

Le volet occulté du plan de sauvetage d'Air France

PAR LAURENT MAUDUIT
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 29 AVRIL 2020



Benjamin Smith © Cagatiocommons

Le patron de la compagnie a annoncé qu'il réduisait son salaire fixe de 25 % et qu'il renonçait à son salaire variable. Mais il a omis de préciser qu'il va garder, en accord avec Bercy, son colossal bonus de 2 millions d'euros par an. Un plan social est en outre en préparation.

Le diable, c'est bien connu, se niche dans les détails. Quand le patron d'Air France-KLM, le Canado-Britanno-Australien Benjamin Smith, a annoncé qu'il allait baisser de 25 % son salaire fixe pour 2020 et renoncer à la totalité de son salaire variable pour la même année, en signe de solidarité, après que l'État eut dévoilé un plan de soutien historique de 7 milliards d'euros au profit de la compagnie, sa décision a pu sembler logique. Puisque le ministre des finances, Bruno Le Maire, court micros et caméras pour dire que les groupes aidés par l'État ne peuvent pas continuer de vivre sur un grand train et accorder des habituelles faveurs exorbitantes à leurs actionnaires ou leurs cadres dirigeants, on a pu penser que le directeur général d'une entreprise contrôlée à 14,3 % par l'État n'avait sans doute guère le choix et que la puissance publique lui avait sans doute forcé un peu la main.

Erreur.

Bruno Le Maire n'est strictement pour rien dans cette décision. Et toute cette histoire pourrait ressembler à une mise en scène pour abuser l'opinion. De fait, le directeur général de la compagnie a omis de préciser que s'il consent à des baisses très minimes

de ses rémunérations fixes et variables, il entend bien conserver, en accord avec le ministère des finances, l'essentiel de son immense rémunération, à savoir un bonus de 2 millions d'euros par an qui lui a été accordé pour trois ans et payable à la fin de la période. Autrement dit, les contribuables vont être sollicités dans des proportions considérables pour renflouer une compagnie dont l'État n'est qu'un actionnaire très minoritaire ; les salariés vont faire les frais de la crise au travers d'un plan de départ volontaire ; et dans le même temps le directeur général de la compagnie va continuer à empocher le pactole.

En clair, Bruno Le Maire, qui dit vouloir inciter les entreprises aidées par l'État à adopter des comportements vertueux, se moque du monde, et le plan de sauvetage d'Air France-KLM en est la triste illustration.



Benjamin Smith © Cagatiocommons

Reprenons l'histoire à ses début pour bien cerner les multiples hypocrisies que révèle cette affaire Air France-KLM. **Comme nous l'avions révélé**, le gouvernement a donc mis au point un plan de soutien colossal au profit de la compagnie dont les avions sont cloués au sol depuis le début de la crise sanitaire, à hauteur de 7 milliards d'euros. Les modalités de ce plan sont détaillées dans **un communiqué publié le 24 avril par la compagnie**.

Côté français, deux prêts sont ainsi prévus : « *Un prêt garanti par l'État français (PGE) d'un montant de 4 milliards d'euros octroyé par un syndicat de six banques à Air France-KLM et Air France. Ce prêt bénéficie d'une garantie de l'État français à hauteur de 90 % et d'une maturité de 12 mois, avec deux options d'extension d'un an consécutives, exerçables par Air France-KLM* » ; et puis « *un prêt d'actionnaire*

de l'État français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros et d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France-KLM ».

De son côté, l'État néerlandais, qui contrôle 14,3 % du capital de la compagnie (soit le même taux que l'État français), devrait apporter un prêt compris entre 2 et 4 milliards d'euros.

Lorsque nous avons dévoilé ce plan de 7 milliards d'euros dessiné par le ministère des finances, nous en avons souligné les premières incohérences. Il est en effet pour le moins paradoxal, et sans précédent, que l'État vole au secours d'une compagnie dans de telles proportions, suggérant ainsi qu'elle a pour le pays un intérêt stratégique, alors que depuis vingt ans l'État n'a cessé de signifier le contraire en se désengageant de plus en plus de son capital. En bref, si l'entreprise était stratégique, il ne fallait pas la privatiser. Et, par surcroît, ce plan de sauvetage bricolé à la hâte, sans la moindre vision de ce que devrait devenir le trafic aérien dans un monde plus soucieux de l'environnement, nous semblait préoccupant.

Mais avec le recul, on se rend compte que les incohérences du plan vont bien au-delà. Elles portent aussi sur les rémunérations du directeur général et le sort social qui va être réservé aux salariés.

De l'État, qui va si fortement mobiliser les finances publiques au profit d'une compagnie dont il n'est qu'un actionnaire minoritaire, on aurait pu en effet penser qu'il somme le patron de l'entreprise d'être exemplaire. Cela semblait d'autant plus logique que Bruno Le Maire n'a cessé d'inviter les entreprises aidées par l'État à ne pas verser dans leurs dérivés si fréquentes. Dans le cas du chômage partiel, c'est par exemple ce qu'il avait suggéré le 30 mars, **au micro de RMC** : « *Je les invite à faire preuve, pour toutes les grandes entreprises qui ont accès aujourd'hui au chômage partiel, c'est-à-dire qui ont leurs salariés payés par l'État, à faire preuve de la plus grande modération en matière de versement de dividendes, et j'irai plus loin : soyez exemplaires* », disait alors le ministre des finances.

Et il ajoutait à leur adresse : « *Si vous utilisez le chômage partiel, ne versez pas de dividendes. Je pense que c'est quelque chose que chacun peut comprendre, et que chacun doit être exemplaire. Beaucoup de grandes entreprises l'ont compris, ont déjà pris la décision de ne pas verser de dividendes, parce qu'elles vont avoir besoin de cette trésorerie demain pour investir, pour payer leurs charges, pour relancer leur activité, donc j'invite toutes les grandes entreprises qui bénéficient du chômage partiel, soit à faire preuve de modération, soit, mieux, donnez l'exemple et ne versez pas de dividendes. J'ajoute un point sur ce sujet, qui est très important, c'est que nous ne tolérerons pas, non plus, que des entreprises fassent des rachats d'actions et versent des dividendes à leurs actionnaires. Les rachats d'actions, ils ne doivent pas être possibles quand on veut verser des dividendes, parce que c'est une façon d'augmenter les dividendes de manière artificielle, donc les rachats d'actions ne seront pas compatibles avec le bénéfice du soutien de la trésorerie de l'État.* »

Il semblait donc évident que la posture vertueuse valant sur le versement des dividendes et le chômage partiel (vous renoncez aux uns pour profiter de l'autre) devrait valoir tout autant pour les bonus et les aides de l'État.

Eh bien non ! Une autre surprise de cette affaire Air France-KLM, c'est que seuls les Pays-Bas – et pas le ministère français des finances – ont fait de cette question des bonus perçus par Benjamin Smith un préalable. Les agences de presse s'en sont fait largement l'écho ces derniers jours. « **Le bonus du DG d'Air-France-KLM incompatible avec une aide de l'État, dit Amsterdam** », titre ainsi Reuters le 23 avril.

L'agence raconte ainsi que le ministre des finances des Pays-Bas, Wopke Hoekstra, a accordé un entretien au journal néerlandais *De Telegraaf* : « *En ces temps de crise, les bonus sont malavisés et incompatibles avec une aide financée par les contribuables* », expliquait le ministre. Et Reuters faisait cet ajout, pour le moins étrange : « *Air France-KLM a modifié les critères de la rémunération variable de son directeur général,*

en la subordonnant à sa capacité à obtenir une aide financière pour le groupe, selon des documents déposés la semaine dernière. »

Le rôle pernicieux de l'Agence des participations de l'État

Ce sont donc bel et bien les Pays-Bas qui ont posé cette condition. Comme à son habitude, le gouvernement français était disposé à mettre 7 milliards d'euros sur la table, sans poser la moindre condition.

Sur-le-champ, Benjamin Smith a donc obtempéré. Le jour même, la compagnie a publié un communiqué intitulé « **Précision de Benjamin Smith** » dans lequel on pouvait lire ceci : « *Suite au débat sur la rémunération du CEO du groupe Air France-KLM, Benjamin Smith tient à préciser : "Je renouvelle fermement l'engagement que j'ai pris dès le 16 mars 2020 de renoncer à 25 % de ma rémunération pendant la crise liée au Covid-19. Dans le contexte de la période très difficile que traverse le groupe Air France-KLM, cet engagement de réduction de ma rémunération implique évidemment l'abandon de ma rémunération variable annuelle (" bonus ") au titre de l'exercice 2020. Je remercie une nouvelle fois l'ensemble des équipes du groupe pour leur engagement exceptionnel au moment où notre secteur traverse la plus grave crise de son histoire."* »

L'annonce a donc été largement reprise par tous les grands médias et l'opinion a été invitée à comprendre que le directeur général faisait un gros sacrifice et se montrait donc solidaire de la compagnie en grave difficulté.



Et pourtant, il n'en est rien : cette annonce relève de l'entourloupe. Pour le comprendre, il suffit de se reporter au « Document d'enregistrement universel 2019 » déposé le 17 avril 2020 auprès de l'Autorité des marchés, et de prendre connaissance des informations qu'il donne des pages 97 à 98.

Dans ce document, on découvre donc que Benjamin Smith bénéficie d'une rémunération fixe de 900 000 euros par an. Pour mémoire, c'est le double de la rémunération autorisée pour le PDG d'une entreprise publique. C'est donc cette rémunération qui va baisser de 25 %, pour atteindre 675 000 euros par an. Encore faut-il souligner que cet engagement pris par le patron d'Air France vaut « *pendant la crise liée au Covid-19* » et non pas pour l'ensemble de l'année 2020. Ce qui peut suggérer que l'habile patron ne perdra que quelques dizaines de milliers d'euros, s'il estime que la crise prend fin le 11 mai, avec le déconfinement. Il n'est pas illogique de le penser puisque plusieurs patrons du CAC 40 ont annoncé une baisse de leur rémunération fixe pour... deux mois seulement !

Le même document précise ensuite que « *le montant de la rémunération variable annuelle de M. Benjamin Smith en sa qualité de directeur général a, sur proposition du Comité de rémunération, été arrêté à 768 456 euros par le Conseil d'administration lors de sa réunion du 19 février 2020* ». C'est donc à cette rémunération variable que renonce Benjamin Smith, et dans ce cas, il n'y a pas d'ambiguïté : il précise bien que son renoncement vaut pour l'intégralité de sa somme due « *au titre de l'exercice 2020* ».

Mais le patron d'Air-France-KLM – et toute l'astuce est là – profite d'un autre bonus, négocié lors de son arrivée. Et de celui-là, il n'a pas parlé, alors qu'il est autrement plus considérable que celui auquel il a renoncé.

Il suffit de se reporter à la page 100 du document. On y apprend que l'intéressé est bénéficiaire chaque année pendant trois ans de deux plans d'attribution de bonus, payables à la fin de ces trois ans. Il y a d'abord le « Plan long-terme (Phantom shares) » : « *Attribution de 110 253 unités de performance, payables en 2022 sous réserve d'une condition de présence de trois ans, et sous conditions de performance. Leur paiement en 2022 (sous réserve de la condition de présence et des conditions de performance) sera calculé par rapport au cours de Bourse après l'annonce des résultats de l'exercice 2021* ». Et puis, il y a le « Plan spécifique long-terme » : « *Attribution de 110 253 unités de*

performance, payables en actions Air France-KLM (une unité de performance donnant droit à une action) en 2022 sous réserve d'une condition de présence de trois ans, et sous conditions de performance ».

Et le même document précise que les « 220 506 unités de performance » que perçoit chaque année Benjamin Smith sont « valorisées à 2 000 000€ et calculées par rapport au cours de Bourse d'ouverture de l'action Air France-KLM au 17 août 2018 ». Alors que la compagnie serait en faillite si l'État ne volait pas à son secours, le patron, lui, va donc continuer de faire fortune pendant la crise. Et cela, le ministère des finances le sait pertinemment, puisque le conseil d'administration du groupe est truffé d'oligarques du ministère des finances. La présidente du très généreux comité des rémunérations est ainsi Isabelle Bouillot, qui fut directrice du budget à Bercy. Il y a aussi Jean-Dominique Comolli, qui fut directeur de cabinet du ministre du budget.

Et il y a surtout Martin Vial, l'actuel commissaire aux participations, qui est à la ville l'époux de l'actuelle ministre des armées, Florence Parly, laquelle est aussi passée par Air France et en a été licenciée **dans des conditions curieusement avantageuses**. À la tête de l'Agence des participations de l'État (APE), c'est lui qui supervise la gestion de tous les actifs publics. C'est donc sous sa responsabilité directe que ce système stupéfiant de rémunération a été concocté en 2018 pour faire venir Benjamin Smith à la tête de la compagnie ; et c'est lui qui a joué un rôle central dans la confection du plan de soutien de 7 milliards d'euros au profit d'Air France-KLM.

Toute la gestion de cette affaire est donc accablante pour le conseil d'administration d'Air France. Mais elle l'est plus encore pour l'oligarchie du ministère des

finances et pour le ministre lui-même, puisque rien ne se passe dans ce groupe privatisé sans que Bercy ne donne son feu vert.

La gestion de ce dossier est d'autant plus accablante que si le patron va continuer à faire fortune, les salariés, eux, vont visiblement faire les frais de la crise. C'est Benjamin Smith qui l'annonce lui-même à l'occasion d'**un entretien aux Échos**. Usant d'une terminologie néolibérale très en vogue dans les cénacles de la Macronie, du moins avant la crise, il dit son ambition : « *Nous devons faire de cette crise l'occasion de faire les réformes structurelles que certains de nos concurrents ont déjà réalisées.* » Et surtout, sans trop donner de détail, il annonce un plan social : « *Certains personnels d'Air France sont probablement prêts à partir volontairement, si on leur donne la possibilité. La première étape consisterait donc à proposer des plans de départ volontaire.* »

CQFD ! Le patron d'Air France-KLM va garder son magot ; les contribuables paieront la facture ; et ce seront les salariés qui, en interne, vont trinquer ! Si ce plan de sortie de crise a valeur de symbole pour tout le pays, il est donc pour le moins inquiétant. Car ce n'est pas la première fois que Bruno Le Maire se comporte de la sorte, faisant mine de défendre publiquement des positions vertueuses, mais, en coulisse, s'accommodant de graves dérives. **Dans une récente enquête**, nous en avons déjà fourni de nombreux indices : alors que le ministre des finances a sommé les entreprises qui recourent au chômage partiel de ne pas verser de dividendes à leurs actionnaires, de nombreux groupes (Publicis, Michelin, Capgemini, Vivendi...) n'ont pas obtempéré, sans que Bercy ne leur coupe les vivres. Preuve décidément que c'est plus que jamais le capitalisme d'actionnaires qui fait la loi en France...

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.