

MAG ECO



LE MAG ECO DU CSEC AIR FRANCE

— N°1 SEPT. 19 —



Bureau du CSEC Air France

De gauche à droite :

Bruno Regeasse (CFDT) – Trésorier Général

Julie Johnston (CFE-CGC) – Secrétaire Générale

Patrick Macé (CFE-CGC) – Secrétaire Général Adjoint

Gaël Amaudry (CFDT) – Trésorier Général Adjoint

A travers les différentes thématiques abordées, nous avons comme ambition de **dresser un rapide état des lieux de l'environnement de la Compagnie**. Dans un monde ultra concurrentiel, la plupart des compagnies européennes, legacy ou low-cost, enregistrent des résultats en baisse avec même des faillites pour les low-cost long-courrier. L'immobilisation des 737 MAX a également pesé sur les résultats de certains acteurs du transport aérien à l'échelle mondiale et mis en lumière des dysfonctionnements au niveau des organismes de certification.

En parallèle, **les modes de consommation ainsi que les préoccupations des passagers évoluent**. Dans ce contexte, la Direction d'Air France s'engage dans un plan de restructuration de l'entreprise avec pour objectif affiché de devenir la première Compagnie d'Europe. Cet été des décisions majeures ont été annoncées : le développement de Transavia ainsi qu'un important renouvellement de la flotte avec l'achat de 60 A220. Cette dernière soulève de nombreuses questions stratégiques quant à l'avenir de la maintenance.

Nous sommes également en attente des mesures qui seront prises au regard des conclusions du rapport Mac Kinsey.

Aujourd'hui, l'équilibre financier reste fragile et la menace de l'écotaxe fait peser un risque de dégradation de la compétitivité. Cette décision punitive ne permet pas de soutenir la filière dans ses actions de réduction des émissions carbone, comme les investissements vers de nouveaux appareils, plus performants, et le développement des biocarburants.

La volonté du Bureau est de remplir sa mission d'information économique auprès des salariés de la Compagnie et de rendre compte des actions menées. Ce nouvel élan se manifeste par notre présence sur les réseaux sociaux Twitter et LinkedIn et l'alimentation de notre site internet en articles économiques. A travers les newsletters et ce magazine, le Bureau vous informe également des positionnements des élus et des expertises demandées lors des Sessions centrales, véritables organes du dialogue social. Il n'est plus que jamais nécessaire pour faire face aux challenges que rencontre la compagnie **de remettre les compétences et le savoir du salarié au cœur de la stratégie d'Air France**. Pour cette raison, le CSEC s'oppose à la politique d'attrition du Court-courrier et déplore un manque de visibilité concernant la stratégie. De même la solution informatique d'optimisation de notre Revenu Management pourrait être conservée en interne plutôt que filialisée à travers le projet Jerry. Car **c'est en interne que nous avons les ressources et les compétences pour avancer de manière stable dans un environnement en perpétuelle évolution.**

Conjoncture

+ 0,2 %

PIB
France 2T

BRENT

\$
-13,9%
€
-10,3%

par baril

(variation des
12 derniers mois)

+1,1%

Indice des prix
des billets
d'avion
au départ
de France

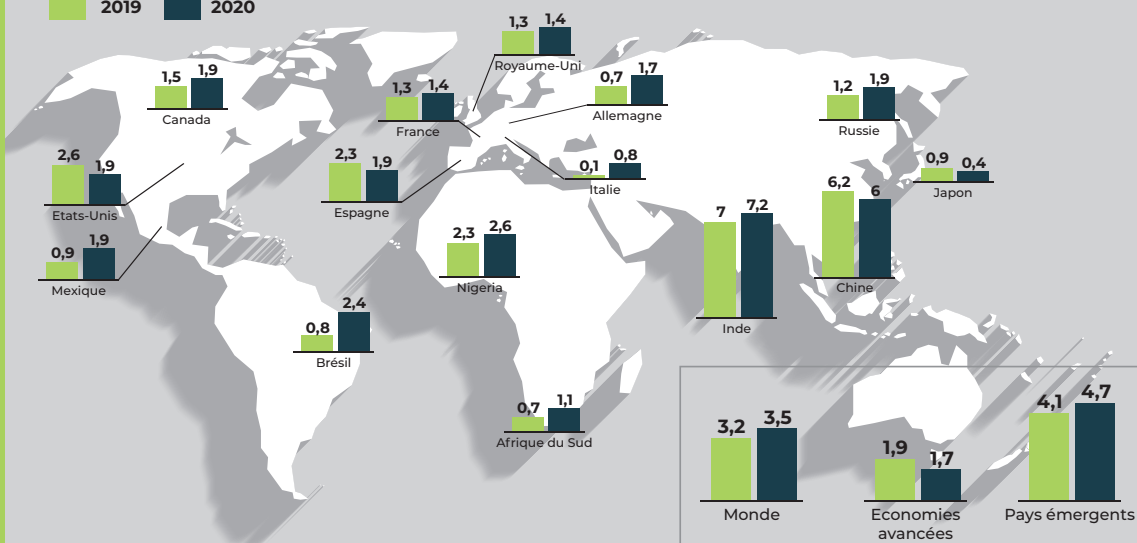
(par rapport
à juillet 2018)

Sources : INSEE / DGAC

Les prévisions de croissance pour 2019 et 2020

En % (révision des estimations avril 2019/juillet 2019)

2019 2020





L'ÉCOTAXE, vraiment écologique ?

Le 25 juillet 2019, le site Flight Radar recensait 230 000 vols commerciaux faisant de ce jour le plus prolifique du transport aérien mondial. Au moment où vous lisez ces lignes, ce record a déjà sûrement été battu.

Deux jours auparavant, Greta Thunberg, la jeune militante écologiste suédoise de 15 ans était reçue à l'Assemblée Nationale sur fond de polémique concernant ses propos radicaux sur la lutte contre le réchauffement climatique.

La concomitance de ces deux événements témoigne de l'ambivalence de notre monde. D'un côté, l'expansion quasi sans limites d'une économie du transport aérien, polluante mais proactive concernant ses responsabilités environnementales et de l'autre un mouvement populaire et politique pressant les décideurs de légiférer afin de réagir face à l'urgence de la situation.

Le passage très médiatisé de Greta Thunberg a eu lieu quelques jours après l'annonce par la Ministre du Transport de la mise en place à compter de 2020 d'une taxe sur chaque billet d'avion afin de répondre à la montée des opposants aux transports polluants. **Cette écotaxe, allant de 1,5€ à 18€ suivant la classe et le vol, concerne les vols domestiques (sauf la Corse) et alimentera un fond consacré aux investissements dans des infrastructures de transports plus écologiques, notamment le ferroviaire.** Cette annonce intervient quelques semaines seulement après la clôture des Assises du Transport Aérien, censées venir en aide au secteur dont la compétitivité est mise à mal par « une concurrence des transporteurs étrangers jouissant de règles fiscales et sociales plus favorables » (sic).

Ce mouvement de résistance citoyenne a fleuri de par le monde mais c'est en Suède qu'il a débuté. Le flygskam, traduit par « la honte de prendre l'avion », est un mouvement incitant à préférer le train à l'avion. Le gouvernement suédois a décidé en avril 2018 de créer une écotaxe sur les billets d'avion afin d'inciter les voyageurs à réduire leur déplacement en avion. Si les statistiques de passagers ont montré une baisse immédiate de plusieurs centaines de milliers de passagers, la réalité derrière cette tendance n'est pas aussi simple. En effet, cette taxe devait faire perdre à l'aéroport de Stockholm quelques 450 000 à 600 000 passagers par an mais celui de Copenhague a fortement augmenté son trafic. La raison est que SAS, **la compagnie scandinave, a réagi à cette taxe en déplaçant ses départs de vols long-courrier de Stockholm à Copenhague.** De tels phénomènes se sont également produits aux Pays-Bas par le passé : les voyageurs prenaient leur vol en Belgique.

Ces taxations punitives n'ont pas prouvé leur efficacité mais ont l'avantage de calmer l'opinion à court terme. En plus d'être inefficace au niveau national, cette écotaxe est profondément injuste. En effet, taxer le billet d'avion indifféremment que l'appareil soit de nouvelle génération et moins polluant qu'un ancien avion plus polluant est un non-sens écologique. Avec une sorte de bonus-malus comme pour l'automobile, la réforme aurait eu une chance d'être mieux comprise. Sans une décision au niveau européen, toute initiative nationale n'aura pas l'effet escompté.

Le transport aérien au global est déjà extrêmement taxé, au contraire du train. Par exemple, **sur un billet Air France Paris-Nice vendu en moyenne 90€, seulement 42€ reviennent à la Compagnie.** Les 48€ restant sont constitués de taxes et de redevances diverses. En revanche, sur un vol long-courrier, la proportion des taxes sera nettement réduite, du fait de l'exonération de TVA.

Cette sur-taxation avait fait réagir les élus puisque le rapport Leroux avait dégagé des pistes pour réduire le poids des taxes pesant sur le transport aérien français. Malgré quelques avancées, les préconisations du rapport n'ont globalement pas été suivies, en partie pour des raisons budgétaires.

Ces vagues - hésitations de nos gouvernants ne sont évidemment pas favorables au secteur aérien français pour lutter à armes égales avec ses principaux concurrents.

L'écotaxe est l'instrument d'une écologie punitive alors que les compagnies aériennes ont tout intérêt à moins polluer. Le poste carburant, souvent premier poste de dépenses, représente environ un quart des charges d'une compagnie aérienne. De plus, la plupart des investissements vont dans le sens d'une optimisation de la consommation en carburant. La nouvelle génération d'avions consomme 15 à 20 % de carburants en moins par rapport aux appareils anciens.

Anne Rigail, Directrice Générale d'Air France, a annoncé que l'écotaxe ne serait pas répercutée sur le prix du billet, et sera donc totalement supportée par la Compagnie. Elle s'est étonnée que cette taxe ne finance pas la transition énergétique du transport aérien, en créant par exemple une filière biocarburant.

Si seulement on écoutait les professionnels avant de prendre ce genre de décisions...

LOW-COST LONG-COURRIER un business complexe

Cette année est particulièrement difficile pour le low-cost long courrier. La conjoncture n'est pas favorable, le coût du pétrole reste à un niveau élevé et l'immobilisation des 737MAX pénalisent de nombreuses compagnies comme Norwegian. Primera a arrêté ses activités fin 2018, Wow Air en mars dernier et Air France a arrêté sa filiale Joon. Eurowing se focalise sur le marché low-cost moyen-courrier européen et abandonne le segment long-courrier.

Au-delà de la conjoncture, le low-cost long-courrier pose un vrai challenge en termes de modèle économique. Pour garantir des prix de vente bas, les coûts restent compressés en permanence. La flotte d'une compagnie low-cost long-courrier doit se composer d'avions performants en matière d'énergie et de peu de modèles voire d'un modèle unique. Le choix de l'aménagement de l'avion, le long-courrier exigeant un certain confort à bord, joue également un rôle décisif. Les coûts de maintenance et les achats se plient également à une gestion drastique.

Les frais de personnels réduits au maximum peuvent menacer la paix sociale à moyen-terme. Ryanair au travers les récentes revendications sociales de ses salariés en illustre les limites.

Les recettes annexes sont un des piliers du low-cost, les passagers payent ce qu'ils consomment. Pour les compagnies traditionnelles les passagers haute contribution permettent de dégager des recettes, hors pour le low-cost cet apport reste limité. Pour le moyen-courrier les temps de demi-tour et le nombre de rotations sont optimisés. Dans le cas du long-courrier l'équipage reste souvent sur place impliquant des frais d'hébergement et selon les destinations, le nombre de rotations par jour est limité. Les taux de remplissage doivent s'élever autour de 95% pour permettre l'absorption des coûts fixes.

Marc Rochet, Président de French Bee estime que le low-cost long-courrier est possible sur d'importantes destinations loisirs. Toutes les routes ne sont pas adaptées au low-cost. Selon lui, les monocouloirs longues distances ne permettent pas une absorption des charges fixes optimales. Ils semblent en revanche appropriés, en cas de saisonnalité, pour les périodes de faible activité. Il ajoute également qu'il est nécessaire de partir de 0

pour créer une compagnie low-cost. Ben Smith reconnaissait lui-même au Paris Air Forum que le long-courrier low-cost n'a pas encore trouvé sa rentabilité et qu'il ne souhaite pas se positionner sur ce marché pour le moment.

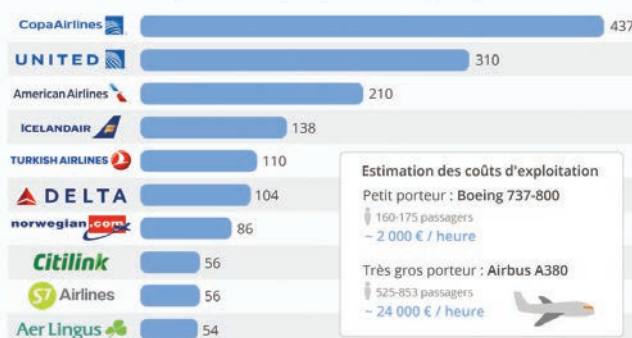
La démocratisation des avions monocouloirs longues distance, comme le A321XLR, va cependant permettre un remplissage optimisé des avions et réduire les dépenses en énergie. Ces avions sont particulièrement adaptés pour le contournement des hubs vers des aéroports moins coûteux en redevances. Avec le développement de ses avions et de la correspondance autonome ou self-connecting le parcours passager va évoluer. Même si l'inquiétude de manquer sa correspondance demeure, de plus en plus de passagers réalisent eux même leur correspondance entre deux vols sur des billets séparés. La multipli-

cation des lignes low-cost, particulièrement adaptées au point à point, offre la possibilité de choisir entre plusieurs combinaisons pour créer son itinéraire. Le développement du self-connecting est donc un enjeu stratégique de concurrence entre les aéroports. Les passagers sont attentifs quant au choix des compagnies aériennes et le deviennent de plus en plus en matière d'aéroports. La facilitation du self-connecting peut-être également un moyen d'alimentation efficace du court/moyen-courrier vers le long-courrier.

Le modèle low-cost long courrier est exigeant et demande une vigilance extrême de gestion des coûts et d'optimisation des recettes. Cependant, l'évolution de celui-ci repose en partie sur la capacité des compagnies à mettre en place des alliances stratégiques et des aéroports à proposer des solutions de facilitation de correspondances attractives pour les passagers ■

Les petits avions à l'assaut des longues distances

Vols hebdomadaires longue distance opérés par des avions petits porteurs en 2018 *



Estimation des coûts d'exploitation

Petit porteur : Boeing 737-800

160-175 passagers

~ 2 000 € / heure

Très gros porteur : Airbus A380

525-853 passagers

~ 24 000 € / heure



* à compter de la semaine débutant le 7 août.
Longue distance : à partir de 4 500 km.
Sources : Anna.aero, Forbes

statista

BOEING 737 MAX : les défaillances d'un système

Déroulé des évènements

16/5/17

Premier vol commercial. Le B737 MAX, 4^e version du Boeing 737, se décline en : B737-MAX 7, 8, 9 et 10.

29/10/18

Le vol de Lion Air 610 reliant Djakarta à l'île de Bangka (Indonésie) s'écrase en mer 13 mn après le décollage, faisant 189 morts. L'appareil est un B737 MAX 8.

10/3/19

Le vol 302 d'Ethiopian Airlines reliant Addis Abeba à Nairobi s'écrase au sol six minutes après le décollage, faisant 157 morts. L'appareil, un Boeing 737 MAX 8, avait été livré en Novembre 2018.

L'analyse du crash d'Ethiopian révèle très vite des similitudes avec celui de Lion Air : difficultés à prendre de l'altitude, commandes inopérantes, survitesse. L'enquête conclut à une interaction néfaste du MCAS, le système informatique de stabilisation de l'appareil, avec des données erronées d'une sonde, conduisant à faire piquer l'appareil au lieu de le maintenir stable.

13/3/19

Les différentes autorités décident de suspendre le Boeing 737 MAX de tout vol, plus aucun appareil de ce type n'est autorisé à voler dans le monde entier.

Cette décision immobilise 371 appareils de 54 compagnies aériennes réparties dans 34 pays différents.

A ce jour, aucune date n'est connue pour la reprise des vols.

Cette situation inédite a généré des conséquences pour l'ensemble du transport aérien.

Conséquences pour les compagnies aériennes impactées

A court terme, ce sont des dizaines de milliers de vols qui ont été annulés. Southwest, possesseur de 34 B737-8, a été contraint d'annuler 10 000 vols et a chiffré l'impact financier à 200 M\$. American (24 appareils en service) a estimé à 350 M\$ l'impact sur ses comptes. Pour Norwegian (18 appareils), ce sont autour de 50 M\$. D'autres compagnies n'ont pas communiqué de coûts, préférant négocier avec Boeing une compensation sur leur perte d'exploitation. Des pilotes de Southwest, formé au 737 MAX entendent intenter une action en justice car mais ne pouvant voler, subissent une perte de revenus liée à leur qualification.

De plus, il faut ajouter le délai incompressible entre la date de la levée d'interdiction de vol et la date effective de reprise des vols par les compagnies aériennes. Southwest, par exemple, estime ce délai autour de 1 à 2 mois. La mise en application des mesures exigées par la FAA, la formation des pilotes, les modifications du programme des destinations, la montée en charge des réservations des clients sont autant de jalons opérationnels à franchir avant de pouvoir exploiter de nouveau le B737 MAX.

Conséquences pour Boeing

Les annulations de commandes de 737 MAX se multiplient. Si 371 appareils étaient en service au moment du second crash, le total des commandes dépasse les 5 000 unités. Et certaines compagnies ont commencé à annuler leur commande.

A l'inverse, la prolongation de la suspension des vols entraîne un engorgement des appareils sortis d'usine qui doivent être stockés en attendant le feu vert des autorités de contrôle. En effet, la cadence était de 52 avions produits par mois avant



la suspension, passée à 42 actuellement. Mais à ce rythme, si la suspension se prolonge au-delà de 2019, un stock de 430 B737-MAX restera « sur les bras » de Boeing générant un véritable casse-tête pour les entreposer en attendant la reprise des livraisons. Lors de la publication des résultats du deuxième trimestre, le pire trimestre de l'histoire de l'avionneur, Dennis Muilenburg, PDG de Boeing, n'a pas exclu un arrêt de la production si la décision de reprise des vols s'éternisait. Un moyen détourné pour mettre la pression sur la FAA et sur les sous-traitants dont le motoriste CFM International, filiale à 50 % du groupe français Safran. Un arrêt complet signifierait la mise au chômage technique de dizaines de milliers de salariés, aux USA et en Europe. L'impact pour les sous-traitants de Boeing est estimé entre 15 à 25 % du chiffre d'affaires.

Boeing a provisionné 5,6 Mds\$ pour indemniser les clients du 737 MAX, auxquels s'ajoutent 1,7 Mds\$ de surcoût lié à la baisse de cadence de production. Ces montants pourraient être revus à la hausse, car Boeing a basé cette provision sur une reprise des vols au début du quatrième trimestre. Or, les experts indépendants jugent d'ores et déjà quasi impossible une reprise des vols avant 2020, ce qui alourdirait la facture à plus de 10 Mds\$.

Au-delà du coût financier, la capacité de l'avionneur à regagner la confiance de ses clients et des pilotes demeurent inconnues. D'autant plus que des articles de presse relaient les pratiques discutables de la firme de Chicago. Lors d'un important deal avec Air India, le gouvernement indien a négocié que Boeing investisse dans des firmes indiennes spécialisées dans la sous-traitance de développements informatiques. Or, le travail de ces sous-traitants s'est avéré en dessous des normes de qualité fixées par le constructeur. Les ingénieurs de Boeing qui ont retravaillé le logiciel, ont subi la pression de la hiérarchie qui leur ont demandé d'être moins pointilleux. Des témoignages d'anciens employés pointent les pressions pour réduire les coûts de production et minimiser la réalité des modifications effectuées afin d'éviter des contrôles supplémentaires de la FAA.

La concurrence féroce entre Boeing et Airbus a visiblement pesé dans cet engrenage de causes. L'A320neo et le B737 MAX sont les deux modèles moyen-courrier de nouvelle génération, moins énergivores et appelés à devenir les best-sellers du marché. Si le carnet de commande du 737 MAX atteignait les 5000 appareils à la date de la suspension de vol, l'A320neo compilait plus de 3900 unités.

Autre point inquiétant : les deux avions d'Ethiopian et Lion Air ne possédaient pas l'indicateur d'angle d'attaque qui affiche la valeur des deux capteurs, ni le voyant d'alerte signalant l'incohérence de ceux-ci. Ces options, bon marché à la production sont facturées en supplément par Boeing.

Conséquences pour la FAA et le processus de certification

Autre accusée dans ce dossier : la FAA (Federal Aviation Administration) n'a pas procédé elle-même à l'ensemble des contrôles. Devant l'accroissement de technologies complexes des nouveaux appareils, l'autorité américaine de certification a délégué aux constructeurs le processus de certification, arguant que les professionnels sont les mieux à même de vérifier leur travail. Devant le Congrès américain, la FAA a fait la démonstration que si elle devait contrôler elle-même l'ensemble des éléments d'un avion, il en coûterait 1,8 Mds\$ annuels en main d'œuvre supplémentaire (soit 10 000 employés).

D'anciens ingénieurs vont plus loin et pointent les pressions exercées par le patron de la FAA afin que les agents du certificateur soient « respectueux » envers Boeing. D'autres employés ont découvert qu'après le crash de Lion Air, ils n'avaient pas totalement analysé le logiciel MCAS et qu'ils n'en avaient qu'une connaissance partielle, ignorant notamment les risques de piqué de l'appareil en cas de dysfonctionnement des sondes. Malgré cette découverte, les officiels de la FAA n'ont pas suspendu de vol les B737 MAX ! Elle publia simplement un rappel des procédures d'urgence à appliquer par les pilotes. Or, l'analyse des boîtes noires du second crash démontre que ces procédures d'urgence ont été appliquées à la lettre par les pilotes d'Ethiopian et que ça n'a rien changé : l'appareil s'est écrasé, en position quasi verticale.

Toutes ces négligences portent un coup à la nécessité d'indépendance de l'autorité de contrôle américaine.

Le risque du conflit d'intérêt a visiblement été sous-estimé ! ■



CONCLUSION

Les raisons d'un crash aérien sont souvent dues à une combinaison de facteurs. Ce qui est nouveau dans la situation des crashes du 737 MAX, c'est qu'il apparaît que des négligences funestes ont été commises à différents niveaux, avec comme point commun la pression économique. Pour des questions de délais, d'argent et d'arrangements entre amis, toutes les règles de sécurité n'ont pas été respectées.

L'analyse du second crash est sans appel : un problème de conception du logiciel de Boeing est à la base du crash. Mais la FAA ne l'a pas détecté et même après le premier crash n'a pas jugé nécessaire de revoir l'ensemble du processus de certification. Enfin, les procédures d'urgence rappelées par la FAA ont été inefficaces pour rétablir l'assiette de l'appareil.

Des problèmes successifs de conception, de certification et de procédure : tel est la combinaison dramatique qui a conduit à ces deux crashes.

Comment Boeing et la FAA vont se relever après de telles révélations accablantes ?

Nul doute que la FAA prendra cette fois-ci son temps pour accorder son autorisation de vol au 737 MAX. Si elle lui accorde un jour...

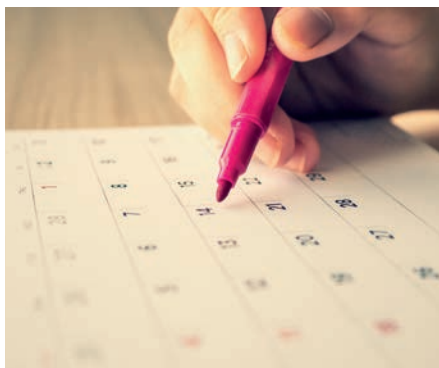
VIE DE LA SESSION

Cette année 2019 a été marquée par le passage du CCE aux CSEC. Les prérogatives restent les mêmes. Les missions économiques et sociales de cette institution représentative des salariés Air France, permettent la prise en compte permanente de vos intérêts au sein de la Compagnie.

Pour la diriger, un nouveau bureau a été mis en place en avril dernier. La Session est l'organe composée de 15 élus et de 15 suppléants répartis selon la taille de chaque établissement. Elle se réunit régulièrement sous la présidence du Directeur des ressources humaines d'Air France et se déroule selon un ordre du jour arrêté conjointement par celui-ci et la Secrétaire Générale du CSEC.

Pour rappel, le **CSEC d'Air France dispose d'un droit d'information et de consultation concernant les enjeux importants de la Compagnie** : les orientations stratégiques, la situation économique et financière de l'entreprise, les projets affectant les conditions de travail, la santé et la sécurité des salariés ou encore les innovations technologiques. Au niveau local comme au niveau central des commissions ont lieu. Les commissions centrales constituent l'appareil d'étude, de coordination et de contrôle du CSEC. Le rôle de chacune d'elles est consultatif. Les commissions étaient jusqu'à lors présidées par un élu. Depuis le passage au CSEC certaines commissions sont présidées par un représentant de la Direction.

Temps forts du calendrier



18 avril – Session ordinaire

Election des membres du bureau du CSEC et désignation des membres des commissions.

Après la présentation du cabinet d'experts et les éclairages de la Direction sur l'analyse des comptes 2018 et les élus ont donné leur avis sur la situation économique et financière de l'entreprise avec 11 abstentions et 3 votes contres.

2 mai – Commission conjointe

Commission conjointe économie & production et emploi-formation sur la situation économique, la GPEC et le projet de PDV du Court-Courrier.

13 mai – Session extraordinaire

Lors de cette Session supplémentaire, les élus demandent une expertise portant sur le projet d'orientations stratégiques d'Air France, la GPEC et la formation professionnelle ainsi que sur le programme de réduction des effectifs Personnel au Sol, fondé sur le volontariat et sur les mesures d'accompagnement envisagées.

17 mai – Commission

Commission Emploi-Formation sur le projet de bilan social 2018.

20 mai – Commission

Commission égalité professionnelle et diversité et commission santé sécurité et condition de travail sur la politique sociale et le projet de bilan social 2018.

21 mai – Commission

Commission économique et production sur les résultats du 1er trimestre 2019.

23 mai – Session ordinaire

Cette Session ordinaire portait sur l'information de la Direction sur les résultats du 1^{er} trimestre de l'exercice 2019, 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 2018. Lors de cette Session le cabinet SECAFI a été retenu pour mener l'expertise votée lors de la précédente Session.

18 juillet – Commission

Commission économique & production et emploi-formation sur l'information en vue de la Session sur la situation économique de l'entreprise, le projet de PDV et la création de la filiale Jerry.

19 juillet – Commission

CCSST avec une information sur les médecins du travail, la complémentaire santé, les résultats SST Q1, l'outil DUER et la mission « référents harcèlement et agissement sexistes ».

25 et 26 juillet – Session ordinaire

De nombreux points à l'ordre du jour dont la restitution de l'expertise du cabinet SECAFI. Les élus ont voté à l'unanimité contre la politique d'attrition au Court-Courrier.

Les élus ont exprimé 5 votes contre et 3 abstentions sur le projet relatif au PDV Court-courrier et sur les mesures d'accompagnement envisagées.

Les élus ont également majoritairement voté contre la création la filiale Jerry dédiée à l'optimisation du Revenue Management car celle-ci aurait pu être conservée en interne.

26 août – Commission

29 août – Session ordinaire

5 sept. – Commission conjointe

18 sept. – Session extraordinaire

Retrouvez une synthèse du contenu de chaque Session sur csec.af.fr, rubrique nos actions > Economag > L'éco de la Session





MOTION

des élus de la Session CSEC du 25 juillet 2019

Par la présente motion, les élus de la session tiennent à manifester leur opposition au projet d'écocontribution annoncé par le Gouvernement le 9 juillet 2019 pour une mise en place à compter de 2020.

Depuis 6 ans, des rapports et travaux successifs alertent sur la situation fragile du transport aérien français.

- Le rapport Abraham en juillet 2013, posait la question « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ?... ». La question se posait clairement pour notre Compagnie.
- Le rapport Le Roux de novembre 2014, qui traitait de « La compétitivité du transport aérien français » ? où « Les parties prenantes ont clairement montré l'importance hautement stratégique pour la France de disposer d'un transport aérien national fort pour lui permettre de conserver et développer ses ambitions... »
- Non contredit par le rapport sénatorial de novembre 2015 traitant de « La concurrence dans les transports aériens ».

Tout cela a conduit en 2018 à l'ouverture des « Assises nationales du transport aérien ». Le 8 mars 2019, à l'issue de longs travaux de réflexion, Madame Elisabeth Borne, alors Ministre chargée des Transports, a conclu sur « une stratégie nationale collective pour la période s'ouvrant jusqu'en 2025 », précisant qu'il s'agissait d'« Assurer le développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial, et outil de connectivité pour chacun de nos territoires ».

Le groupe Air France KLM évolue dans un environnement très compétitif et concurrentiel. Malgré notre 5^e rang mondial en termes de chiffre d'affaires total avec 26,5 Mds d'€, derrière les 3 premières Compagnies américaines (American Airlines, Delta Airlines, United Airlines) et Lufthansa qui se classe 4^e.

Le groupe Air France KLM est en 24^e position en termes de marge d'exploitation en 2018 avec 5 % (0,4 % pour Air France et 10,2 % pour KLM). Les taxations spécifiques et le niveau de redevances aéroportuaires importantes pénalisent Air France générant une migration régulière de l'activité de CDG vers les autres hubs européens.

Ce déséquilibre limite également sa politique d'investissement notamment dans une flotte plus économe en carburant et en émission carbone. Le groupe AF-KL se classe 26^e en termes d'appareils commandés et devant être livrés en 2025 au plus tard...

C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de renoncer à ce projet d'éco-contribution, comme il s'y était engagé en décidant de ne pas recourir à une taxation au niveau national en raison des distorsions de concurrence que cela générerait. Ce qui est contradictoire avec l'objet de son financement puisque cette taxe supplémentaire serait destinée à financer des modes de transport concurrents au transport aérien...

Les élus de la Session du CSEC Air France
Vote à l'unanimité des élus



Juin/19

Aireemploi fête ses 20 ans cette année ! Nous avons rencontré la Directrice Mireille LARGEAULT, Laura LAMBOIS la Responsable Communication et Ana FERRE conseillère métiers du transport aérien au Salon du Bourget. L'occasion d'en savoir plus sur cette association dynamique au service de la filière aéronautique.



Votre association en quelques mots ?

AE Aireemploi a été créée par Air France, lors d'une initiative conjointe avec les branches professionnelles : la FNAM et le GIFAS. Air France est notre principal soutien financier au travers de la taxe d'apprentissage. Nous menons des actions d'information et d'orientation pour l'ensemble de la filière aéronautique. Un énorme travail a été réalisé depuis 20 ans mais les besoins demeurent.

Quels types d'actions menez-vous ?

AE La majorité de nos actions sont à destination du public scolaire et dans une moindre mesure pour les demandeurs d'emplois et les publics en reconversion. **Le besoin d'informations pour l'orientation est un enjeu immense.** Nous constatons un déficit de connaissances des métiers du secteur même dans les régions proches de l'aéroport de Roissy... Pour y répondre, un dispositif efficace a vu le jour dès 2000 : **les conférences terre et ciel.** Des conférenciers AIREMPLLOI se déplacent dans les collèges et lycées de France et DOM pour y faire **découvrir les métiers du transport aérien et de l'industrie aéronautique.** Les jeunes imaginent souvent que les métiers de l'aéronautique sont réservés aux élites. Des portraits vidéo de professionnels permettent de découvrir la diversité des métiers, accessibles à tous les niveaux de formation. Les jeunes réfléchissent à leur orientation en se questionnant sur leurs goûts et aptitudes à l'aide d'un support qui leur est donné.

Suite à notre passage en Guadeloupe et la Réunion, les établissements ont organisé un voyage scolaire au salon du Bourget ! Cette année plus de 200 conférences ont déjà eu lieu.

Constatez-vous une évolution de l'intérêt des femmes pour le secteur ?

AE Les entreprises sont de plus en plus actives sur la question de l'intégration des femmes. Cette année, beaucoup de conférences sur le sujet ont lieu au salon du Bourget. La législation évolue également en ce sens avec l'obligation de publier un indicateur.

De notre côté, nous organisons un **concours national** qui a lieu tous les deux ans depuis 2009 : « **Féminisons les métiers de l'aéronautique** » avec l'ambition de faire évoluer les mentalités et susciter des vocations. Les entreprises s'engagent avec nous ce sur ce projet qui s'étale sur l'année scolaire. Des marraines de l'entreprise font découvrir leur métier aux collégiennes et lycéennes sur leur lieu de travail. Nous avons de nombreux retours positifs, des candidates de premières sessions sont devenues marraines à leur tour. Depuis le début du projet, 1000 jeunes filles ont participé.

Quels sont les métiers du secteur en tension ?

AE Dans l'industrie aéronautique la plupart des métiers de la production sont en tension : ajusteur, chaudronnier... Mais également les métiers de conception ainsi que les pilotes et hôtesses de l'air pour le transport aérien. La DGAC souffre d'un **déficit énorme de contrôleurs aériens.**

Comment évoluent les métiers de l'aéronautique ?

AE Demain 80% des métiers que nous connaissons n'existeront plus sous leur forme actuelle. Le recueil, le traitement et l'exploitation des données bouleversent les méthodes de travail. Les métiers liés au digital et à intelligence artificielle évoluent en permanence. Les activités comme la maintenance prédictive se développent permettant aux avions de voler toujours plus. Cependant, contrairement à ce que l'on pense, la dimension manuelle reste très présente dans les métiers de l'industrie.

Les prescripteurs jouent un rôle important en matière d'orientation...

AE En effet, au salon du Bourget nous avons accueilli des ingénieurs pour l'école¹, des professeurs, des conseillers d'orientation... Ils peuvent s'appuyer sur les associations comme la nôtre pour permettre une orientation éclairée. Les premiers prescripteurs restent bien les parents, qu'il faut aider à lutter contre leurs stéréotypes comme par exemple sur l'apprentissage ou le genre des métiers. **Il est donc important de s'appuyer sur des professionnels en matière d'orientation** ■



En savoir plus
www.aireemploi.org

MAG ECO #1 - Septembre 2019

CSEC Air France

Bâtiment Le Dôme - 6, 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, Jean-Pierre Béranguier

Conception & réalisation :

Digital & Communication du CSEC Air France

Photos : © Air France / © Istockphotos

Impression : Périgraphic