



Résultats du 3^e trimestre

Pour rappel, les résultats sont disponibles [ici](#).
Les résultats sont inquiétants et nous avons besoin de nouveaux **investisseurs** pour rembourser les différents prêts.

| | |
|-------------------------------|--|
| PGE 4 Md€ | Ré-échelonnement jusqu'en 2026 en cours de discussion |
| Dette hybride 3 Md€ | Ex prêt direct de l'Etat Remboursements programmés entre 2024 et 2026 |
| Cotisations 1,2 Md€ | Remboursement à partir de 2022 |

Le Groupe mise sur une nouvelle recapitalisation pour reconstituer ses capitaux propres, et légalement il faut avoir retrouvé des fonds propres positifs d'ici fin 2023.

**Quel est notre capacité à attirer des investisseurs ?
Si la recapitalisation ne permet pas d'y arriver, des transformations plus fortes seront-elles envisagées ?**

AF attend le bon moment pour lancer cette opération capitalistique, à savoir que le cours de bourse remonte pour éviter une trop forte dilution des actionnaires. Premières opérations de recapitalisation souhaitées pour début 2022.

Sur ce sujet, l'entreprise reconnaît le paradoxe qu'il peut y avoir entre une communication vers l'extérieur qui rassure les investisseurs et celle vers les salariés qui reflète la vraie situation économique.

APLD

Le recours à l'activité partielle se poursuit. Pour mémoire la mise en œuvre du dispositif APLD s'étale jusqu'au 31 décembre 2022.

Air France a de nouveau sollicité et obtenu une dérogation pour un **taux d'APLD** moyen de 50% sur la période de l'accord.

A noter, le premier semestre 2021 a été neutralisé par décision gouvernementale. L'accord actuel est donc sur 18 mois.

Orientations stratégiques - Anne Rigail

Redémarrage assez dynamique, grâce aux US, mais limité par les nouvelles restrictions :

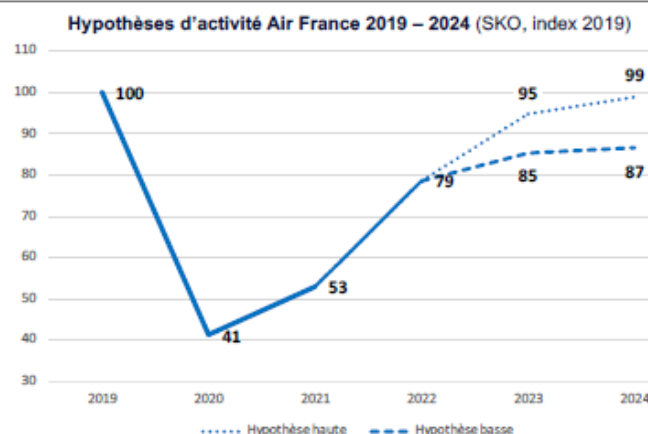
Les **restrictions de voyage**, propres à chacun des pays, restent **peu lisibles** et **non coordonnées**.

Avec l'arrivée de la 5e vague, même si les réservations baissent les annulations restent stables.

La **remontée** du nombre de **cas de contamination** en Europe fait peser **un risque** sur la **dynamique de reprise**.

Le **retour à la normale** du trafic Européen est désormais **prévu au mieux en 2024** et en 2027 dans les scénarios les plus pessimistes...

La crise rend toute projection très incertaine



Plusieurs enquêtes, auprès des grandes entreprises, prévoient une baisse significative du trafic Affaires.

La **reconquête de la clientèle** doit s'appuyer sur des **mesures fortes** et visible :

Modernisation des cabines, connectivité à bord, restauration à bord => retour à un standard international en cabine Affaires, programme alimentation durable, poursuite de la montée en gamme de nos salons.

Programme AF Protect :

Mesures sanitaires sur tout le parcours client, flexibilité commerciale étendue (report, annulation, remboursement des billets), offre d'assurance liée à l'épidémie.

Simplification du voyage :

Anticipation des contrôles sanitaires (Ready2Fly).

Pression environnementale :

C'est une nécessité économique absolue et l'engagement à 2050 est trop loin. Air France présentera ses engagements au 1^{er} trimestre 2022.

Cargo :

Le blocage des ports pendant la crise a fait exploser la demande en fret aérien.

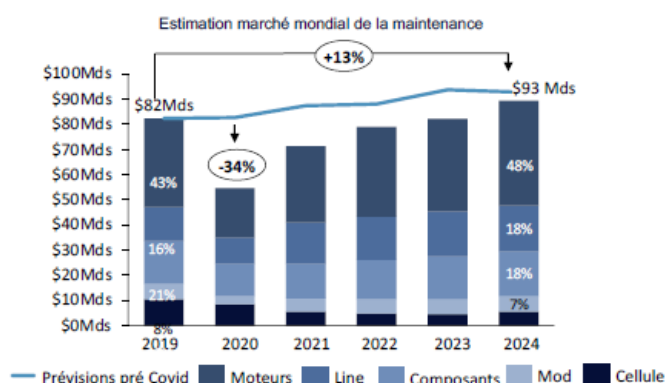
La croissance du secteur suscite l'intérêt de nouveaux acteurs : CMA-CGM, Maersk, et Amazon PrimeAir.

Pour AF, l'arrivée progressive des A350 permettra de répondre à la demande : + 18% de notre capacité fret d'ici 2025.

Maintenance :

La crise ayant accéléré la modernisation des flottes : => cela va nécessiter un ajustement des besoins en maintenance et services associés : flexibilisation des contrats de support, développement de services « à la carte », nouvelles solutions de réparation.

Les prévisions du marché mondial de la maintenance restent en croissance à horizon 2024 (+13% Vs 2019).



Travail hybride :

Réflexion en cours, un questionnaire va être envoyé en décembre pour mieux intégrer le travail en distanciel :

- Interfaces, enjeux managériaux, aménagements des bureaux, appropriation des outils digitaux...

Gestion prévisionnelle des emplois et compétences

Au Court Courrier, il manque entre 50 et 70 volontaires au départ Vs Projet de Transformation. Rien ne permet d'être assuré que l'objectif fixé par l'entreprise sera atteint. Pour rappel ce secteur est sous couvert d'un Plan de Sauvegarde de l'Emploi (PSE).

Devant les incertitudes sur l'ensemble des secteurs, la Direction présente des **hypothèses** basses et hautes **d'évolution des besoins** et ressources. L'**APLD** reste l'outil principal de gestion du sureffectif.

Des embauches sur quelques compétences spécifiques vont être nécessaires. Les besoins détectés pour les prochaines années concernent :

Les **nouvelles technologies**, la **comptabilité**, la **gestion de contrats de sous-traitance**, les **techniciens aéro**, et les **PNT**.

→ Sur ce point, nous demandons à la Direction de chercher d'abord dans les **talents internes**

Par ailleurs, la Direction confirme sa volonté de faire appel à l'alternance et aux stages sur les prochaines années.

Formation :

Mylearning reste le premier outil. Les 2/3 des heures de formations sont dédiées aux PN (Cette population représente 1/3 des salariés).

L'entreprise dit vouloir développer les programmes de professionnalisation (VAE, formation AGIR, CQP, ...).

→ **Nous avons souhaité rappeler que les formations en présentiel restent plus efficaces sur bon nombre de formations.**

La **CFE-CGC** maintien que Passerelle est aujourd'hui un frein pour l'entreprise et ses salariés. Nous sommes arrivés au bout de ce dispositif.

Comment capitaliser sur les compétences et/ou diplômes pour une meilleure adaptation à notre transformation ?

L'intention de notre Direction est d'améliorer sa communication sur l'ensemble des moyens mis en place : CODEV, Coup de pouce, Coachings interne, ...

Les annonces du variant sud-africain et la fermeture des frontières ont lourdement marqué les débats.

La Direction doit constamment adapter son offre et sa stratégie court terme.

Notre principal handicap face à nos concurrents reste notre entrée dans la crise avec une dette déjà importante.

La Direction a conscience que les managers et leurs équipes sont fatigués psychologiquement.

Votre Equipe CFE-CGC