

Bruxelles, le 23.4.2018
COM(2018) 230 final

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relative à la mobilisation du Fonds européen d’ajustement à la mondialisation à la suite
d’une demande de la France - EGF/2017/009 FR/Air France**

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1. Les règles régissant les contributions financières du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) sont définies dans le règlement (UE) n° 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020 et abrogeant le règlement (CE) n° 1927/2006 ¹ (ci-après le «règlement FEM»).
2. Le 23 octobre 2017, la France a présenté la demande EGF/2017/009 FR/Air France en vue d'obtenir une contribution financière du FEM, à la suite de licenciements ² survenus chez Air France en France.
3. Au terme de l'évaluation de cette demande, la Commission a conclu, conformément à l'ensemble des dispositions applicables du règlement FEM, que les conditions d'octroi d'une contribution financière du FEM étaient remplies.

SYNTHÈSE DE LA DEMANDE

Numéro de la demande FEM	EGF/2017/009 FR/Air France
État membre	France
Région(s) concernée(s) (niveau NUTS ³ 2)	Île-de-France (FR10) Provence-Alpes-Côte d'Azur (FR82) ⁴
Date de dépôt de la demande:	23 octobre 2017
Date d'accusé de réception de la demande	6 novembre 2017
Date à laquelle la Commission était en possession de la traduction de la demande	7 décembre 2017
Date de demande d'informations complémentaires	21 décembre 2017
Date limite pour la communication des informations complémentaires	1 ^{er} février 2018
Date limite pour la réalisation de l'évaluation	26 avril 2018
Critère d'intervention	Article 4, paragraphe 1, point a), du règlement FEM
Entreprise principale concernée	Air France
Nombre d'entreprises concernées	1
Secteur(s) d'activité économique	Division 51 (transports aériens)

¹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

² Au sens de l'article 3 du règlement FEM.

³ Règlement (UE) n° 1046/2012 de la Commission du 8 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS), concernant les séries chronologiques à transmettre pour le nouveau découpage régional (JO L 310 du 9.11.2012, p. 34).

⁴ Quinze régions sont concernées. Les deux régions mentionnées concentrent 88 % des licenciements.

(Division de la NACE Rév. 2) ⁵	
Période de référence (quatre mois):	1 ^{er} avril 2017 – 31 juillet 2017
Nombre de licenciements pendant la période de référence (a)	1 086
Nombre de licenciements avant ou après la période de référence (b)	772
Nombre total de licenciements (a + b)	1 858
Nombre total de bénéficiaires admissibles	1 858
Nombre total de bénéficiaires visés	1 858
Nombre de jeunes visés sans emploi, ne suivant ni enseignement ni formation (NEET)	0
Coût des services personnalisés (en EUR)	16 410 805
Budget pour la mise en œuvre du FEM ⁶ (en EUR)	80 000
Budget total (en EUR)	16 490 805
Contribution du FEM (60 %) (en EUR)	9 894 483

ÉVALUATION DE LA DEMANDE

Procédure

- La France a présenté la demande EGF/2017/009 FR/Air France le 23 octobre 2017, dans le délai de 12 semaines à compter de la date à laquelle les critères d'intervention précisés à l'article 4 du règlement FEM ont été remplis. La Commission a accusé réception de la demande le 6 novembre 2017. La Commission a demandé des informations complémentaires à la France le 21 décembre 2017, dans un délai de deux semaines à compter de la date à laquelle elle était en possession de la traduction de la demande. Ces informations ont été fournies dans les six semaines suivant la date de cette demande. Le délai de douze semaines suivant la réception de la demande complète au terme duquel la Commission doit avoir achevé son évaluation de la conformité de la demande aux conditions d'octroi d'une contribution financière expire le 26 avril 2018.

Admissibilité de la demande

Entreprises et bénéficiaires concernés

- La demande concerne 1 858 travailleurs licenciés par Air France. L'entreprise concernée exerce ses activités dans le secteur économique relevant de la division 51 («Transports aériens») de la NACE Rév. 2. Les licenciements effectués par Air France ont principalement eu lieu dans les régions de niveau NUTS 2 d'Île-de-France (FR10) et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (FR82).

Critères d'intervention

- La France a présenté la demande au titre du critère d'intervention énoncé à l'article 4, paragraphe 1, point a), du règlement FEM, selon lequel au moins

⁵ JO L 393 du 30.12.2006, p. 1.

⁶ Conformément à l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1309/2013.

500 salariés doivent être licenciés sur une période de référence de quatre mois, dans une entreprise d'un État membre, y compris les salariés et les travailleurs indépendants licenciés ou en cessation d'activité chez les fournisseurs et chez les producteurs en aval de ladite entreprise.

7. La période de référence de quatre mois faisant l'objet de la demande s'étend du 1^{er} avril 2017 au 31 juillet 2017. Au cours de la période de référence, 1 086 travailleurs ont été licenciés par Air France.

Calcul des licenciements et cessations d'activité

8. Les 1 086 licenciements au cours de la période de référence ont été comptabilisés à partir de la date à laquelle l'employeur a notifié individuellement⁷ le préavis de licenciement ou de résiliation du contrat de travail à chaque travailleur.

Bénéficiaires admissibles

9. Outre les salariés déjà évoqués, les bénéficiaires admissibles incluent 772 salariés licenciés avant ou après la période de référence de quatre mois. Ces pertes d'emploi supplémentaires sont toutes intervenues après l'annonce générale du plan de licenciement prévu faite lors de la réunion du comité central d'entreprise du 23 avril 2015. Il est possible d'établir un lien de cause à effet évident avec la situation qui a engendré les licenciements pendant la période de référence.
10. Le nombre total de bénéficiaires admissibles s'élève par conséquent à 1 858.

Lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation

11. Pour établir le lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation, la France fait valoir que le secteur du transport aérien international a été gravement perturbé, notamment par le recul de la part de marché de l'Union européenne. Sur la période 2008-2015, le trafic mondial, mesuré en passagers-kilomètres payants (PKP), a augmenté de 5,3 % par an, hausse conforme à la tendance de croissance à long terme observée depuis 1970. Néanmoins, depuis 2008, le trafic entre l'Europe et le reste du monde augmente plus lentement que le trafic mondial. Entre 2008 et 2015, la croissance annuelle du trafic entre l'Europe et le reste du monde a été de 3,4 %, soit 36 % de moins que la croissance annuelle moyenne du trafic mondial⁸.
12. Le trafic entre régions a augmenté comme suit: entre l'Europe et l'Amérique du Nord, +1,4 %; entre l'Europe et l'Amérique centrale et Amérique du Sud, +3,4 %; entre l'Europe et l'Afrique, +2,9 %; entre l'Europe et l'Asie, +2,7 %; et entre l'Europe et le Moyen-Orient, +11,2 %⁹. Les principales compagnies aériennes du Moyen-Orient (Emirates, Qatar Airways et Etihad Airways) ont conquis une part importante du trafic long-courrier des transporteurs européens opérant en réseau en proposant un service à une seule escale entre l'Europe et des destinations telles que l'Inde, l'Australie et l'Asie du Sud-Est, segment sur lequel les transporteurs du Moyen-Orient bénéficient d'un avantage géographique.
13. Les effets les plus dommageables de la mondialisation du transport aérien sur les entreprises de l'UE sont à attribuer à la très forte augmentation de la capacité

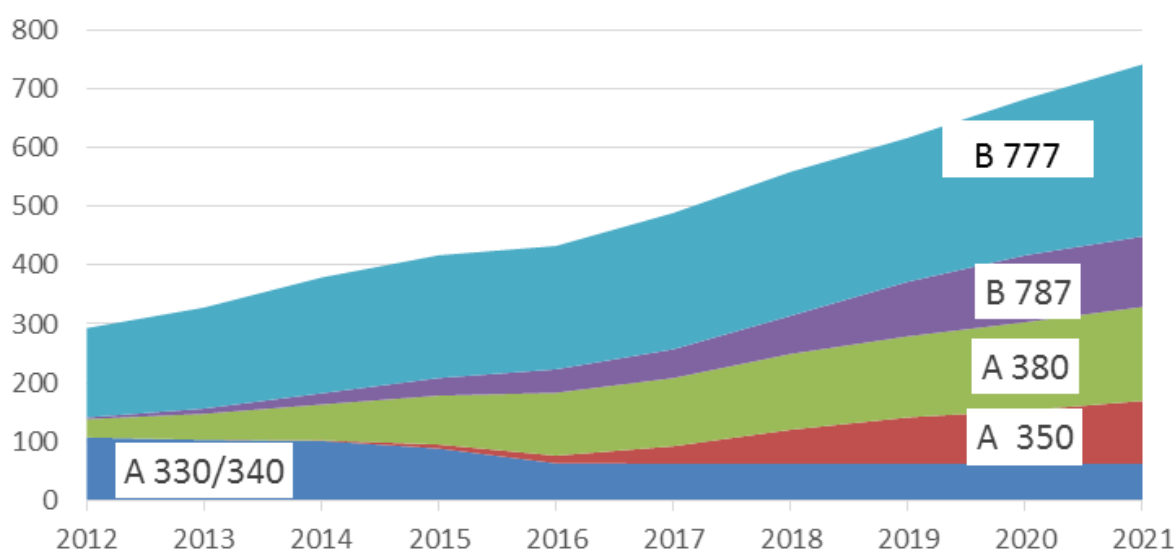
⁷ La pièce justificative sera la convention de rupture à l'amiable.

⁸ OACI (www.icao.int)

⁹ Perspectives du marché 2016 de Boeing («Current Market Outlook»).

d'Emirates, de Qatar Airways et d'Etihad Airways qui se poursuit depuis 2012. Le nombre total d'avions long-courriers de ces trois transporteurs (les long-courriers représentant la quasi-totalité des flottes de ces compagnies) a triplé en 8 ans, entre 2005 et 2013, passant d'un peu plus de 100 avions à plus de 300 en 2013, dont un nombre croissant de très gros A380¹⁰. Entre 2013 et 2017, leur flotte a encore été multipliée par 1,5 (environ 500 appareils) et devrait dépasser 700 appareils d'ici 2021 sur la base de l'état des commandes en avril 2017. Sur la période 2013-2021, leur flotte aura ainsi été multipliée par 2,33.

Plan de flotte des avions gros-porteurs de transport de passagers¹¹
(historique + commandes en date d'avril 2017)



Source: tableau établi par Air France à partir de données communiquées par Ascend¹²

14. La France fait valoir que les commandes massives passées par Emirates, Qatar Airways et Etihad Airways sont déconnectées des fondamentaux du transport aérien. Bien qu'une partie de la stratégie de ces entreprises consiste à accroître leur capacité de transport de passagers entre le Moyen-Orient et le reste du monde, l'objectif principal des trois transporteurs est d'augmenter de manière significative la puissance de leur système de correspondance sur les flux «long-courrier»-«long-courrier» pour capter, grâce à leurs plateformes correspondance de Dubaï, Doha et Abou Dabi, une part prépondérante des flux entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques d'une part, et l'Asie et l'Océanie d'autre part, ainsi qu'entre l'Europe et l'Afrique.

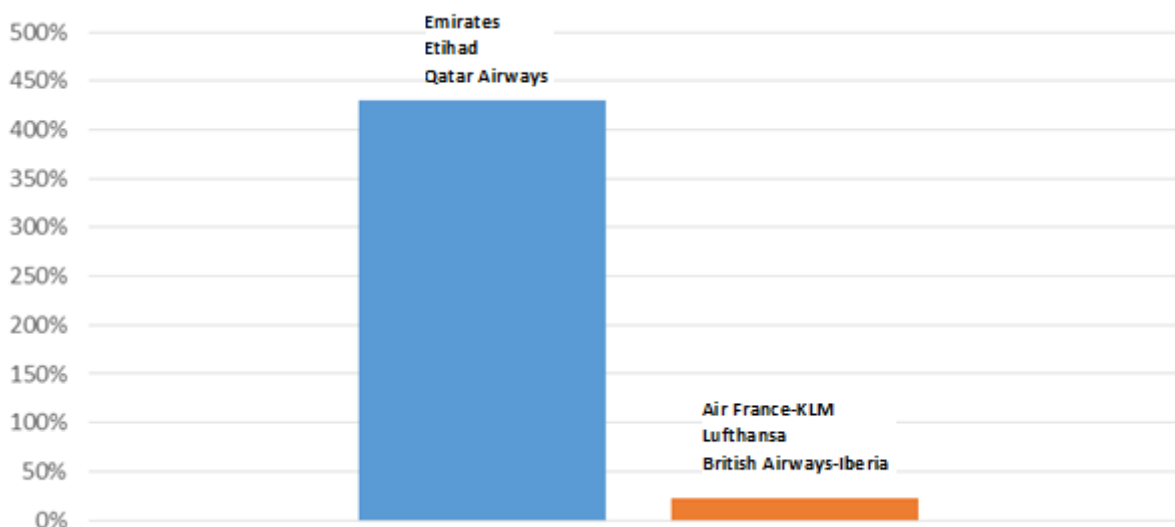
¹⁰ L'Airbus A380 est un avion de ligne gros-porteur quadrimoteur à double pont, fabriqué par le constructeur européen Airbus. Il s'agit du plus gros avion de ligne de transport de passagers au monde. Il peut accueillir 525 personnes dans une configuration typique de trois classes ou jusqu'à 853 personnes en configuration économique.

¹¹ Un gros-porteur est un avion de ligne à réaction dont le fuselage est suffisamment large pour accueillir deux couloirs, avec sept sièges ou plus de front.

¹² Ascend fournit des informations sur le marché de l'aviation. <http://ascend.flightglobal.com>

15. Cette concurrence a particulièrement affecté les compagnies européennes et leurs plateformes de correspondance, tant sur les flux représentant les volumes de trafic les plus importants (p. ex. Europe-Asie) que sur les flux à forte croissance (notamment Afrique-Asie).

Croissance de l'offre des compagnies aériennes entre l'Europe et le Golfe (2004-2015) (%)



Source: tableau établi par Air France à partir de données communiquées par OAG ¹³

16. Le Qatar et les Émirats arabes unis versent des milliards de dollars en subventions gouvernementales à leurs compagnies aériennes nationales, ce qui fausse le marché international de l'aviation et porte atteinte à la concurrence loyale. Emirates, Qatar Airways et Etihad sont au cœur de la stratégie de développement de leurs États actionnaires. Ces derniers sont enclins à promouvoir la croissance rapide de leurs transporteurs au service du développement national et leur apportent par conséquent un soutien quasi illimité. Une étude menée par de grandes compagnies aériennes américaines en 2015 (American Airlines, Delta, United) ¹⁴ a estimé que Emirates, Etihad et Qatar Airways ont reçu 42 milliards d'USD sous la forme d'aides d'État entre 2004 et 2014. Les mêmes transporteurs américains, dans une lettre envoyée au Secrétaire d'État des États-Unis en février 2017 ¹⁵, ont estimé que l'aide reçue par les compagnies du Golfe dépasse les 50 milliards d'USD, soit huit milliards de dollars de plus que la précédente estimation.
17. Les aides d'État et les avantages accordés à Emirates, Qatar Airways et Etihad concernent le système social et fiscal (environnement exonéré: pas d'impôt sur les sociétés, pas de cotisations sociales, pas de taxes locales), le financement des achats d'aéronefs (garanties d'État et facilités de crédit à l'exportation), le financement des infrastructures aéroportuaires par des investissements massifs (6 800 millions d'EUR à Dubaï, 4 900 millions d'EUR à Doha), et les redevances aéroportuaires qui sont parmi les plus basses du monde [par exemple, le rapport obtenu en comparant les redevances aéroportuaires de Paris (CDG) et de Dubaï (DXB) dues en 2016 pour

¹³ OAG est une société d'analyse du transport aérien qui fournit les horaires précis des compagnies aériennes, des analyses des routes aériennes, des analyses sur le secteur de l'aviation, le suivi des vols et des données de vol. www.oag.com

¹⁴ <http://www.openandfairskies.com/wp-content/themes/custom/media/White.Paper.pdf>

¹⁵ <http://www.openandfairskies.com/wp-content/uploads/2017/02/Tillerson-Letter-020117.pdf>

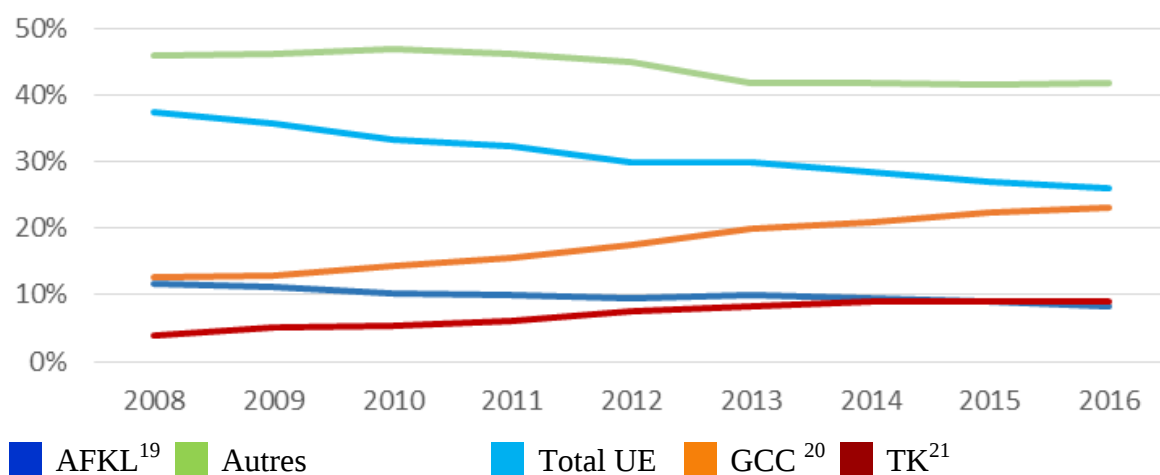
l'atterrissage d'un B777-300 est de 2,2 (16 766 EUR à Paris / 7 599 EUR à Dubai) ¹⁶].

18. Dans un cadre juridique marqué par une forte tendance à la libéralisation des services aériens, 24 des 28 États membres de l'UE ont signé des accords avec le Qatar et les Émirats arabes unis, offrant ainsi à leurs transporteurs un large accès au marché européen. Toutefois, alors que l'UE applique le principe de l'interdiction des aides d'État qui faussent ou menacent de fausser la concurrence et qui affectent les échanges entre les États membres, il n'existe aucune réglementation similaire au Qatar et aux Émirats arabes unis, comme l'illustre l'aide d'État presque illimitée apportée jusqu'à présent.
19. À ce jour, le secteur du transport aérien a fait l'objet de trois demandes d'intervention du FEM, toutes fondées sur la mondialisation des échanges ¹⁷.

Événements à l'origine des licenciements et des cessations d'activité

20. L'événement qui a donné lieu à ces licenciements est l'augmentation massive de la capacité ¹⁸ des compagnies aériennes subventionnées basées dans des pays où les conditions d'investissement et de production sont bien meilleures, ce qui a entraîné une forte baisse de la part de marché des compagnies de l'UE. Entre 2008 et 2016, l'évolution des parts de marché origine-destination entre l'Europe, d'une part, et l'Afrique subsaharienne, le Moyen-Orient et l'Asie, d'autre part, montre une régression des compagnies de l'UE de près de 10 points au profit d'Emirates, de Qatar Airways, d'Etihad et de Turkish Airlines (bien que cette dernière soit restée stable depuis 2015 en raison du contexte géopolitique), comme le montre le graphique ci-dessous.

Évolution des parts de marché sur l'Afrique subsaharienne, le Moyen-Orient et l'Asie (2008-2016)



¹⁶ Source: le service des redevances et taxes aéroportuaires d'Air France. Sur la base des redevances et taxes payées par Air France dans les aéroports concernés.

¹⁷ EGF/2017/009 FR/Air France (objet de la présente proposition de décision), ainsi que EGF/2013/014 FR Air France, COM(2014) 701 et EGF/2015/004 IT Alitalia, COM(2015) 397.

¹⁸ Sièges kilomètres disponibles.

¹⁹ Air France – KLM.

²⁰ Emirates, Qatar Airways et Etihad.

Source: tableau établi par Air France à partir de données MIDT²²

21. Comme déjà souligné, cette concurrence a affecté les compagnies européennes et leurs plateformes de correspondance sur les flux représentant les volumes de trafic les plus importants, comme Europe-Asie, et sur les flux à forte croissance, comme Afrique-Asie. Air France, traditionnellement bien implantée sur la plupart de ces flux en raison de sa plateforme de correspondance de Paris-CDG, a été particulièrement exposée à ces réorientations de trafic, d'où les licenciements.

Effets attendus des licenciements sur l'économie et l'emploi au niveau local, régional ou national

22. Les licenciements les plus nombreux ont eu lieu en Île-de-France (76,2 %) et en Provence-Alpes-Côte d'Azur — PACA — (11,7 %). L'incidence attendue dans les deux territoires est liée aux difficultés de reclassement des travailleurs âgés de 50 ans et plus. Cette tranche d'âge représente 79 % du nombre total de licenciements. En PACA, les difficultés sont également liées à un nombre de demandeurs d'emploi supérieur à la moyenne nationale.
23. Le taux de chômage en Île-de-France tend à être inférieur à celui de la France métropolitaine, car il inclut la région parisienne. Au T3 2017, le taux de chômage était de 8,4 %²³, soit un point de pourcentage de moins que le taux de chômage moyen en France (9,4 %). Cependant, le territoire a des problèmes liés au chômage de longue durée et aux demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus. Les dernières statistiques²⁴ montrent qu'en Île-de-France le nombre de chômeurs de longue durée (de 12 à 24 mois) a augmenté de 19 480 personnes (11 %)²⁵ en 2017, par rapport à l'année précédente. Les demandeurs d'emploi qui sont au chômage depuis au moins un an représentent 43,7 % du nombre total de demandeurs d'emploi dans la région²⁶. En outre, le nombre de demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus a augmenté de 4,7 % (+5,6 % pour les femmes) au dernier trimestre 2017 par rapport au T4 2016²⁷.
24. Par ailleurs, en PACA, le taux de chômage était de 11,1 %²⁸, soit près de deux points de pourcentage de plus que la moyenne nationale. Dans cette région, le nombre de demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus a augmenté de 6 % au T3 2017 par rapport au même trimestre de 2016²⁹; et le nombre de demandeurs d'emploi au chômage depuis au moins 12 mois a augmenté de 7 %, soit 14 010 personnes, au cours de la même période³⁰.

²¹ Turkish Airlines.

²² MIDT signifie données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes.

²³ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016

²⁴ T4 2017 pour Île-de-France et T3 2017 pour PACA.

²⁵ http://idf.direccte.gouv.fr/sites/idf.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/defm_12_2017_ile-de-france.pdf

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

²⁸ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016

²⁹ http://paca.direccte.gouv.fr/sites/paca.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/2018-01_-_synthese_paca.pdf

³⁰ Ibidem.

Bénéficiaires visés et actions proposées

Bénéficiaires visés

25. Les 1 858 travailleurs licenciés devraient participer aux mesures. La ventilation par sexe, nationalité et tranche d'âge de ces travailleurs est la suivante:

Catégorie		Nombre de bénéficiaires visés	
Sexe:	Hommes:	974	(52,4 %)
	Femmes:	884	(47,6 %)
Nationalité:	Citoyens de l'UE:	1 849	(99,5 %)
	Ressortissants de pays tiers:	9	(0,5 %)
Tranche d'âge:	15-24 ans:	0	(0,0 %)
	25-29 ans:	0	(0,0 %)
	30-54 ans:	661	(35,6 %)
	55-64 ans:	1 196	(64,4 %)
	plus de 64 ans:	1	(0,0 %)

Admissibilité des actions proposées

26. La mesure pour laquelle les autorités françaises sollicitent le cofinancement du FEM est le congé de reclassement³¹. Cette mesure est destinée aux travailleurs qui, au moment de leur départ volontaire, n'ont pas encore de plan de reclassement précis et souhaitent bénéficier, durant une période pouvant aller jusqu'à douze mois et, dans certaines circonstances, jusqu'à 15 mois³², de mesures de reconversion, de conseils, d'une orientation ou d'une assistance afin de créer ou de reprendre une entreprise, etc.
27. Les services personnalisés à fournir aux travailleurs licenciés dans le cadre du congé de reclassement comportent les actions suivantes:
- Services de conseil et orientation professionnelle pour les travailleurs. Les travailleurs seront accompagnés et orientés dans leurs projets de reclassement en tant que travailleurs salariés ou travailleurs indépendants. Les participants pourront profiter de services de conseil et d'orientation professionnels, d'une

³¹ En ce qui concerne le congé de reclassement, l'article L1233-71 du Code français du travail prévoit qu'une entreprise qui emploie plus de 1 000 salariés est tenue de proposer les mesures qui y sont définies pour une durée minimale de quatre mois. En vertu de la législation susmentionnée, la période débutant le cinquième mois est donc facultative et peut faire l'objet d'une contribution du FEM, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1309/2013. Air France a décidé de proposer cette mesure pour une période minimale de six mois et une période maximale de douze mois. La demande ne prévoit aucune contribution durant les quatre premiers mois du congé de reclassement, qui correspondent à la durée minimale stipulée par la loi.

³² À titre exceptionnel, les travailleurs suivant un parcours encadré (c'est-à-dire une formation professionnelle de longue durée pour des compétences recherchées sur le marché de l'emploi) peuvent voir leur congé de reclassement prolongé à 15 mois maximum, pour couvrir l'achèvement de leur parcours encadré et trois mois supplémentaires de recherche d'emploi accompagnée.

aide à la recherche d'emploi, d'un accompagnement, d'informations sur la formation disponible, d'une promotion de l'esprit d'entreprise et de conseils en matière de création d'entreprise (ce qui peut inclure la recherche de financements, une aide à l'établissement du plan d'entreprise et d'autres services d'accompagnement sur la voie de l'entrepreneuriat), etc.

- Formation professionnelle. Les travailleurs se verront proposer différents types de formations adaptées à leurs besoins, tels qu'ils ont été recensés par les conseillers offrant les services consultatifs. Une attention particulière sera accordée aux parcours encadrés, qui sont des formations professionnelles de longue durée pour des compétences recherchées sur le marché de l'emploi. Parmi les exemples de formations professionnelles possibles figurent la formation à la culture de la vigne et à la viticulture (vinificateur), l'apiculture, le CAP ³³ en services de restauration, le CAP boulanger-pâtissier, la formation en vue de l'obtention du DAEFLE (diplôme d'aptitude à l'enseignement du français langue étrangère), la formation en vue de l'obtention d'un certificat de qualification en tant que conducteur de véhicule n'excédant pas neuf places, etc.
- Contribution pour la reprise ou la création d'une entreprise. Les travailleurs qui créent leur propre entreprise (reprise ou création d'entreprise) recevront jusqu'à 15 000 EUR pour couvrir les frais d'installation, les investissements en actifs et les dépenses courantes. La contribution sera versée en plusieurs versements, au fur et à mesure que les différents jalons auront été atteints. Un premier versement de 3 000 EUR sera effectué sur présentation d'une preuve de création ou de reprise d'une entreprise, telle que l'accusé de réception de l'enregistrement de l'entreprise. Les deuxième et troisième versements, d'un montant de 6 000 EUR chacun, seront effectués sur présentation des première et deuxième déclarations TVA sur les ventes, indiquant un chiffre d'affaires d'au moins de 500 EUR et 1 000 EUR respectivement. Les indépendants (à savoir les auto-entrepreneurs ou les micro-entrepreneurs) et les entrepreneurs individuels qui bénéficient d'obligations administratives, fiscales et sociales simplifiées (entreprise individuelle avec toutes ses dérogations) recevront le deuxième et le troisième versement de 6 000 EUR sur présentation du premier et du deuxième relevé d'activité au RSI ³⁴, indiquant un chiffre d'affaires d'au moins 200 EUR et 500 EUR, respectivement, accompagné d'une preuve de paiement des cotisations dues.
- Allocation de recherche d'emploi. Cette allocation mensuelle, qui est versée jusqu'à la fin du congé de reclassement, s'élève à 70 % du dernier salaire brut du travailleur. Ce montant est calculé sur la base d'une participation supposée à temps plein des travailleurs à des mesures actives du marché de l'emploi; si cette participation est moindre, le FEM versera aux travailleurs une allocation calculée au prorata de leur participation effective.
- Allocation de mobilité. Le travailleur visé qui accepte un emploi exigeant un changement de résidence de plus de 100 km par rapport à son lieu de résidence actuel recevra une somme forfaitaire de 3 000 EUR visant à couvrir les dépenses nécessaires. Ce montant sera majoré de 500 EUR pour le conjoint

³³ Le CAP est le Certificat d'aptitude professionnelle.

³⁴ Régime social des indépendants.

non séparé, le partenaire de PACS³⁵ ou le concubin ainsi que de 500 EUR supplémentaire par enfant.

28. Les actions proposées décrites ici constituent des mesures actives du marché du travail qui entrent dans le cadre des actions admissibles visées à l'article 7 du règlement FEM. Elles ne se substituent pas à des mesures passives de protection sociale.
29. La France a fourni les informations requises sur les mesures revêtant un caractère obligatoire pour l'entreprise concernée en vertu du droit national ou de conventions collectives. Elle a confirmé qu'une contribution financière du FEM ne se substituerait pas à ces actions.

Estimation du budget

30. Le coût total estimé s'élève à 16 490 805 EUR; il correspond aux dépenses pour les services personnalisés à concurrence de 16 410 805 EUR et aux dépenses pour financer les activités de préparation, de gestion, d'information et de publicité, ainsi qu'à celles de contrôle et de compte rendu, à concurrence de 80 000 EUR.
31. La contribution financière totale demandée au FEM s'élève à 9 894 483 EUR (60 %
des coûts totaux).

³⁵ Le PACS est le Pacte civil de solidarité. Les partenaires de PACS ont des obligations réciproques. Le PACS affecte également les droits sociaux et salariaux, la propriété, le logement et la fiscalité.

Actions	Estimation du nombre de participants	Estimation du coût par participant (EUR)	Estimation du coût total (EUR) ³⁶
Services personnalisés [actions au titre de l'article 7, paragraphe 1, points a) et c), du règlement FEM]			
Services de conseil et orientation professionnelle pour les travailleurs (orientation professionnelle, services de reclassement)	1 485	1 951	2 897 150
Formation professionnelle (formation)	363	2 562	929 873
Contribution pour la reprise ou la création d'une entreprise (aides à la création d'entreprise)	456	15 000	6 840 000
Sous-total a): Pourcentage de l'ensemble coordonné de services personnalisés:	—		10 667 023 (65 %)
Allocations et mesures d'incitation [actions au titre de l'article 7, paragraphe 1, point b), du règlement FEM]			
Allocation de recherche d'emploi (allocation de congé de reclassement)	1 750	3 188	5 579 622
Allocation de mobilité (aides à la mobilité géographique)	57	2 880	164 160
Sous-total b): Pourcentage de l'ensemble coordonné de services personnalisés:	—		5 743 782 (35 %)
Actions au titre de l'article 7, paragraphe 4, du règlement FEM			
1. Activités de préparation	—		0
2. Gestion	—		0
3. Information et publicité	—		0
4. Contrôle et rapport	—		80 000
Sous-total c): Pourcentage du coût total:	—		80 000 (0,49 %)
Coût total (a + b + c):	—		16 490 805
Contribution du FEM (60 % du coût total)	—		9 894 483

32. Le coût des actions indiquées dans le tableau ci-dessus en tant qu'actions menées au titre de l'article 7, paragraphe 1, point b), du règlement FEM ne dépasse pas 35 % du coût total de l'ensemble coordonné de services personnalisés. La France a confirmé

³⁶

Le total diffère de la somme des rubriques en raison de l'arrondi.

que ces actions étaient conditionnées à la participation active des bénéficiaires visés à des activités de recherche d'emploi ou de formation.

33. La France a également confirmé que les coûts d'investissement pour l'emploi indépendant, la création d'entreprises et la reprise d'entreprises par les salariés ne dépasseront pas 15 000 EUR par bénéficiaire.

Période d'admissibilité des dépenses

34. La France a commencé à fournir les services personnalisés aux bénéficiaires visés le 19 mai 2015. Les dépenses relatives aux actions sont donc admissibles, au titre de la participation financière du FEM, du 19 mai 2015 au 23 octobre 2019.
35. Le 23 octobre 2017, la France a commencé à engager les dépenses administratives pour la mise en œuvre du FEM. Les dépenses relatives aux activités de préparation, de gestion, d'information et de publicité ainsi que de contrôle et d'élaboration de rapports peuvent, par conséquent, faire l'objet d'une contribution financière du FEM du 23 octobre 2017 au 23 avril 2020.

Complémentarité avec les actions financées par des fonds nationaux ou de l'Union

36. La source de préfinancement ou de cofinancement national est Air France.
37. Les autorités françaises n'ont pas indiqué de quelle manière les mesures décrites ci-dessus sont complémentaires avec les actions financées par les Fonds structurels. Elles ont toutefois confirmé que les mesures décrites ci-dessus bénéficiant d'une contribution financière du FEM ne recevront pas d'aide au titre de fonds nationaux ou d'autres instruments financiers de l'Union. La France a expliqué qu'aucune intervention publique n'était prévue afin d'aider les anciens travailleurs d'Air France. Dans la mesure où Air France est une entreprise *in bonis* (c'est-à-dire qu'elle n'est pas en liquidation) employant 1 000 travailleurs ou plus, il revient à l'employeur de payer l'intégralité des frais des mesures d'accompagnement visant à garantir le reclassement des travailleurs licenciés (voir note de bas de page n° 31 relative au congé de reclassement, au paragraphe 26).

Procédures suivies pour la consultation des bénéficiaires visés ou de leurs représentants, des partenaires sociaux et des collectivités locales et régionales

38. La France a indiqué que le paquet coordonné de services personnalisés a été composé en consultation avec les représentants des bénéficiaires visés et les partenaires sociaux. Le 10 février 2015, Air France et les syndicats se sont mis d'accord sur le plan Perform 2020 concernant les départs volontaires du personnel au sol en 2015. Diverses réunions avec le comité central d'entreprise se sont tenues en 2015 et au T1 2016 sur le plan Perform 2020 concernant les départs volontaires du personnel de cabine et du personnel au sol en 2015 et 2016.

Systèmes de gestion et de contrôle

39. La demande contient une description du système de gestion et de contrôle qui précise les responsabilités des organismes concernés. La France a notifié à la Commission que la contribution financière serait gérée par la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) du Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, notamment par l'unité Fonds national de l'emploi (DGEFP - MFNE). Les paiements seront effectués, au sein de la DGEFP, par l'unité Affaires financières (DGEFP - MAFI). L'unité Organisation des contrôles (DGEFP - MOC) assure le contrôle administratif et financier en liaison

avec l'autorité d'audit. La Commission interministérielle de coordination des contrôles (CICC) est l'autorité d'audit française pour le FEM.

Engagements de l'État membre concerné

40. La France a apporté toutes les assurances nécessaires concernant les aspects suivants:
- les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination seront respectés pour l'accès aux actions proposées et leur réalisation;
 - les exigences fixées dans la législation nationale et dans celle de l'UE concernant les licenciements collectifs ont été respectées;
 - Air France, qui a poursuivi ses activités après les licenciements, a respecté ses obligations légales en matière de licenciements et pris les dispositions nécessaires pour ses salariés;
 - les actions proposées ne bénéficieront d'aucune aide financière provenant d'autres fonds ou instruments financiers de l'Union et les doubles financements seront évités;
 - la contribution financière du FEM sera conforme aux règles procédurales et de fond de l'Union en matière d'aides d'État.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Proposition budgétaire

41. La dotation annuelle du FEM n'excède pas 150 millions d'EUR (aux prix de 2011), comme le prévoit l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020³⁷.
42. Au terme de l'examen de la demande eu égard aux conditions fixées à l'article 13, paragraphe 1, du règlement FEM, et compte tenu du nombre de bénéficiaires visés, des actions proposées et des coûts estimés, la Commission propose de mobiliser le FEM pour un montant de 9 894 483 EUR, soit 60 % du coût total des actions proposées, afin d'apporter une contribution financière en réponse à la demande.
43. La décision proposée de mobilisation du FEM sera prise conjointement par le Parlement européen et le Conseil, en application du point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière³⁸.

Actes connexes

44. En même temps qu'elle présentera sa proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition de virement d'un montant de 9 894 483 EUR sur la ligne budgétaire concernée.
45. En même temps que l'adoption de cette proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission adoptera une décision d'octroi d'une contribution financière,

³⁷ JO L 347 du 20.12.2013, p. 884.

³⁸ JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

par la voie d'un acte d'exécution, qui entrera en vigueur à la date à laquelle le Parlement européen et le Conseil adopteront la décision de mobilisation du FEM.

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation à la suite d'une demande de la France - EGF/2017/009 FR/Air France

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020 et abrogeant le règlement (CE) n° 1927/2006³⁹, et notamment son article 15, paragraphe 4,

vu l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière⁴⁰, et notamment son point 13,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) vise à apporter un soutien aux salariés licenciés et aux travailleurs indépendants en cessation d'activité en raison de modifications majeures de la structure du commerce mondial résultant de la mondialisation, en raison de la persistance de la crise financière et économique mondiale, ou en raison d'une nouvelle crise financière et économique mondiale, et à favoriser leur réinsertion sur le marché du travail.
- (2) La dotation annuelle du FEM n'excède pas 150 millions d'EUR (aux prix de 2011), comme le prévoit l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil⁴¹.
- (3) Le 23 octobre 2017, la France a présenté une demande d'intervention du FEM pour des licenciements survenus dans l'entreprise Air France en France. Des informations complémentaires ont été fournies conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1309/2013. Cette demande remplit les conditions relatives à la fixation du montant de la contribution financière du FEM conformément à l'article 13 dudit règlement.
- (4) Il convient, par conséquent, de mobiliser le FEM en vue d'octroyer une contribution financière d'un montant de 9 894 483 EUR en réponse à la demande présentée par la France.
- (5) Afin de limiter au maximum le délai de mobilisation du FEM, la présente décision devrait s'appliquer à partir de la date de son adoption,

³⁹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

⁴⁰ JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

⁴¹ Règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 884).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Dans le cadre du budget général de l'Union établi pour l'exercice 2018, un montant de 9 894 483 EUR en crédits d'engagement et de paiement est mobilisé au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Elle est applicable à partir du *[date de son adoption]**.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le président*

*Par le Conseil
Le président*