

COM (2014) 701 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 17 novembre 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 17 novembre 2014

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande FEM/2013/014 FR/Air France présentée par la France)



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 12 novembre 2014
(OR. en)

15426/14

FIN 846
SOC 775

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	11 novembre 2014
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2014) 701 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande FEM/2013/014 FR/Air France présentée par la France)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2014) 701 final.

p.j.: COM(2014) 701 final



Bruxelles, le 11.11.2014
COM(2014) 701 final

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande FEM/2013/014 FR/Air France présentée par la France)

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020¹ permet la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) dans les limites d'un montant annuel maximal de 150 000 000 EUR (prix de 2011), au-delà des plafonds des rubriques concernées du cadre financier.

Les conditions applicables aux interventions du FEM pour les demandes introduites jusqu'au 31 décembre 2013 sont énoncées dans le règlement (CE) n° 1927/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 portant création du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation².

Le 20 décembre 2013, la France a présenté la demande FEM/2013/014 FR/Air France en vue d'obtenir une contribution financière du FEM, à la suite de licenciements survenus chez Air France en France.

Au terme d'un examen approfondi de cette demande, la Commission a conclu, en application de l'article 10 du règlement (CE) n° 1927/2006, que les conditions d'octroi d'une contribution financière prévues par ce règlement étaient remplies.

SYNTHÈSE ET ANALYSE DE LA DEMANDE

Données clés:	
Numéro de référence FEM	FEM/2013/014
État membre	France
Article 2	a)
Entreprise principale concernée	Air France
Fournisseurs et producteurs en aval	0
Période de référence	1.7.2013 – 31.10.2013
Date de démarrage des services personnalisés	6.11.2012
Date d'introduction de la demande	20.12.2013
Licenciements durant la période de référence	1 019
Licenciements avant/après la période de référence	4 194
Nombre total de licenciements admissibles	5 213
Estimation du nombre de travailleurs licenciés visés par les mesures	3 886
Coût des services personnalisés (en EUR)	51 845 626
Frais de mise en œuvre du FEM ³ (en EUR)	30 000
Frais de mise en œuvre du FEM (en %)	0,06
Budget total (en EUR)	51 875 626
Contribution du FEM (en EUR) (50 %)	25 937 813

1. La demande a été soumise à la Commission le 20 décembre 2013 et complétée par des informations additionnelles, dont les dernières ont été fournies le 24 juillet 2014.

¹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 884.

² JO L 406 du 30.12.2006, p. 1. Voir également l'article 23 du règlement (UE) n° 1309/2013, JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

³ Conformément à l'article 3, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 1927/2006.

2. La demande satisfait aux critères d'intervention du FEM énoncés à l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1927/2006 et a été introduite dans le délai de dix semaines visé à l'article 5 dudit règlement.

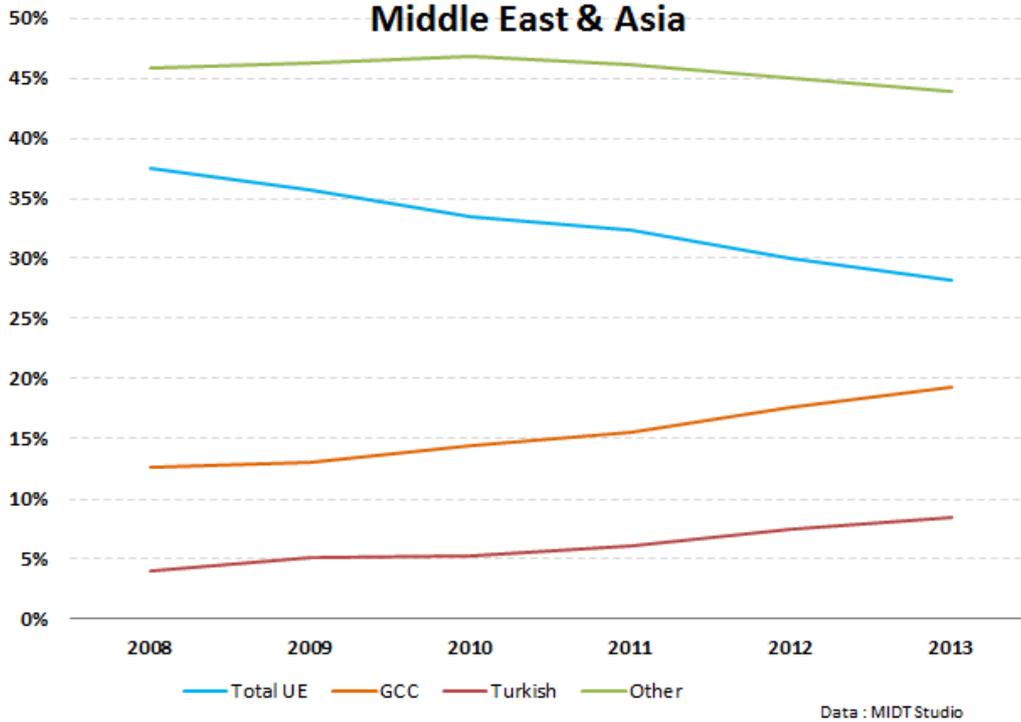
Lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation

3. Afin d'établir le lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation, la France fait valoir qu'en dépit du fait qu'à l'échelle mondiale, le marché du transport aérien international reste dominé par des compagnies aériennes européennes, ce secteur a subi de graves perturbations économiques, en particulier une diminution de la part de marché de l'Union européenne. Sur la période 2008-2012, le trafic mondial a connu une augmentation de 4,6 % par an, qui s'inscrit dans une tendance de croissance à long terme observée depuis 1970. Toutefois, le trafic aérien entre l'Europe et le reste du monde enregistre une croissance plus lente (2,4 %), qui a donné lieu à une diminution de la part de l'EU-27 dans le marché du transport aérien, mesurée en passagers-kilomètres payants (PKP).
4. En dépit de la croissance du trafic mondial au cours de la période 2008-2012, la croissance du trafic aérien mondial entre l'Europe et le reste du monde a été limitée, principalement en raison de la faible croissance du trafic entre l'Europe et le Moyen-Orient. Si la baisse du trafic aérien entre l'UE et quatre des régions considérées (Amérique du Nord, Amérique du Sud, Afrique et Asie) était comprise entre 0,3 et 2,8 %⁴, le trafic aérien entre l'UE et le Moyen-Orient a diminué de 11,4 %.
5. Les données disponibles pour 2013⁵ indiquent que la tendance observée pour la période 2008-2012 se poursuit. En 2013, l'Europe a enregistré une hausse de 3,8 % par rapport à 2012, un chiffre inférieur à la moyenne mondiale (5,2 %), et est responsable de 38 % du trafic mondial (mesuré en PKP), soit un point de pourcentage de moins qu'en 2012. Le Moyen-Orient reste la région dont la croissance est la plus rapide du monde, atteignant 10,9 % en 2013 et représentant 9 % du trafic mondial.
6. Comme le montre le graphique ci-dessous illustrant 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, entre 2008 et 2013, les compagnies aériennes européennes ont enregistré une baisse de 10 points de pourcentage en faveur des transporteurs du Golfe et de Turkish Airlines.

⁴ Baisse de 0,5 % entre l'EU-27 et l'Amérique du Nord, de 1,8 % entre l'UE-27 et l'Afrique et de 1,2 % entre l'UE-27 et l'Asie.

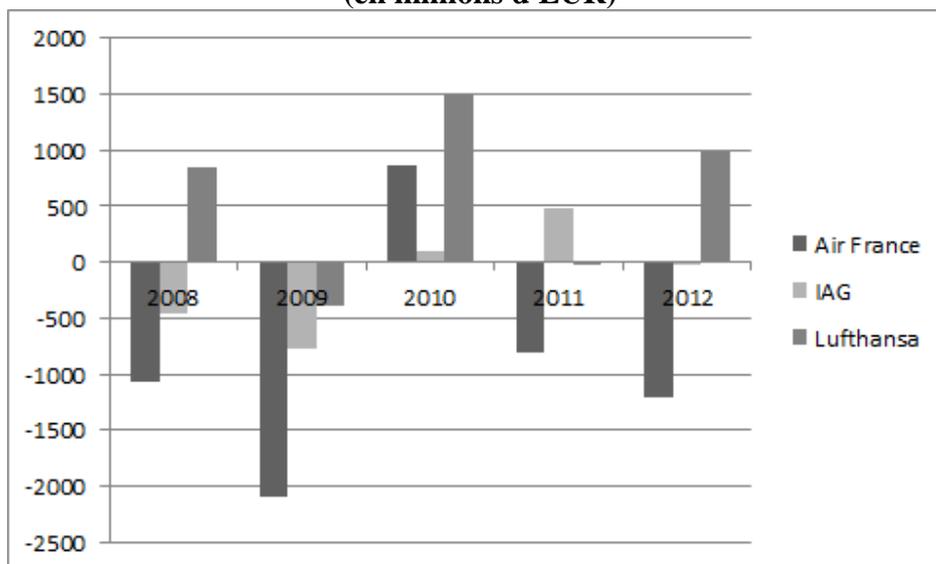
⁵ <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.ECON-RESULTS.Final-2.en.pdf>.

Market shares evolution on Subsaharian Africa, Middle East & Asia



7. Les effets de ces modifications de la structure du commerce ont été aggravés par d'autres facteurs tels que la baisse de la demande résultant de la crise économique et l'augmentation des prix du pétrole (le carburant représente parfois près d'un tiers des coûts du siège au kilomètre).
8. La période 2008-2012 a été difficile pour les trois principales compagnies aériennes d'Europe, Lufthansa, Air France-KLM et IAG⁶, toutes enregistrant des pertes sur au moins deux des cinq années examinées.

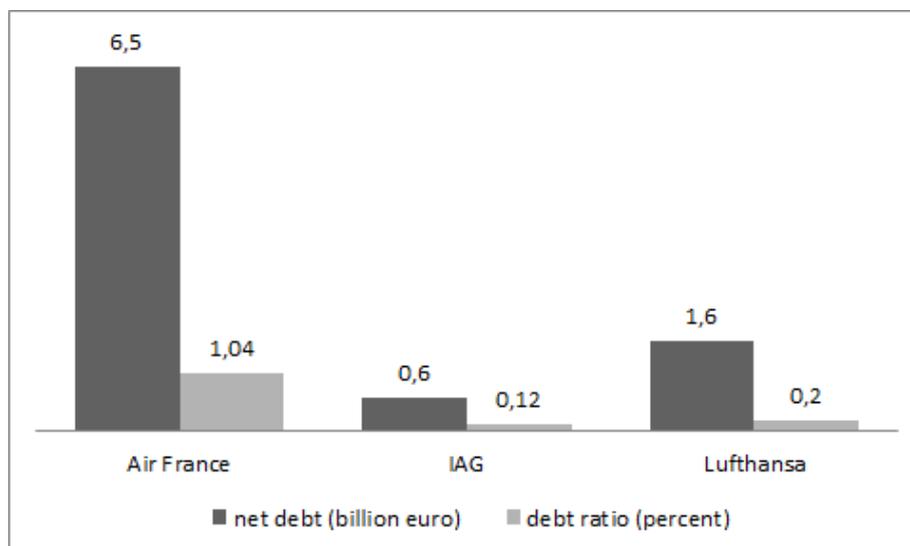
Résultats nets d'Air France-KLM, Lufthansa et IAG (2008-2012)⁷ (en millions d'EUR)



⁶ IAG regroupe British Airways et Iberia.

9. La situation du groupe Air France-KLM est particulièrement difficile en raison de sa situation financière. Le ratio d'endettement⁸ et la dette nette du groupe sont supérieurs à ceux d'IAG ou de Lufthansa.

Comparaison de la dette nette et des ratios d'endettement en 2011



Source: Air France

10. Confrontée à une dette élevée et à une capitalisation boursière insuffisante (inférieure à la valeur de sa flotte), Air France n'a pas été en mesure de réagir efficacement au recul de sa part de marché dans le secteur du transport aérien international, qui s'est soldé par un plan prévoyant plusieurs milliers de départs volontaires, convenu avec les travailleurs et les représentants des travailleurs.

Indication du nombre de licenciements et respect des critères de l'article 2, point a)

11. La France a introduit sa demande au titre du critère d'intervention prévu à l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1927/2006, qui subordonne l'octroi d'une contribution du FEM au licenciement, sur une période de quatre mois, d'au moins 500 salariés d'une entreprise d'un État membre, y compris les travailleurs licenciés chez les fournisseurs ou chez les producteurs en aval de ladite entreprise.
12. La demande fait état de 1 019 licenciements chez Air France pendant la période de référence de quatre mois comprise entre le 1^{er} juillet 2013 et le 31 octobre 2013, et de 4 194 autres licenciements intervenus en dehors de la période de référence, mais qui sont imputables à la même procédure de licenciement collectif. Le nombre total de licenciements a été calculé conformément aux dispositions de l'article 2, deuxième alinéa, troisième tiret, du règlement (CE) n° 1927/2006.

Explication de la nature imprévue de ces licenciements

⁷ [Source: Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles? Perspectives à vingt ans.](#)

⁸ Le ratio d'endettement est défini comme le ratio de la dette totale sur le total des actifs.

13. Les autorités françaises avancent que la croissance de la flotte long-courrier de trois grandes compagnies aériennes de la région du Golfe persique était inattendue et spectaculaire. Le nombre d'avions long-courriers a augmenté de 100 en 2005 et près de 200 en 2008 à plus de 300 en 2012, dont un nombre croissant de très gros porteurs A380. Lorsque les compagnies aériennes du Golfe ont annoncé ces commandes et intentions d'achat, une grande majorité de l'industrie du transport aérien était sceptique quant à leurs intentions réelles de rentabiliser ces investissements et au modèle économique à appliquer à cette fin.
14. La capacité de ces compagnies continue de croître très rapidement, avec des commandes considérables telles que celles enregistrées lors du salon de l'aéronautique de Dubaï de novembre 2013. Emirates a créé la surprise en annonçant l'acquisition de 150 Boeing 777x (capacité comprise entre 342 et 440 sièges), ainsi que de 50 Super Jumbo A380 (capacité de 500 sièges par avion). À elle seule, la compagnie Emirates couvre les objectifs de vente 2014 d'Airbus pour cet avion (25 unités). Etihad Airways a annoncé une commande de 56 Boeing long-courriers et de 87 Airbus, dont 50 Airbus A350. Dans le même temps, Qatar Airways a annoncé une commande de 5 avions-cargos Airbus A330, confirmé l'acquisition de 50 avions Boeing 777x, qui avaient été commandés en novembre lors du salon de l'aéronautique de Dubaï, et a ajouté des droits d'achat pour 50 avions long-courriers supplémentaires⁹.
15. Selon la presse¹⁰, les plans d'expansion d'Emirates, de Qatar et d'Etihad montrent que le centre de gravité du transport aérien mondial s'est déplacé de l'Europe et de l'Amérique du Nord vers le Moyen-Orient.
16. En outre, ce phénomène s'inscrit dans un cadre juridique marqué par une forte tendance à la libéralisation des services aériens. Sur 28 États membres de l'UE, 24 ont signé des accords avec les pays du Golfe, offrant à leurs transporteurs un large accès au marché européen. Ces "règles du jeu" en mutation constante privent les transporteurs européens de la prévisibilité indispensable pour planifier leurs investissements dans la flotte, dont la valeur est considérable.
17. Le prix du pétrole s'est maintenu des niveaux historiquement élevés. En 2011, les coûts de carburant représentaient 24 % des coûts des compagnies aériennes, contre 17 % en 2007.
18. Ces circonstances combinées et la situation du secteur du transport aérien au cours des années qui ont suivi la crise économique et financière n'ont pas permis de prévoir le développement futur du transport aérien et de prendre moins brutalement les mesures d'adaptation nécessaires.

Recensement des entreprises qui licencient et des travailleurs visés par les mesures d'aide

19. La demande porte sur 5 213 licenciements.
20. Les 3 886 travailleurs visés se répartissent comme suit:

⁹ <http://online.wsj.com/articles/qatar-airways-confirms-purchase-of-50-boeing-777x-aircraft-1405504408>.

¹⁰ <http://dohanews.co/qatar-airways-to-buy-50-long-haul-b777x-planes-from-boeing/>.

Catégorie	Nombre	Pourcentage
Hommes	2 322	59,75
Femmes	1 564	40,25
Citoyens de l'UE	3 879	99,82
Ressortissants de pays tiers	7	0,18
15-24 ans	1	0,03
25-54 ans	1 206	31,03
55-64 ans	2 679	68,94
Plus de 64 ans	0	0,00

21. 212 travailleurs présentent un problème de santé de longue durée ou un handicap.
22. La ventilation par catégorie professionnelle est la suivante:

Catégorie	Nombre	Pourcentage
Cadres supérieurs	69	1,78
Cadres	607	15,62
Techniciens et agents de maîtrise	2 809	72,13
Employés, ouvriers	407	10,47

23. Conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 1927/2006, la France a confirmé qu'une politique d'égalité entre les hommes et les femmes et de prévention des discriminations a été appliquée et continuera à être appliquée lors des différentes étapes de la mise en œuvre du FEM et, en particulier, pour l'accès à celui-ci.

Description du territoire concerné et de ses autorités ainsi que des parties prenantes

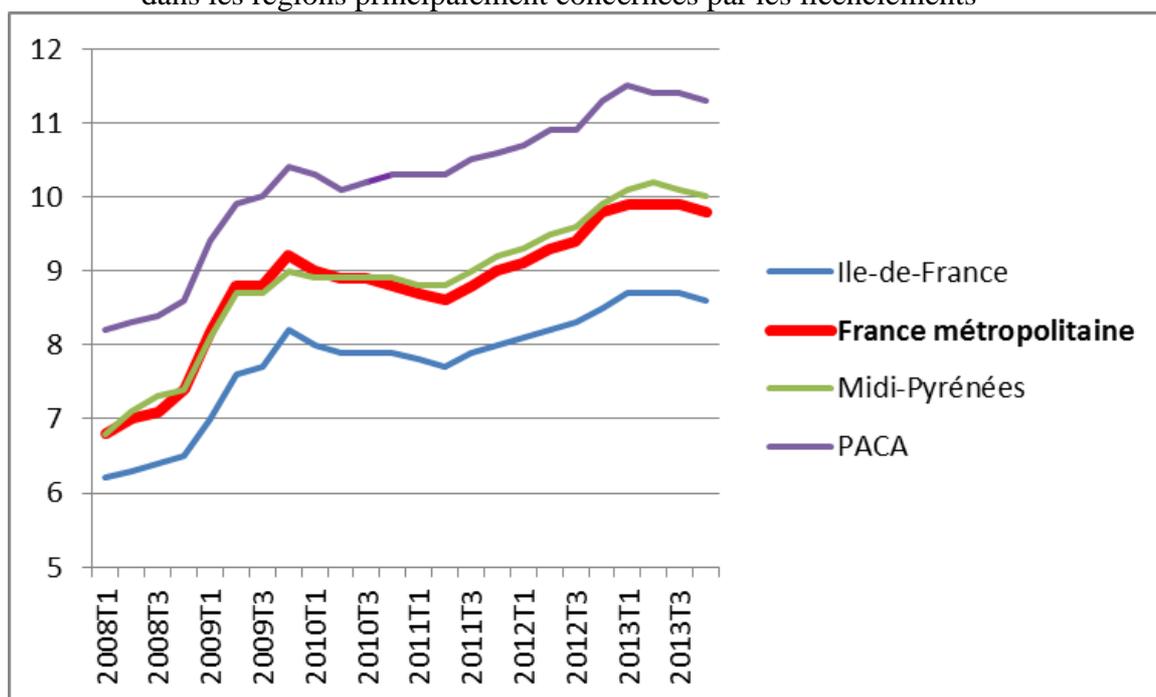
24. Les licenciements visés dans la demande sont essentiellement survenus en Île-de-France (77 %); les 23 % restants sont répartis dans tout le pays, y compris en Corse et dans les DOM, mais ont principalement (70 %) touché les régions méridionales de Midi-Pyrénées et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA).
25. L'autorité compétente est le ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, les Direccte¹¹ régionales et la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP). La compagnie Air France sera elle-même un acteur capital de ce processus et coordonnera le système.
26. Les autorités françaises ont confirmé que les exigences en matière de licenciements collectifs fixées dans leur législation nationale et dans celle de l'Union avaient été respectées.

Effets attendus des licenciements sur l'emploi local, régional ou national

27. La majorité des licenciements ont eu lieu en Île-de-France (principalement à Roissy). En ce qui concerne la région de Paris, le taux de chômage tend à être inférieur à celui de la France métropolitaine tandis qu'en région PACA, le chômage est supérieur de 1,5 point de pourcentage et qu'en Midi-Pyrénées, le taux de chômage s'aligne sur celui de la France métropolitaine.

¹¹ Direccte (Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) <http://www.direccte.gouv.fr/>. Créées en 2010, les Direccte regroupent des services administratifs issus de divers horizons: commerce extérieur, tourisme, commerce et artisanat, intelligence économique, industrie, travail et emploi, concurrence et consommation.

Taux de chômage
dans les régions principalement concernées par les licenciements



Source: INSEE¹²

28. Les autorités françaises soutiennent que les licenciements chez Air France aggraveront encore le problème du chômage, qui avait déjà pris de l'ampleur en raison de la crise économique et financière. Au cours de la période 2008-2013, le taux de chômage a augmenté de 38,7 % en Île-de-France, de 37,8 % en région PACA, de 47 % en région Midi-Pyrénées et de 44,1 % en France métropolitaine. En outre, l'Île-de-France est confrontée à d'autres licenciements collectifs en raison de la fermeture définitive en 2014 du site de production de Peugeot Citroën Automobile (PSA) à Aulnay.
29. Sur le territoire concerné par les licenciements, près de 40 % des chômeurs ne travaillent plus depuis plus d'un an et on compte sept demandeurs d'emploi pour chaque emploi.
30. Dans la mesure où Air France emploie plus de 1 000 travailleurs, elle est tenue de contribuer à la revitalisation de ces régions, conformément aux dispositions de l'article L1233-84 du Code du travail. Cela signifie qu'Air France contribuera à la création de nouvelles activités et de nouveaux emplois, de façon à atténuer les effets des licenciements dans ces régions.

Ensemble coordonné de services personnalisés à financer, ventilation par coûts estimés et complémentarité avec les actions financées par les Fonds structurels

31. Le projet Transform 2015, qui fait l'objet de la demande de contribution financière du FEM introduite par la France, vise à aider les 5 213 travailleurs qui se sont portés

¹² Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). <http://www.insee.fr>.

volontaires pour quitter l'entreprise, et plus spécifiquement les 3 886 travailleurs visés.

32. La mesure visée par le projet Transform 2015 pour laquelle les autorités françaises demandent le cofinancement du FEM est le congé de reclassement¹³. 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 neuf mois et, dans certaines circonstances, jusqu'à 15 mois¹⁴, de mesures de reconversion, de conseils, d'une orientation ou d'une assistance afin de créer ou de reprendre une entreprise.
- 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 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. 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, les services de restauration, le CAP¹⁵ en pâtisserie et gâteaux, la formation en vue de l'obtention du DAEFLE (diplôme d'aptitude à l'enseignement du français langue étrangère), le travail des métaux, la formation pour devenir CTRIV¹⁶ (conducteur de voyageurs), etc.
 - Contribution à la création d'entreprise. Cette mesure comprend une subvention d'un montant pouvant aller jusqu'à 24 000 EUR, qui peut être complétée par des subventions à l'embauche allant jusqu'à 5 000 EUR. La contribution à la création d'entreprise sera payée en plusieurs versements dès que certaines formalités auront été accomplies. 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

¹³ En ce qui concerne le congé de reclassement, l'article L1233-71 du Code 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 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1927/2006. Air France a décidé de proposer cette mesure pour une période maximale de 12 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ Le CAP est le Certificat d'aptitude professionnelle.

¹⁶ *Conducteur(trice) du transport routier interurbain de voyageurs (CTRIV).*

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 et les exploitants individuels qui sont exemptés d'évaluation foncière¹⁷ recevront les deuxième et troisième versements de 6 000 EUR sur présentation des premier et deuxième relevés d'activités au RSI¹⁸, indiquant un chiffre d'affaires d'au moins 200 EUR et 500 EUR respectivement, accompagnés d'une preuve de paiement des cotisations. Un versement supplémentaire de 9 000 EUR est prévu pour les entreprises, les indépendants et les exploitants individuels qui ne sont pas exemptés d'évaluation foncière, sur présentation de la déclaration d'impôt certifiée de la première année. Aux fins du recrutement, à un poste à temps plein, d'un ancien travailleur d'Air France bénéficiant de l'aide du FEM, la contribution à la création d'entreprise sera majorée d'un montant supplémentaire de 3 000 EUR (5 000 EUR si le travailleur recruté est âgé de plus de 55 ans).

- Activités d'information et de communication régulières à l'intention des travailleurs participants.
 - Allocation de congé de reclassement. 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 2 880 EUR visant à couvrir les dépenses nécessaires.
33. Les dépenses liées à la mise en œuvre du FEM, incluses dans la demande conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1927/2006, couvrent des activités d'organisation, de suivi et de traçabilité des données. Les autorités françaises ont expliqué que le faible niveau des frais de mise en œuvre du FEM et l'absence de dépenses liées aux activités de contrôle et d'information et de publicité s'expliquent par le fait qu'elles n'ont pas fixé le prix d'activités qu'elles étaient en tout état de cause d'obligées d'entreprendre dans le cadre de la gestion nationale.
34. Les services personnalisés présentés par les autorités françaises constituent des mesures actives du marché du travail qui font partie des actions admissibles définies à l'article 3 du règlement (CE) n° 1927/2006. Les autorités françaises estiment le coût total de l'intervention à 51 875 626 EUR, dont 51 845 626 EUR pour les services personnalisés et 30 000 EUR pour la mise en œuvre du FEM (soit 0,06 % du montant total). La contribution demandée au FEM s'élève en tout à 25 937 813 EUR (soit 50 % du coût total).

¹⁷ Régime social "micro-social" ultrasimplifié, etc.

¹⁸ Régime social des indépendants.

Actions prévues par le programme	Estimation du nombre de travailleurs visés	Coût estimé par travailleur visé (en EUR) (*)	Coût total (FEM et cofinancement national) (en EUR) (**)
Services personnalisés (article 3, premier alinéa, du règlement (CE) n° 1927/2006)			
Services de conseil et orientation professionnelle pour les travailleurs	3 886	1 385	5 382 694
Formation	1 268	2 567	3 255 292
Primes à la création d'entreprise	955	22 000	21 012 000
Actions d'information et de communication régulières destinées aux travailleurs concernés	3 886	70	272 020
Allocation de congé de reclassement	3 379	6 387	21 580 020
Mobilité géographique	120	2 880	345 600
Sous-total "Services personnalisés"			51 845 626
Frais de mise en œuvre du FEM (article 3, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 1927/2006)			
Activités préparatoires			0
Organisation, contrôle et traçabilité des données			30 000
Information et publicité			0
Activités de contrôle			0
Sous-total "Frais de mise en œuvre du FEM"			30 000
Estimation du coût total			51 875 626
Contribution du FEM (50 % du coût total)			25 937 813

(*) Afin d'éviter les décimales, les coûts estimés par bénéficiaire ont été arrondis. Ces arrondis n'ont toutefois pas d'incidence sur le coût total de chaque mesure, qui ne diffère pas de celui indiqué dans la demande présentée par la France.

(**) Le total diffère de la somme des rubriques en raison des arrondis.

35. 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 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 relative au congé de reclassement, au paragraphe 31).
36. Les autorités françaises ont par ailleurs affirmé qu'elles avaient conclu un accord écrit avec l'entreprise qui licencie spécifiant que, dans le cadre de la mise en œuvre des mesures décrites ci-dessus, elle ne bénéficiera pas par ailleurs de contributions financières d'autres instruments financiers de l'Union pour les mêmes mesures.

Date à laquelle/Dates auxquelles la fourniture de services personnalisés aux travailleurs concernés a commencé ou doit commencer

37. Le 6 novembre 2012, la France a commencé à fournir aux travailleurs concernés les services personnalisés de l'ensemble coordonné proposé pour un cofinancement par le FEM. Cette date constitue donc le début de la période d'admissibilité pour toute aide qui pourrait être accordée au titre de ce Fonds.

Procédures de consultation des partenaires sociaux

38. Les autorités françaises ont indiqué que le paquet coordonné de services personnalisés a été composé en consultation avec les partenaires sociaux et les représentants des bénéficiaires visés. La direction d'Air France et les représentants des syndicats se sont réunis à de nombreuses reprises entre le 1^{er} trimestre de 2012 et juillet 2013 concernant les accords relatifs au projet Transform 2015.
39. Les autorités françaises ont confirmé que les exigences en matière de licenciements collectifs fixées dans leur législation nationale et dans celle de l'Union avaient été respectées.

Informations sur les actions obligatoires en vertu de la législation nationale ou de conventions collectives

40. Sur la question des critères énoncés à l'article 6 du règlement (CE) n° 1927/2006, dans leur demande, les autorités françaises ont:
- confirmé que la contribution financière du FEM ne se substituait pas aux mesures relevant de la responsabilité des entreprises en vertu de la législation nationale ou de conventions collectives;
 - démontré que les actions visaient à apporter une aide aux travailleurs concernés et non à restructurer des entreprises ou des secteurs d'activité;
 - confirmé que les actions admissibles visées ci-dessus ne bénéficiaient d'aucune aide provenant d'autres instruments financiers de l'Union.

Systèmes de gestion et de contrôle

41. La demande contient une description du système de gestion et de contrôle qui spécifie les responsabilités des organismes impliqués. La France a indiqué à la Commission que la contribution financière sera gérée par la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) placée sous l'autorité du ministère du travail, de l'emploi et de la santé. Les paiements seront gérés au sein du même ministère par le Département Financement, Dialogue et Contrôle de Gestion – Mission du financement, du budget et du dialogue de gestion (DGEFP-MFBDG). La certification sera fournie par le Pôle de certification rattaché à la Direction générale des finances publiques de Nantes.

Financement

42. Au vu de la demande de la France, il est proposé que le FEM contribue à l'ensemble coordonné de services personnalisés (frais de mise en œuvre du FEM compris) à hauteur de 25 937 813 EUR, somme qui représente 50 % du coût total. L'aide proposée par la Commission au titre du Fonds repose sur les informations fournies par la France.
43. Compte tenu du montant maximal de la contribution financière du FEM, fixé à l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil, et de la marge disponible pour la réaffectation des crédits, la Commission propose de faire intervenir le FEM à hauteur du montant total susmentionné.
44. La décision proposée de mobiliser le FEM sera prise conjointement par le Parlement européen et le Conseil, conformément au 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 financière¹⁹.
45. La Commission présente séparément une demande de virement visant à inscrire au budget de 2014 les crédits d'engagement nécessaires, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013.

Source des crédits de paiement

46. Les crédits alloués à la ligne budgétaire du FEM dans le budget de 2014 serviront à financer le montant de 25 937 813 EUR.

¹⁹ JO C 373 du 20.12.2013, p. 1

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande FEM/2013/014 FR/Air France présentée par la France)

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

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

vu le règlement (CE) n° 1927/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 portant création du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation²⁰, et notamment son article 12, paragraphe 3,

vu le règlement (CE) n° 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 instituant le Fonds européen de développement régional (2014-2020) et abrogeant le règlement (CE) n° 1927/2006²¹,

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 financière²², et notamment son point 13,

vu la proposition de la Commission européenne²³,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) a été créé pour apporter un soutien complémentaire aux travailleurs licenciés à la suite de modifications majeures dans la structure du commerce international résultant de la mondialisation, en vue d'aider ces travailleurs à se réinsérer dans le marché du travail.
- (2) La dotation annuelle du FEM n'excède pas 150 000 000 EUR (aux prix de 2011), comme le prévoit l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020²⁴.
- (3) Le 20 décembre 2013, la France a présenté une demande de mobilisation du FEM pour des licenciements survenus dans l'entreprise Air France, qu'elle a complétée par des informations additionnelles dont les dernières ont été fournies le 24 juillet 2014. Cette demande remplit les conditions relatives à la fixation du montant des contributions

²⁰ JO L 406 du 30.12.2006, p. 1.

²¹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

²² JO C 373 du 20.12.2013, p. 1

²³ JO C [...], [...], p. [...].

²⁴ JO L 347 du 20.12.2013, p. 884.

financières telles qu'énoncées à l'article 10 du règlement (CE) n° 1927/2006. La Commission propose dès lors de mobiliser un montant de 25 937 813 EUR.

- (4) Il convient par conséquent de mobiliser le Fonds en vue d'octroyer une contribution financière en réponse à la demande présentée par la France,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Dans le cadre du budget général de l'Union européenne établi pour l'exercice 2014, une somme de 25 937 813 EUR en crédits d'engagement et de paiement est mobilisée au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation.

Article 2

La présente décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président