futurs chiffres des entreprises. Pour le reste, la maturité des prêts ainsi que le coupon annuel diffèrent selon les états aidants et les compagnies aidées. Le PGE accordé par l'Etat néerlandais à KLM a une maturité de 5 ans avec un coupon d'un taux annuel égal à l'Euribor augmenté d'une marge de 1.35 représentant le coût de la garantie égale à 0.50 la première année, 1% la deuxième et 3^{ème} année et 2% les dernières années⁹. Tandis que le PGE français à Air France a une maturité maximale de 3 ans, avec un coupon hors coût de la garantie de l'état à Euribor augmenté d'une marge de 0.75% la première année, 1.50 la deuxième année et 2.75 la troisième.¹⁰ Ces aides ne sont donc pas accordées aux mêmes conditions financières.

Par ailleurs, outre le respect des contraintes écologiques imposées dans le projet de loi « Climat et Résilience¹¹ », dans lequel il est stipulé que les vols de moins de 2h30 pouvant être desservis par le ferroviaire sont interdits¹², les compagnies aidées doivent élaborer un objectif, un plan environnemental. En ce sens, Air France a déjà investi dans des avions A220 pour rajeunir sa flotte et diminuer son empreinte carbone, mais aucun plan 0 carbone n'a été réalisé pour le long terme¹³. Ces conditions écologiques sont donc laissées à la bonne volonté des entreprises qui jugent ces nouvelles préoccupations environnementales comme incohérentes, inefficaces et en contradiction avec les objectifs économiques et l'activité même des transporteurs aériens¹⁴. Elles sont également discriminatoires car elles ne sont pas imposées aux autres modes de transport.

⁶ Direction de l'information légale et administrative, « Prêt Garantie Par l'Etat (PGE) », Site Officiel de l'administration Française, 1/1/21 - ⁷ Source : Commission Européenne, ec.europa.eu - ⁸ « Impôts sur les sociétés, prêts...l'état veut continuer d'assister les entreprises face au COVID », La Tribune, 3/3/21 - ⁹ « Air France : prêt colossal à KLM, soutenu par les Pays-Bas », Capital, 26/6/20 - ¹⁰ « Signature des financements pour un montant total de 7Mds d'€ permettant au groupe AFKLM et à AF de traverser la crise et préparer l'avenir », GlobeNewswire Intrado, 7/5/20 - ¹¹ « Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », Assemblée Nationale, 10/2/21 - ¹² Lucie Bras, « La suppression des vols intérieurs courts en France concernera toutes les compagnies, pas seulement Air France », 20 Minutes, 22/6/20 - ¹³ « Air France : Orientations stratégiques en 2020 », Syndex, réalisé entre 29/9/20 au 2/10/20 - ¹⁴ Thierry Blancmont, « Climat v arien : discrimination, inefficacité et incohérence selon le SCARA » Air Journal, 3/3/21.



Les entreprises subventionnées ont également un devoir économique de maintenir le plus d'emploi possible tout en réduisant les coûts, dilemme encore une fois, contradictoire voire impossible. En effet, dans le cas d'Air France par exemple, malgré l'allocation d'APLD, la Compagnie a eu recours à un Plan de Départ Volontaire pour sauver son résultat en réduisant l'un de ses plus gros postes de dépense.

Ces sociétés ne peuvent verser des dividendes, faire des investissements ou embaucher en externe tant que les prêts ne sont pas remboursés. Or certains investissements sont cruciaux et urgents pour trouver des solutions technologiques et ainsi sortir de la crise.

Les entreprises aidées ont également le devoir de ne pas fausser la concurrence par les prix et sont tenues d'offrir une large gamme de produits au consommateur. Par ailleurs, les aides sont accordées en contrepartie de contraintes économiques sous la haute surveillance de la DGAC¹⁵ et de la COHOR¹⁶. Pour ne pas favoriser Air France par rapport à ses concurrentes par exemple, la Commission Européenne a imposée à la compagnie, en contrepartie de l'autorisation de l'aide à la recapitalisation, de céder 18 slots à Orly à des entreprises basées en France ou à de nouveaux entrants sur le marché français. Toutefois, la concurrence est forcément affectée car toutes les entreprises ne sont pas subventionnées et les entreprises aidées ne le sont ni à la même hauteur, ni aux mêmes conditions : ce sont les pays qui décident des modalités de subventions et non l'UE, ce qui favorise l'inégalité à l'intérieur de l'Union Européenne. Surtout lorsque des pays comme l'Allemagne bénéficient d'une meilleure confiance des banques et sont donc plus aptes à récolter des fonds pour soutenir leurs entreprises.



Conclusion

La COVID semble avoir redessiné le paysage économique et sonné le glas du néolibéralisme. A travers les différents dispositifs d'aides, les Etats auparavant exclus de la sphère économique et cantonnés à leurs rôles régaliens, ont été les sauveurs de derniers recours des secteurs clés. Par ailleurs les Etats européens en voulant protéger leurs entreprises ont mis sous pression la BCE qui a favorisé, pour la première fois, l'économie réelle au détriment de l'économie financière et monétaire. Et la crise n'a pas modifié que le paysage européen, tous les pays du monde semblent se tourner vers leurs marchés intérieurs et vouloir protéger les entreprises nationales au détriment du commerce et de l'investissement international. Reste à savoir si ce paysage n'est que temporaire ou si la COVID changera définitivement le monde des affaires.



Qu'est qu'une aide d'Etat

Si l'aide d'Etat n'est pas clairement défini au sens du TFUE car interdit au sein de l'UE du fait de ces éventuels néfastes sur le libre-échange et la concurrence, 4 critères permettent de savoir si l'on est en présence d'une aide d'Etat :

- Critère du financement octroyé au moyen de ressources d'état ;
- Aide sélective qui favorise certaines entreprises ou productions ;
- Aide qui a des conséquences sur la concurrence ;
- Aide qui affecte les échanges intra-Union.

Le cadre temporaire permettant aux Etats d'octroyer des aides à leurs entreprises a été mis en place dès la mi-mai 2020, et devait se terminer le 31 décembre 2020, mais toutes les aides comprises dans le mouvement de lutte contre la COVID sont possibles jusqu'à l'été 2021, selon la Commission Européenne.

¹⁵ Selon le Ministère de la transition écologique, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est l'organisme qui assure la surveillance des industriels, des opérateurs et des personnels navigants dans l'aérien - ¹⁶ «Selon le site de la COHOR, l'Association pour la coordination des horaires (COHOR) est une association indépendante à but non lucratif. L'Association se compose de 10 membres compagnies aériennes et de maximum 3 membres gestionnaires d'aéroports historiques.

QUESTIONS A OLIVIER MERIAUX



Pouvez-vous vous présenter ?

OM J'ai 51 ans, je suis depuis deux ans **directeur des études au sein du cabinet Plein Sens**, qui est une structure indépendante d'une trentaine de consultants dont le domaine d'activités s'étend de la **stratégie des relations sociales** en passant par l'amélioration des conditions de travail. J'ai eu une première carrière comme chercheur à Sciences Po, avec une parenthèse de **dirigeant d'un cabinet conseil en politiques publiques**, avant de devenir **directeur scientifique de l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail** en 2015. Je suis par ailleurs **membre du comité d'évaluation des « ordonnances Travail »**.

Qu'est-ce que le dialogue social ?

OM Le terme de « dialogue social » est aujourd'hui utilisé de manière systématique, et donc à tort et à travers. On a souvent tendance à oublier **que ce n'est qu'en 2004, avec loi « Fillon », que ce terme est rentré dans le Code du Travail**, sans que le Législateur ne prenne d'ailleurs la peine de le définir, au grand dam des juristes. Par « dialogue social » on **désigne** généralement **deux mécanismes** très différents **dans l'entreprise** : celui de la **négociation d'accords collectifs** d'une part, celui de **l'information-consultation des instances représentatives du personnel** d'autre part. Si on sort de l'entreprise, le « dialogue social » renvoie à d'autres mécanismes, encore plus divers, de discussions, de concertation, entre les pouvoirs publics à différents niveaux et ceux que l'on a pris l'habitude de nommer les « partenaires sociaux ».

Quels sont les objectifs/les enjeux du dialogue social au sein d'une entreprise ?

OM La loi prescrit un certain nombre de **sujets de négociation ou d'information des instances**. Mais au fond il est difficile de répondre autre chose que : « les enjeux du dialogue social c'est ce que ses parties-prenantes désignent comme tels ». De manière très générale, on peut dire que dans l'entreprise, comme dans toute organisation — même les plus « militaires » — **le pouvoir hiérarchique ne peut jamais se passer de l'obtention d'une forme d'accord sur les objectifs et les moyens de les atteindre de la part de ceux qui y contribuent**. C'est nécessaire en marche courante pour que l'organisation collective fonctionne de manière à peu près efficace. Ça l'est encore davantage en période de turbulences comme on le voit dans la crise actuelle : c'est **grâce à un dialogue social actif**, y compris parfois tendu, que **des entreprises confrontées à de grandes difficultés ont réussi à trouver des solutions permettant de sauvegarder l'essentiel, et à les faire accepter par le corps social**. Il y a toujours un enjeu de **légitimation des décisions de gestion**, à défaut d'une logique de **co-construction de la décision**, qui reste un peu étrangère à notre culture des relations sociales.

Depuis 2015, plusieurs lois ont remodelé le dialogue social. quelles sont les conséquences en pratique ?

OM En réalité, c'est au moins **depuis 2004** que le système français de relations sociales est en permanente reconstruction. Avec d'ailleurs une certaine logique d'ensemble par-delà les alternances politiques, consistant d'une part à **asseoir la légitimité des organisations représentatives sur l'élection**, d'autre part à **promouvoir l'entreprise comme niveau privilégié de négociation** (par rapport aux accords de branche), et enfin à **simplifier le paysage des instances représentatives du personnel**. C'est ce mouvement qui a été **parachevé par les « Ordonnances Travail » de 2017**, avec la **création du Comité Social et Economique**, qui exerce les attributions des Comités d'Entreprise, des CHSCT et des délégués du personnel.

La fusion des instances a-t-elle rendu le dialogue plus efficace ?

OM Il est bien **difficile d'en juger**, d'abord parce que la pratique du **dialogue social est très hétérogène** selon les entreprises, car intimement liée à l'histoire singulière de chaque entreprise, et donc à une culture des relations sociales et de l'exercice du pouvoir de direction qui s'est construite dans la durée. Ensuite parce que cette **réforme est encore toute récente**, et que **les acteurs sociaux**, représentants du personnel et directions, **ont eu beaucoup de choses à assimiler en peu de temps**.

...

Côté **représentants des salariés, les ressources ont diminué et des repères anciens ont disparu**, comme les délégués du personnel, ce qui a compliqué l'apprentissage du nouveau cadre. Il est certain que la **fusion a créé une « surcharge » des nouvelles instances**, surtout là où on n'a pas changé fondamentalement les manières de fonctionner. Le nouveau cadre **impose aux représentants du personnel beaucoup plus de rigueur et de discipline dans la gestion des instances**, ça devient réellement un impératif de gérer le CSE et ses différentes commissions « en mode projet ».

Quels sont les indicateurs d'un dialogue social de qualité ?

OM Là encore, je crois qu'il n'y pas de réponse qui puisse s'imposer de l'extérieur. **C'est aux parties-prenantes de faire l'exercice et d'essayer de se mettre d'accord. Certaines organisations syndicales mettront en avant des indicateurs axés sur la satisfaction des revendications salariales, d'autres sur l'intégration de leurs propositions en termes d'organisation**, alors que la **partie employeurs pourra privilégier des indicateurs comme le taux de conflictualité ou l'abstention aux élections professionnelles**. Des indicateurs de ce type ne sont **jamais neutres** et s'inscrivent toujours dans une **échelle de valeurs et de priorités**. A ce titre, évaluer la qualité du dialogue social peut devenir un très bon objet de... dialogue social ! On a ce débat en ce moment dans un grand groupe que nous accompagnons pour faire réfléchir conjointement l'ensemble des membres des CSE et surtout leurs managers directs. On voit bien que pour les managers, surtout les plus jeunes, l'utilité du temps passé dans les mandats de représentation n'apparaît pas spontanément manière évidente.

Quel est l'état du dialogue social en entreprise dans le contexte de crise actuel ?

OM La crise n'a pas effacé par miracle les **traits dominants de la culture française** du management et des relations sociales, qui se reflètent dans la pratique du dialogue social. Les enquêtes comparatives nous décrivent comme un pays où dominent le formalisme, l'unilatéralisme, le pilotage descendant, le manque de reconnaissance, d'autonomie et de confiance. Mais dans la période récente, le **dialogue social a plutôt fait la preuve de son intérêt et de son adaptabilité**, ce qui indique aussi peut-être que **les entreprises, confrontées à l'imprévu, ont su trouver des fonctionnements plus souples**.

Pouvez-vous citer les défis/pistes d'améliorations du dialogue tel qu'il existe aujourd'hui dans les entreprises françaises ?

OM Outre les éléments que j'ai déjà mentionnés — **trouver un nouveau mode de fonctionnement** pour cette instance unique, mieux faire comprendre aux managers l'utilité du dialogue social — il me semble que le **défi majeur consiste à sortir le dialogue social des sentiers battus en l'articulant avec d'autres formes de mise en discussion et de décisions co-construites** : le **dialogue « professionnel »**, au plus près de la réalisation de l'activité, qui va permettre de confronter en permanence les vécus au travail avec les cadres prescrits par l'organisation ; le **dialogue stratégique**, sur les grandes options à moyen terme, qui devrait sécuriser les conditions de l'engagement durable des actionnaires ; le **dialogue avec les parties-prenantes**, pour réellement intégrer les facteurs externes, environnementaux, dans les choix de développement. **C'est davantage la gouvernance d'ensemble de l'entreprise qu'il faut rééquilibrer que le dialogue social en lui-même**



Temps forts du calendrier

11 février 2021 – Commission SSCT Centrale

Cette commission affichait 3 points à l'ordre du jour : l'évolution des protocoles sanitaires, la consultation pour la mise à jour du règlement intérieur partie commune et la présentation du 11ème accord triennal sur l'emploi des personnes en situation de handicap 2021-2023. Les commissaires ont soulevé, qu'en l'état, les modifications apportées dans le règlement intérieur, ne prenaient pas en compte certaines situations de travail. Par ailleurs, sur l'accord des personnes en situation de handicap, les commissaires ont alerté sur les effets très contraignants que vont engendrer les changements apportés dans la prise en charge des transports pour les personnes en situation de handicap.

18 février 2021 – Commission Eco-Pro Centrale

L'ordre du jour portait sur la situation économique et financière de l'entreprise. Le résultat 2020, les prévisions 2021, le flight plan pour l'été 2021 et le plan d'investissement de la compagnie ont été présentés. La direction a insisté sur le besoin d'investissement de l'entreprise et sur l'espoir d'une recapitalisation pour sortir de la situation problématique de fonds propres et de liquidités. Les élus avaient plusieurs interrogations notamment sur l'évolution du nombre de passagers et du volume cargo, et souhaitaient connaître les montants des provisions pour les départs et l'évolution du coût de la masse salariale.

25 février 2021 – Session ordinaire

De nombreux points à l'ordre du jour dont la présentation de l'actualité, des résultats et comptes de la compagnie. Lors de cette session, les élus ont voté à l'unanimité pour une expertise économique et financière de la compagnie en vue de la consultation 2021. Cette expertise est menée par le cabinet Syndex.

Les élus ont également voté à l'unanimité pour le projet de rénovation du village vacances de Saint Georges de Didonne qui nécessitera une enveloppe de l'ordre de 2,8 M€ d'investissement.

Par ailleurs, les élus ont majoritairement voté contre la mise à jour du règlement intérieur ; la direction ayant rédigé unilatéralement ce règlement et les dérogations exceptionnelles ne permettant pas de protéger les salariés contre les sanctions.

11 mars 2021 – Commission SSCT

Cette CSSCT informait sur le dispositif de vaccination qui débutait le 15 mars pour la médecine de ville au sein d'Air France. Le médecin du travail présentait le principe de la vaccination qui suit le programme national, les modalités et les différentes localités d'Air France qui participent à la vaccination. Les règles d'isolement des cas contacts ont également été précisées lors de cette réunion.

25 mars 2021 – Session ordinaire

Cette session affichait 5 points à l'ordre du jour. Le point d'actualité Covid revenait sur l'avancement de la vaccination, le nouveau protocole national du 23 mars pour assurer la sécurité des salariés en entreprise et notamment la distanciation dans les restaurants d'entreprise. Ce point traitait également du niveau de la trésorerie, du programme de l'entreprise pour l'été ainsi que des nouvelles contraintes de voyage qui freinent l'activité. Un bilan de l'APLD a également été présenté.

Un point d'étape sur le PDV/PSE a permis de revenir sur le bilan de la phase 1, les modalités d'accompagnement des salariés et la présentation de la phase 2. Le bilan de l'égalité professionnelle poursuivi en 2021 par un 6ème accord triennal égalité F/H a fait l'objet d'un focus lors de cette session. Le flight plan 2021 a été présenté. Enfin, le projet de vente du site Paray Veille poste a été discuté.

6 avril 2021 – Session extraordinaire

Lors de cette session en présence de Ben Smith, la direction revenait sur les conditions de remboursements du PGE et sur les contreparties de l'aide à la recapitalisation de la compagnie. Ces contreparties sont notamment la cession imposée de 18 slots à Orly ainsi qu'un effort écologique et de compétitivité de la compagnie.

La recapitalisation s'élèvera à 4Mds€. 3 Mds€ seront issus de la conversion du prêt d'état français en obligations hybrides et 1Md€ provient de l'émission de nouvelles actions ouvertes en priorité aux actionnaires d'Air France. Cela renforcera les fonds propres de la compagnie et permettra d'améliorer notre ratio d'endettement. La direction a également informé de négociation en cours pour une recapitalisation de la compagnie sœur KLM.

29 avril 2021 – Commission Eco-Pro Centrale

Le cabinet Syndex a présenté aux commissaires la synthèse de son rapport sur la situation économique et financière de la compagnie en 2020. En préambule, le cabinet a mentionné, qu'au vu de la difficulté à récupérer les informations, les délais légaux minimums ne sont pas adaptés pour une entreprise comme Air France. L'année 2020 a été l'année la plus difficile de l'industrie de la période moderne. Cependant, le marché diversifié d'Air France lui permet d'être mieux orientée que ses concurrentes. Le soutien de l'état a permis de survivre à la crise cependant les contreparties exigées risquent de continuer à peser sur l'emploi. La transformation s'accélère avec le risque de voir le modèle social actuel se retrouver en porte à faux face à la nécessité de reconstruction de la compétitivité et de recapitalisation.

29 avril 2021 – Session ordinaire

Anne Rigail est revenue sur les restrictions sanitaires ainsi que leurs conséquences sur l'activité de la compagnie. La directrice générale a résumé la situation globale d'Air France : son activité, les résultats du 1er trimestre, les prévisions des trimestres suivants et le programme été. Ensuite, le cabinet Syndex a présenté son rapport sur la situation financière et économique de la compagnie l'année dernière. Lors de la consultation, les élus ont exprimé à l'unanimité un avis défavorable sur les comptes 2020.

Lors du point d'information sur la mise en œuvre du PDV/PSE, la direction a communiqué les chiffres de la phase 2 qui s'est achevée le 15 avril. 3734 dossiers ont été déposés et validés à l'issue de cette phase. Les départs se feront jusqu'à la fin de l'année en fonction de leur nature. La 3ème étape débutera du 1er juin jusqu'au 8 juillet.

L'élection du coordinateur adjoint de la CSSCT a été reportée à la prochaine session afin de permettre un échange sur le sujet au sein de la commission le 3 mai prochain.

Calendrier 2nd trimestre 2021

CSSCT 3/5/21

Commission Eco-pro 11/5/21

Commission Ega-pro 17/5/21

Emploi-Formation 20/5/21

Session centrale 27/5/21



Retrouvez une synthèse
du contenu de chaque
Session sur csec.af >
activités économiques >
actualités de la Session

MAG ECO #5 - MAI 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 / Louisy Grenier - Contact : analysesec@cec.af

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