

AIR FRANCE

Comité Social et Économique Central

Session extraordinaire du 28 avril 2020



*Minutes rédigées par les soins de :
Isabelle QUESTEL
Sténotypiste de conférences*

CSEC AIR FRANCE LISTE DE PRESENCE

Monsieur Patrice TIZON
Président du Comité Social et Économique Central

ÉTAIENT PRÉSENTS

		<u>DÉLÈGUES TITULAIRES</u>			<u>DÉLÈGUES SUPPLÉANTS</u>		
CSE Pilotage Économique	Mme LAVIGNE-LEDOUX	CFDT	<i>Présente</i>	M. AMAUDRY	CFDT	<i>Présent</i>	
	Mme JOHNSTON	CFE-CGC	<i>Présente</i>	M. VAUDRON	CFE-CGC	<i>Présent</i>	
CSE Exploitation Hub	M. TAIBI	FO	<i>Présent</i>	M. HADJ LARBI	FO	<i>Présent</i>	
	Mme ODINOT CHAZELAS	FO	<i>Présente</i>	M. DANÉY	FO	<i>Présent</i>	
CSE Exploitation C. Courrier	M. BODRERO	CGT	<i>Excusé</i>	Mme MORELLE	CFE-CGC	<i>Présente</i>	
	Mme MARCHAIS	CGT	<i>Présente</i>	Mme FREMONT	CGT	<i>Excusée</i>	
CSE Industriel	M. TRAN	SUD Aérien	<i>Présent</i>	M. ALLONGÉ	UNSA Aérien	<i>Présent</i>	
	M. DUCOURTIEUX	SUD Aérien	<i>Présent</i>	M. MACÉ	CFE-CGC	<i>Présent</i>	
CSE Air France Cargo	M. VILLANUEVA	CGT	<i>Présent</i>	Mme DEMIGNE	CFE-CGC	<i>Présente</i>	
CSE Systèmes d'information	M. REGEASSE	CFDT	<i>Présent</i>	M. LEDOUX	CFDT	<i>Présent</i>	
CSE Exploitation Aérienne	Mme MOORE RIEUTORD	Intersyndicale	<i>Présente</i>	M. AUBRY	Intersyndicale	<i>Excusé</i>	
	Mme TECHER	Intersyndicale	<i>Présente</i>	M. DEREUMETZ	Intersyndicale	<i>Présent</i>	
	M. PORTAL	SNGAF	<i>Présent</i>	M. LAMARQUE	UNAC CGC	<i>Présent</i>	
	M. DELLI-ZOTTI	SNPL	<i>Présent</i>	M. MASDUPUY	SNPL	<i>Présent</i>	
	Mme TUCHMUNTZ LAHITTE	CFE-CGC	<i>Présente</i>	M. AMIOT	CFE-CGC	<i>Présent</i>	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. GARBISO	CFE-CGC	<i>Présent</i>	M. JOULIN	UNSA	<i>Présent</i>
M. MALLOGGI	FO	<i>Présent</i>	M. HAMANT	ALTER	<i>Présent</i>
M. DEWATINE	CFDT	<i>Présent</i>	M. JULIEN	SNPL	<i>Excusé</i>
			M. PATUREL	SPAF	<i>Présent</i>

ASSISTANTS DE LA DIRECTION

M. RAQUILLET	<i>Présent</i>
Mme FERRACCI	<i>Présente</i>
Mme DHOURY	<i>Présente</i>

ASSISTANTS DU CSEC

Mme SAVARY	<i>Excusée</i>
M. BERENGUIER	<i>Présent</i>
Mme CUSSAGUET	<i>Excusée</i>
Mme RODRIGUES	<i>Excusée</i>
M. KNAFO-LAGORCE (stagiaire)	<i>Présent</i>

SECRÉTAIRES DE CSE

CSE Pilotage Économique	M. LABADIE	CFDT	<i>Présent</i>
CSE Exploitation Hub	M. TAIBI	FO	<i>Présent</i>
CSE Exploitation C.-Courrier	Mme BORDES DUCLOS	CGT	<i>Présente</i>
CSE Industriel	M. BEAURAIN	SUD Aérien	<i>Présent</i>
CSE Air France Cargo	M. LEVALLET	CFE-CGC	<i>Présent</i>
CSE Systèmes d'information	M. CAPDEVIELLE	CFDT	<i>Présent</i>
CSE Exploitation Aérienne	Mme CAZARRE	SNPNC-FO	<i>Présente</i>

Sténotypistes

Mme QUESTEL	<i>Présente</i>
-------------	-----------------

Administrateurs salariés

M. NOIROT
Mme RAMON
M. DAGUE

SOMMAIRE

POINT D'INFORMATION SUR LE MECANISME DE SOUTIEN FINANCIER ACCORDE DANS LE CADRE DE LA CRISE COVID-19.....	4
--	----------



AIR FRANCE

COMITE SOCIAL ET ECONOMIQUE CENTRAL Session extraordinaire Mardi 28 avril 2020

(La séance est ouverte à 8 heures 30 sous la présidence de M. TIZON, Directeur Général Adjoint des Relations Sociales.)

M. RAQUILLET.- Nous allons commencer par l'appel.

(M. RAQUILLET procède à l'appel nominal.)

M. TIZON, Président.- Bonjour à tous.

J'espère que vous allez bien, ainsi que vos proches. Merci de vous être connectés ce matin. Nous avons organisé cette session extraordinaire en écho aux échanges que nous avons eus lors de la session de la semaine dernière où vous nous aviez formulé de nombreuses questions relatives au sujet des prêts. Il nous semblait important de vous revoir ce matin pour répondre à un certain nombre de questions.

Désolé pour les délais de prévenance pour le changement d'horaire. Nous serons contraints car à 11 heures, nous avons une session de visio avec l'ensemble des fonctions siège et supports et cadres. Le plus important nous semblait d'être en proximité de l'actualité.

Sont présents Anne RIGAIL, Steven ZAAT et Éric ANCONETTI qui est en visio.

Je vous propose immédiatement qu'Anne vous donne les informations principales que Steven ZAAT complétera. Puis, nous essaierons de répondre à vos questions.

Étant donné que nous sommes en temps contraints, si les interventions pouvaient être courtes, ce serait bien. Merci à vous d'avance.

Point d'information sur le mécanisme de soutien financier accordé dans le cadre de la crise Covid-19

Mme RIGAIL.- Bonjour à tous. Je vais essayer d'aller vite en resituant ce qui a été dit dans les conseils d'administration d'Air France-KLM et d'Air France qui se sont tenus de manière exceptionnelle vendredi compte tenu de l'annonce. Je passerai ensuite la parole à Steven ZAAT afin qu'il détaille les modalités financières.

Avoir obtenu ces prêts est une très bonne nouvelle puisque notre *cash* s'épuisait très vite. Cela a été des semaines et des semaines de bataille rangée pour réussir à les obtenir. Il vaut mieux les obtenir rapidement plutôt qu'une fois que la crise aura été plus lourde avec peut-être des engagements financiers plus difficiles à obtenir.

D'un autre côté, cela suppose une forte responsabilité du management et de tout le collectif d'entreprise pour faire face à ce que veulent dire ces prêts, c'est-à-dire un remboursement conséquent sur plusieurs années.

Personne n'a souhaité cette situation, personne n'en est responsable. Pour autant, elle va demander des efforts. Il n'y a aucune justice dans tout cela, mais ce sont des faits et je ne parlerai que de faits.

De nombreuses compagnies sont dans une situation compliquée. Des compagnies nationales ont déjà été secourues comme les Américaines, Singapore. Des compagnies sont dans un processus de négociation avec leurs États, je pense en particulier au groupe Lufthansa. D'autres sont dans des situations compliquées, certaines déjà sans issue. South African a déposé le bilan, Virgin est dans une situation compliquée, Norwegian également, même si le gouvernement norvégien veut se porter à son secours compte tenu du service interne que Norwegian peut représenter.

J'arrêterai là, mais nous constatons que faire partie des compagnies qui ont déjà obtenu un soutien est une bonne chose.

Vous avez vu comment ce soutien est constitué au travers au moins du communiqué de presse. Il comprend deux prêts que je laisserai Steven ZAAT expliquer :

- Un prêt garanti par l'État autour de 90 %. La base était à 70 %, il a fallu l'augmenter à 90 % et je peux vous dire que même à 90 % avec 10 % de risque pour les banques, la bagarre a été extrêmement compliquée avec des banques qui considéraient que le risque résiduel n'était pas prenable compte tenu de notre industrie et des perspectives, même à seulement 10 % ;
- L'État a dû compléter le montant, compte tenu d'un scénario trop optimiste ou trop pessimiste, en tout cas de ce que nous voyons aujourd'hui parce que ce scénario a été bâti il y a au moins trois à quatre semaines, il n'est pas trop pessimiste au regard de la hauteur de la reprise que nous entrevoyons. L'État a dû compléter par un prêt d'actionnaire car il n'était pas possible d'aller chercher l'ensemble de la somme auprès des banques compte tenu des difficultés déjà pour les 4 Mds€. L'État a donc complété de 3 Mds€.

Je laisserai Steven ZAAT compléter les modalités financières. Je vais évoquer les engagements qui ont été présentés au *board* et discutés avec l'État pour conditionner ou pour accompagner ce soutien.

La crise ne change rien à nos ambitions Groupe de travailler en forte concertation avec les salariés, d'avoir des attentes clients complètement remplies et, vis-à-vis de nos actionnaires, de pouvoir améliorer la marge opérationnelle du Groupe. Ce sont les engagements que nous avons pris l'an dernier en fin d'année. Même s'il y a un décalage, ces engagements restent nécessaires.

Le soutien est conditionné par la mise en place d'un plan que le Gouvernement appelle « plan de rebond » pour toutes les aides qu'il octroie. Nous l'avons entendu dans la bouche du ministre de l'Économie. Renault est soumis aux mêmes demandes de plan de rebond. Il repose sur différents axes :

- L'accélération de la compétitivité vers les meilleurs standards mondiaux ;
- L'alignement de la trajectoire environnementale de l'entreprise avec une ambition écologique de la France ;

- le gel des dividendes jusqu'au remboursement intégral du prêt garanti par l'État ou de l'avance d'actionnaire. Celle-là n'est pas très difficile à satisfaire dans la mesure où nous n'avons pas versé de dividendes depuis 2008. Ce n'est que de la continuité ;
- poursuivre cette transformation pour ce plan de rebond via le dialogue social comme cela a été le cas depuis un an et demi.

Si je descends un peu dans le détail sur les premiers axes, sur l'accélération de la compétitivité vers les meilleurs standards mondiaux, quels sont les points qui ont été soulignés et discutés avec l'État ?

Le premier est le redimensionnement du réseau long et moyen-courrier au niveau de la demande post-Covid tout en assurant la continuité territoriale avec les départements d'outre-mer. Là-dessus, rien de spécifique si ce n'est ce que nous faisons aujourd'hui d'adapter notre flotte, notre programme à la demande. Il a été reconnu que nous l'avions fait de manière efficace et que nous avons également protégé notre *cash* de manière efficace. Notre réactivité collective nous a permis d'avoir une certaine légitimité par rapport à ce soutien financier. C'est ce que nous faisons en réfléchissant à redimensionner la flotte avec le sujet du 340 et du 380 dont les décisions n'ont pas encore été formalisées, mais qui sont en cours d'études. C'est ce que nous faisons quand nous adaptons notre programme.

Deuxième sujet qui va demander beaucoup plus de travail et de discussions, c'est une révision du marché domestique afin qu'il soit rentable. Il est question du marché au départ d'Orly et du marché régional, donc de région à région, nous ne parlons pas du *feeding* de Roissy qui participe à un *business model* du *hub* qui reste rentable et qu'il faut renforcer, mais qui n'est pas remis en cause dans son modèle.

Je vous le rapporte comme cela a été phrasé en discutant avec des personnes qui ne sont pas des professionnels de l'aérien, il est demandé une révision du modèle des opérations pour les avions régionaux en France. C'est finalement inclus dans le sujet précédent puisqu'une partie des activités de HOP! sont dédiées au marché domestique et seront donc intégrées dans la restructuration du marché domestique. Puis, il y a le sujet particulier des coûts d'opération de HOP! qui doivent être partie de ce plan de rebond.

Il est demandé une réduction des coûts fixes. Nous savions que nos coûts fixes étaient trop importants. Cela faisait largement partie de nos plans de transformation. Nous devons à la fois poursuivre ce plan de transformation, l'accélérer et également l'adapter à cette nouvelle demande pour au moins les deux-trois années à venir.

C'est le premier point échangé par rapport aux engagements autour de la compétitivité.

Le deuxième point concerne les sujets d'alignement de la trajectoire environnementale avec l'ambition écologique de la France. Pour ceux qui pratiquent les réseaux sociaux, vous voyez sans doute que cela fait souvent l'objet d'échanges animés sur Twitter ou d'autres réseaux.

Qu'y a-t-il derrière ce qui a été discuté avec le Gouvernement ? Il y a le fait que nous renforçons les engagements que nous avons déjà pris puisque nous avons déjà pris parole fortement l'année dernière sur le sujet. Nous avons renforcé notre engagement de réduction de 50 % des émissions de CO2 par passager/kilomètre d'ici à 2030. Là, rien de nouveau sous le soleil.

Toutefois, pour tenir cet engagement, le premier levier est la transformation de la flotte. Cela veut dire que dans notre plan de rebond, nous allons focaliser nos investissements pour sauvegarder la transition de notre flotte. Cela veut dire beaucoup de choses sur la façon dont nous

allons organiser l'entreprise. Je rappelle que notre capacité d'investissement va réduire et comme nous en avons pris l'engagement via cet engagement environnemental et également par l'engagement économique, cela veut dire qu'il faut continuer et que nos commandes de 350, de 220 pourront être décalées. Airbus a pu retarder ses livraisons, nous sommes en train de prendre une livraison de 787 et deux livraisons de 350 arrivent en juin.

M. ZAAT.- En mai et juin.

Mme RIGAIL.- Celles de fin d'année pourront être décalées puisque les chaînes Airbus ont pris un peu de retard, mais nous parlons de décalages liés au sujet de production, nous ne parlons pas de remise en cause. Nous avons donc à faire notre copie autour d'une préservation de ces enjeux de flotte qui sont essentiels pour l'avenir puisqu'avec une flotte qui a encore vieilli à l'issue de la crise, alors que notre flotte n'est pas, par rapport à nos concurrents, en particulier IAG et les *low costs*, à un âge qui nous met dans les meilleures positions, ce serait peut-être perdre la bataille à la sortie de la crise.

C'est une sortie anticipée des avions les plus polluants. Nous réfléchissons aujourd'hui aux 340 et aux 380, nous avons largement communiqué sur le sujet.

C'est une utilisation du biocarburant durable et compatible avec les ambitions françaises et les objectifs européens. Ce sujet était sur la table et nous avons un appel à manifestation d'intérêt en cours. Pour nous, ce sujet doit se régler au niveau européen de manière à trouver des modalités de financement de l'essor d'une filière française qui soit soutenable pour notre Compagnie dans une logique de compétition équitable. Rien n'est réglé mais les discussions avec le Gouvernement se sont bien faites dans ce cadre.

Puis, c'est la poursuite de la compensation des émissions de CO2 sur notre réseau domestique. Nous ne l'arrêterons pas malgré la crise.

S'agissant de l'engagement sur l'environnement, on nous a demandé de pousser particulièrement sur le domestique. Vous avez peut-être entendu la ministre de l'Environnement s'exprimer sur Europe 1 en demandant que nous retravaillions « *notre desserte quand le train peut avoir une desserte plus efficace* », je cite ses mots, j'essaie de ne pas les travestir, « *et en particulier desservir Paris sur des durées courtes* ». Elle a cité 2 heures 30. Ce sera un sujet à regarder dans la restructuration de notre périmètre domestique.

Voilà ce qui a été dit sur les engagements.

En conclusion et avant de répondre à vos questions, ce plan de rebond, pour employer les termes du Gouvernement, est une forme d'accélération de notre plan de transformation. Il n'y a pas de plan détaillé dans un de nos tiroirs dont on attendrait le moment propice pour le mettre sur la table. Aujourd'hui, les équipes du Comex essentiellement, puisque tout le monde est en activité partielle, se sont mises à travailler depuis la semaine dernière sur ce que pourrait être un plan puisqu'il faudra le présenter en juin-juillet. C'est la demande forte du Gouvernement et du Conseil d'Administration. Ce plan est une accélération du plan de transformation que nous avons échangé. Mais ce plan de transformation répondait à un enjeu d'amélioration de la marge d'ici 2024 avec la demande pré-Covid. Ce n'est pas assez rapide et l'ampleur doit être révisé au regard de l'impact du Covid. Il faudra travailler sur ces deux dimensions accélération, amplification.

J'aimerais insister sur un point. Nous avons pu lire un article hier dans *Forbes* auquel nous avons demandé un droit de réponse qui est paru. Patrice va vous le transmettre. Aucun chiffre de cet article n'avait le moindre sens. Un journaliste expert a donné sa vision des choses. On peut faire dire plein de choses avec des règles de 3 ; Vous prenez 20 % d'activité que vous appliquez à telle ou telle

taille de population. Mais je n'ai même pas réussi à retrouver un chiffre qui ait du sens puisque pour moi, il y avait énormément de contresens.

Cet article a généré de l'émotion. Nous allons vivre dans un monde où il y aura « à boire et à manger », pour parler vulgairement, dans les parutions et publications. Mais pour nous, cet article n'a aucun fondement et nous nous sommes émus qu'un journal comme *Forbes* puisse faire paraître des choses aussi décalées, sans aucune logique ni prise de parole de notre part.

Les prêts dont nous parlons iront au groupe Air France-KLM, mais bien pour la compagnie Air France. En parallèle, des négociations ont lieu en Hollande avec le gouvernement hollandais par rapport à la situation de KLM. L'annonce n'a pas pu être synchronisée dans la mesure où les discussions n'ont pas pu se tenir au même rythme entre la France et les Pays-Bas. Mais compte tenu de l'urgence de notre situation, il nous semblait important d'arriver au plus vite à cette négociation finalisée.

M. ZAAT.- Bonjour à toutes et bonjour à tous. Je m'exprime en français. Mais si nécessaire, je pourrai faire mon discours en anglais.

Il y a deux prêts pour un montant total de 7 Mds€.

Le premier est un prêt avec un consortium de cinq ou six banques avec une ou deux banques étrangères. Cet accord avec les banques est attendu pour bientôt. Son montant est de 4 Mds€. Il a une maturité de trois ans et les contreparties des banques sont Air France et Air France-KLM. Ce prêt est garanti par l'État français pour 90 % avec un taux d'intérêt en conformité avec le marché, autour de 2 % plus Euribor 3 mois.

L'autre prêt avec l'État français est un prêt d'actionnaire dont le montant est de 3 Mds€. La contrepartie est Air France-KLM, mais le prêt est seulement destiné à Air France. Il a une maturité de six ans. Le taux d'intérêt est très haut et en discussion avec l'État. Il est subordonné au prêt des banques. Il y a de multiples conditions incluses dans un plan de rétablissement. Il y a un meilleur effort d'Air France-KLM pour augmenter le capital dans l'avenir.

Enfin, nous ne sommes pas obligés de tirer tout le montant. Le prêt avec les banques est ouvert pour 2020 et le prêt avec l'État est ouvert jusqu'à mai 2021.

Telles sont les conditions du prêt.

M. TIZON, Président.- Je propose que nous procédions aux questions/réponses. Merci de bien vouloir être synthétique. Nous commençons par M. PATUREL.

M. PATUREL.- Madame RIGAIL, comme vous le disiez, nos principaux concurrents ont été aidés par leurs états sans contrepartie, notamment outre-Atlantique ou en Angleterre. Nous savons pourtant qu'Air France souffre d'une concurrence déloyale par rapport à nos principaux concurrents sur le réseau domestique. Si Air France est déficitaire sur ce réseau, c'est en grande partie parce que le réseau TGV a bénéficié d'importantes subventions, alors qu'il n'est absolument pas.....[interruption de la visioconférence].... défendu le réseau domestique, les liaisons aériennes domestiques sont cruciales pour l'économie du pays et la création d'échanges.

L'argent des Français ne doit pas servir à favoriser des *low costs* qui rétribuent leurs actionnaires en paupérisant nos pilotes et nos collègues PNC et en sous-traitant, voire en supprimant les emplois de nos collègues agents sol comme chez Transavia par exemple.

Cet argent devrait au contraire aider l'emploi français et des compagnies comme Air France à redevenir rentables sur le réseau domestique en limitant la concurrence déloyale.

Nous ne pouvons, Madame la Directrice, nous sauver, redevenir compétitifs et devenir la compagnie la plus écologique du monde, le tout plombé par une aide sous la forme de prêt qui n'est qu'une dette à rembourser.

Il est hors de question pour les pilotes comme pour tous nos autres collègues de payer pour ces demandes irréalistes.

Le SPAF vous demande pourquoi nous n'avons pas obtenu des aides directes comme nos principaux concurrents.

Mme RIGAIL.- Merci, Monsieur PATUREL, de votre question.

Vous considérez que la plupart de nos concurrents ont été aidés. Je ne le crois pas. Côté US, oui, vous avez raison. Pour moi, c'est associé à des conditions. J'avoue ne pas savoir vous les reciter là, mais il y a eu un débat fort aux États-Unis sur fallait-il aider ces compagnies US. Pour moi, des conditions assez sérieuses ont été émises par le gouvernement américain sur cette aide qui fait 50 Mds\$.

En Angleterre, aucune aide n'a été décidée. D'ailleurs, nous savons que Virgin est dans une situation très difficile.

IAG, en tout cas British Airways, a une situation financière moins fragile que la nôtre et donc probablement un peu plus de temps devant elle. Maintenant, vu l'ampleur de la crise, il est probable que toutes les compagnies auront besoin d'aide parce que supporter moins 90 % de son chiffre d'affaires de manière durable n'est supportable pour personne, même pour les plus solides. Même les US qui étaient les plus solides au monde ont demandé cette aide.

Lufthansa demande cette aide. On voit circuler des chiffres de 10 Mds€. Lufthansa n'a pas obtenu cette aide à ce moment ; ce qui montre que les discussions ne sont pas si simples et je suppose qu'on lui demande également des conditions.

Ce n'est pas nous qui définissons les conditions. Celles-ci sont associées à des banques qui ne se sont pas précipitées pour venir nous aider et définies par un état qui a dû également négocier en tripartite avec ces banques. Nous ne sommes responsables de rien ; Pour autant, les conditions sont associées à ces prêts et nous avons besoin urgemment de ces prêts.

Certes, on peut avoir la vision sur le réseau domestique qu'il est injuste d'avoir eu un aménagement du territoire avec du train, puis un impact sur notre réseau. Pour autant, si nous regardons les faits de manière brutale, les 200 Mds€ de déficit représentent un poids que les 50 000 salariés de l'entreprise ne peuvent plus supporter en pertes. Mais ce n'est pas nouveau et cela fait partie de discussions au Conseil d'Administration depuis très longtemps. Il faut arriver à prendre les mesures pour redresser ce réseau tout en restant présent au maximum sur ce réseau.

Le TGV est une explication. On peut penser que sans ces choix d'aménagement, nous n'en serions pas là. Au regard de la présence de Lufthansa sur son marché allemand domestique ou la présence de British Airways sur son marché anglais domestique, la logique de TGV qui a été sans doute plus prépondérante en France ne change pas tellement la donne. Je dirais même que peut-être le TGV nous a-t-il à un moment techniquement protégé de la pénétration des *low costs* qui finalement sont venus de manière massive depuis deux ans ; ce qui explique probablement le fait que nous ayons tant de mal à redresser ce réseau, malgré tous les efforts qui ont été menés par le passé.

Il faut faire face aux réalités. On peut toujours chercher des responsabilités, des explications et le TGV en est une. Pour autant, nous n'avons pas vraiment le choix que de réussir à revenir à l'équilibre sur ce réseau de manière plus rapide que ce que nous aurions pu planifier par le passé.

M. DEWATINE.- Bonjour à toutes et à tous. Je vais commencer par vous faire lecture d'un projet de motion pour lequel nous vous demanderons une interruption de séance.

« Les élus tiennent à souligner l'engagement des Directions d'Air France et du groupe dans les échanges menés ces derniers jours auprès des Pouvoirs Publics.

À l'instar des décisions prises par plusieurs états dans le monde pour soutenir leurs compagnies aériennes, le gouvernement a reconnu l'importance stratégique du groupe Air France et a su prendre ses responsabilités. Les élus représentant les personnels d'Air France, réunis ce jour en session de CSEC tiennent à le souligner et à remercier l'État français pour ce soutien vital face à une crise inédite et d'une extrême brutalité.

Ce plan de sauvegarde met tout le groupe face à une obligation de résultats, tant dans la restauration de sa situation économique que dans son engagement à réduire ses émissions carbone. Ces deux conditions ont été clairement posées à l'entreprise.

Pour nous, organisations professionnelles et élus représentant les salariés, la responsabilité de l'entreprise est d'abord de protéger les salariés et les emplois. Nous y serons très attentifs. Nous attendons de la Direction qu'elle s'engage à un dialogue social honnête et transparent, première condition de la confiance.

Par rapport aux conditions associées au prêt, je souhaiterais savoir pour la CFDT comment vous comptez engager les discussions sur le fait de favoriser le TGV sur certaines de nos lignes, étant donné qu'au regard de la situation de la SNCF, de sa capacité d'investissement, les structures actuelles sont largement saturées et que la possibilité de réduire les temps entre deux rames de TGV est directement liée à de lourds investissements.

Comme la CFDT l'a exprimé à plusieurs reprises, avoir des idées simplistes, même si elles sont de bonne foi, ne garantit pas leur faisabilité.

Au-delà des accords commerciaux que nous pouvons avoir, avez-vous déjà eu, au regard de ces demandes de conditions sur l'urgence climatique, des échanges avec la SNCF ? C'est peut-être un peu tôt, mais comment comptez-vous les mener ?

Beaucoup de compagnies essaient d'obtenir des aides. Les États-Unis ont mis un paquet d'argent. En revanche, quant à la garantie de l'emploi, si un certain nombre trouvaient que les garanties d'emploi signées sur trois ans étaient limitées, garantir l'emploi jusqu'à septembre ne me semble pas une garantie forte de la part des États-Unis.

Il faut donc garder mesure et en tout cas, nous serons très vigilants à ce que ces garanties, cette accélération de la transformation de l'entreprise ne soient pas uniquement faites sur la masse salariale et la tête des salariés. Nous aurons largement de quoi échanger et discuter sur cette accélération du plan de transformation.

M. TIZON, Président.- Je ne sais pas comment vous souhaitez procéder par rapport à la motion et à la suspension. Pouvons-nous la faire plus tard et avancer dans le débat ?

M. DEWATINE.- Oui, nous pouvons avancer dans le débat.

Mme RIGAIL.- Merci, Monsieur DEWATINE.

Nous n'avons pas du tout commencé la moindre discussion avec la SNCF, une des raisons étant d'ailleurs que ce sont des concurrents. Ces discussions doivent être encadrées juridiquement. Je ne suis pas une spécialiste de la SNCF, je ne connais pas ses contraintes. En revanche, je sais par exemple que nous avons évoqué avec ADP et la SNCF il y a un an, sur un sujet différent mais important, comment améliorer l'expérience client à Roissy sur les sujets d'intermodalité pour éviter à nos clients qui arrivent en TGV à Roissy et qui doivent monter leurs bagages d'avoir à faire un parcours du combattant. Nous avons énormément de clients qui arrivent en train pour prendre l'avion chez nous. Il est bon pour nos emplois et notre développement d'avoir une amélioration de ces infrastructures. En particulier, nous poussons ADP sur un vieux sujet qu'il faudra relancer fortement et nous profiterons peut-être de ce sujet pour le mettre encore plus en avant, l'installation de prises bagages au niveau de la gare TGV pour avoir un maillage du territoire. Il y a beaucoup de villes que nous ne desservons pas en France, qui arrivent à Roissy via la gare et nous n'avons pas aujourd'hui, que ce soit depuis le RER ou les TGV qui arrivent directement à Roissy, une expérience client qui soit digne.

Les discussions sur le sujet ont été interrompues suite au changement de gouvernance à la SNCF. Tous les interlocuteurs que nous avions n'étaient plus les mêmes. Le sujet des retraites a pris toute la place en fin d'année et n'a pas permis de poursuivre.

Pour rester sur CDG, les capacités de la gare TGV sont assez saturées, ce qui veut dire que nous n'aurons pas beaucoup plus de *feeding*. Nous pouvons améliorer l'expérience, mais compte tenu des infrastructures actuelles, nous n'aurons pas plus de *feeding* par la SNCF du réseau Roissy. D'ailleurs, depuis les dernières saisons, nous essayons de renforcer notre desserte française en avion vers Roissy sur beaucoup de lignes pour pouvoir alimenter la croissance de nos long-courriers en particulier.

CDG est un sujet d'expérience client, ce n'est pas un sujet de capacité.

Quant au sujet sur la France, nous n'avons pas démarré les discussions. Quand j'entends la ministre de l'Environnement parler d'une limite à 2 heures 30 et que je regarde la carte de ce que nous desservons, cela veut clairement dire que dans les lignes qui seraient « en balance », et je suis désolée du mot, il y a des lignes qui faisaient de toute façon partie du plan de restructuration précédent et nous avons déjà décidé et communiqué de fermer l'Orly/Mulhouse compte tenu de son déficit fort. Quand le train est très efficace, la ligne ne tient pas le coup d'un point de vue économique. Nous avons également l'Orly/Nantes. C'était prévu et communiqué.

Puis, il y a d'autres lignes qui sont à moins de 2 heures 30. Pas Brest, pas Montpellier comme j'ai pu le lire dans certains tweets ce week-end puisque je connais par cœur les timings des trains. Brest est à 3 heures 44, Montpellier à 3 heures 20. En revanche, Lyon est à deux heures depuis très longtemps et nous savons que sur Lyon, nous avons très peu de vols et de toutes petites capacités.

Nous avons le sujet de Bordeaux sur lequel nous avons gardé 10 fréquences quotidiennes. C'est un sujet important.

Nous n'avons pas commencé les discussions ni pris de décision à ce stade. Mais pour moi, les sujets sont ceux-là.

Les navettes Marseille, Toulouse, Nice ne sont pas bien desservies en train. Même Marseille est desservie à plus de trois heures de train et nous savons qu'à trois heures, ce n'est pas une offre qui peut satisfaire des clients qui veulent faire des aller-retours dans la journée. Cela a été bien compris dans les discussions avec le Gouvernement, même s'il peut y avoir d'autres prises de

parole de politiques, de députés, de sénateurs qui considèrent que même à des distances de trois-quatre heures, on devrait imposer le train. Des amendements avaient d'ailleurs été proposés l'an dernier sur ce thème. Le sujet est écarté. Les questions se posent plutôt à 2 heures 30. Nous allons démarrer le travail sur ce point.

M. TRAN. - J'avais une déclaration préalable et quelques questions.

Déclaration SUD Aérien

La casse sociale du siècle à près de 10 Mds€.

Le plan censé sauver Air France est un vaste plan ultralibéral qui vise à continuer à casser la Compagnie et ses emplois. L'État français, qui représente 14 % du capital d'Air France-KLM et paie déjà les salaires à travers du chômage partiel jusqu'à 4,5 fois le SMIC mensuel, ce qui représente environ 2 Mds€ sur neuf mois financés à un tiers par les cotisations et deux tiers par nos impôts, va prêter 3 Mds€ directement à Air France et garantir un prêt de 4 Mds€, dont on ne connaît pas le taux, accordé par un consortium de banques qui lui-même aura emprunté cet argent à la Banque centrale européenne à un taux à 0 %.

Que du bonheur ! Mais à quelles conditions ! Le Gouvernement français exige des pseudo garanties écologiques, mais aussi et surtout de la rentabilité. L'état hollandais qui représente 14 % va prêter 3 Mds€, mais lui pose quelques questions un peu plus solidaires : ne pas verser de bonus, d'intéressements ou de dividendes car il s'agit de l'argent du contribuable hollandais qui sera consacré à renforcer la situation de KLM.

Les fonds de pension américains et français qui représentent 22,5 % du capital ne mettent pas la main à la poche.

Ce plan prévoit, entre autres, de se séparer des A.340 et A.380 et de remplacer les A.320 par des A.220 fabriqués au Canada. Il prévoit aussi de se séparer des lignes dites non rentables ou pas assez et on sait qu'en comptabilité, les jeux d'écritures pour décréter la rentabilité sont faciles.

Des milliers de suppressions d'emplois, voire de licenciements sont ainsi programmés à Air France. Le plan SMITH prévoit de continuer à développer la sous-traitance low cost au travers de Transavia dont seuls les pilotes seraient Air France. C'est une escroquerie dont les salariés sont les premières victimes, qui ne tire aucune leçon du désastre sanitaire et économique en cours et continue à promouvoir toujours les mêmes recettes basées sur un développement infini du transport aérien, la casse des emplois, la misère sociale et des privilégiés qui s'enrichissent sans cesse.

SUD Aérien demande la garantie de l'emploi et des salaires de toutes et tous dans leur région.

SUD Aérien demande le développement d'Air France et de l'emploi statutaire en son sein.

SUD Aérien demande la renationalisation d'Air France contrôlée par la société au travers de l'État français pour un transport écologique au service d'une société permettant l'accès aux biens communs indispensables tels que l'éducation, la santé, le logement, l'alimentation pour tous, etc.

Après une gestion de crise calamiteuse, ce Gouvernement dévoile une fois de plus sa vision ultralibérale et antisociale que notre Direction va s'empresse d'appliquer. Tout cela doit cesser.

J'ai quelques questions concernant les prêts.

Je n'ai pas tout entendu du prêt direct de l'État. Pouvez-vous préciser le taux, si c'est un taux à 0 % ou pas ?

Concernant le prêt par les banques qui auront un taux très correct de la part de la Banque centrale européenne, si j'ai bien compris, on ne connaît pas encore ce taux. Mais d'après ce que vous avez dit en préambule, il serait très élevé. Avez-vous une idée du taux de cet emprunt ?

Sur le document universel publié sur le site d'Air France-KLM, on peut constater que la dette du groupe s'élève à près de 6 Mds€ encore, à laquelle on va ajouter 7 Mds€, ce qui va faire 13 Mds€. Comment voyez-vous le remboursement de cette dette ? On a déjà du mal à rembourser ce que l'on doit.

Sur la page 231 de ce document universel, vous marquez pour l'impact du Covid que la mise en œuvre des mesures d'activité partielle va faire économiser environ 1,1 Md€. Il me semble que Mme RIGAIL nous avait dit jeudi dernier, et elle l'avait déjà dit au mois de mars, que c'était une économie de 230 M€ par mois. Donc sur neuf mois, cela représente 2 Mds€. Avec le plan de l'état hollandais pour KLM, ce sera un peu plus. Il sera donc économisé beaucoup plus que les 2 Mds€. Pouvez-vous en dire plus à ce sujet ?

M. TIZON, Président.- J'aimerais faire une remarque par rapport à votre déclaration. Vous avez évoqué le fait que nous avions parlé de licenciements. Dans tous les changes que nous avons eus au cours de toutes nos visios, nous sommes toujours clairs sur le fait que nous voulons baser notre plan sur la base du volontariat. Je voulais apporter cette correction.

Il y avait deux questions, Steven, une sur le taux d'intérêt et une sur le remboursement du prêt.

M. ZAAT.- Le taux du prêt de l'État est confidentiel. Il n'est pas encore finalisé, mais il est très haut, à plus de 5 %. Nous sommes encore en discussion avec l'État.

Le deuxième point sur le remboursement est essentiel. Nous sommes en capacité de restructurer notre dette quand nous sommes profitables dans notre *business*. C'est très important parce que quand nous avons la même rentabilité qu'Iberia par exemple, nous avons un *free cash* très proche de 1 Md€. Donc le rétablissement de notre *business* est crucial pour le remboursement de notre dette.

Mme RIGAIL.- Il y avait une question sur l'activité partielle. Le calcul que vous avez effectué, Monsieur TRAN, se base sur le fait que nous aurions une activité partielle qui resterait au même niveau sur toute l'année. J'espère que ce n'est pas ce qui va nous arriver parce que cela voudrait dire que nous n'aurions pas du tout de reprise et que tout le monde resterait au même niveau d'activité partielle jusqu'à la fin de l'année, en tout cas sur les neuf mois.

Je suis sûre que le calcul qui a été fait prend en compte un scénario de reprise d'activité, certes, lente, mais qui nous ramenait en fin d'année à moins 30 %. L'écart entre les 2 Mds€ que vous avez calculés et les 1,1 Md€ que vous avez pu voir vient de là.

M. TRAN.- Mme RIGAIL nous avait dit que la trésorerie était à 1,5 Md€ et M. ZAAT vient de dire qu'elle était proche de 1 Md€.

Mme RIGAIL.- Non, il ne vous a pas dit cela. Steven ZAAT a voulu dire par rapport à votre question sur la durée de remboursement que nous n'en savons rien parce qu'il faudra déjà bâtir le plan et voir quel *free cash*, quel *cash* généré par nos opérations nous pourrions dégager. Dans le plan initial que nous avons à la fin 2024, nous dégagions à peu près 1 Md€. L'idée est d'arriver à voir

à quel horizon nous pourrions rebâtir un plan qui nous permet de dégager 1 Md€. Dans ce cas, en étant au niveau de la compétition, nous arriverons à rembourser ce prêt. La question est vraiment là.

Il ne parlait pas du tout de la trésorerie, mais du dégagement, pas en 2020 ni en 2021, probablement en 2022, des sommes qui nous permettent de faire face à nos remboursements et à nos investissements puisque je rappelle que le *free cash* sert à rembourser nos investissements.

M. DELLI-ZOTTI.- Bonjour et merci de me donner la parole. Je voulais partager avec vous la bonne nouvelle. C'est une très bonne nouvelle que nous ayons réussi collectivement à aller chercher ces 7 Mds€ parce que le fait d'avoir montré que nous étions tous ensemble solidaires et qu'il n'y avait pas de dissension dans l'entreprise a permis d'aller les chercher. Bravo déjà pour la somme, le montant et bravo aussi pour la rapidité car quand la salle d'attente du Gouvernement et du ministère de l'Économie va se remplir, ce sera moins facile pour les suivants. Pour ces deux raisons, bravo à nous tous !

J'ai une petite question sur la compétitivité qui dépend également de nos charges. L'État et Aéroports de Paris sont dans la discussion. Maintenant, on ne mord pas la main qui nous nourrit, ils viennent de nous donner 7 Mds€, on va se calmer un peu, mais il ne faut pas l'oublier dans la discussion. S'ils nous ont donné 7 Mds€, c'est parce qu'il y a toute la chaîne derrière : l'achat d'Airbus, la sous-traitance Safran. C'est une manière de mettre de l'argent dans l'entonnoir d'Air France qui, par capillarité, va aider d'autres entreprises.

J'avais une question sur les prêts. J'ai également un petit souci avec cela. Je n'ai pas compris le taux du prêt de 3 Mds€ de l'aide d'actionnaire. J'ai compris avec la question de M. TRAN qu'il était confidentiel et j'ai entendu un 5 %. Cela me paraît assez énorme.

Si les prêts de 7 Mds€ sont autour de 2 %, cela fait du 150 Mds€ par an avec les frais. C'est supportable. Après, se pose le problème du remboursement.

J'ai une question sur l'alliance Air France-KLM. KLM étant plus profitable que nous, ils ont peut-être besoin de moins d'argent. Je trouve bizarre que de l'argent soit prêté avec un collatéral sur les actions Air France-KLM, mais en même temps que ces 3 Mds€ ne soient que pour Air France. Quand je suis dans une équipe, je joue collectif. Je m'interroge sur l'alliance Air France-KLM et le débouclage de toutes ces opérations. Je suis un peu inquiet pour tout vous dire sur le fait que nous n'ayons pas les mêmes besoins d'argent et qu'au bout, il n'y ait peut-être pas les mêmes intérêts. C'est un peu inquiétant.

Puis, je m'interroge sur la différence de traitement entre tous les actionnaires. L'Etat français a garanti 4 Mds€, il fait un prêt d'actionnaire de 3 Mds€. Par le biais de l'activité partielle, il contribue à 230 M€ par mois. Même si cela ne dure que quatre ou cinq mois, on va encore ajouter un petit milliard.

J'ai la même question que M. TRAN. Que font les autres actionnaires ? Ils sont passifs, ils regardent ? Ils ont seulement donné leur OK pour une dilution future ? Si vous pouviez m'éclairer sur ces points...

Mme RIGAIL.- Vous avez fait une bonne analyse, le Gouvernement a bien en tête de soutenir tout l'écosystème. Je n'ai pas lu l'article des *Echos*, mais Guillaume FAURY semble s'être exprimé sur les difficultés fortes d'Airbus qui est en deuxième rideau fortement impacté par la détresse du secteur au global. Bien sûr, l'État a aussi intérêt à soutenir Air France par rapport à ses impacts sur Airbus, ADP, Safran et tout l'écosystème au global.

Sur le prêt de 3 Mds€, j'ai envie de passer la parole à Steven ZAAT. Sur le prêt d'actionnaire, j'ai compris que le taux est effectivement élevé parce que c'est un prêt beaucoup plus long terme que le prêt des banques.

M. ZAAT.- Oui, il y a deux faits. Premièrement, la maturité est plus longue. Quand la maturité est plus longue, le taux d'intérêt est également plus haut. Deuxièmement, il faudrait que nous ne consommions pas trop la dette.

(Poursuit en anglais)

M. RAQUILLET.- Traduction rapide : Nous ne sommes pas obligés de tirer le prêt et deuxièmement, le taux d'intérêt est plus élevé pour nous inciter à ne pas tirer rapidement sur ce prêt d'État. C'est pourquoi il y a des taux différenciés.

Mme RIGAIL.- Concernant la question Air France-KLM, la situation financière de KLM était plus confortable avant la crise. Il n'y a pas de *business model* à revoir.

Il en est de même avec les Américaines qui avaient une santé financière florissante. La violence de la crise fait que quand vous perdez 90 % de votre chiffre d'affaires, quelle que soit votre santé financière, il y a peut-être un ou deux mois de décalage mais à la fin, c'est la même chose.

KLM a le même besoin d'aide que nous. De ce que j'ai compris, les discussions avec l'état hollandais sont un peu rudes, ainsi que les conditions. Steven ZAAT connaît mieux la culture hollandaise que moi, mais je comprends que, sans prétendre que l'argent des Français a moins de valeur que l'argent des Hollandais et comme l'a expliqué le représentant hollandais au *Board* Air France-KLM, avant de dépenser l'argent des contribuables hollandais, il faut beaucoup de discussions et beaucoup de garanties.

M. ZAAT.- Oui, il y a une coalition aux Pays-Bas. Ce n'est pas seulement une partie qui décide mais de multiples parties dont il faut l'accord.

Mme RIGAIL.- Il faut le consensus de multiples parties. Selon le représentant de l'état hollandais, la démocratie hollandaise demande que l'utilisation des deniers publics soit explicitée de manière assez approfondie.

Sur les autres actionnaires, je ne sais pas quoi vous répondre. Le représentant de Delta est très occupé par sauver la situation de Delta. Le représentant de China Eastern est également très préoccupé par la situation de China Eastern. Nous l'avons vu avec Virgin, Delta ne peut pas se porter au secours de Virgin. Quand on a des actionnaires qui sont des compagnies aériennes, elles n'ont plus aucune capacité à se porter au secours d'autres. C'est probablement aussi la raison pour laquelle nous ne voyons personne se précipiter à ce stade dans des mouvements de consolidation massifs en rachetant parce qu'il n'y a plus de *cash* pour venir en aide ou racheter des acteurs plus en difficulté que soi.

M. HAMANT.- Bonjour, Madame la Directrice, bonjour à toutes et tous. Je vais essayer d'être synthétique.

Je ne reviens pas sur la genèse. J'évoque simplement l'obtention de ce prêt, les conditions qui lui sont assujetties, le débat dont vous nous avez expliqué, Madame RIGAIL, qu'il avait nécessité une réponse d'Air France s'agissant des commentaires. Vous avez cité le journal *Forbes*, il y en aurait beaucoup d'autres.

Je partage avec vous la non-responsabilité individuelle que vous évoquez, Madame RIGAIL, dans le diagnostic que vous formulez.

Néanmoins, il me semble que les organisations intrinsèques de l'économie mondiale datent de longue date et ont, quant à elles, une responsabilité, tant dans les impacts sociaux que dans la propagation d'une maladie ou dans une déréglementation sauvage qui laisse beaucoup de gens de côté.

En ce sens, je formule devant vous une inquiétude forte au nom des salariés que nous sommes. M. LE MAIRE a déjà fait l'expérimentation de se précipiter vers Air France sur un journal télévisé en disant qu'il faut que les salariés fassent des efforts. Nous étions quelques années en arrière, nous sortions de multiples renouvellements d'efforts à faire, sa diplomatie n'était pas excellente, il était péremptoire. Il l'est toujours, nous avons une inquiétude.

M. DELLI-ZOTTI, M. PATUREL et M. TRAN vous ont opposé l'inquiétude que peut soulever la brutalité de l'annonce de ces prêts. Quand bien même leur droit de tirage serait étalé dans le temps, il n'en reste pas moins que le montant de ces prêts, compte tenu de leur ampleur et de la brièveté dans le temps pour les rembourser paraît très violent.

Je m'inscris dans la perspective de mes collègues qui soulignaient le désengagement total de l'investissement privé dans le secours dont nous avons besoin. Cela doit être un élément de réflexion quant à la stratégie. J'avais bien compris vos arguments, Madame la Directrice, lorsque vous évoquiez que la nationalisation ne pouvait pas être une solution de court terme. Je l'entends, les prêts sont probablement plus rapides. Néanmoins, il faut rester critique et digérer le fait que les investisseurs privés ne sont là que pour le casino gagnant et ce n'est pas satisfaisant.

Cela le sera d'autant moins que, contrairement à ce que vous disiez un peu rapidement, il me semble, Monsieur TIZON, que de nombreux commentateurs ont fait état d'une solution assez virile s'agissant de la restructuration du court-courrier et du réseau domestique avec des identifications très précises de salariés concernés, des montants de salariés concernés, etc.

Si le licenciement sec est contradictoire avec l'activité partielle, il n'en reste pas moins que la menace est là. Elle est habituelle. Ce qui est nouveau est la contraction dans le temps d'un programme que nous connaissions déjà. C'est inquiétant, surtout si vous n'avez pas l'annonce concomitante avec tous les acteurs concernés d'un long bilan qui devra être tiré de la situation Covid dans les nouvelles habitudes des passagers, des entreprises, la question des Miles qui favorise l'usage à outrance de l'avion, etc. Nous voyons mal la perspective de tous ces sujets, il n'y a pas de rendez-vous pour une réflexion globale du secteur.

Si le remboursement des prêts avec leur taux extraordinairement élevé et leur brièveté dans le temps devait se confirmer et dégénérer sur un traitement social extrêmement viril dans un secteur qui a déjà subi beaucoup, sans réflexion sur un service public des transports qui inclut tous les modes, votre réflexion, Madame RIGAIL, s'agissant d'intermodalité est excellente, mais il faut l'approfondir et aller plus loin, il y aura une énorme crispation sociale et il n'y aura pas d'acceptation de fait que ces investisseurs privés, qui ne prennent aucun risque, nous imposent leurs exigences quand nous serions la variable d'ajustement et, au final, les responsables de cette situation puisque c'est ainsi que nous le vivrions.

Il faut être extrêmement offensif sur l'exclusion par les droits de trafic des acteurs flibustiers du secteur. Air France ne peut pas se contenter de l'offre et de la demande pour que ceci se produise. Je pense à Ryanair, Volotea, Norwegian et, pour une partie, à Easy Jet. Il est insupportable que des acteurs qui viennent faire du cabotage en France n'appliquent pas strictement les mêmes règles sociales et fiscales. Cela n'est plus possible et cela risque de ne pas être accepté par le salariat.

Nous ne pourrions pas survivre à une crispation générale. Vous aurez besoin de l'élan de tout le monde et j'en appelle à vous et nous avons confiance en vous, Madame RIGAIL pour poser ces questions. Nous connaissons votre mesure. Il faut qu'Air France et le gouvernement affichent qu'il y aura un droit d'inventaire sur les acteurs présents s'il y a des menaces sociales.

M. TIZON, Président.- J'aimerais être très clair sur le court-courrier. Nous comprenons totalement l'inquiétude qui peut être formulée. J'aimerais également être très clair sur le fait que nous n'avons formulé aucune hypothèse de chiffres, aucun outil. Ce n'est pas une façon de faire. Nous avons toujours été respectueux des instances et des élus. La situation n'est pas facile. Je comprends très bien que cette situation puisse générer des questions. Pour autant, ce n'est pas notre manière de procéder d'aller communiquer à X ou Y ou à l'extérieur ce genre d'informations. Je fais notamment référence à l'article de *Forbes*.

M. BEURAIN.- Bonjour à toutes et tous. J'ai plusieurs questions et réflexions.

Je n'ai pas bien compris l'intervention de M. ZAAT concernant la maturité des prêts. Il a évoqué pour celui de 3 Mds€ une maturité de six ans. Nous sommes en 2020. Devrons-nous l'avoir remboursé pour 2026 ou peut-il y avoir des décalages dans le temps ? Pareil pour celui de 4 Mds€, il est indiqué trois ans.

Il faudra qu'il nous explique comment cela fonctionne pour le taux. Je vais reprendre le taux du prêt de l'État français. Vous nous précisez qu'il est supérieur à 5 % et là, je me demande si on ne nous prend pas pour des imbéciles. Au niveau de la Banque centrale européenne, les taux souverains en France pour des prêts de six ans ne sont pas à 5 %, ils sont très proches de zéro.

Soit l'État a 3 Mds€ dans les poches, soit il emprunte l'argent. S'il emprunte, c'est auprès de banques privées parce qu'on n'a plus le droit d'emprunter auprès de la BCE et la France est en capacité d'emprunter sur six ans à des taux près de 0 %. Comment monte-t-on de 0 à 5 % ? Combien cela va coûter à Air France avec un taux d'intérêts aussi élevé ?

De même sur celui de 4 Mds€ auprès des banques, vous avez indiqué 2 % plus l'Euribor trois mois. Comment cela fonctionne ? Ce sera du variable ou du fixe ? Comment le plan de remboursement va se dérouler au niveau d'Air France ?

Vous nous dites qu'il n'y a pas de plan. Mais Benjamin SMITH commence à faire des interviews dans différents journaux, des PDV sont évoqués, ainsi que le retrait des 380 et des 340. Des choses sont quand même en route, vous travaillez sur ces choses-là.

L'inquiétude est grande pour tous les employés qui travaillent sur ces avions. Que vont-ils devenir ? Là encore, quand on parle du court-courrier, on commence à dire, même devant les sénateurs, qu'il est en gros déficit, qu'il faut retravailler dessus et le restructurer. Nous savons très bien que cela implique des restructurations, des baisses d'emploi, des fermetures d'escaliers, tout ce que vous avez déjà fait pendant des années et cela me rappelle le plan B, la période où on commence à affoler tout le monde et où l'on dit : « Vous êtes trop nombreux, il faudra partir. »

Là encore, le discours qui est passé est très angoissant pour les salariés et pas du tout rassurant pour nous parce que nous sentons bien la volonté de restructurer complètement la Compagnie, d'augmenter la rentabilité, d'injecter plus de libéralisme et de méthodes capitalistes pour faire cracher Air France.

Là encore, nous sommes complètement en opposition avec ce plan et cette stratégie. C'est exactement cela qui nous a conduits à la crise dans laquelle nous sommes aujourd'hui : les externalisations à l'étranger, le manque de capacité, le manque de personnel, le sous-effectif, etc. On

replonge avec les mêmes méthodes et on veut sortir l'industrie française de son état avec des méthodes qui l'y ont conduit. Cela ne fonctionnera pas, il faut changer de *software*.

Là encore, nous vous alertons, vous ne le prenez pas en compte. On se remet sur un plan encore plus destructeur pour les emplois et nos activités. Nous ne pouvons pas nous associer à cela.

Madame RIGAIL, pourquoi n'avez-vous pas proposé une renationalisation d'Air France ? À partir du moment où vous avez l'argent et l'équipe, vous pouvez dérouler votre plan. Nous avons au moins une structure soutenue par l'État, nous avons de la confiance, les fondamentaux qui sont là et chacun peut continuer à travailler sereinement.

En l'occurrence, on nous promet un mur de dettes. Si j'ai bien compté, si nous devons rembourser le prêt des banques en trois ans, c'est près de 1,8 Md€ à sortir par an. Comment allons-nous rembourser cette dette ? Nous n'avons déjà pas les capacités de rembourser celle que nous avons déjà. Nous allons nous retrouver devant un mur de dettes qui sera complètement impossible à rembourser.

Nous voyons déjà l'objectif, c'est de nous dire qu'il faudra se serrer la ceinture pour rembourser les dettes, qu'il n'y a pas le choix, qu'il faudra faire des efforts. Ce n'est pas aux salariés de réparer cette crise. Là encore, vous avez pris des décisions, vous n'avez pas consulté les salariés. Une grande partie aurait préféré voir une renationalisation de la Compagnie, plutôt que d'être à la merci de banques qui vont faire du pognon sur Air France.

Apparemment, il n'y aura pas de PDV pendant le chômage partiel. Qu'en est-il des demandes de ruptures conventionnelles ?

M. TIZON, Président.- Je ferai un seul commentaire sur les différentes interventions. Le débat sur le capitalisme, le libéralisme est très intéressant, je n'ai pas de souci. La question aujourd'hui est la réalité à laquelle nous devons faire face : sur plusieurs mois, nous avons une baisse de 95 % de notre recette et c'est la continuité de l'activité qui se pose. Si nous voulons continuer l'activité, nous avons besoin de *cash*. Sans *cash*, nous ne savons pas payer les salaires ni les fournisseurs. Je suis désolé de le dire aussi crument, mais telle est notre réalité du moment.

M. ZAAT.- Les intérêts sont variables. Pour le prêt avec les banques, c'est un intérêt variable avec Euribor trois mois et plus 2 %. Le plus 2 %, c'est parce qu'il y a un risque de contrepartie. Avec le 90 % garanti par l'État français, il y a encore une contrepartie risque.

Quant au prêt de l'État français, ce n'est pas de l'argent gratuit. Il faudrait que nous ne prenions pas totalement ce prêt. Ce n'est pas un intérêt mais c'est plus proche de l'*equity*. C'est un intérêt variable parce que c'est plus un taux, c'est plus 5 % et un Euribor trois mois.

Mme RIGAIL.- Nous ne cherchons pas à augmenter la rentabilité, mais surtout à en retrouver une qui soit à la hauteur de notre capacité à rembourser les prêts. Nous faisons face à des faits. Nous avons la responsabilité, pour protéger les emplois, de nous mettre en capacité de rembourser les prêts des banques.

La renationalisation donnerait-elle plus d'avenir ou moins d'avenir quand on regarde la trajectoire de nos emplois long terme ? Ce n'était pas le débat du moment. Le débat du moment était de trouver des capitaux et si vous regardez ce que vaut Air France aujourd'hui, même une prise de participation significative de l'État ne répondait pas à l'injection de *cash* qui nous était nécessaire. L'injection de 7 Mds€ de *cash* est pour compenser la baisse de chiffre d'affaires que nous subissons.

Le débat peut peut-être avoir lieu mais ce n'était pas le débat du moment.

Quant à la sortie des 340 et des 380, il faut être clair. Il n'y a pas de demande, nous n'avons pas de clients. Nous attendons l'expression du Gouvernement cet après-midi pour voir quelle trajectoire va prendre le déconfinement. Nous espérons ne pas avoir de choses plus pessimistes que ce que nous avons déjà.

Selon ce que nous savons déjà, il n'y a pas de voyages européens avant juillet, donc seulement un peu de domestique et le programme que nous avons sorti qui a généré quelques réactions sur les réseaux sociaux est très faible. Nous augmentons à peine le squelette que nous avons présenté la dernière fois. Quant à l'international, nous entendons parler de septembre.

J'espère que nous aurons quelque chose de mieux. Mais du coup, essayer de garder l'ensemble des avions et en particulier ceux qui sont moins efficaces est un combat perdu. Le fait de fléchir et de conserver tous nos investissements, en particulier à renouveler la flotte, est une volonté que cette entreprise puisse retrouver, après cette période déprimée, une compétitivité et une capacité de croissance.

M. TIZON, Président.- Pour répondre à la question de M. BEAURAIN, ce qui n'est pas compatible, c'est activité partielle et, dans le même temps, des licenciements économiques. Une rupture conventionnelle n'est pas incompatible, à mon sens, avec l'activité partielle.

M. BEAURAIN.- Pouvez-vous préciser la durée de remboursement des dettes ? Est-ce vraiment en 2023 et 2026 que nous devons tout rembourser ?

M. ZAAT.- Quand nous avons signé les dettes avec l'État, c'est normalement pour quatre ans plus deux ans. C'est un maximum de six ans.

Le prêt avec les banques est d'un an, mais avec une possibilité de le décaler de deux ans. La maturité est au total de trois ans.

M. BEAURAIN.- Cela fera beaucoup d'argent à rembourser, plus de 1,5 Md€ par an.

M. ZAAT.- Mais si nous avons un *business* profitable, nous pourrions restructurer les dettes avec une nouvelle dette pour rembourser les banques avec une maturité plus longue.

Mme RIGAIL.- En fait, il faut que nous soyons en capacité de présenter un plan de rebond suffisamment convaincant et commençons à le mettre en œuvre pour pouvoir renégocier la maturité de la dette, ce que nous avons fait en permanence par le passé. Mais pour cela, il faut réussir à convaincre sur la solidité de notre plan.

M. TIZON, Président.- Il est 9 heures 45, il nous reste une heure 10. Si vous pouviez continuer à être court dans vos interventions...

Mme DEMIGNÉ.- Bonjour à tous.

Ma question porte surtout sur les prêts qui ont été engagés. Une petite précision pour ma compréhension et être sûre que j'ai bien compris la répartition de la dette. Au total, il y a 7 Mds€ : 4 Mds€ faits par la holding Air France-KLM auprès des banques et 3 Mds€ qui seraient faits auprès de l'État.

Quand un particulier normal demande un prêt, il a un objectif de financement. Madame RIGAIL, vous avez présenté le plan de rebond attendu par l'État pour appuyer nos prêts.

Ma question porte sur les deux enveloppes. Tout d'abord, les 4 Mds€ qui seront faits par la holding vont-ils servir finalement à financer notre future flotte, mais uniquement la flotte d'Air France ou la flotte du groupe Air France-KLM pour respecter les garanties/engagements environnementaux auxquels Air France doit souscrire ?

Par ailleurs, cette enveloppe va-t-elle servir également à la restructuration ? Vous parliez de HOP! sur le court-courrier. Permettrait-elle également de refinancer la restructuration de HOP! ?

Enfin, à quoi est destinée l'enveloppe de 3 Mds€ souscrits auprès de l'État ? Est-ce le financement du PDV dont nous entendons parler aujourd'hui, la transformation d'Air France, les investissements que vous prévoyez dans cette transformation ?

Ma dernière question porte sur ce fameux plan de rebond. Vous indiquiez que l'État attendait de la part d'Air France et du Groupe le détail du plan de rebond en juin-juillet. Quand comptez-vous présenter ce plan de rebond aux élus et aux organisations professionnelles et surtout aux salariés ? Via les réseaux sociaux ou les journaux, de nombreuses informations vraies ou fausses circulent. Il est difficile pour les gens de faire parfois la part des choses parce que cela crée une situation anxiogène.

Pour nous, il est important de savoir quand vous allez partager ce plan de rebond, au-delà de la transformation qui était initiée au sein d'Air France.

Mme RIGAIL.- Je vais commencer sur les prêts. Je vais essayer de reformuler.

Frédéric GAGEY et les financiers ont, avec Steven ZAAT, fait une estimation de ce que serait un scénario d'activité jusqu'à mi-2021. Par rapport à la baisse de chiffre d'affaires, une fois que nous avons fait baisser nos coûts, travaillé sur nos coûts fournisseurs, et cela a vraiment été fait au maximum et nous continuons, nous regardons quel *cash* nous manque pour faire face à nos engagements. Ces sommes représentent jusqu'à mai 2021 7 Mds€ de manque de trésorerie pour faire face au paiement des fournisseurs et des salaires.

Cela inclut le fait que nous avons maintenu les rentrées de flotte. Cela n'inclut pas un plan de restructuration.

Ceci étant, vu la sensibilité des hypothèses, il suffit que vous disiez que tel mois, cela ne sera pas moins 30 % mais moins 35 % et vous prenez des centaines de millions chaque fois. Le sujet n'est pas tellement est-ce que cela inclut ou pas de la restructuration et du paiement PDV. Pour moi, ces 7 Mds€, c'est pour survivre par rapport à une baisse de chiffre d'affaires. C'est vraiment cela.

Les 3 Mds€ et les 4 Mds€ se présentent sous deux formes mais avec la même cible. Pourquoi deux formes ? Parce que les négociations avec les banques ont été très compliquées. Même sur un prêt garanti par l'État à hauteur de 90 %, ce qui rentre dans ce qu'autorise l'Europe aujourd'hui, les 10 % présentent un tel risque au vu des banques qu'elles ne se sont pas précipitées et pour tout vous dire, les négociations n'étaient quasiment pas finalisées vendredi soir. C'était vraiment sur le fil du rasoir.

In fine, nous avons pu trouver avec les banques jusqu'à 4 Mds€. Mais le reste n'était pas possible à trouver au travers des banques. L'État a donc complété ce besoin de *cash* estimé sur cette période à 7 Mds€ en ajoutant les 3 Mds€ manquants via un prêt d'actionnaire. C'est pourquoi Steven ZAAT disait que l'enjeu serait que nous n'ayons pas besoin des 3 Mds€ du prêt d'actionnaire. Tout dépend de ce que sera réellement la crise. Si elle est plus pessimiste que cette estimation de 7 Mds€, il faudra retrouver des solutions et nous serons à nouveau dans un monde différent, encore pire. Si c'est plus optimiste, nous ne tirerons pas tout ou partie des 3 Mds€.

J'essaie de vous décrire cela, n'étant pas moi-même une financière.

Sur les restructurations, vous avez cité HOP!. Je voudrais être claire. Nous avons dit à HOP! et aux représentants des escales France que le domestique, c'est HOP! et Air France, ce n'est pas HOP!. C'est tous ceux qui contribuent au réseau Orly vers la province ou de région à région. Sur ce réseau, aujourd'hui, nous avons Air France et HOP!.

Pour le plan de rebond, j'ai parlé de juin-juillet parce que le Gouvernement nous demande juin-juillet. Il faut de toute façon aller vite parce qu'il faudra rembourser et bien évidemment, nous reviendrons dans le même timing présenter à cette instance en premier lieu ce que serait notre plan de remboursement.

M. TIZON, Président.- L'objectif est bien de parler, après les instances, aux salariés avant l'été dans le même timing.

M. LAMARQUE.- Bonjour à tous. De nombreuses questions ont déjà été posées.

On parle de six banques. Quelles sont-elles ? Est-ce des banques françaises ?

Sur les 3 Mds€ dont vous venez de parler, Madame RIGAIL, on dit que l'on n'a pas besoin dans l'immédiat de cet argent. Je voulais savoir où va cet argent. Va-t-il générer des bénéfices pour Air France dans le laps de temps pendant lequel il ne sera pas utilisé ? Envisage-t-on d'ores et déjà, puisque les prêts sont conditionnés à des extensions (deux options d'extension d'un an consécutif), d'aller vers ces extensions de prêt ? Si oui, à quelle hauteur ? Que se passe-t-il si nous ne remboursons pas dans les temps ?

Enfin, question annexe, des charges pourraient peser sur nos comptes prochainement, à savoir la valeur des billets qu'Air France pourrait être obligée, en raison du règlement européen, de rembourser à ses clients qui n'ont pu effectuer leur vol à cause du Covid. A-t-on estimé le montant en euros de ces billets ?

M. TIZON, Président.- Sur la nécessité court terme ou pas et sur le fait de décider tout de suite l'extension de la durée de remboursement, Steven ?

M. ZAAT.- C'est plus tard.

Trois ou quatre banques sont françaises et une ou deux sont étrangères. Mais sommes en discussion, un comité des crédits va approuver la dette. Trois ou quatre banques sont d'accord avec le comité des crédits et d'autres doivent passer devant le comité des crédits.

Mme RIGAIL.- Par rapport à vos autres questions, l'objectif est de tirer les 7 Mds€ au fur et à mesure de nos besoins et de ne pas tout tirer. Ce n'est pas un sujet de bénéfices, c'est comment payer nos coûts résiduels (salaires, fournisseurs, etc.) au fur et à mesure dont nous en avons besoin. Moins nous tirerons ces prêts et mieux nous nous porterons.

Aujourd'hui, notre estimation est qu'il faudrait tirer les 7 Mds€, vu notre vision de la crise. C'est pourquoi nous sommes allés les chercher.

Les billets d'avion pèsent 2 Mds€ de trésorerie. C'est pourquoi nous avons pris une politique de ne pas rembourser les billets non remboursables, y compris sur les vols annulés, mais d'émettre des EMD, des avoirs, qui sont remboursables un an après le voyage.

Ce n'est pas possible sur les points de vente USA et d'Israël puisque les autorités de ces pays ont déclaré que c'était illégal.

Pour l'Europe, nous attendons une décision mercredi. Nous avons fait beaucoup de lobbying avec l'État français qui nous a soutenus, avec Iata pour dire que c'était essentiel à la survie de toutes les compagnies et toutes les compagnies l'ont demandé, à ma connaissance. Nous attendons cette décision mercredi.

Il est vrai que nos clients sont de plus en plus demandeurs de remboursements, d'autant qu'ils considèrent que nous avons reçu 7 Mds€, ce qui n'est pas tout à fait cela, et que nous pouvons maintenant les rembourser. C'est de plus en plus compliqué, nous avons vraiment besoin d'une législation qui rende légitime notre position actuelle puisque le risque est à 2 Mds€.

M. ALLONGÉ.- Bonjour à tous.

J'ai quelques questions et des réflexions.

Les banques ne sont pas encore définies. Quelles sont les conditions de remboursement du prêt ? Comment cela se passe ? Rembourse-t-on les intérêts chaque année et le solde à la fin ? Expliquez-nous comment cela se passe.

Qu'est-ce qu'un prêt d'actionnaire ? Pouvez-vous nous l'expliquer ?

On explique beaucoup que cet argent ne serait pas forcément remboursé, qu'à la fin, il serait transformé en actions. Pouvez-vous nous en dire davantage ? Si c'est le cas, que va-t-il se passer ?

J'ai une question sur le moyen-courrier. On annonce beaucoup la réduction massive du moyen-courrier en fonction de là où l'on se place. En revanche, nous n'avons pas de mots pour Transavia. J'ai cru lire dans "*Les Echos*" que le PDG voulait acheter des avions Transavia. D'un côté, on dit que l'on va rendre des avions, de l'autre, on dit qu'on va acheter des 337.

Transavia est-il soumis aux mêmes règles écologiques que nous ? Rachètent-ils leurs émissions de CO2 ? Pouvez-vous nous en dire plus sur la vision future que vous avez par rapport à Transavia et son positionnement ? Va-t-il remplacer HOP ! ?

Une réflexion sur le court-courrier : on parle beaucoup du train. Tout le monde veut faire de l'écologie à n'en plus finir. Ce n'est pas que c'est mal, mais je suis toujours étonné de ces réflexions.

Pourrait-on à un moment donné envisager une alliance ou quelque chose dans le genre avec la SNCF ou avec des acteurs du train ? Nous avons en province des collègues qui sont formés, professionnels sur les voyages. Il ne serait pas utopique d'imaginer des synergies efficaces avec un autre acteur du voyage qui est le train.

M. TIZON, Président.- Je suis désolé, Monsieur ALLONGÉ...

M. ALLONGÉ.- Attendez, j'en ai pour deux secondes.

Avez-vous eu une réflexion sur ce sujet ou envisagez-vous cette réflexion dans le futur ?

Puis, il a déjà été répondu à mes autres questions.

M. TIZON, Président.- Je voulais intervenir parce que sur la SNCF, nous avons déjà répondu, mais ce n'est pas grave.

M. ZAAT.- S'agissant des intérêts, je n'en suis pas certain, mais normalement, le paiement des intérêts est par an ou par trimestre.

Pour le prêt bancaire, c'est un an et deux fois la possibilité de pousser à un an. Nous avons donc un à trois ans pour rembourser.

Pour le prêt avec l'État français, la durée est de quatre ans avec la possibilité de le pousser deux fois à un an. C'est donc quatre ans plus deux ans.

Tels sont la maturité et le remboursement de la dette.

Mme RIGAIL.- Sur l'*equity*, en fonction du plan de rebond, y aura-t-il une logique de transformation d'une partie du prêt d'actionnaire ? Le prêt d'actionnaire est le prêt consenti par un actionnaire. Il se trouve que l'État français est un actionnaire à 14 %. C'est le seul qui nous fasse un prêt.

La question qui est posée est de savoir, en fonction de nos engagements, si une partie du prêt pourra être transformée en prise d'actions à un moment.

M. ZAAT.- Il est possible d'en discuter avec l'État français, mais également avec les autres actionnaires.

Mme RIGAIL.- C'est une discussion avec l'ensemble des actionnaires. Aujourd'hui, rien n'est posé sur le sujet. Je vous rappelle l'actionnariat du groupe : 14 % l'Etat français, 14 % l'Etat hollandais qui travaille à un prêt entre 2 et 4 Mds€ qui serait dirigé et fléché sur KLM comme le prêt à 7 Mds€ est dirigé vers Air France.

Dans votre question, vous avez employé le mot moyen-courrier. J'insiste, la restructuration concerne le réseau domestique Air France et HOP!.

Vous avez posé la question de savoir si Transavia compense ses émissions de CO2. Non, Transavia est aujourd'hui sur un réseau européen sur lequel nous ne compensons pas nos émissions de CO2 en dehors de 50 % des émissions qui sont compensées via les ETS. Transavia comme Air France sont soumis à la même obligation de compenser 50 % de leurs émissions. Air France ne compense que sur le domestique et Transavia n'est pas sur le domestique.

Qu'allons-nous faire de Transavia ? Benjamin SMITH l'a dit, aujourd'hui, dans les outils du groupe Air France, outils au sens mode opération, Transavia est le seul en capacité de se positionner face à des acteurs *low costs* comme Volotea, Easy Jet qui sont présents sur le marché domestique. Oui, dans l'étude que nous faisons de la restructuration du domestique, nous regardons si Transavia peut être une solution pour rester présent au niveau du Groupe de manière pérenne. Cela ne sera pas la seule solution, mais nous regardons si nous pouvons conserver certaines lignes par des dessertes via Transavia.

Quant au train, nous avons répondu. Nous allons prendre langue dans un cadre juridique qui sera défini avec la SNCF. Il y a déjà beaucoup de partenariat avec la SNCF. Rien de plus là-dessus.

M. MALLOGGI.- En tant que salarié, j'essuie les gouttes de sueur qui sont sur mon front. Nous sommes sauvés et en effet, sans ces prêts, nous serions mal.

Mais toujours en tant que salarié et avec la casquette de contribuable, je me dis que le Gouvernement a tout intérêt d'augmenter le capital et doit nationaliser. Les conditions sont les volets

social, environnemental et économique. Mais les deux derniers font peser une lourde menace sur le premier et c'est sur celui-là que nous serons très vigilants.

Concernant les prêts, dans les circonstances de croissance sur un marché porteur, en fin de transformation, nous avons prévu des capacités de remboursement estimées à 900 M€. Comment pourrions-nous rembourser, dans un marché qui sera morose et en finançant en plus un PDV, les murs de dettes que nous aurons devant nous ?

Nous sommes très préoccupés sur le court et moyen-courrier parce que c'est là que l'activité va reprendre et nous craignons que les *low costs* essaient de nous sortir du marché pendant que nous aurons un genou à terre sur le long-courrier. Je voulais votre analyse sur ce point. Qui plus est, alors que nous avons un maillage historique qui répond à des besoins d'aménagement du territoire, les *low costs* sont sur des stratégies opportunistes. Les seuls leviers qu'aura l'Etat face à elles seront encore une nouvelle politique de taxation qui nous impactera également vis-à-vis de l'environnement.

Concernant KLM, quelle que soit la rentabilité, cela confirme ce que vous disiez, Madame RIGAIL, sur une compensation de pertes de chiffre d'affaires puisqu'en termes de proportion sur les prêts, nous sommes dans les mêmes échelles de deux tiers, un tiers.

En revanche, chaque état s'occupe de son entreprise. Pour ce qui passe par la holding, on arrive à le cerner. En revanche, nous avons du mal à cerner ce qui est directement fait dans les pays. Ce que nous lisons dans la presse et les expressions que nous trouvons sur les réseaux sociaux nous amènent à nous interroger sur la cohésion du Groupe.

Vous expliquez, Madame RIGAIL, que les Néerlandais sont très regardants sur l'argent public. Mais nous constatons que ces ultras libéraux l'étaient moins quand ils ont fait une montée en capital hostile dans Air France-KLM.

Un communiqué du Groupe annonce augmenter ses fonds propres et le Gouvernement français dit étudier sa participation à cette augmentation. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Enfin, lors du dernier CSEC, FO avait posé une question vis-à-vis de l'augmentation et de l'effort du Comex sur sa rémunération. Depuis, l'AFEP et le gouvernement hollandais se sont exprimés sur les efforts à faire côté hauts salaires. Avez-vous avancé sur le sujet ?

Mme RIGAIL.- Comment rembourser ? C'est tout le sujet, Monsieur MALLOGGI. Nous avons tous cette espèce de sensation de vide au regard de l'ampleur et je peux vous dire que je l'ai eue aussi.

Maintenant, nous sommes au travail et nous reviendrons vers vous pour vous répondre précisément à cette question en juin. Nous n'allons pas nous dire quelque chose de plus intelligent à ce stade, mais nous essaierons de revenir avec une logique chiffrée en juin.

Les *low costs* sont une vraie menace, vous avez raison. Nous avons alerté le Gouvernement. Il ne s'agirait pas de laisser tomber les créneaux pour les voir trustés par Easy Jet, Volotea ou d'autres. Le Gouvernement français en a conscience, mais les législations sont souvent faites au niveau de l'Europe. Il faut donc rester très vigilant.

Sur KLM, vous avez raison, nous sommes dans une logique où aujourd'hui, chaque état soutient son entreprise nationale. Ceux qui ne sont pas entreprise nationale sont moins bien. Beaucoup de compagnies qui ne sont pas la compagnie nationale se posent des questions sur leur capacité à être aidées. J'ai cité Virgin, mais dans le paysage français, vous en avez aussi d'autres avec beaucoup de

questions qui se posent : Peuvent-elles résister à cette crise ? Seront-elles aidées ? C'est le cas dans tous les pays.

Le groupe Lufthansa est composé d'acteurs allemands, suisses, autrichiens et belges. Il y aurait apparemment une négociation avec Berlin et Lufthansa. Mais de ce que j'ai compris, chaque état va venir au secours de sa compagnie, donc les Belges vis-à-vis de SN Brussels, les Suisses vis-à-vis de Swiss, les Autrichiens vis-à-vis d'Austrian et les Allemands vis-à-vis de Lufthansa. Aujourd'hui, chacun protège sa compagnie et il est bien de reconnaître que la compagnie nationale a une vraie utilité pour le territoire et qu'en ce sens, elle doit être soutenue et sauvée. C'est ce qui a généré les 7 Mds€.

J'ai également compris que Norwegian était soutenu par le gouvernement norvégien pour ces mêmes raisons parce que c'est une compagnie qui dessert le territoire, qui relie la Norvège au reste du monde et en ce sens, sur cette raison d'être-là, elle mérite d'être soutenue. C'est assez logique.

Je vous ai rapporté les propos du gouvernement néerlandais par rapport au *timing*. Je ne reprendrai pas le fait qu'ils ont peut-être été moins regardants quand ils sont montés à 14 % du capital du Groupe de manière un peu rapide, va-t-on dire. Ceci étant, cela leur a été fortement reproché *a posteriori* et je pense que cela explique aussi pourquoi ils sont extrêmement vigilants aujourd'hui.

Au sujet de l'effort Comex et de toutes les discussions sur les salaires des dirigeants qui ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses discussions au niveau hollandais, nous avons bien pris vos points au dernier CSEC.

Sans parler à ce stade du Comex puisque nous devons également rencontrer le GEC, nous aimerions revenir vers vous avec quelque chose de totalement calé. Vous savez que Ben SMITH a abandonné 25 % de sa rémunération et Pieter ELBERS 20 %. Sans l'avoir communiqué, j'ai moi-même abandonné 20 % au début, y compris d'ailleurs les augmentations de rémunération bien évidemment qui avaient été décidées par le *board* en février-mars. Ben SMITH a communiqué ainsi que Pieter ELBERS sur l'abandon de leur part variable –Les rémunérations sont composées d'une partie fixe et d'une partie variable– pour 2020. Je n'ai pas communiqué sur ce point puisque je ne faisais pas partie des sujets évoqués dans la presse et j'en suis ravie, mais j'ai évidemment fait la même chose au même moment.

Pour le Comex, nous reviendrons vers vous très prochainement. Il nous faut juste caler par rapport également aux cadres dirigeants du Groupe.

M. TIZON, Président.- Le sujet devrait passer en GEC demain. Nous reviendrons vers vous pour répondre à la question que vous avez posée lors de la dernière session et sur laquelle nous nous sommes engagés à répondre.

Mme MOORE RIEUTORD.- Bonjour à tous. La première chose que j'ai apprise en étant PNC à Air France était le danger du feu et qu'il fallait éteindre le feu.

Je vous remercie parce que vous avez éteint le feu, nous n'avions plus de *cash*. C'est derrière nous.

Que faisons-nous ensuite ? Nous nous serrons les coudes pendant cette crise. Je rejoins Michel DELLI-ZOTTI pour le bravo collectif à tous les salariés, au management, aux *boards* Air France et Air France-KLM. Nous avons pu montrer –et j'espère que nous allons continuer– une face collective à l'extérieur.

Il y a une nouvelle gouvernance, nous allons aller de l'avant. Mais j'attire votre attention sur le poids du passé. Il est là et l'article d'hier a fait l'effet d'une traînée de poudre. C'est reparti dans les tours. Même s'il y a une nouvelle gouvernance et même si nous avons de nouveau appris à faire confiance, les vieux spectres sont toujours là. On parle de PDV, de licenciements.

Nous observons une solidarité entre l'État hollandais et KLM. Nous l'avions vu l'année dernière avec la montée au capital que je pense hostile. Nous l'observons de nouveau. Cela transpire beaucoup moins par rapport à Air France-KLM. La solidarité du Groupe ne transpire pas.

J'ai quelques questions.

Devons-nous attendre un accord de l'Europe pour ces prêts ? Les prêts sont-ils acquis ? Personnellement, je n'ai pas un arbre d'argent devant la maison, contrairement à ce que pensent mes enfants. Cet argent est-il acquis ?

Vous avez parlé de *timing* pour le déploiement de juin et juillet. Il faut être très clair sur ce point avec les instances, sur ce que vous allez faire. On parle de PDV, de rupture de convention collective. Si quelqu'un refuse la mobilité, sera-t-il licencié ? Il vous revient d'éteindre toutes ces inquiétudes.

Le choix de travailler avec la SNCF pour les lignes de moins de deux heures et demie est-il définitif ? Vais-je prendre un train Air France de Bordeaux à Roissy ?

Bon courage pour la suite.

M. TIZON, Président.- L'objet est clairement de pouvoir présenter rapidement une vision sur l'impact emploi et démarrer des discussions sur les outils dont nous avons besoin pour accompagner l'impact emploi. Est-ce des outils plans de départs ou RCC ? Est-ce les mêmes pour tous ? Sont-ils différents ? Nous avons toutes ces questions à examiner et la réponse à ces questions dépend également de l'impact de cette crise et du plan sur les effectifs. L'objet est de pouvoir rapidement revenir vers vous et au plus tard en juin-juillet.

Mme RIGAIL.- Au sujet de l'article de *Forbes*, il serait bien de faire un Actu. Nous avons fait un droit de réponse, mais les salariés ne l'ont probablement pas tous lu. Il faudra prendre le point de communiquer plus fortement.

Sur l'accord de l'Europe, sous contrôle de Steven ZAAT, nous sommes dans le cadre de ce qui a été défini par l'Europe. Il y aura une enquête *a posteriori*.

M. ZAAT.- Il est possible qu'il y ait une enquête.

(*Poursuit en anglais, propos traduits par M. RAQUILLET*) Il n'y a pas besoin d'approbation préalable. En revanche, des compagnies concurrentes peuvent saisir l'Union européenne pour essayer de contester le montage.

Mme RIGAIL.- Ryanair l'a déjà dit.

M. RAQUILLET.- Steven ZAAT a dit que c'était assez similaire à ce qui était proposé par d'autres états.

Mme RIGAIL.- Nous avons parlé à la SNCF parce que c'est l'acteur majoritaire, mais c'est plus une logique d'intermodalité et de maillage du territoire. Dans les discussions avec le

Gouvernement, c'est comment maintenir des dessertes de la France tout en s'inscrivant dans cette trajectoire environnementale.

Nous ne nous adressons pas spécifiquement à la SNCF, mais force est de constater que c'est un acteur majeur. Nous avons des accords avec Thalys et d'autres. Ce n'est pas exclusif du tout. Le sujet sera en premier lieu ces discussions avec le Gouvernement sur l'empreinte et les conséquences en matière d'émissions de CO2.

M. PORTAL.- Madame RIGAIL, le taux du prêt d'actionnaire de l'État de 3 Mds€ qui sera très élevé restera-t-il confidentiel ? Si oui, nous attendons une information sur son approximation. Quel est son plan de remboursement ? Comment sera-t-il garanti ? S'agira-t-il d'une garantie en capital, d'une garantie sur la partie actionnariat Air France-KLM ?

Quelle révision du marché domestique Orly et province envisagez-vous et sous quel délai ? Les salariés de HOP! ont reçu samedi une communication de M. BANDET mentionnant une remise en question par Air France du contrat ACMI. Quelle réduction des coûts opérationnels envisagez-vous chez HOP! ?

Lorsqu'on voit que Ryanair et Easy Jet annoncent dans la presse qu'ils vont mettre les régions à contribution pour leur retour, ce racket est inacceptable pour nous et l'État devrait protéger ses investissements sur Air France. Notre Direction devrait l'inciter fortement à ne pas tolérer de telles pratiques sur notre territoire, à défaut de nous appliquer les mêmes conditions, surtout venant de compagnies qui ne sont plus européennes mais abusent du droit européen.

Mme RIGAIL.- Pour moi, le taux est confidentiel. Pour le plan de remboursement, rien n'est définitif et l'objectif serait de ne pas tirer ce prêt d'actionnaire. Puis, il y a une possible transformation en *equity* si les conditions le demandent.

M. ZAAT.- Les intérêts sont de plus de 5 %.

Mme RIGAIL.- Ils sont supérieurs à 5 % mais cela reste confidentiel. Merci de ne pas le communiquer, cela ne serait pas bon pour nous.

Sur l'ACMI, Pierre-Olivier BANDET a mentionné dans sa lettre que nous avons un contrat d'ACMI sur un périmètre. Vu l'impact de la crise, il n'y a plus cette logique de périmètre puisque nous n'avons plus la même demande.

Quant à la réduction des coûts opérationnels, c'est par rapport au sujet global du domestique, mais aussi de l'écart des coûts entre HOP! et d'autres compagnies régionales, sur lequel il faudra continuer à travailler. Le sujet est ouvert comme il y a des sujets ouverts pour le domestique opéré par Air France.

Pour les régions à contribution, les aéroports ont déjà fortement réagi. Nous avons des meetings réguliers avec l'union des aéroports français et ils ont très mal réagi à ce coup de pression de certaines compagnies comme Ryanair.

M. DEREUMETZ.- Beaucoup de choses ont déjà été dites. J'aimerais cependant insister sur une question que je me pose. À ce stade, même si cela peut paraître prématuré parce qu'on a éteint l'incendie et géré l'urgence, a-t-il été question dans vos discussions du lendemain et de savoir si on allait repartir avec les mêmes dans les mêmes conditions de distorsion de concurrence, notamment avec les compagnies pirates dont il a déjà été question dans ces débats ? En matière de distorsion de concurrence sur les charges et les taxes qui pèsent sur notre Compagnie, mais aussi sur la distorsion de concurrence dont bénéficient ces compagnies en matière de dumping social qu'elles pratiquent, de

non-respect du code du travail que notre organisation syndicale a remarqué et constaté, l'État a-t-il été sensible, non seulement à la particularité d'Air France et du transport aérien, mais aussi au fait qu'une opportunité se présente pour ne pas recommencer comme avant la crise et pour mettre à plat ces grandes questions qui restaient jusqu'ici sans réponse ?

M. TIZON, Président.- Je prends un exemple. Nous nous sommes très fortement exprimés sur le fait que certaines compagnies étrangères puissent bénéficier par exemple du processus d'activité partielle, sachant que dans le même temps, elles ne payaient pas l'ensemble de leurs taxes, notamment formation professionnelle, en France. Nous nous sommes exprimés en direct et à travers la FNAM. Le Gouvernement a fait un choix différent.

Chaque fois que nous le pouvons, nous essayons de défendre notre point de vue sur ce que nous considérons être loyal, déloyal et ce qui ne respecte pas les règles de concurrence, quitte à aller en justice. Il appartient souvent aux gouvernements et à des institutions de se positionner sur ces questions.

Mme RIGAIL.- L'essentiel de la négociation était l'obtention des prêts et leurs conditions, donc les engagements parallèles.

Chaque fois qu'il y a eu une discussion, sur le biocarburant durable par exemple, nous avons été très clairs sur le fait que nous ne pouvions pas avoir des impositions qui ne seraient pas européennes. Chaque fois, nous nous sommes battus pour une compétition équitable.

Nous avons fait beaucoup de lobbying, ce n'est peut-être pas un joli mot, d'interactions avec non seulement le Gouvernement, mais également des députés, des sénateurs de tous bords puisque le Gouvernement réagit également par rapport aux amendements qui lui sont proposés. Nous avons depuis un an organisé beaucoup de rencontres de manière à présenter notre situation, expliquer la hauteur de nos taxes et redevances car nous continuons à entendre que le transport aérien n'est pas taxé sur le kérosène. Cet effort de pédagogie a semé des graines qui nous ont servi dans cette situation.

Bien sûr, certains réagissent négativement aux prêts de 7 Mds€, mais il n'y a quand même pas une levée de boucliers. Cette pédagogie est nécessaire et nous continuons à montrer chaque fois que nous le pouvons toutes les distorsions.

Mme BORDES DUCLOS.- Je vais essayer de partir d'un principe sur lequel nous pourrions être d'accord, la crise sanitaire. C'est une crise sanitaire inédite dont nous ne maîtrisons absolument pas le calendrier ni les conséquences humaines.

Le déconfinement qui pourrait apporter un début de réponse à la crise économique qui s'ensuit reste pour l'instant une hypothèse et une tentative. Nous n'avons aucune idée aujourd'hui de ce qui va se passer dans les mois à venir dans notre secteur du transport aérien, du comportement des passagers et des états face à cette crise.

Certes, j'ai entendu certaines réflexions selon lesquelles les prêts obtenus pour nous permettre de tenir un an constituent une solution immédiate. Mais à quel prix ? Là, on ne nous fait aucun cadeau de ce que j'en comprends. Les conditions financières seront difficilement soutenables à terme et les conséquences sociales de la répercussion de ce coût risquent d'être dramatiques pour beaucoup de personnel de la Compagnie.

Je constate que le Gouvernement prend toutes ses précautions et demande des garanties. Or, le ministère de l'Écologie n'est pas l'avis de tous les députés et sénateurs français, certains ont une conscience différente de ce que doit être le maillage territorial en matière de transport et d'intermodalité.

Nous avons aujourd'hui une vision de l'attachement de certains industriels au transport aérien. Nous avons des grands comptes et des abonnés dans notre clientèle. Ces gens-là sont attachés au transport aérien, quelles que soient en parallèle les possibilités qu'offre le train.

Une des premières revendications de la CGT est bien la nationalisation de notre Compagnie aérienne pour assurer son activité et défendre ses emplois.

La deuxième revendication de la CGT est que tous les avions du groupe Air France soient traités par des personnels Air France, quel que soit le lieu d'atterrissage.

Il est important de le dire car j'entends que les conditions de la réponse aux prêts seront un plan écologique et économique avec, sur la partie économique, une énième réorganisation et restructuration du Court-Courrier.

Vous déclarez que vous n'avez pas de plan. Mais en même temps, vous dites accélérer le plan qui était prévu sur cinq ans. J'ai du mal à m'y retrouver.

En revanche, je sais de l'ancien plan que c'était de la sous-traitance à tout-va et en parallèle, la suppression des emplois Air France.

Cela fait deux ans que toutes les organisations syndicales confondues du Court-Courrier s'insurgent contre ce plan, démontrent qu'il y a d'autres solutions possibles. Nous n'avons pas changé d'optique. La CGT défendra les emplois Air France et se battra jusqu'au bout pour que ceux-ci soient maintenus dans les régions françaises.

J'avais deux questions qui n'ont pas été posées.

Qu'en est-il de la recapitalisation de HOP! qui devait avoir lieu avant cette crise ? Le sujet de la recapitalisation d'Air France est-il à l'ordre du jour ?

Mme RIGAIL.- La recapitalisation de HOP! est en cours de discussion.

M. ZAAT.- Oui, nous voulons la finaliser dans le deuxième trimestre de cette année.

Mme RIGAIL.- Quant à la recapitalisation d'Air France, nous n'en avons pas besoin.

M. ZAAT.- Ce n'est pas en discussion en ce moment parce que c'est très difficile avec notre état. Nous en discuterons à l'avenir, mais pas encore.

Mme RIGAIL.- Nous n'avons pas besoin de reconstituer nos fonds propres à Air France.

M. ZAAT.- Nous avons un capital positif en 2019.

Mme RIGAIL.- Si vous vous en souvenez, une opération qui a eu lieu fin 2019 nous a permis de remettre les compteurs à zéro pour deux ans. La question se pose au bout de deux ans.

M. REGEASSE.- J'ai deux questions relatives aux scénarios de reprise d'activité.

La première fait suite à des déclarations du patron de Delta qui a affirmé que, selon lui, la minimisation du remplissage deviendra la nouvelle règle pour la reprise avec les mesures de distanciation qui pourraient être demandées à bord des avions.

Avez-vous, Madame RIGAIL, sur ce sujet, comme vous avez rencontré le Gouvernement, des premières informations concernant les conditions sanitaires qui vont nous être imposées à la reprise pour assurer cette distanciation entre les passagers ?

Lors de la mise en œuvre de votre futur plan de transformation, vous allez devoir vous appuyer sur l'encadrement au sens large pour dérouler ce plan de rebond.

Comptez-vous impliquer largement le management dans l'élaboration de ce plan de rebond ?

Mme RIGAIL.- Sur le scénario de reprise d'activité, je n'ai pas regardé mon agenda à 15 heures, mais je pense que je serai devant la télé pour écouter Edouard PHILIPPE. Jusqu'à présent, au cours des discussions que nous avons avec le ministère des Transports, nous leur transmettions nos préconisations pour le déconfinement en lien avec ADP d'ailleurs. Nous avons préconisé le port du masque qui a été repris dans les transports. D'ailleurs, pour la RATP, Catherine GUILLOUARD demande que le port du masque soit généralisé.

Pour la distanciation sociale, nous avons jusqu'à présent été écoutés par notre ministère de tutelle par rapport au fait que la distanciation sociale ne permettait pas de reprise économique du transport aérien. Nous ne connaissons pas les arbitrages, Monsieur REGEASSE. Nous allons écouter attentivement cet après-midi si un arbitrage ressort d'ores et déjà ou pas puisque nous savons que certains conseils scientifiques considèrent qu'il faut appliquer la distanciation partout.

Personnellement, je n'ai pas discuté avec Ed BASTIAN par rapport à sa prise de position. Delta avait pris une décision de faire de la distanciation sociale jusqu'au 30 mai, ce que je comprends parce que jusqu'au 30 mai, les coefficients de remplissage de tous sont assez faibles. Le faire de manière pérenne n'est pas soutenable, même pour Delta.

Chacun aura sa tactique de communication client, de choc de confiance, de paris sur le moment où le sujet des gestes barrière sera derrière nous.

Compte tenu de notre situation, je ne vois pas comment reprendre en capant tous nos vols à 66 %. Le calcul est simple : Nous avons une marge de 1,7 % avec un coefficient de remplissage à 86 % en 2019. Si vous capez à 66 %, cela veut dire que vous perdez 20 % par rapport à votre marge initiale. Vous êtes à moins 20 %. Au regard de tous les débats que nous venons d'avoir, vous imaginez bien que cela nous met dans une situation où il n'y a pas de solution à l'équation. C'est ce que nous avons essayé de faire comprendre. Certains l'ont entendu.

Si on nous imposait une mesure de distanciation sociale jusqu'à fin mai, ce n'est pas un drame. Si on nous l'impose sur une période conséquente, cela devient beaucoup plus compliqué car l'impact serait lourd sur notre chiffre d'affaires et pire que le scénario que nous avons eu pour calculer ces 7 Mds€.

M. TIZON, Président.- Sur la partie implication de l'encadrement à l'élaboration du plan de transformation, oui, mais il faut être réaliste. Vu les délais et la difficulté parce que nous sommes en activité partielle, nous n'organiserons pas le participatif que nous aurions souhaité si nous avions eu plus de temps et tel que nous l'avons initialement pensé dans le plan de transformation. Nous serons sur une participation plus *top down* sur un certain nombre d'objectifs parce que nous n'avons pas vraiment le choix au regard des délais et de la crise.

M. BODRERO.- Je vais essayer de faire court.

Par rapport à la semaine dernière, nous attendons le retour de M. ANCONETTI sur les coûts du Court-Courrier. En 2019, sur les 185 M€ de pertes, les deux tiers étaient dus à la conjoncture et seulement un tiers structurellement. La crise est venue stopper la présentation des comptes. Nous attendons rapidement le retour de M. ANCONETTI et nous espérons l'avoir avant juillet car il serait dommage de l'avoir après la stratégie.

Madame RIGAIL ou Monsieur TIZON, nous n'arrivons pas à accepter à la CGT de parler de concurrence avec la SNCF. Quand l'État est actionnaire de deux entreprises, Air France et la SNCF, on parle d'intermodalité. À la CGT, nous sommes pour le discours que vous avez eu, Madame RIGAIL, sur l'intermodalité. On peut mailler le territoire et empêcher les concurrents de venir nous prendre des parts de marché sur le domestique. On peut faire un statut commun avec la SNCF et travailler en complémentarité. Nous, les salariés, ne sommes pas en concurrence.

A propos de votre stratégie sur le court-courrier, nous vous rappelons notre demande à la CGT. Nous vous demandons de participer avant que vous arriviez au mois de juillet avec votre stratégie car souvent, vous arrivez avec un plan, il y a ceux qui sont contents et ceux qui ne le sont pas et si nous démarrons sur des conflits, vous jouerez sur le fait d'une mauvaise publicité auprès du citoyen en disant : « On nous a donné 7 Mds€ et les vilains nantis du Court-Courrier sont en grève. »

Pour éviter ce genre d'inconvénient, il serait utile de se mettre autour d'une table pour travailler ensemble comme vous l'avez souhaité la semaine dernière. Montrez et donnez l'occasion que nous nous réunissions, discussions afin de mettre en place une stratégie ensemble si vous voulez que tout se passe bien pour la reprise.

Tout le monde est d'accord pour dire que le jour d'après doit être différent par rapport à la crise. Mais la seule proposition que l'on donne à tous les salariés du Court-Courrier est que le jour d'après sera le jour d'avant mais en version accélérée. Cela commence à être un peu ubuesque.

Devant la commission du Sénat, M. Benjamin SMITH a bien dit que les *low costs* se rétabliront plus vite que nous puisqu'ils n'ont pas de vols internationaux, qu'ils feront du point à point et qu'ils pourront venir vampiriser les points à point des différents pays, dont notamment le marché domestique. Si nous continuons l'attrition, même si les aéroports ont été outrés du chantage d'O LEARY, l'argent étant ce qu'il est, certains seront tentés de céder pour survivre s'il n'y a pas de maillage d'intermodalité.

C'est pourquoi à la CGT, la nationalisation est la solution, contrairement à votre position, puisque nous pouvons travailler avec des aéroports, avec l'État, répondre au service public et permettre de sauver des emplois.

Je répète ce que l'école de management de Strasbourg avait mis en évidence en 2013 : L'activité d'Air France au niveau national représente 1,4 % du PIB et huit emplois induit et indirects pour un emploi d'Air France.

Continuer la stratégie d'attrition signifie affaiblir le PIB en France de quelques pour cent et diminuer le nombre d'emplois. Est-ce ce que l'on veut ou veut-on rétablir une unité nationale ?

Enfin, vous l'avez évoqué, par rapport aux 7 Mds€ et au *free cash*, M. MALLOGGI l'a souligné, on devait sortir 900 M€ par an qui correspondaient à 3 500 suppressions de poste.

En l'occurrence, il y a 7 Mds€ à rembourser. Vous avez parlé, Madame RIGAIL, de 1 Md€ de *free cash* par an, ce qui veut dire que l'on rembourse uniquement 5 M€ de dette par année. J'en doute. Si on pense que c'est peut-être le double, cela veut dire le double d'emplois supprimés,

soit 7 000. Nous rejoignons un peu ainsi les chiffres qui ont été évoqués dans *Forbes* que vous avez démentis.

Nous savons que votre exercice est difficile, que vous ne pouvez pas apporter toutes les réponses, mais c'est très compliqué.

Je vous le répète, à la CGT, nous voulons participer à la mise en place de la stratégie et pas la subir.

M. TIZON, Président.- Sur la définition de la stratégie, nous avons au moins un point d'entrée commun, c'est l'intermodalité. Sur le reste, nous savons que la problématique est l'équation économique. Nous allons travailler, nous en reparlerons avec vous.

Considérer que nous aurons un grand champ de concertation n'est malheureusement pas la réalité du délai que nous avons aujourd'hui. Il ne serait pas honnête de notre part de vous faire une promesse qui ne serait pas réaliste.

Mme RIGAIL.- Par rapport au fait que nous soyons concurrents avec la SNCF, je reprends le droit de la concurrence qui fait que nous ne pouvons pas coordonner nos horaires, qu'il faut inscrire les discussions dans un cadre.

J'entends vos propos, mais j'étais sur une discussion strictement juridique.

Par rapport aux *low costs* qui vampirisent, nous sommes très vigilants. Par rapport à la pénétration des *low costs* sur le territoire français, et elles n'ont pas attendu la crise pour venir et mettre toutes leurs forces pour être plus présentes sur le territoire français, le sujet majeur est sur les créneaux à Orly puisque sur les autres aéroports, les créneaux sont ouverts, que ce soit à Roissy et dans les différentes régions françaises. Pour moi, le sujet de discussion majeur est qu'il est hors de question que le groupe Air France lâche un slot qui soit repris par une *low cost* étrangère.

Mme LAVIGNE LEDOUX.- Si nous avons bien compris votre intervention, la demande de 7 Mds€ est basée sur un scénario que vous avez bâti en central, qui prend en compte une reprise lente et très progressive que plus personne ne remet en cause. Mais en même temps, vous nous dites espérer ne pas avoir à utiliser dès mai 2021 ces 7 Mds€.

Serait-il possible, lors de la présentation du plan de rebond, que nous ayons une présentation de différents scénarii qui nous permettrait de voir à partir de quelle reprise d'activité et demande clients on réussit à ne pas utiliser ces 7 Mds€ parce que c'est ce qui conditionnera le fait que dès 2021, nous ne soyons pas à nouveau dans une situation très problématique ?

À la CFDT, nous demandons une communication régulière à destination des salariés afin qu'ils sachent exactement où la Compagnie en est.

Le sujet communication est central. Nous savons qu'Air France est au cœur des polémiques dans les journaux.

Nous pensons également à la CFDT qu'il faudrait, sans remettre en cause le professionnalisme de la Direction Communication, la mise en place d'une véritable communication de crise qui permette de répondre à l'ensemble des attaques. Plusieurs intervenants l'ont dit, cela génère au sein d'Air France énormément d'angoisse. Nous savons que cela va perdurer. Il serait une bonne chose qu'aucune attaque ne reste sans réponse.

Enfin, nous avons une difficulté à maintenir notre politique commerciale de non-remboursement. C'est de plus en plus compliqué dans les *call centers*.

Nous demandons une meilleure anticipation des argumentaires. Par exemple, mercredi, il doit y avoir une décision de la Commission européenne. La CFDT demande une large communication car trop souvent, nous sommes obligés de remonter des informations parce que les personnels sont en difficulté et l'argumentaire arrive seulement après. Il faut dans cette période difficile pour tous, même si les choses sont compliquées également tout en haut, qu'il y ait davantage d'argumentaires descendants réguliers qui s'adaptent à la crise.

Mme RIGAIL.- Nous prenons le point pour les différents scénarios ou au moins vous donner les hypothèses et vous dire, si nous dégradons de 10 % par exemple l'activité, combien cela veut dire, etc.

Sur le fait que l'objectif est d'utiliser le moins ces 7 Mds€, soyons clairs, il faudra en utiliser une partie. Ne serait-ce que pour payer nos salaires, à partir de juin-juillet, nous avons besoin de commencer à tirer sur ces prêts. Nous avons quand même la RCM du Groupe. Mais nous en aurons besoin très rapidement puisque nous savons que sur 2020, nous allons rester dans une activité extrêmement déprimée. Si l'international qui représente l'essentiel de notre chiffre d'affaires ne redémarre pas avant septembre, nous aurons à combler les 500 ou 600 M€ que nous avons à dépenser par mois jusqu'à cette période. D'avril à août, cela fait beaucoup.

Mais nous prenons le point.

Nous essayons de faire une communication régulière. Nous passons beaucoup de temps dans des visios, dans des CSE, dans des échanges avec vous. Une des difficultés est qu'il faudra faire un plan et revenir avec un plan ficelé. Nous ne pouvons pas donner de plus en plus d'information par rapport aux différentes pistes d'un plan. Il faut continuer à communiquer tout en revenant en juin avec quelque chose de suffisamment travaillé pour être présentable.

Sur les attaques, c'est ce que nous essayons de faire. Sur *Forbes*, la Communication a répondu immédiatement, dans la journée. Sur les tweets de dimanche, la Communication a essayé de répondre immédiatement. Le service Communication fait vraiment du 7/7 en ce moment et nous essayons de tout lister. Mais répondre à toutes les attaques génère encore plus d'attaques. Cela génère beaucoup de reprises, en particulier sur les médias sociaux, pour pouvoir estimer si répondre est plus intelligent que ne pas répondre. On peut toujours se tromper, mais le service Communication essaie de regarder et de prendre point.

Il faut peut-être plus faire savoir ce que nous avons fait aux salariés comme le droit de réponse de *Forbes*, comme ce que nous avons répondu à ceux qui nous attaquaient sur la reprise de Montpellier ce week-end et peut-être au moins dans le *reply* des actus, expliquer tout ce que nous avons répondu sur les réseaux sociaux ou ailleurs.

Sur la meilleure anticipation des argumentaires, je suis d'accord avec vous. J'ai demandé au Commercial France d'avoir un argumentaire prêt au cas où l'Europe ne suivrait pas notre recommandation et notre demande de légaliser la politique d'avoirs parce que le ton se durcit. Je reçois de plus en plus de mails de clients amers et aigris, Pieter ELBERS également. Il faut vraiment avoir des argumentaires, quelle que soit la décision de l'Union européenne. C'est bien ce que nous avons demandé au niveau du Commercial.

M. TIZON, Président.- Merci Anne, merci Steven ZAAT et merci Éric ANCONETTI même si nous ne l'avons pas entendu. Nous allons clore ce point.

Je vous propose, si vous le souhaitez, que vous puissiez faire votre suspension. Romain RAQUILLET reprendra la main après la suspension car Anne RIGAIL, Steven ZAAT et moi devons aller à la *call* avec les fonctions sièges et supports, qui va se tenir dans quelques minutes.

M. RAQUILLET.- Je vous propose une suspension de séance d'un quart d'heure ou 20 minutes et nous reprenons à 11 heures 20 si cela convient à tous.

Si vous avez terminé avant, vous m'envoyez un SMS.

Mme JOHNSTON, Secrétaire Générale.- OK.

(La séance, suspendue à 10 heures 55, est reprise à 11 heures 28 sous la présidence de M. RAQUILLET.)

M. RAQUILLET.- Nous reprenons la séance.

Madame la Secrétaire, je vous donne la parole.

Mme JOHNSTON, Secrétaire Générale.- Je vais procéder à la lecture de la motion.

Motion des élus en CSEC du 28 avril 2020.

Les élus tiennent à remercier et à souligner l'engagement des Directions d'Air France et d'Air France KLM dans les échanges menés ces derniers jours auprès des Pouvoirs Publics.

À l'instar des décisions prises par plusieurs états dans le monde pour soutenir leurs compagnies aériennes, le gouvernement a reconnu l'importance stratégique du groupe Air France et a su prendre ses responsabilités. Les élus représentant les personnels d'Air France, réunis ce jour en session soulignent et sont satisfaits du soutien vital apporté par l'Etat Français face à une crise inédite et d'une extrême brutalité.

Ce plan de sauvegarde met tout le groupe face à une obligation de résultats, tant dans la restauration de sa situation économique que dans son engagement à réduire ses émissions carbone. Ces deux conditions ont été clairement posées à l'entreprise.

Pour nous, Organisations Professionnelles et élus représentant les salariés, la responsabilité de l'entreprise est d'abord de protéger les salariés et les emplois, nous y seront très attentifs. Nous attendons de la Direction qu'elle s'engage à un dialogue social honnête et transparent, première condition de la confiance. Enfin, nous attendons de l'État qu'il crée les conditions d'une concurrence loyale basée sur le respect de toutes les règles de droit français, et sur un allègement massif des taxes et redevances qui pèsent sur les compagnies françaises.

M. RAQUILLET.- J'imagine que vous souhaitez voter la motion.

J'ai reçu pendant votre prise de parole, Madame la Secrétaire, un message de la CGT et du SNGAF, de M. PORTAL et de M. BODRERO, m'indiquant que les membres de leur organisation ne participeraient pas au vote.

(S'adressant à Mme DHOURY) Sandrine, je te laisse appeler les votants.

Mme DHOURY.- Les votants sont Mme LAVIGNE-LEDOUX, Mme JOHNSTON, M. TAIBI, Mme ODINOT CHAZELAS, Mme MORELLE, M. TRAN, M. DUCOURTIEUX, M. REGEASSE, Mme MOORE RIEUTORD, Mme TECHER, M. DEREUMETZ, M. DELLI-ZOTTI, Mme TUCHMUNTZ LAHITTE, soit 14 votants.

Résultat du vote à main levée :

- *Nombre de votants : 13 ;*
- *11 voix pour ;*
- *2 voix contre.*

La CGT et le SNGAF ne participent pas au vote.

Nous avons 13 votants avec 11 voix pour et 2 voix contre.

M. RAQUILLET.- J'ai également noté ces votes.

Mme JOHNSTON, Secrétaire Générale.- Je prends acte du vote.

Mme CAZARRE.- J'avais noté 14 votants au moment de l'appel.

M. RAQUILLET.- Vous avez raison mais deux personnes étaient non remplacées : Mme MARCHAIS et M. VILLANUEVA. Donc 15 moins 2 font 13.

M. GARBISO.- La CFE-CGC s'associe au vote en tant qu'organisation professionnelle.

M. MALLOGGI.- Je voulais justifier ce vote. Nous avons dans cette instance et bien avant exprimé nos inquiétudes. Les Hollandais nous ont montré leur capacité à montrer un visage uni quand ils l'estimaient nécessaire. Nous pensons qu'en cette période inédite et très compliquée, nous devons savoir faire bloc au sein d'Air France. Ce n'est pas pour autant que nous vous donnons un chèque en blanc.

M. JOULIN.- Pour l'UNSA, nous nous associons, comme la CGC, au vote pour de cette motion.

M. RAQUILLET.- Je vous propose de clore la session.

Je vous remercie d'avoir été présents tôt. Il était important que nous soyons transparents rapidement avec vous sur les annonces qui ont été faites sur le prêt. Je reste à votre disposition pour tout autre sujet et nous revenons vers vous rapidement pour continuer à discuter des différents sujets qui nous occupent à l'heure actuelle.

Bonne journée à tous, portez-vous bien et à très bientôt.

(La séance est levée à 11 heures 40.)

