

MAG ECO

LE MAG ECO DU CSEC AIR FRANCE

— N°2 DEC. 19 —

Avec cette deuxième édition du MagECO, notre ambition est d'inscrire dans la durée la mission du CSEC d'informations économiques auprès des salariés. Dans le contexte actuel de transformation, il est important de prendre en considération l'environnement dans lequel la Compagnie évolue. Notre idée est d'axer les articles sur des thématiques permettant d'aborder les tendances et changements économiques dans un format de lecture court. Par la sensibilisation de l'intérêt économique et la connaissance des actions menées au niveau central, nous souhaitons créer un climat favorable au dialogue et aux échanges afin de défendre au mieux vos intérêts.

A première vue, en 2019 hormis l'Amérique du Nord, l'ensemble du monde a régressé en termes de résultats financiers. Des taux de croissance relativement bas, la crise de surcapacité qui sévit en Europe et une performance relative des couvertures pétrole expliquent en partie la pression sur les compagnies du continent. Cette année, pas moins de 9 compagnies aériennes européennes ont fait faillite. Ces disparitions associées au rachat récent d'Air Europa par IAG participent au mouvement de consolidation du ciel européen. C'est pourquoi, nous avons décidé d'approfondir dans ce numéro le contexte européen et le concept de consolidation du marché. Ce dossier permet de dresser un état des lieux des spécificités européennes et comprendre l'environnement dans lequel évolue actuellement Air France. Ce MagECO comprend également un focus sur le marché du cargo afin de mieux connaître les différents secteurs d'Air France et leur situation économique globale. Celle du cargo donne des faisceaux intéressants pour appréhender la conjoncture économique mondiale et les prévisions du commerce international.

Dans la situation actuelle, certaines décisions de la Direction interpellent les élus qui s'adressent aux Conseils d'Administration, cet avis est avant tout l'occasion de souligner l'importance de mettre les salariés au cœur de la stratégie d'Air France et d'une communication claire et transparente. Dans cette rubrique « Vie de la Session », vous retrouverez également les temps forts du calendrier afin de vous assurer un suivi des actions de la Session au niveau central. La démarche de transformation annoncée récemment et le redressement de la marge opérationnelle du groupe à travers un plan de simplification de 400 M€ sur 4 ans à Air France, cristallisent les inquiétudes. Nous sommes particulièrement attentifs sur ces questions et souhaitons être au cœur des débats afin de garantir la prise en compte de vos intérêts.

Pour finir, nous avons interrogé OPCALIA afin de comprendre les nouvelles règles de la formation en particulier pour le CPF (compte personnel de formation). La formation professionnelle et les changements qui s'opèrent dans ce champ sont capitaux dans la vie d'un salarié. Il est important de continuer à identifier les possibilités d'intervention pour assurer le développement des compétences de chacun au sein de la compagnie ■



Bureau du CSEC Air France

De gauche à droite :

Bruno Regeasse (CFDT) – Trésorier Général

Julie Johnston (CFE-CGC) – Secrétaire Générale

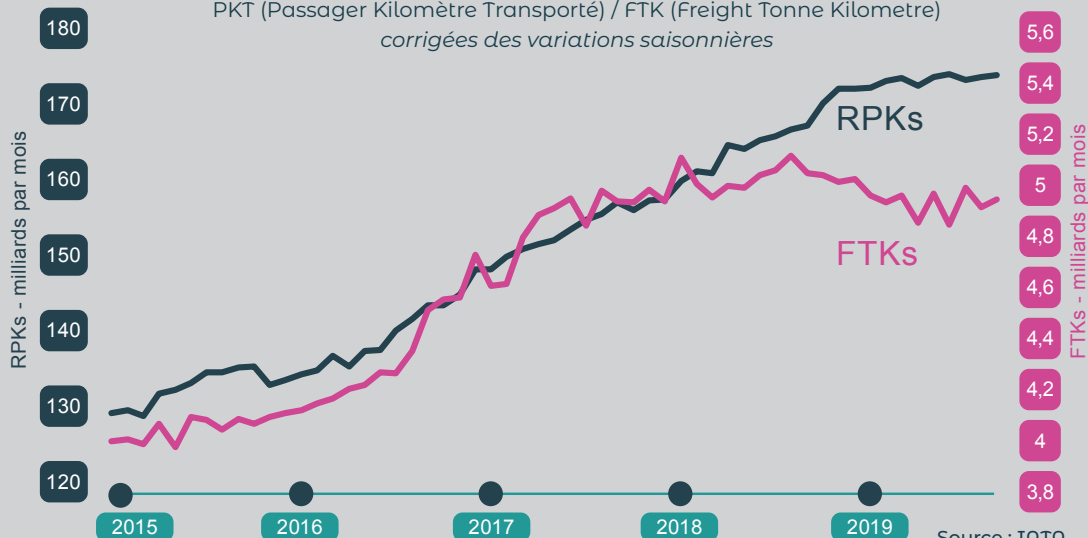
Patrick Macé (CFE-CGC) – Secrétaire Général Adjoint

Gaël Amaudry (CFDT) – Trésorier Général Adjoint

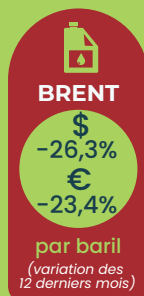
CONJONCTURE

Au niveau mondial : le volume cargo se contracte tandis que le trafic passager stagne

PKT (Passager Kilomètre Transporté) / FTK (Freight Tonne Kilometre)
corrigées des variations saisonnières



Source : IATA



CONJONCTURE

Une année compliquée



Résultats financiers 2019

Les résultats financiers des neuf premiers mois n'ont pas été fameux. Hormis l'Amérique du Nord, tous les autres secteurs géographiques ont régressé en termes de résultats financiers. (cf graphique)

Selon IATA, le panel des **91 compagnies aériennes les plus représentatives de l'industrie a présenté en cumulé des résultats en retrait de près de 900 M\$** par rapport à l'année dernière, soit une baisse de 5 %.

Mais **ces résultats présentent des disparités** puisque si l'Amérique du Nord demeure très solide avec des résultats améliorés de plus de 2 Mds\$ par rapport à 2018, le reste du monde a réduit ses performances financières de plus de 3 Mds, soit une baisse de 45 % des profits. **Sur le premier semestre, les compagnies hors Amérique du Nord accusaient même une chute des bénéfices de 80 % !**

Les principales causes

L'économie du transport aérien est fortement corrélée avec le niveau de la croissance mondiale. Or, en 2019 **le taux de croissance n'a jamais été aussi bas depuis la crise financière de 2008**. Si les compagnies américaines ont présenté de meilleurs résultats que l'année précédente, et ce malgré un ralentissement de la croissance US, c'est dû à un marché intérieur consolidé, au contraire notamment de l'Europe. De plus, **la demande est restée soutenue tout au long de l'année sur l'Amérique du Nord**.

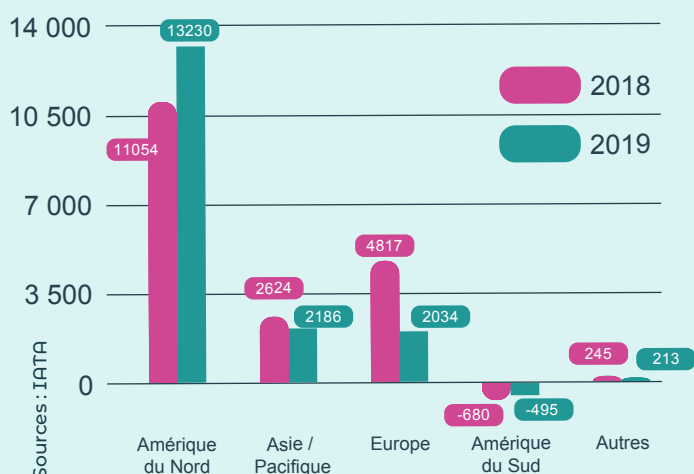
Car **la crise de surcapacité qui sévit dans le reste du monde accroît les difficultés des compagnies aériennes notamment les européennes**, générant une énorme pression sur la recette unitaire (recette par passager). L'impact de la facture carburants a été important, malgré un prix du baril plutôt stable. La faute à **une moins bonne performance des couvertures « pétrole »**, ces instruments financiers censés protéger les compagnies aériennes contre les variations du cours du pétrole. L'impact est flagrant en Europe.

Enfin, l'activité Cargo a reculé de -3,5 % sur les 9 premiers mois, en corrélation avec la faiblesse des échanges mondiaux.

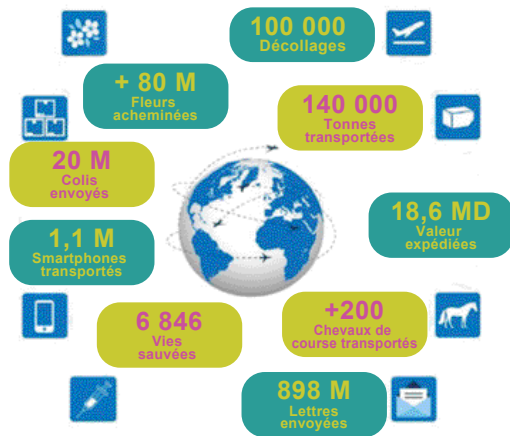
Perspectives 2020

L'indice de confiance du secteur aérien, basé sur un sondage des directeurs financiers des compagnies aériennes, tend à remonter pour 2020. **Les perspectives de rentabilité, de coûts unitaires et de recette unitaire s'améliorent.** Il n'y a que le Cargo qui semble ne pas sortir du marasme actuel. Pour la saison aéronautique hiver 2019/20, **l'offre de capacité augmente dans tous les secteurs géographiques**, preuve que l'optimisme règne. Seuls les résultats financiers de début 2020 diront si cette croissance a été rentable. Ces perspectives demeurent fragiles néanmoins car les récentes campagnes de dénigrement du transport aérien (flygskam, la honte de prendre l'avion) et les volontés affichées par les gouvernements européens de taxer les transports polluants pourraient avoir un impact grandissant en Europe et dans les autres parties du monde ■

Résultat net des compagnies aériennes
par secteur 9 mois 2019/2018
(en millions de \$)



Air Cargo en 24h



FOCUS ECO

Le marché du Cargo

Selon IATA, le transport aérien de marchandises représente moins de 1 % en volume mais plus de 35 % en termes de valeur des échanges dans le monde. Le fret aérien s'avère pertinent pour des produits haut de gamme : colis express, composants électroniques, médicaments, fleurs, chevaux de race...

Le secteur du cargo a progressé en 2018 de 3,5 % par rapport à 2017 marquée par une croissance exceptionnelle de 9,7 %. Le commerce international connaît de fortes turbulences en 2019 du fait de la montée des tensions commerciales et politiques. Selon les économistes de l'OMC, la croissance du volume des échanges de marchandises devrait tomber à 2,6 % en 2019, contre 3 % en 2018. En ce qui concerne le fret au niveau global, la demande de volumes transportés est en baisse depuis 10 mois consécutifs, la plus longue période depuis la crise de 2008. Hormis en Afrique, les autres régions du monde affichent des volumes en fortes contractions en particulier au Moyen-Orient (-4,1 %) et en Asie et Pacifique (-6,4 %) suivi par l'Europe (-2,1 %). Dans le cas où les tensions commerciales s'apaisent, la croissance du commerce mondial pourrait vraisemblablement reprendre en 2020 et s'élever autour de 3 %.

Jusque dans les années 2000, le transport de marchandises par les airs se faisait jusqu'à près de 40 % par des appareils dédiés. Aujourd'hui, entre 70 % à 80 % du transport de fret se fait dans des soutes des avions passagers plutôt qu'en avion-cargo. La congestion aéroportuaire est un frein pour les spécialistes tout cargo comme DHL Aviation, FedEx, TNT et certaines divisions cargo des compagnies traditionnelles. Le nombre de liaisons « point à point » a doublé en 20 ans et s'élève aujourd'hui à plus de 22 000. Dans le monde plus de 200 aéroports sont saturés et plus de la moitié se situent en Europe dont Paris Charles de Gaulle, Orly, Londres Heathrow, Berlin, Bruxelles, Francfort, Rome, Amsterdam... L'Asie-Pacifique regroupe 20 % des saturations dont la moitié en Chine. Les créneaux horaires pour les avions cargo se restreignent au profit des vols de passagers.

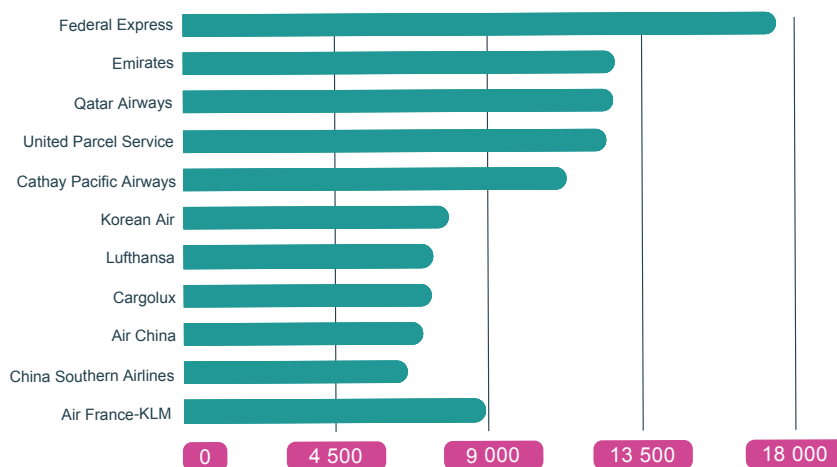
Les capacités de transports de fret aérien continuent donc de progresser avec l'augmentation des volumes en soute disponibles des avions passagers. Dans un contexte de contraction de la demande, cette situation de surcapacité concurrentielle intensifie la pression sur le marché. Air France-KLM a décidé de déployer ses 6 avions cargo, sur des destinations avec des flux à valeur ajoutée comme l'Amérique Latine et l'Afrique de l'Est ou émergentes comme l'aéroport international de Chicago O'Hare, afin de maintenir la flotte profitable. Dans les conditions du marché actuel, les acteurs opérant en tout cargo uniquement ou avec une flotte tout cargo considérable, sont en situation de faiblesse. Air France-KLM a basé sa croissance sur celle de son programme passager et cet apport est loin d'être négligeable. En effet, la contribution du cargo permet à Air France d'augmenter son résultat d'exploitation en améliorant la rentabilité des avions passagers.

La France est le deuxième marché européen pour le fret aérien derrière l'Allemagne mais devant le Royaume Uni et les Pays-Bas. Paris demeure l'une des plus grosses plateformes européennes de fret avec près de 2,056 millions de tonnes transportées en 2018. Si les recettes totales du secteur s'élevaient à 109,8 milliards l'année dernière, le fret pèse relativement peu dans

les recettes des compagnies aériennes. En effet, le fret et les soutes représentaient 9 % du chiffre d'affaires d'Air France-KLM, 8 % pour Lufthansa et 5 % IAG en 2018.

L'an dernier, IATA lançait un programme avec 10 priorités pour améliorer la compétitivité du fret aérien. Actuellement il reste le secteur avec le plus de risques concernant la sécurité des aéroports, la sécurité des passagers et des bagages utilise de nouveaux standards tandis que l'industrie repose généralement sur de simples contrôles. A Air France, le grand projet G1XL 2020 débuté en janvier a pour but de moderniser les infrastructures pour répondre aux défis du secteur dans un contexte économique difficile. Ce projet qui vise à améliorer la performance opérationnelle de la gare se décline en 8 grands chantiers. Les trois principaux sont, la remise à niveau des chariots automatisés transportant les palettes avions (CAP) dans la gare qui va accélérer le temps de transit des palettes, l'augmentation des capacités de stockage grâce à l'extension du Bâtiment d'Ordonnancement des Palettes (BOP) et l'ajout de deux quais de sortie en piste des palettes (TOP). Le grand projet G1XL ambitionne une meilleure qualité de service en ayant une gare plus moderne permettant de répondre aux exigences internationales normées auxquelles Air France-KLM adhère ■

Tonnes-kilomètres de fret des compagnies aériennes mondiales 2018 (en millions)



La consolidation du transport aérien en Europe

La France est reliée à 23 des 25 plus grands aéroports de la planète. En 2018, le secteur du transport aérien représentait 429 000 emplois et générait près de 2 % du PIB. Nous sommes le troisième marché de transport aérien en Europe, ce dynamisme contribue au développement économique et au secteur touristique qui ne représente pas moins de 7 % du PIB français. De ce fait, ce secteur est l'un des plus importants pourvoyeur d'emplois privés à Paris et en régions.



Ces derniers mois le transport aérien européen a fait la une des journaux pour son empreinte environnementale, des mouvements de grèves mais aussi des faillites successives. Cobalt, Germania, Flybmi, Primera, Air Berlin, Wow Air, Aigle Azur, XL Airways, Adria, le voyageur Thomas Cook... A ce jour 9 compagnies ont disparu en 2019 dont deux en France et la majorité des compagnies aériennes européennes annoncent des résultats annuels en retraits, sans oublier les graves difficultés de Norwegian, Alitalia et bien d'autres.

Les différentes raisons de ces faillites

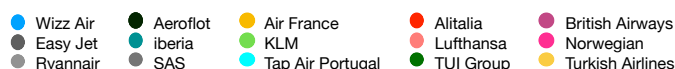
Les faillites de cette année présentent **des points communs liés à l'environnement concurrentiel mais aussi des différences en profitabilité et modes de gestion**. Trois grandes catégories ressortent de ces faillites : les longs-courriers low-cost (XL Airways, Wow Air, Aigle Azur), les compagnies loisirs (Germania, Thomas Cook) et les régionales (Adria Airways, Flybe).

La France a la particularité de compter un nombre élevé de compagnies nationales opérant en long-courrier. Celles-ci ont subi une intense compétition, en particulier le low-cost long-courrier, avec **le déploiement offensif de Norwegian Air Shuttle** ces dernières années. XL Airways qui était parvenue à rester bénéficiaire plusieurs exercices dans ce marché difficile s'est dit « attaquée par des concurrents étrangers incroyablement déficitaires et soutenus depuis longtemps par leurs États ¹ ». **L'intervention des Etats**, à travers des soutiens ou au contraire des taxes mises en place au niveau national, **questionne l'impartialité des règles de la concurrence en Europe**. Pour sûr, le contexte fiscal et réglementaire français a été défavorable à XL Airways. Aigle Azur, quant à elle, avait des coûts de fonctionnement très élevés et, dans cet environnement fortement concurrentiel, les erreurs de stratégie sont fatales.

Concernant le segment loisir, Thomas Cook, fortement endetté depuis 2007, n'a pas su prendre le virage du digital et s'adapter aux **évolutions rapides des modes de consommation et d'intermédiation dans le secteur du tourisme**. Les forces d'inertie des grosses structures historiques nient souvent à leur adaptabilité. Germania, qui a fait faillite en début d'année, a accusé d'un prix du pétrole élevé combiné à un nombre inhabituellement élevé d'opérations de maintenance. Comme Adria qui malgré une privatisation n'a pas réussi à redresser sa situation après des années de pertes, les **compagnies aériennes régionales spécialisées sur les petits aéroports et transversales ont particulièrement soufferts**. Elles ont notamment fait face à **l'expansion rapide des grandes compagnies low-cost qui se positionnent sur les liaisons les plus rentables** avec des capacités supérieures et des coûts inférieurs par passager. Cette situation renforce les surcapacités et les nombreux opérateurs trop petits pour rivaliser, pour exemple avec Ryanair et EasyJet, disparaissent.

¹ « L'inexorable recul de la diversité aéro-européenne » emilie Drab octobre 2019

Sources: Circum schedules data – Octobre 2019



Cependant, **dans l'industrie du transport aérien avec des coûts fixes élevés (achat d'avions, main d'œuvre, kérosène...) et des marges de rentabilité faibles**, la taille joue un rôle important. En dessous d'un certain seuil il est difficile d'amortir les coûts, pour exemple XL Airways comptait 4 avions et Aigle Azur 11. Une taille importante permet en effet **de réaliser des économies d'échelles et de disposer d'un effet de réseau**. Les grandes compagnies européennes qui ont pu souffrir des prix élevés du carburant avec des flottes anciennes, ont depuis investi et utilisent leurs avantages de poids pour réduire les coûts. **Ces compagnies continuent de mettre la pression sur les plus petites et celles qui ont des coûts de fonctionnement trop élevés**. En septembre 2018, 6 des 20 plus gros opérateurs augmentaient leurs capacités de 9 %. La consolidation se fait alors par « des sorties de marchés et des rachats mais aussi des co-entreprises, des prises de participations croisées et de nouveaux modèles de partenariats hybrides par exemple sur l'alimentation des hubs de correspondances entre low-cost et long-courrier ». **Le challenge de la consolidation pour les compagnies passe notamment par une optimisation des processus en temps réel pour les rendre agiles** et une appropriation des technologies digitales afin de créer un avantage concurrentiel décisif.

2 De Cirium schedules

VIE DE LA SESSION

La rentrée 2019 a été l'occasion d'aborder en Session plusieurs sujets d'importance majeure dont **la stratégie, la GPEC et le renouvellement de la flotte**. La restitution finale de l'expert mandaté par la Session en mai dernier a permis aux commissaires de ce nouveau mandat de travailler sur ces sujets stratégiques et de proposer aux élus de la Session un avis adressé aux Conseils d'Administration. La dernière Session a été également l'occasion de revenir sur **le plan de transformation annoncé par Ben Smith** lors de la présentation faite aux investisseurs le 5 novembre dernier.

Temps forts du calendrier



26 août - Commission

L'ordre du jour de cette commission économie & production portait sur l'information de la Direction sur les résultats du 1^{er} semestre 2019.

29 août - Session ordinaire

Cette Session ordinaire affichait trois points d'information à l'ordre du jour sur les résultats du 1^{er} semestre, les résultats commerciaux et les évolutions de la flotte Air France. Les élus ayant de nombreuses interrogations, les échanges sur le renouvellement de la flotte ont été particulièrement riches. De nombreuses questions restaient cependant en suspens notamment les impacts sur les formations, le secteur de la maintenance, ainsi que le remplacement des A380.

5 septembre - Commission conjointe

La veille de cette commission conjointe, les commissaires ont travaillé avec le cabinet d'expertise précédemment mandaté. Cette commission comportait quatre points d'information sur : le projet d'orientations stratégiques d'Air France et sur leurs conséquences sur la GPEC et sur les orientations sur la formation professionnelle ; le projet de réorganisation de la Direction Sécurité des Vols ; des modifications du règlement intérieur ; le programme Hiver 2019/2020. Suite à cette commission, les commissaires ont proposé aux élus de la Session un avis à adresser aux Conseils d'Administration.

18 septembre - Session extraordinaire

Cette Session avait un ordre du jour composé de 5 points. Lors du premier point **les élus ont voté à majorité contre le projet d'orientations stratégiques d'Air France et sur leurs conséquences sur la GPEC et les orientations sur la formation professionnelle**, en

grande partie des raisons liées au **manque d'informations disponibles**. Lors de ce point les élus ont également **validé à l'unanimité des présents le texte de propositions alternatives adressées aux Conseils d'Administration**.

Le deuxième point portait sur le projet de réorganisation de la Direction Sécurité des vols, la majorité des élus se sont abstenus et un élu a voté Contre.

Le point 3 portait sur les modifications du règlement intérieur: 3 votes Pour, 3 Contre et 7 absentions pour les modifications de l'annexe du manuel de prévention des pratiques de corruption du Règlement Intérieur et 3 Contre ainsi que 9 absentions pour celles de l'annexe relative à l'alerte interne.

Le point 4 consistait à une information sur le programme hiver 2019/2020 et le dernier à la désignation de 4 membres pour participer au comité de validation en application de l'accord PDV 2019.

14 novembre - Commission

Cette CSSCT Centrale affichait plusieurs informations à l'ordre du jour : la demande de renouvellement d'agrément des services de santé au travail d'Air France, le transfert du suivi des salariés de Pointe à Pitre vers un service interentreprises et sur l'audit du système de prévention des RPS. Le point d'information des résultats SST Q3 sera traité lors de la prochaine commission courant décembre.

18 novembre - Commissions

La commission économique et production affichait un point unique à l'ordre du jour : l'information sur les résultats du 3^e trimestre de l'exercice. Malgré une progression du chiffre d'affaires la recette unitaire est sous pression ce qui donne un résultat particulièrement en retrait.

La commission emploi et formation consistait en un point d'étape sur le PDV court-courrier.

A ce stade, il semble que le PDV ne va être souscrit qu'à moins de la moitié de sa cible initiale. Ce qui pose question au vu des objectifs de retour à l'équilibre annoncés par la Direction.

21 novembre - Session ordinaire

De nombreux points à l'ordre du jour dont l'information et **consultation sur la demande de renouvellement d'agrément des services de santé au travail d'Air France**. Les élus ont exprimé 4 votes POUR et 11 CONTRE. Le durcissement de la loi augmente significativement le quota de salariés suivis par médecin, le nouvel agrément proposé tend à atténuer cet impact. Néanmoins la majorité des élus a voté contre, estimant que la Direction aurait dû être davantage inflexible face à ce qui apparaît comme un abandon progressif de la médecine du travail.

La Direction a également présenté des informations sur la politique de Développement Durable et la démarche de transformation d'Air France. Cette dernière contrairement aux précédents plans n'affiche **pas de dates de début ni de fin car les enjeux de transformation sont permanents**. L'objectif économique est de ramener la marge d'Air France à 7-7,5 % avec un impact positif de 900 M€, dont 400 M€ de lié à la simplification, sur le résultat opérationnel en 2024. **Les différents projets vont être présentés au niveau local en CSEE**. Malgré tout, les élus ont posé de nombreuses questions sur la démarche et alerté sur l'importance de la prise en compte de l'avis des salariés. Les démarches de simplification et d'optimisation ne sont pas nouvelles au sein de la Compagnie. A ce stade **les élus sont dans l'attente de la déclinaison précise des projets et des montants impliqués**.

Retrouvez une synthèse du contenu de chaque Session sur csecaf.fr > activité économique > l'Eco de la Session

AVIS

adressé aux Conseils d'Administration concernant le projet d'orientations stratégiques d'Air France et leurs conséquences sur la GPEC

Les travaux du CSEC amènent à formuler les réflexions et propositions suivantes :

1 - Les évolutions de la flotte Air France

Le renouvellement de la flotte moyen-courrier via la commande ferme de 60 A220 est une bonne nouvelle pour l'entreprise et ses passagers. L'attention se porte sur 3 sujets :

- L'option posée sur 60 A220 supplémentaires interpelle sur la reconfiguration de la flotte moyen-courrier. Ces appareils sont adaptés pour remplacer les A318 et A319. Anticiper qu'ils viendront remplacer aussi les A320 et A321 ne nous semble pas pertinent en l'état des informations disponibles (le projet de développement d'une autre version du A220, l'A220-500 est incertain, et lointain). Si, a contrario, le choix était de baisser de façon importante la taille moyenne du court et moyen-courrier, ce serait une décision stratégique importante qui nécessiterait d'être explicitée et documentée.
- Une commande des A220 plus échelonnée dans le temps aurait évité de sortir prématurément les A318 de la flotte, avec les surcoûts de CAPEX (dépenses d'investissement) que cela risque de générer. De manière générale, un plan détaillé de financement de l'ensemble des investissements devrait être communiqué.
- Il aurait été pertinent de passer rapidement quelques commandes d'A321NEO, car cet avion de 212 places est plus performant au SKO que l'A220, et car la flotte actuelle d'A321 a plus de 16 ans d'âge moyen.

La décision de retrait des A380, si elle ne manque pas d'arguments techniques, demande que soit fournie une vision globale, qui permette de la valider ou non :

- Il nous paraît utile que soit donnée l'assurance que le remplacement amènera un maintien de l'offre en SKO. Dans un contexte de croissance mondiale du transport aérien, le trafic d'Air France n'a cru que de manière limitée : réduire le rythme d'évolution de notre croissance ne nous semble pas pertinent.
- Les représentant·e·s des salarié·e·s attendent de la cohérence entre les retraits et les arrivées de nouveaux avions en termes de volume d'offre de SKO, formalisé dans un calendrier.
- Des informations complémentaires sur les impacts de la perte bilancière de 400 M€ liée à la sortie des A380 sur les comptes, les résultats et les fonds propres sont demandées.
- La présentation d'un business case intégrant les coûts futurs avec les appareils envisagés et le CAPEX à financer serait nécessaire. Il n'a pas été fourni pour le moment.

Une clarification du plan de la flotte à moyen et long terme est nécessaire. Par ailleurs, l'entreprise et les salarié·e·s ont besoin que soient rapidement clarifiées les conséquences sur le secteur de la maintenance, les impacts sur les effectifs et la formation professionnelle. Ils sont aujourd'hui trop peu pris en considération. L'anticipation ces changements est essentielle afin de réduire au maximum les disruptions opérationnelles et garantir aux salarié·e·s des conditions de travail sereines.

2 - Mettre les salarié·es au cœur de la stratégie

La stratégie aujourd'hui n'est pas suffisamment claire et compréhensible par les salarié·e·s qui se retrouvent dans un climat d'incertitude quant à l'avenir. La communication interne des derniers mois a pu parfois être contradictoire, entre des messages positifs, et des messages inquiétants sur la situation économique et cristallise des inquiétudes. Au-delà d'enjeux réels de court terme, l'entreprise et les salarié·e·s ont besoin d'un cap plus clair et partagé sur le moyen long terme. Les salarié·e·s ne se retrouvent pas aujourd'hui intégré·e·s dans un projet fort de l'entreprise.

Le « dialogue social apaisé » est annoncé comme une des priorités d'Air France. Le fonctionnement et la consultation des Institutions Représentatives du Personnel sont des enjeux majeurs afin d'associer les représentants à la construction de l'avenir des salarié·e·s. C'est ensemble que nous pourrions avancer de manière stable dans une conjoncture économique incertaine.

3 - L'ambition de transformation des modes de fonctionnement de la Compagnie ne doit pas s'appuyer sur un nouveau Plan de Départ

Un plan de transformation en profondeur est annoncé. La vision peu claire de la stratégie de transformation laisse les salarié·e·s envisager un énième Plan de Départ Volontaire. Cette approche envoie des signaux négatifs aux salarié·e·s déjà échaudé·e·s par les plans de transformation successifs.

Ni le cahier des charges ni le rapport du cabinet McKinsey n'ont été communiqués aux représentant·e·s du personnel, ni à l'expert qu'ils ont sollicité. Cette situation est contradictoire avec le principe de transparence qui a été énoncé par M. Smith. L'utilisation de ce travail et ses conséquences interrogent sur la pérennité des emplois.

4 - Consolider l'avenir économique et social du Court-Courrier

La transformation du marché domestique se traduit par une disparition programmée et non assumée par l'entreprise des salarié·e·s d'Air France dans les escales. Cette décision, si elle était confirmée, ne nous paraît pas pertinente du point de vue du service au passager en escale.

Air France a besoin d'un projet stratégique beaucoup plus robuste de redressement du Court-Courrier et de défense de nos positions commerciales. Le Court-Courrier est un enjeu stratégique majeur pour toute l'entreprise, car il représente plus de la moitié des voyages réalisés par nos passagers affaires, qui sont notre cœur de cible.

Les organisations syndicales réitérent la demande d'ouverture des discussions sur un accord-cadre dans les plus brefs délais. Cela permettra à la fois que l'entreprise clarifie sa stratégie, et que soit trouvés les leviers permettant d'asseoir dans la durée un service assuré par des salarié·e·s d'Air France dans les escales de province.

Les élu·e·s du CSEC accorderont la plus grande importance à la prise en compte des réflexions développées ci-dessus.



le département aérien d'OPCALIA

Novembre 2019

Soyez au fait des changements concernant la formation professionnelle ! Pour cela nous avons interrogé Farida BELMESSAOUD, Directrice Déléguée au Département Aérien d'OPCALIA qui en dit plus sur son organisation et les évolutions du CPF (compte personnel de formation).

Votre organisation et ses missions en quelques mots ?

FB Présent sur l'ensemble du territoire national, y compris les 5 DOM, **OPCALIA conseille et accompagne les entreprises dans leur stratégie emploi-formation.** Nous déployons des actions pour favoriser l'emploi durable des individus qu'ils soient jeunes, salariés, en reconversion, en situation de handicap ou fragilisés dans leur employabilité. Notre organisme assure également **le développement de l'alternance** et un appui technique des branches professionnelles pour anticiper les mutations socio-économiques et **sécuriser les parcours professionnels.** Et enfin nous **gérons et optimisons les ressources financières dédiées aux formations.** Nous sommes un organisme paritaire agréé par l'État et mandaté par l'OPCO¹ des services à forte intensité de main d'œuvre. En 2020 nous changeons de nom, **OPCALIA deviendra AKTO au 1^{er} janvier !**

Quel est le rôle du département Aérien et Services aux transports ?

FB Notre équipe dédiée au secteur au niveau national, **composée de conseillers formation experts du secteur, a pour mission le conseil aux entreprises en matière de gestion et de financement des actions de formation des entreprises et des salariés.** Nous développons des services à la demande des partenaires sociaux de la branche à travers sa Section Paritaire Professionnelle (SPP). **La SPP du Transport Aérien, composée de représentants d'organisations patronales et d'organisations syndicales, définit les règles et les modalités de prise en charge et les ressources à allouer au regard des besoins des entreprises du secteur** sur chaque exercice dans le respect des dispositions prises par le Conseil d'Administration d'OPCALIA. Notre département est donc chargé de mettre en œuvre ces décisions conformément aux orientations du Conseil d'administration de l'OPCO.

Comment se traduit la mise en œuvre de ces décisions au quotidien ?

FB Notre département engage son action au quotidien aux côtés des entreprises afin de les guider dans leur investissement formation à travers une gamme complète de solutions de gestion, RH et ingénierie optimale des dispositifs formation, ainsi **qu'aux côtés des salariés pour la mobilisation de leur DIF et du Compte personnel de formation depuis 2015.**



EN SAVOIR PLUS

OPCALIA

www.opcalia.com/branches/transport-aerien

CPF

www.moncompteactivite.gouv.fr

PARTENAIRES / ASSOCIATIONS

Observatoire Prospectif des Métiers et Qualifications de l'Aérien

(www.observatoire-metiers-aerien.fr)

Air Emploi (www.airemploi.org)

Association JEREMY (www.association-jeremy.com)

Association Les Ailes de la Ville

(www.museeairespace.fr/le-musee/associations/les-ailes-de-la-ville)

Et comment faire une formation en utilisant son CPF (Compte Personnel de Formation) ?

FB Le CPF est ouvert à toute personne dès son entrée dans la vie active jusqu'à sa retraite. Il peut être utilisé par chacun à tout moment de sa vie professionnelle, y compris pendant les périodes de chômage. Depuis le 1^{er} janvier 2019, les heures acquises au titre du CPF sont monétisées à hauteur de 15 €/H. Au 1^{er} semestre 2019, 24 heures supplémentaires sont ajoutées au compteur soit 360 € (24h*15€) pour un salarié à temps complet.

Des changements pour l'année à venir ?

FB A partir de 2020, **l'alimentation des compteurs CPF se fera en Euros** à raison de 500 € par an dans la limite de 5000 €. En revanche, pour les salariés n'ayant pas un diplôme classé au niveau V (CAP), un titre pro RNCP ou une certification reconnue par une CCN de branche, le montant annuel sera de 800 € par an dans la limite de 8000 €.

Attention ! **Le DIF ne sera pas perdu à la fin de l'année 2020 à condition que les salariés aient bien inscrit leurs heures sur leur compte CPF avant le 31/12/2020.** Chaque salarié conserve le bénéfice de son budget correspondant aux heures acquises sans limitation de durée. **Dès le 01/12/2019 la prise en charge des formations au titre du CPF, se fera non plus par nos services, mais par l'intermédiaire de l'application CPF « Mon Compte Formation »** présentée le 21 novembre dernier par le Gouvernement.

Vous avez également lancé une nouvelle appli mobile...

FB Opcalia a lancé « 1001 métiers de l'aérien » cette année à l'occasion du Salon du Bourget. Cette application pédagogique dédiée aux métiers de l'aérien est faite pour découvrir leurs spécificités, leurs codes et leurs finalités. **Cette nouvelle application s'inscrit dans la volonté de la branche professionnelle de l'aérien et de ses partenaires - organismes de formation et associations - de promouvoir les métiers et d'enrichir les horizons professionnels du plus grand nombre.** L'application mobile est gratuite sur tous les stores et permet de tester ses connaissances sur cet univers fascinant avec de nombreux quizz tout au long de l'application ■

MAG ECO #2 - Décembre 2019

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, Jean-Pierre Béranguier
Contact : analyseseco@csec.af
Conception & réalisation : Digital & Communication du CSEC AF
Photos : © Air France / © Istockphotos
Impression : Périgraphic