



## INFO FLASH CSE EXTRAORDINAIRE ORLY 7 FEVRIER 2024



Air France

A vos côtés, *Techniciens, Maîtrises, Cadres*

8 février 2024

Lors du CSE extraordinaire hier, la direction a soumis au vote le projet de retrait d'ORY.

Le rapport présenté en CSEC par le cabinet d'expertise Syndex fait apparaître de nombreux points préoccupants. Côté Stratégique, c'est uniquement une décision du Groupe Air France de privilégier la croissance via TO sur le Court et Moyen-Courrier qui accélère la décision de rapatrier l'activité AF d'ORY vers CDG. Côté emploi, le Cabinet Syndex s'est plaint de ne pas avoir de GPEC actualisée qui aurait permis une vue d'ensemble et une meilleure visibilité. Au Pileco, le transfert d'activité sur TO aurait pour conséquence directe sur l'emploi une seule suppression de poste.

La CFE-CGC reste persuadée que les fonctions supports subiront, à la suite de ce transfert d'activité, un impact sur l'emploi à court ou moyen terme dans les secteurs comme le RMP, le programme, le CCO, les achats ou le commercial. La baisse de trafic va profondément transformer notre activité à la baisse. Par exemple, PAR-TLS c'est 27% du CA global de la zone de chalandise toulousaine sur 2023. Comment imaginer qu'il n'y aura aucune conséquence sur l'emploi ? Les métiers vont naturellement être bouleversés : attachés commerciaux, chargés d'affaires, assistants de vente, les CRC, les plateaux affaires...

La Direction a choisi de ne présenter que les conséquences directes du projet et en **occulte totalement les conséquences indirectes**.

**Nous sommes intervenus pour exprimer notre mécontentement face au manque de transparence de la Direction et pour exposer nos inquiétudes.**

### **Nos interventions :**

#### **L'aspect économique et les craintes sur la reprise de l'exploitation par TO**

La CFE-CGC réitère ses questions sur le volet économique du projet qui sous-estime l'enjeu que représente la croissance de TO, qui a continué à perdre de l'argent en 2023, année pourtant particulièrement exceptionnelle pour l'industrie du transport aérien.

La clientèle du court-courrier (celles des Navettes en particulier) a toujours privilégié ORY pour ses facilités d'accès à la capitale. **Comment convaincre nos clients de voler sur TO ou de nous suivre à CDG ?**

Nous soulignons notre inquiétude face à l'absence de présentation de plans d'actions concernant la zone de chalandise propre à ORY et différente de CDG.

Les 2/3 de la clientèle sur les vols DOM ORY proviennent de cette zone de chalandise et non pas des correspondances régions. **Comment inviter la clientèle des DOM à basculer sur CDG et qu'est-il prévu pour capter de nouveaux clients si elle ne suit pas ?**

En complément, La CFE -CGC pose la question de la clientèle LC captable à ORY laissée à la concurrence qui elle développe ses liaisons sur les DOM, l'AMN, la Polynésie... **Est-ce qu'une riposte concurrentielle d'AF uniquement à CDG est stratégique ?**

**La CFE-CGC s'interroge sur les capacités de TO. Quelles garanties aurons-nous pour que soient bien maintenues les liaisons ORY/TLS ORY/NCE et ORY/MRS** quand le président de TO, dit lui-même « nous choisirons ce que nous ferons des créneaux » ?

**Quelle sera également la capacité de TO à réduire les pertes sur les Navettes** avec sa flotte actuelle, quand sur ORY/TLS (navette la moins déficitaire), AF a pu améliorer les résultats avec l'arrivée des A220, sans pour autant revenir à l'équilibre ? N'est-ce pas la mort annoncée des Navettes ?

Lors de la commission centrale conjointe Eco Pro Emploi Formation du 1<sup>er</sup> février dernier, le cabinet Syndex se plaignait de ne pas avoir pu obtenir, pour faire son analyse, les données chiffrées sur la rentabilité des lignes de Transavia. Il était donc difficile de faire un comparatif entre AF et TO. Néanmoins, il apparaissait très clairement dans les

simulations faites par Syndex que TO continuerait à générer des pertes pour les routes transférées d'AF vers TO. Inévitablement, TO serait donc amenée à réduire, à terme, l'offre sur les Navettes.

Nous citons l'exemple de la ligne NTE/TLS reprise par TO à l'hiver 2020 et dont ils se sont désengagés un an plus tard laissant la voie libre à EasyJet et Volotea. Syndex dit clairement dans son rapport « *qu'il n'est pas prouvé que TO fera mieux qu'AF sur le CC et nous anticipons un retrait rapide de TO sur les routes AF les moins rentables et une baisse globale de l'offre sur les actuelles Navettes* ».

#### **La CFE-CGC demande :**

**Jusqu'en 2026 : des précisions avec un phasage sur la gestion de l'effet « ciseau » entre les ressources et les besoins.**

**Après 2026 et le retrait d'ORY : des garanties sur les conditions d'accès à CDG (beaucoup trop d'incertitudes aujourd'hui sur la mise en œuvre du CDG Express en 2027) et sur la capacité des infrastructures de CDG dans nos terminaux (accès salons actuellement déjà saturés aux heures de pointes, PIF...).**

#### **L'aspect commercial et l'expérience client**

Nous sommes régulièrement informés parfois même consultés sur des projets de transformation continue pour suivre et répondre au flight plan voulu par la direction. Le projet d'abandon d'un positionnement AF sur la plateforme d'ORY pour une reprise par TO en fait un projet majeur.

Pourtant, pour répondre aux objectifs du flight plan il nous est souvent fait écho de l'expérience client et nos communications sur nos engagements pour l'environnement.

La transposition d'AF en faveur de TO sur ORY ne semble pas correspondre à nos engagements, ni répondre aux attentes clients en termes de produits et services (correspondance, bagages, services...).

Par ailleurs, la flotte TO est loin de « coller » avec les contraintes RSE pour nos clients corporate ou nos clients VFR sensibles à l'impact environnemental. En résumé, ce sont des orientations stratégiques qui au niveau groupe semblent aller à contre sens du flight plan.

#### **Les DOM**

Il demeure des questions sans réponse concrète. On est toujours dans le flou complet mais on peut craindre une perte sans retour de passagers Haute Contribution qui partiront probablement vers la concurrence. La voie est libre pour eux car il s'agit au final d'un dossier mal négocié faute d'éléments structurels.

Les réponses de la Direction face aux nombreuses questions sont restées floues, peu précises et absolument pas satisfaisantes.

**En conclusion, la CFE-CGC déclare : « Vous ouvrez une session d'information et consultation sur les conséquences pour le Pileco au sujet de la fermeture d'Orly, mais vous parlez uniquement conséquences directes et n'évoquez nulle part les conséquences indirectes sur les différents métiers du Pileco. Que ce soit au Marché France ou aux Fonctions Transverses, les fermetures des lignes AF au profit de Transavia entraîneront des conséquences sur les charges de travail avec des baisses d'activité qui rapidement, risquent de générer des suppressions de postes dans de nombreux métiers du Pileco.**

**Comment parler de dialogue social sans au moins aborder ces sujets qui seront rapidement impactants dans notre périmètre ? Nous aurions souhaité à minima plus de transparence sur la reconnaissance d'un impact prévisible sur la baisse induite d'activité au Pileco».**

## **NOUS VOTONS CONTRE CE PROJET**

**Vos élus CFE-CGC du CSE PILECO**

#### **CFE-CGC Air France**

Roissy-pôle Le Dôme - 6, rue de La Haye - 93290 Tremblay-en-France  
(+33)1.41.56.04.70 - dome.cfecgcaf@gmail.com - www.cfecgcaf.org



*CFE-CGC Pilotage Economique : [cfecqc.pileco@gmail.com](mailto:cfecqc.pileco@gmail.com)*