



Informations du Président

Actualités générales :

Reprise très nette de l'activité sur le dernier trimestre 2021 avec un résultat d'exploitation à +52 millions € iso même période 2019. Le résultat net est de -135 millions € iso (Q4 2019).

Résultat d'exploitation sur l'année 2021 à -1,4 milliards d'euros, avec un résultat net de -2 milliards d'euros iso 2019.

Au 31 décembre 2021, avec plus de 9 milliards de financement et aides reçues Air France a une trésorerie de 4,4 milliards €. En revanche -5,3 milliards € de capitaux propres sociaux qu'il faut reconstituer d'ici fin 2023.

Sur le Siège & Supports :

Réorganisation au sein du service Programme court et moyen-courrier

8 personnes (-1 personne effectif cible)

Programme courant Futur court courrier 4 personnes

Futur moyen-courrier 4 personnes

Customer Service :

Continuité des problèmes de fiabilité ODIGO dont une panne de 4h ! => suivi directement par le top management. Intervention du prestataire + un consultant externe pour aboutir au plus vite à un outil à la hauteur des besoins AF

Projet Digital Factory :

Projet abouti et une réflexion a été lancée sur la poursuite de cette activité. Le concept de Data Factory pourrait le remplacer le Digital Factory

Informations commerciales Marché France :

L'industrie demeure fortement impactée en comparaison de 2019 avec un index à 43 ! (AF à 46)

AF gagne des Parts de Marché sur janvier en comparaison avec 2019, surtout sur le moyen-courrier, l'Amérique Nord et le COI.

Bonne performance des ventes directes sur le mois de janvier (Index 86 versus 2019). Le direct online reste le canal le plus stimulé avec un index à 95% de 2019. **Index tous canaux 2021 : 60 % de 2019**

Point négatif => Les agences spécialisées Business demeurent en retrait (Index 27 vs 2019)

Index 39 pour la VT

Le Stock des refund (remboursements) en nette baisse

La Chine ne reprend toujours pas !

La Direction AF prévoit un Index 70 pour 2022 vs 2019

Nos commentaires et interventions CFE-CGC

Les résultats d'exploitation sont tout de même en partie couverts par la mise en place de l'APLD. Les personnels sont inquiets quant à la période « post APLD ».

Nous aimerions que la stratégie à court terme de l'entreprise ne soit pas qu'essentiellement financière, focalisée sur la seule baisse des coûts et donc la baisse de la masse salariale. Il faut profiter de la déstructuration temporaire de nos principaux concurrents major (qui ont subi de plus forte réduction d'effectifs) pour mieux capter la demande sur certaines routes LC provisoirement délestées.

Q : Est-il déjà possible de projeter une APLD jusqu'à fin juin 2023 ? (Une extension de l'APLD prolongerait la garantie de l'emploi)

R : **Il est trop tôt pour envisager l'APLD en 2023**

Q : Pourrions-nous avoir un point sur la recapitalisation d'Air France/KLM.

R : **Pas de réponse concrète pour le moment**

Q : Pourquoi tous les personnels managés à distance sur décision de la Direction n'ont-ils toujours pas accès à toutes les formes de télétravail, puisqu'ils ne voient leur manager qu'un jour par semaine au mieux ?, la nouvelle charte ne l'empêche pas, mais certains managers restent braqués sur les anciennes lettres de cadrages qui sont caduques ...

R : **Les managers ont toute latitude de décider en respectant les consignes centrales.**

Notre commentaire : ils sont plutôt contraints d'exécuter des ordres d'en haut qui relèvent plus du dogme que de la volonté de rechercher un juste équilibre Vie Professionnelle / Vie Privée

Q : Il y a un manque de personnel au service passage à la Réunion. Les CDD mis en place ne suffisent pas à garantir une prestation et une qualité de service optimum au service de nos clients.

R : **Merci de cette alerte. Le sujet sera bien pris en compte et étudié de près.**

Q : Nous aimerions un point sur les salariés aujourd'hui sans poste et les métiers sensibles à travers la GEPP.

R : **Ce point sera traité au sein de la GPEC.**

Q : Y-aurait-il un PSE de prévu sur Toulouse sur les salariés au sein de la Direction Financière, aujourd'hui sans affectation ?

R : **Non ! Aucun PSE n'est à l'ordre du jour sur le bassin Toulousain.**

Q : Les suppressions de postes au sein de la Direction Financière ont déjà été actées, notamment par les effets du PDV. Pourtant, la sous-traitance ne peut toujours pas prendre en charge et traiter les tâches qui incombait à ces postes supprimés. Du coup, ces tâches ont donc été réaffectées aux salariés affectés par la suppression de ces postes ???

R : **Oui, effectivement, ces tâches ont été redonnées aux salariés restants, mais en attendant qu'ils trouvent une mobilité et un poste à pouvoir.**

Évolution des produits premium

Objectif : Adapter le produit face à la crise sanitaire qui peut attirer un fort potentiel de clients loisir avec une meilleure expérience client

Aujourd'hui, 3 Irritants :

- Restauration et service en dessous de nos concurrents sur la Premium Eco
- La premium économie n'est pas appréciée par nos clients.
- Beaucoup de ressemblance avec la classe économique

=> Absence de la reconnaissance clientèle.

Les autres compagnies se positionnent sur cette classe « entre-deux »

Un gros travail d'amélioration va être réalisé sur cette classe « premium economy ».

La classe business en LC est classée dans les 10 premières des compagnies aériennes. (SKYTRAX)

Un nouveau chantier en cours sur la restauration et sur l'éco responsabilité. Un nouveau siège en mai.

Sur la classe Business MC l'A220 dévoile tous ses avantages.

64% des clients jugent positif le confort de cet avion.

La partie gastronomie est très appréciée.

Très grande fluidité « SkyPriority ». En revanche l'accès aux salons business reste payant pour les voyageurs premium economy

Nos commentaires et interventions CFE-CGC :

Q : Quel impact pour notre clientèle Premium lorsque vous choisissez de transférer une ligne sur Transavia au regard la différence de service proposé ?

R : **Il n'est pas possible de mettre un produit AF sur Transavia, ce n'est pas le modèle économique. TO offre un produit différent à un coût moindre. C'est un choix de positionnement pour assurer la pérennité du réseau Court et Moyen-Courrier**

Autre commentaire de M Pellous :

Le produit « français » n'est pratiqué qu'au départ des escales France. Ce serait une hérésie pour un départ escale de l'étranger et en totale incohérence avec la décarbonation recherchée.

Il y a un choix de plats « best sellers » avec des produits français, bio si possible plutôt que de mettre à la carte un plus grand nombre de plats mais moins maîtrisés.

Compte-rendu CSSCT FTCC

Concernant le service DS.VO (Permanence Sûreté) les discussions continuent. Rien n'est figé !

Les astreintes sur le service Dedicate sont à titre expérimental. (Vigilance car astreintes positionnées sur AB53 !)