

# MAG ECO



LE MAG ECO DU CSEC AIR FRANCE

— n°6 JUIN 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

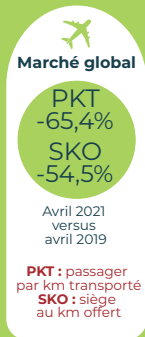
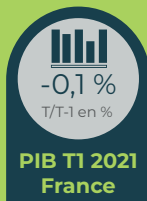
C'est non, sans émotion que nous revenons vers vous avec ce 6<sup>e</sup> numéro du Mag éco. Deux des quatre membres du Bureau quittent la compagnie pour de nouveaux horizons. **Ces départs marquent la fin de l'effort porté par le Bureau actuel.** Nous espérons que la dynamique collective initiée se poursuivra. **C'est donc l'occasion pour nous de partager avec vous notre bilan et les orientations.**

Le CSEC en 2021 c'est ; **une situation financière stable, une optimisation du patrimoine à poursuivre et des équipes engagées.** Nous avons prévu un programme vacances ambitieux, qui s'est malheureusement soldé par de nombreux dossiers d'annulations du fait de la crise. Néanmoins cette période a été l'occasion d'améliorer le patrimoine et d'amorcer la transformation du CSEC. Nous revenons en détail sur le travail réalisé et à poursuivre dans la partie "Mot du Bureau". **Le CSEC est le bien commun de tous les salariés Air France, son bon fonctionnement est fondamental pour répondre aux attentes du plus grand nombre.** Cela a été un vrai plaisir de travailler au service des salariés Air France, aux côtés des équipes du CSEC et de participer à l'évolution de cette organisation unique.

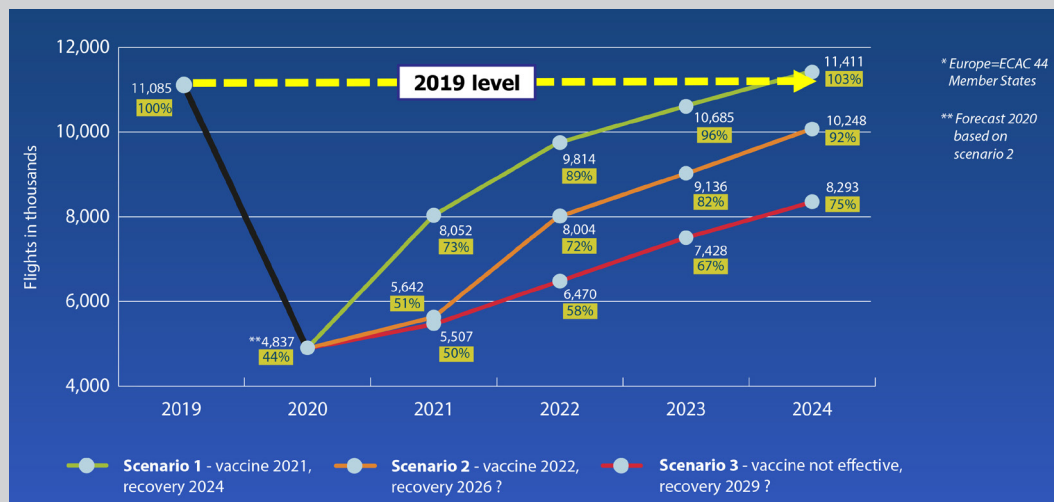
Le Mag éco c'est aussi un éclairage sur la conjoncture et le secteur du transport aérien. Nous vous proposons **un dossier sur les évolutions du secteur.** La crise sanitaire et économique a eu des impacts directs sur l'activité mais pas seulement. **Elle va marquer de manière durable et en profondeur les stratégies des compagnies aériennes.** En effet, la crise a été l'occasion de rationaliser les flottes, redéfinir les couvertures carburants et réorganiser en profondeur les compagnies. Les pouvoirs publics sont intervenus massivement pour soutenir et renforcer la solidité financière des entreprises du secteur. **Les efforts exigés des salariés sont nombreux :** licenciements, départs volontaires, baisse de salaire, évolution des conditions de travail, adaptation aux changements, etc. **La reprise du secteur avec des compagnies ultra-compétitives et des réorganisations massives récentes demande de trouver de nouveaux équilibres.** Le dialogue social doit permettre à travers les instances et le travail collectif, d'agir au plus proche de chacun des salariés pour améliorer les conditions humaines de cette reprise. **Air France ne pourra pas faire l'économie d'un dialogue social redéfini et adapté à la situation au risque de cristalliser les tensions.**

Bonne lecture !

## CONJONCTURE



## EUROCONTROL - Prévision pour l'Europe 2020-2024 Réal et variation en % par rapport à 2019



# MOT DU BUREAU

## Le Bureau du CSEC Air France n'échappe pas au Plan de Départs Volontaires Air France

Lors de la Session CSEC du 27 mai dernier, les élu.e.s Air France ont été informé.e.s que **deux membres du Bureau du CSEC, allaient dans le cadre du PDV, quitter l'entreprise et démissionner de leurs mandats**. Un Bureau c'est une équipe, un relationnel fort et les départs de certains engendrent de fait des décisions collatérales.

**La CFE-CGC, majoritaire au Bureau du CSEC avec trois des quatre élus, n'est plus en mesure de rester aux responsabilités** du Comité Social et Economique Central Air France. Les dernières lois dites « Macron », concentrant les mandats sur quelques élus, la redistribution des rôles au sein de chaque CSEE, **ne permet plus à notre Organisation de rester aux commandes**.

Ainsi ces trois élus démissionneront de leurs mandats lors de la Session CSEC de fin juin. A cette occasion, un nouveau Bureau devrait être désigné.

Ce fut de très belles rencontres, une implication forte et alignée entre nous, du sérieux et beaucoup de rire et de joie. Nous partons, non sans regrets, tant le travail était passionnant.

**Des résultats salués par tous**, salariés AF, salariés du CSEC comme l'ensemble des Organisations Syndicales.

Depuis maintenant un peu plus de quatre ans, **la CFE-CGC a accepté le challenge du redressement du CSEC et de sa gestion. En alliance avec d'autres Organisations Syndicales, nous y sommes arrivés**.

**A fin 2020, la trésorerie nette du CSEC est positive pour la deuxième année consécutive**, depuis plus de 10 ans. Celle-ci s'élève à 9,4 M€ à la clôture du 31 décembre 2020.

Nous avons instauré une culture fondée sur l'ouverture, l'échange, le partage et l'engagement. Notre système de management a positionné, comme cela n'avait jamais été fait auparavant, **la coordination des secrétaires de CSEE au cœur des enjeux du protocole de gestion des Activités Sociales et Culturelles**, pour assurer une veille cohérente sur l'ensemble des décisions, des objectifs et sur la progression des résultats. L'ensemble de nos projets ont été présentés en session CSEC et votés à l'unanimité.

## Quelques exemples concrets de ces deux dernières années

- **La prolongation de l'accord cadre de gestion des Activités Sociales et Culturelles, entre les CSEE Sol et le CSEC**, cet accord étant la condition indispensable à l'existence du CSEC sur l'organisation des séjours Jeunes et Familles. Une carence de Bureau de CSEC fin 2019 aurait inévitablement empêché le débat et la négociation avec un risque de dénonciation.
- **La vente de Lassy**, un sujet qui portait le discrédit sur le CSEC, qui n'avait que trop duré, et qui **conditionné toute la suite du plan de redressement et du remboursement de la dette**. Pour informations, ce centre non utilisé et à l'abandon total, pesait pour plus de 200K€ de charges annuelles.
- **La sortie positive dans deux dossiers juridiques** sur lesquels étaient provisionnés plus de 2 M€.
- Un montant d'**investissement record en 2019 avec plus de 1.6 M€** quand, sur les années précédentes, il était difficile d'atteindre le Million d'euro.
- **Une réforme sur la redistribution de la subvention** afin qu'elle rende le CSEC attrayant pour tous, sans pénaliser personne, malheureusement non exploitée en 2020.
- **Le lancement d'un grand projet de rénovation totale de notre village vacances de St Georges de Didonne** à hauteur de 2.8 M€.
- **L'adaptation au contexte très compliqué de la crise sanitaire « COVID ».**

La **Session CSEC de mai**, a été l'occasion pour le Bureau de **présenter son bilan financier et d'activités 2020 et ses projections 2021**.

Cet exercice est toujours très riche puisqu'il s'agit de **valoriser l'ensemble des actions menées par les équipes du CSEC, de partager les décisions prises et les perspectives envisagées et souhaitées**.

...

# MOT DU BUREAU (suite)

Nous avons pris beaucoup de plaisir à présenter ce Bilan car il reflète le travail réalisé par chacun-e des salariés du CSEC, la culture du collectif qui caractérise les équipes, la volonté de progresser et de s'inscrire dans une dynamique à la fois dans l'intérêt des salariés Air France et dans le respect des salariés du CSEC.

Vous le savez, notre volonté a toujours été d'accompagner le CSEC vers la performance et l'autonomie sur l'ensemble de ses compétences.

Nous avons fait un beau bout de chemin ensemble et nous remercions sincèrement l'ensemble des collaborateurs·trices du CSEC, les élus du CSEC et les Secrétaires de CSEE pour la qualité des échanges, la confiance qui nous a été accordée, les décisions communes et les projets portés.

La Session CSEC du 27 mai a félicité le travail réalisé ces dernières années. Nous souhaitons au CSEC de poursuivre leurs ambitions, afin de faire du CSEC, un incontournable des vacances des salariés Air France !

La volonté de ses salariés d'avancer ensemble, de mener des réflexions de fond dans chacun des domaines d'activité, de vivre pleinement toutes les facettes de l'activité « vacances jeunes et familles » sont de véritables atouts pour sortir de la crise actuelle et asseoir pleinement l'identité du CSEC.

## La feuille de route reste cohérente

Si beaucoup a déjà été fait, beaucoup reste à faire. Le principal objectif reste le client, VOUS, nous salariés Air France qui devra être au cœur des attentions. Il faut consolider les fondamentaux du CSEC et :

- Capitaliser sur la nouvelle politique tarifaire ;
- Être à l'écoute et réactifs à vos demandes ;
- Préparer le développement et la commercialisation du village de St Georges ;
- Valoriser et faire évoluer le patrimoine, continuer à rationaliser celui-ci ;
- Développer l'offre immédiate ;
- Adapter la conception pour continuer la transformation du programme ;
- Faire évoluer l'organisation du CSEC.

## Quoi faire de cette trésorerie ?

Là est tout l'enjeu pour les prochaines années. C'est collectivement que nous devons décider. La Coordination des secrétaires et des élus du CSEC porteront la responsabilité des décisions prises. Le passé doit nous rappeler cela.

L'étude actuelle lancée sur la rénovation du village de Gassin doit évaluer l'enveloppe nécessaire. Cette enveloppe sera bien plus conséquente que sur St Georges. Il faudra donc se donner les moyens d'aller chercher les plusieurs millions d'euros manquants.

## Quelles perspectives à moyen terme ?

**Le PDV Air France va avoir des conséquences considérables sur les subventions du CSEC. Il en sera de même pour les CSEE.**

Les estimations montrent, avec les chiffres actuels annoncés dans les départs Air France et dans les termes actuels de l'accord cadre de gestion des Activités Sociales et Culturelles entre les CSEE Sol et le CSEC, une subvention d'environ 12.5 M€ dès 2023, quand 16 M€ étaient alloués en 2019.

**Il est donc crucial de continuer les efforts d'adaptation du CSEC.** Celui-ci doit considérer chaque départ naturel comme une opportunité de changement d'organisation pour repenser son positionnement et son offre. Le taux de redistribution vers les salariés Air France ne peut pas être la variable d'ajustement.

Sans cela, ce seront des années de perdues et un retour en arrière préjudiciable pour tous voire dangereux pour les salariés du CSEC.

**Cette transformation doit également être menée dans chaque CSEE.** Sinon, chacun d'entre eux pourrait être tenté de revoir le montant de subvention accordée au CSEC défini dans l'accord cadre de gestion des Activités Sociales et Culturelles entre les CSEE Sol et le CSEC, le fameux 43%.

La CFE-CGC restera vigilante, elle assurera la passation au nouveau Bureau et en toute objectivité.

**Le CSEC, bien commun à tous, est l'outil indispensable au lien de TOUS les salariés Air France.**

Nous y resterons profondément attachés.

Vos représentants CFE-CGC du Bureau du CSEC.

## La crise sanitaire a transformé l'activité du transport aérien

La crise sanitaire de la COVID a accéléré la transformation de l'activité, l'offre, l'organisation du travail et de la prise en charge des responsabilités sociétales par les compagnies aériennes. Poussées par les initiatives gouvernementales ou Européennes, et par une prise de conscience des parties prenantes des nouveaux enjeux de la reprise, ces évolutions tiennent compte de plus en plus de paramètres: économiques, fiscaux, politiques et sanitaires.

### Un secteur fragilisé avant la pandémie

Le ralentissement soudain de la croissance mondiale en 2016, après 8 années de croissance soutenue, a fragilisé les transporteurs aériens. Selon l'IATA, 91 compagnies aériennes, les plus représentatives de l'industrie ont cumulé des pertes de résultats de près de 900 M\$ en 2019. **Avant l'éclatement de la crise, la conjoncture n'était pas favorable, particulièrement en Europe.** La zone était sous tension et sa croissance atteignait son niveau le plus bas depuis la crise des subprimes. **Le marché aérien, pas parfaitement concurrentiel à cause des inégalités fiscales entre les différents Etats et de l'appui de certains pays à ce secteur stratégique favorise historiquement certaines compagnies au détriment d'autres.** Depuis 2019, le secteur a vu se multiplier les faillites de compagnies loisirs, low cost, long-courrier et régionales.

### La crise a précipité les difficultés des compagnies aériennes...

La crise sanitaire imprévisible ainsi que la crise économique qui s'en est suivie, ont dégradé ce secteur déjà en tension et mis en difficulté, l'ensemble des compagnies. Les échanges mondiaux et le transport aérien ont vu leurs activités très perturbées parfois réduites à 0. Les flux de passagers pointés comme favorisant la propagation du virus, ont été réduits drastiquement entraînant, pour les transporteurs aériens, le plus grand choc de leur histoire depuis la 2<sup>nd</sup> Guerre Mondiale.

En 2020, **au niveau mondial ; l'offre SKO a chuté de 66% et le coefficient d'occupation des sièges de 65,5% est aussi bas qu'en 1993.** Les acteurs du tourisme<sup>1</sup> ont ainsi supporté une perte nette totale de 118.5 Mds\$<sup>2</sup>. Suite à la baisse de l'activité passage due aux fermetures de frontières, les compagnies ont vu leurs résultats d'exploitation très affectés. Elles ont alors arrêté les vols et n'ont desservi que les vols de rapatriement et les vols qu'elles estimaient viables.

A l'échelle Européenne, les fermetures de frontières, ainsi que les restrictions de déplacement non harmonisées ont affecté l'activité, les résultats, l'emploi ainsi que la responsabilité des entreprises. Des compagnies telles qu'Air France, Lufthansa ou IAG, ont vu leurs dettes nettes exploser de l'ordre de 10 Mds€ en 2020. Des low cost telles que Ryanair et Easyjet ont subi des pertes jamais imaginées, entre 850 et 950 M€ en 2020 pour Ryanair<sup>3</sup> et 835 M€ de livres sterling pour Easyjet<sup>4</sup>. **Seul le chiffre d'affaires du fret des compagnies, au niveau mondial a augmenté en valeur, atteignant 117,7 Mds€ en 2020.** Néanmoins cette hausse de la valeur du fret n'a pas compensé les pertes de revenus du trafic passagers. Fort heureusement, au vu de la situation exceptionnelle, **la Commission Européenne a très vite levé l'interdiction d'aides d'Etats aux entreprises ;** autorisant ainsi les prêts et les aides à la recapitalisation. Rien qu'en France, le gouvernement a déployé 15 Mds€<sup>5</sup> pour venir au secours des sociétés du secteur.

1 <https://www.iata.org/contentassets/98e73eed8f0642089447f885f8e06e3b/2020-11-24-01-fr.pdf>

2 <https://www.air-cosmos.com/article/iata-le-transport-aerien-mondial-devrait-perdre-1185-md-en-2020-23902>

3 <https://www.capital.fr/entreprises-marches/ryanair-anticipe-une-perte-annuelle-comprise-entre-850-et-950-millions-deuros-1392606>

4 <https://www.capital.fr/entreprises-marches/easyjet-ne-tournera-pas-a-plus-de-20-de-ses-capacites-pour-son-premier-trimestre-fiscal-2021-1386077>

5 <https://www.air-journal.fr/2020-06-09-aides-detat-8-milliards-pour-laeronautique-francaise-5220748.html>

## Et provoqué de grands changements durables ?

Depuis le début de l'année 2021, **le déploiement massif de la vaccination permet des levées progressives des restrictions et révèle l'envie de voyages loisirs et familiales chez les clients des compagnies**, même si sur le segment affaires la reprise n'est pas attendue pour le moment. Dans un sondage de décembre 2020, 57% des Français déclarent vouloir voyager en été 2021<sup>6</sup>, une demande donc toujours assurée. Mais l'apparition de nouveaux variants et **l'incertitude quant au déploiement des vaccins notamment hors de l'Europe, rendent la reprise incertaine pour le secteur et freine la demande et l'offre notamment sur les lignes long courrier et les voyages d'affaires** les plus bénéficiaires pour les compagnies de la zone<sup>7</sup>.

Les entreprises de l'aérien ainsi que les acteurs directs et indirects qui régissent l'activité des transporteurs ont alors adopté de nouvelles politiques pour accélérer la reprise, transformant ainsi le secteur peut être durablement. Toutefois, nul doute que le secteur ; indispensable, qui a survécu au terrorisme et aux crises financières, sera s'adapter pour relever les défis économiques et écologiques imposés par la crise sanitaire.

## Les Etats et l'UE, plus protecteurs et régulateurs

**Les Etats de l'Union Européenne ont endossé de nouveaux rôles pendant cette crise du Coronavirus : protecteur et régulateur.** Protecteurs car les aides d'Etats pour tous les secteurs et notamment pour l'aérien se sont multipliées. Les prêts garantis, les différents dispositifs d'activité partielle, les aides à la recapitalisation, les exonérations d'impôts etc. ont été nombreux pour sauver les entreprises qui se sont retrouvées dans des situations de trésorerie et fonds propres inquiétants. Ce rôle de protecteur a été démontré par des aides à la recapitalisation ou PGE accordés à Lufthansa, IAG, Air France ou KLM et surtout lors de la création d'une compagnie « nationale » Ita par l'Etat Italien suite à la faillite d'Alitalia.

En plus des contreparties qui ont été imposées par la Commission Européenne ; **des conditions écologiques, politiques et de déplacements, définies par les Etats doivent être respectées par les compagnies.** Parmi les nouvelles règles imposées, le gouvernement Français a travaillé sur la loi Climat et résilience qui a été votée en 1<sup>ère</sup> lecture à l'Assemblée Nationale, interdisant aux transporteurs aériens de desservir les lignes accessibles par train en 2h30 et moins. Dans le cadre de cette loi, le Ministère de la Transition Ecologique a repoussé puis abandonné le projet de construction d'un terminal 4 de Roissy CDG. **Ces dispositions particulières pourraient avoir un impact négatif sur le trafic court courrier et fragiliser les « hubs » au profit du point à point.** Autre exemple, la "loi relative à la gestion de sortie de crise" promulguée à la fin mai 2021, décrit les conditions de déplacements et d'entrée sur le territoire Français<sup>8</sup>.

**Ces actions des Etats ont été rendues possibles grâce à l'appui de l'Union Européenne, qui aurait selon certains experts acquis les compétences d'un Etat fédéral.**<sup>9</sup> L'Union Européenne joue un rôle essentiel dans le paysage concurrentiel européen, grâce aux accords traditionnels sur les travailleurs frontaliers, sur les doubles impositions etc. En outre, l'intégration monétaire conventionnelle des Etats de l'Union, a permis d'accorder des PGE et de mettre en place un plan de relance dont les fonds proviennent d'un prêt commun entre les 27 Etats. Suite à la COVID, l'intégration Européenne s'est trouvée renforcée. Les politiques de sortie progressive de crise pour relancer notamment le tourisme, la vaccination, le passeport sanitaire, les autorisations d'entrée et de sortie de la zone etc. ont démontré la possibilité d'élaborer au niveau Européen des politiques collectives. Dans cette impulsion, l'UE a également formulé un objectif ambitieux de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici 2030 et une directive sur les publications de rapports sur le développement durable des entreprises, obligeant ainsi les entreprises à adapter leurs activités, politiques sociétales et environnementales. Outre les mesures imposées par les gouvernants Français et Européens, **les compagnies qui ont reçu des aides doivent trouver des alternatives pour atteindre la neutralité carbone, d'ici 2050.**

■ ■ ■

<sup>6</sup> [https://www.tourmag.com/%C2%A0Les-vacances-2021-des-Francais%C2%A068-attendent-le-dernier-moment\\_a108668.html](https://www.tourmag.com/%C2%A0Les-vacances-2021-des-Francais%C2%A068-attendent-le-dernier-moment_a108668.html)

<sup>7</sup> IATA annuel review 2020 <sup>8</sup> <https://www.lagazettedescommunes.com/748152/pass-sanitaire-jour-de-carence-la-loi-sur-la-sortie-de-crise-entre-en-vigueur/> <sup>9</sup> «[https://lentreprise.lexpress.fr/actualites/1/actualites/covid-19-la-crise-a-renforce-le-role-de-l-etat-et-pourrait-consolider-l-europe\\_2130040.html](https://lentreprise.lexpress.fr/actualites/1/actualites/covid-19-la-crise-a-renforce-le-role-de-l-etat-et-pourrait-consolider-l-europe_2130040.html)»

## Les efforts de transformation des compagnies

Les Etats et l'UE ne sont pas les seuls à avoir changer de paradigme suite à la pandémie. En contrepartie des aides d'Etat, et pour mieux résister à la crise, **les entreprises de l'aérien se doivent d'améliorer leur rentabilité, en diminuant leurs charges variables et coûts fixes, pour sortir de la dépendance aux aides.**

**Les compagnies aériennes ont rationalisé leurs flottes.** Par exemple, Air France s'est séparée de ses A380 tout comme Lufthansa. Afin de baisser les charges fixes et augmenter les niveaux de trésoreries, **certains avions en pleine propriété ont été vendus pour être repris en leasing.** Les compagnies recentrent leurs flottes sur les avions les plus récents et moins consommateurs de carburants afin de répondre aux exigences environnementales. **La revente massive d'avions impacte directement, à la baisse, les prix du marché des pièces détachées.** Les plans d'investissement de la plupart des compagnies ont été redéfinis mais pas abandonnés.

**L'évolution de la demande business et tourisme ainsi que le développement du point à point long courrier questionnent également l'aménagement des cabines.** En effet, la crise a bouleversé l'équilibre des recettes entre les clients loisirs et d'Affaires. Alors que les clients loisirs sont au rendez-vous dès que les restrictions disparaissent, la demande Affaires sera emmenée à baisser considérablement à court terme, et a de fortes chances de ne pas être rétablie à long terme<sup>10</sup>.

**Les opportunités d'achat d'avions à des prix compétitifs ont permis, l'essor de transporteurs, basés ou non en Europe, telle que la compagnie Play Avelo Airlines.** Elles jouent sur les capacités de leurs avions pour proposer des billets à très bas coûts rendu possible, entre autre, par **l'avantage d'être basées dans des zones où la fiscalité est moins élevée.** Ces configurations de marché et la sortie de crise imposent d'autant plus aux compagnies traditionnelles de renforcer leur compétitivité<sup>11</sup>. **Cette période a aussi créé des mouvements au sein des grands groupes ; IAG a fermé sa filiale française Level, appelée Openskies et Lufthansa a cédé sa filiale de catering LSG Sky Chefs.**

**Les bâtiments et loyers font aussi partie des charges fixes des compagnies aériennes.** Avec les licenciements, les plans de départs massifs et le développement du télétravail, certaines

compagnies comme Air France revoient leurs dépenses à la baisse en réorganisant les espaces de travail disponibles afin de vendre ou rendre des locaux.

**Les stratégies d'achat de carburants ont été révisées.** L'incertitude de la conjoncture a conduit les compagnies à adopter des politiques carburants plus prudentes avec des couver-

tures à plus courtes durées et au ratio plus bas. IAG par exemple a arrêté ses couvertures du fait des baisses de capacités futures. La durée des couvertures de Lufthansa a diminué à 24 mois maximum et son niveau de couvertures réduit à 85%. Quant à Air France KLM, le groupe maintient le niveau de couverture à un niveau très bas en 2021 et a recours dorénavant à des instruments optionnels plutôt que des swaps ou collars. **Les low cost telles que Ryanair ont également réduit leurs niveaux de couvertures en 2021 à 40% au lieu de 90% avant la crise.** D'ailleurs, **les sources et la production de carburant des compagnies aériennes Européennes évoluent.** Les plus grands producteurs et fournisseurs d'énergies fossiles tel que Total, se sont lancés dans la fabrication de carburants durables. D'autres industries œuvrent pour des avions hybrides électriques et hydro-

gènes afin de permettre aux transporteurs d'atteindre la neutralité carbone en 2050. **Cependant ces technologies demandent encore de longs travaux de recherche.**

**L'élaboration des « flight plan » a également changé.** En pratique, l'offre ne peut plus être élaborée sur le moyen long terme car dépend de l'apparition de nouveaux variants et de l'évolution de la vaccination dans chaque pays. En 2021 avec le retour de l'optimisme, certaines compagnies telles qu'Air France, Easyjet ou Wizzair, ont encore du s'adapter en annonçant **des stratégies beaucoup plus agressives qu'en 2020, alors que d'autres optent pour un retour progressif sur le marché.**

**Les restrictions très changeantes, modifient, les pratiques clientèles des compagnies,** qui doivent dorénavant être corréées aux mesures sanitaires. **La crise sanitaire a offert plus d'options aux clients,** qui attendent désormais des billets annulables, avec des options flexibles. Enfin, la crise a apporté une dualité de responsabilités ; une responsabilité du transporteur qui doit veiller au maximum de sûreté, de sécurité et d'hygiène et une responsabilité du client en amont, en vol et après les vols pour ne pas favoriser la propagation du virus qui pourrait conduire à une re-fermeture de frontières.

■ ■ ■



<sup>10</sup> Voyages d'affaires 07\_2021.pdf (cceafr.fr) <sup>11</sup> <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/opinion-la-concurrence-aerienne-survivra-t-elle-a-la-decroissance-1195576>



## Les salariés fortement mis à contribution

L'un des grands postes de dépenses des entreprises de services et industrielles, telles que les compagnies aériennes, est la masse salariale. Pour limiter les coûts du personnel suite à la baisse d'activité, **les Etats ont accompagnés les compagnies avec les dispositifs d'activité partielle ou leurs équivalents**. 11% du coût de la masse salariale de Lufthansa a été porté par les dispositifs d'activité partielle en 2020, 15% pour IAG et 25% pour Air France KLM.

En plus des aides d'Etats, **les salariés du secteur aérien sont fortement mis à contribution afin de maximiser les économies**. Parmi ces contributions; des licenciements et plans de départs ont été amorcés ou achevés afin de réduire les effectifs de certaines compagnies telle que Lufthansa dont l'effectif a diminué de 22% en 2020 par rapport à 2019, chiffre très élevé par rapport à 2019, du fait de la cession de sa filiale catering. Chez IAG 20% de baisse d'effectif a été constatée et 10% chez Air France KLM. **Pour Air France l'effet total des départs sera visible qu'en fin 2021**. Les low cost ont également annoncé des départs contraints comme dans le cas d'Easyjet Switzerland au début de l'année 2021.

Comme autres mesures d'économie, les embauches ont été limitées. Par exemple chez Air France, seuls certains alternants ont été recrutés par la compagnie.

En outre, au niveau de la rémunération, les augmentations globales et les individuelles ont été gelées. Chez Air France le plafonnement des coûts du personnel, a encore été renforcé. Il a été négocié lors de l'AG de mai 2021 que le 13<sup>e</sup> mois sera intégré au salaire de base des PNC et PS et les jours de congé des PS et PNC et les jours de repos des pilotes seront réduits.

**Les environnements de travail ont également été adaptés à la période actuelle**. Le télétravail exceptionnel, la possibilité de travailler en temps partiel, et les flex office ont été mis en place pendant cette crise. D'ailleurs les évolutions des pratiques professionnelles affectent non seulement les compagnies en interne mais diminuent également les demandes business de ces dernières. Outre le changement d'environnement de travail, les conditions de travail ont évoluées. Selon une étude de la DARES, 43% des travailleurs déclarent avoir observés une intensification ou une dégradation de leur activité professionnelle suite à la crise, tandis que 22% des français souffrent d'un état anxieux selon la dernière enquête CovidPrev depuis le début de la pandémie.<sup>12</sup> Signes que la crise a affecté la pratique de l'activité professionnelle des entreprises.

**Les salariés ont été plus jamais mis à contribution pour participer aux mesures économiques, en matière de départs, de baisse rémunérations et de changement des conditions de travail.**



## Conclusion

**Le secteur aérien stratégique et indispensable à la mondialisation, saura adapter son offre aux préférences nouvelles de la clientèle et aux restrictions imposées par la crise.**

Reste à savoir comment le changement de paradigme dans la gouvernance Européenne et des Etats Européens affectera sur le long terme, la liberté d'agir des compagnies. **D'autant plus que les différences de fiscalités pèsent déjà fortement sur le jeu concurrentiel mondial.**

Les transformations des compagnies sont profondes et les dommages en matière d'emploi historiques. Au-delà de l'aspect financier, la reprise des activités dans un nouvel environnement avec des conditions de travail bouleversées, va nécessiter plus que jamais un dialogue social renforcé. **La prise en compte et la reconsidération du dialogue social est indispensable à la réussite du projet de transformation d'Air France.**

<sup>12</sup> <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/management/0610933051989-presentiel-teletravail-flex-office-prevision-io-a-tout-essai-343629.php> / <https://www.alternatives-economiques.fr/teletravail-gerer-jour-dapres/00093073> / <https://www.latribune.fr/supplement/quelles-assurances-pour-le-teletravail-884936.html> / <https://www.latribune.fr/dossier/teletravail-la-nouvelle-donne-862548.html>

## Temps forts du calendrier

### 3 mai 2021 – CSSCT centrale

Cette commission sur la politique sociale abordait l'information en vue de la consultation ultérieure en CSEC sur la politique sociale, les conditions de travail et de l'emploi de l'entreprise et sur le projet de bilan social 2020.

### 11 mai 2021 – Commission Eco-Pro Centrale

L'ordre du jour portait sur l'information de la Direction Générale sur les résultats du 1<sup>er</sup> trimestre de l'exercice 2021.

### 17 mai 2021 – Commission Égalité professionnelle et diversité centrale

Un unique point à l'ordre du jour de cette commission : l'information de la direction sur la politique sociale, les conditions de travail et d'emploi de l'entreprise et sur le projet de bilan social 2020 sur la politique Diversité.

### 20 mai 2021 – Commission Emploi et Formation centrale

Lors de cette commission, la direction a présenté l'information en vue de la consultation ultérieure sur la politique sociale, les conditions de travail et d'emploi de l'entreprise et sur le projet de bilan social 2020 (chapitres sur la politique emploi, la politique formation et la politique de rémunération).

### 27 mai 2021 – Session ordinaire

Cette session affichait 9 points à l'ordre du jour. Après la présentation des résultats du 1<sup>er</sup> trimestre et un point d'actualité par la direction, le bureau du CSEC a présenté les bilans activité et comptable du CSEC.

Ensuite, les élus ont voté unanimement pour le remplacement des commissaires CFDT par d'autres élus de la même OS. Seront remplacés les commissaires CFDT de la commission économique et production, marchés centrales, activités sociales et culturelles centrales, et égalité professionnelle et diversité centrale.

La consultation sur la politique sociale, des conditions de travail et d'emploi de l'entreprise ainsi que sur le projet de bilan social 2020 sera faite lors d'une prochaine session.

Des départs parmi les élus du CSEC seront annoncés lors d'une session exceptionnelle en juin.

*Synthèse de la Session disponible sur le site du CSEC : [Actualités de la Session – CSE Central d'Air France \(csecf.fr\)](#)*

### 11 juin 2021 – CSSCT extraordinaire

Cette commission est rattachée à la concertation relative aux mesures d'assouplissement progressives du télétravail dans le cadre du protocole sanitaire de déconfinement. La direction a notamment présenté le guide managérial destiné aux managers pour préparer un retour adapté, sécurisé et dynamique des équipes sur site. Pierre CAUSSE sera le nouveau président de cette commission.



## Calendrier 3<sup>e</sup> trimestre 2021

**Session extraordinaire 30/6/21  
CSSCT 8/9**

**Com. Economie-Production 16/9  
Session ordinaire centrale 24/9**



Retrouvez une synthèse  
du contenu de chaque  
Session sur [csecf.fr](#) >  
activités économiques >  
actualités de la Session

**MAG ECO #6 - JUIN 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 Cussagnet / Louisy Grenier - Contact : [analyseco@csecf.fr](mailto:analyseco@csecf.fr)

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