

**Orly sans Air France.
La fin programmée des
liaisons régionales.**



AIR FRANCE DOIT VIVRE
À PARIS ORLY



AIR FRANCE DOIT VIVRE À PARIS ORLY

Que se passe-t-il à Orly avec Air France ?

La direction du groupe AF prépare l'abandon d'Orly par la compagnie Air France au profit de sa filiale low-cost Transavia. Elle utilise pour cela les mauvais résultats financiers, en bonne partie gonflés dans le bilan et depuis orchestrés de façon à rendre incontestable le constat qu'il faut se retirer d'Orly. L'enjeu est l'utilisation des créneaux à Orly, limités à 250000 par an et de confier ce trésor à Transavia pour desservir l'Europe, marché juteux plus porteur.



Depuis 3 ans, une grande partie du réseau domestique d'Air France à Orly a déjà été transféré à Transavia : Montpellier, Toulon, Perpignan, Pau, Biarritz, Brest, Nantes
Mais aussi les transversales inter-régionales : Nantes vers Nice-Marseille-Corse ou Bordeaux-Lyon
Ne reste depuis lors à Orly par Air France que Nice-Toulouse-Marseille-Corse et des destinations vers le Maghreb : Alger, Tunis, Casablanca
Il est prévu aujourd'hui d'arrêter ces liaisons là aussi.

En quoi ce transfert pose-t-il problème ?

Tout simplement parce qu'il repose sur une vaste supercherie :
Car contrairement à ce que dit Air France, il ne concerne en fait que les créneaux, mais pas les destinations domestiques, qui seront perdues.

Mais alors, quel est le projet ?



Utiliser les créneaux pour desservir l'Europe en low-cost, Paris étant le 1er marché européen.

Cette redistribution nécessite que les liaisons domestiques soient sacrifiées.

Dans l'entre-temps, Air France veut faire croire que les liaisons seront maintenues mais c'est un leurre destiné à éviter l'éveil du monde

économique et politique.

Ben Smith, PDG du groupe AF/KLM l'a par ailleurs annoncé dans la presse :

*« Nous agissons donc aussi rapidement que possible pour retirer ces vols [domestiques] de Transavia et pour transférer cette capacité du marché intérieur français vers des destinations européennes, qui sont beaucoup plus rentables, et bien sûr vers l'Afrique du Nord, où la concurrence est assez faible »
(La Tribune – 15/12/2023)*

Mais n'est-ce pas une bonne nouvelle pour le tourisme et le portefeuille des vacanciers ?

On pourra effectivement aller à Thessalonique pour pas cher.
Mais plus à Nice ou à Toulouse.
Il ne restera plus sur le marché que la concurrence soit un quart des liaisons actuelles.

On pourra effectivement aller à Thessalonique pour pas cher. Mais plus à Nice ou à Toulouse.
Il ne restera plus sur le marché que la concurrence soit un quart des liaisons actuelles.

En clair, ça sera bien pour aller en vacances au soleil, mais désastreux pour le tissu économique régional.

C'est tout un pan de l'aménagement du territoire et de son attractivité économique qui va irrémédiablement en pâtir. Il n'y aura plus de produit pour les besoins des entreprises ou pour les visites familiales.

L'absence de connectivité va se payer au prix fort.

Donc le portefeuille du vacancier, surtout provincial, va surtout avoir tendance à se vider...

Quant au ferroviaire, un billet de train est en moyenne 2,6 fois plus cher qu'un billet d'avion.

Quand les lignes auront disparues, hormis la problématique du temps de trajet, les déplacements en feront réfléchir plus d'un au budget serré.



Nous devrions commencer à avoir du recul sur les lignes domestiques déjà transférées depuis 3 ans ? En quoi cela nuit-il à la politique d'aménagement du territoire ?

Absolument ! Et le bilan est désastreux !

Montpellier a vu son nombre de passagers divisé par deux ! Il n'y a plus qu'un à trois vols par jour quand il y en avait 8 ou 10. Toulon (DGA et Naval Group) : -42% ! Un seul A/R par jour. La clientèle va chercher Marseille et quand cette ligne s'arrêtera aussi, il en résultera un isolement régional sensible. L'offre sur Pau et Biarritz est devenue famélique. Dernier départ de Biarritz : 11h30 !

Transavia parle d'arrêter Pau.

Brest, c'est déjà fini : Les fréquences et les horaires proposés ont fait fuir la clientèle.

La ligne, non rentable a ensuite été abandonnée.

Aujourd'hui, les collectivités locales en sont réduites à financer avec des deniers publics une nouvelle compagnie « Céleste » pour assurer la liaison Brest-Orly.



Bref, les passagers se sont vu coupés de toute possibilité de se rendre rapidement dans les lieux de production, de commercialisation, chez des fournisseurs ou des clients et ont perdu des marchés face à des entreprises européennes en capacité de rejoindre ces territoires depuis leur pays... mais ce n'est presque plus possible depuis Paris, en tous cas, plus dans la journée.

Et c'est ce qui attend Nice, Toulouse et Marseille à plus ou moins brève échéance.

Entre les nuits d'hôtel, les frais de bouche et la chute de la productivité de son personnel immobilisé, un contrôleur de gestion aura tôt fait de faire les comptes.

Quand cette réalité brute va apparaître, il est très probable que nombre de projets vont se retrouver redirigés vers les très grandes villes mieux desservies, que nombres d'entreprises vont migrer, que nombres de sous-traitants en régions vont voir leurs commandes baisser avec toutes les conséquences tragiques en emplois directs et indirects.

Les subventions locales, en perte sèche pour celles récemment allouées, n'y changeront rien.

C'est pour la connectivité entre régions que ce déclin sera le plus massif. Essayez donc Nice-Pau en train pour voir...
En effet, ce transfert a signé la fin des correspondances à Orly entre régions : 50% de la clientèle !
Qui a dû trouver d'autres moyens... ou pas.



Le départ d'Air France d'Orly, c'est l'assignation à territoire pour tout le tissu économique et humain. Mais aller à Santorin pour pas cher depuis Orly sera possible. Chouette !

Air France dit que Transavia est parfaitement adaptée pour le marché domestique.

L'outil Transavia (cabine unique) est taillé pour faire des destinations loisirs (son objet premier), pas de la fréquence à la journée.

Les avions de Transavia sont densifiés avec 189 sièges (B737) ou 186 sièges (A320 neo). À l'inverse, les avions de la famille A320 utilisés par AF sont de 4 capacités différentes :

De l'A318 avec 131 sièges sur les petits flux à l'A321 de 220 sièges aux heures de pointe, ces avions sont adaptés à la flexibilité et l'adaptation à l'horaire pour faire des fréquences.

C'est le bon outil qui permet d'optimiser le remplissage, la recette, la consommation de carburant, les émissions de CO₂, les taxes aéroportuaires (fonction de la masse)...

Transavia, de son côté, avec une seule cabine de 189 (ou 186) sièges à proposer, se voit contrainte de diminuer les fréquences pour maintenir l'offre ! Une hérésie !

À des horaires inadaptés qui plus est.

Les correspondances ayant de surcroît disparues, Transavia ne remplit pas ses avions.

C'est un cycle infernal qui aboutira à justifier là aussi l'abandon : Moins de fréquences et pas de correspondances créent la désaffection de la clientèle → Une surcapacité en sièges conduit à une perte de rentabilité → La ligne est arrêtée.

C'est le scénario de l'arrêt de Brest.

Cette combinaison gros avion trop peu rempli + réduction importante des possibilités de correspondance est vouée à l'échec.

Ajoutons que c'est justement pendant l'été et les vacances scolaires que Transavia sera le moins à même d'augmenter ses capacités sur le domestique.

En effet, son cœur de métier, c'est les destinations loisirs aux exactes mêmes périodes !

Les avions seront utilisés en priorité sur ces destinations qui rapportent et je ne vois pas la direction les affecter sur le domestique déficitaire au moment où ils peuvent engranger les recettes et tenter de sortir du rouge.

Mais le vrai hic, c'est qu'il n'est prévu aucune correspondance que Transavia ne sait pas gérer...

Et c'est normal. Ce n'est juste pas leur métier.

Air France dit aussi que les lignes domestiques seront renforcées à CDG



C'est un leurre. Ils peuvent le faire de façon très temporaire mais la flotte moyen courrier d'AF diminue de façon constante. Par exemple, elle est passée de 114 coques en 2019 à 101 en 2023, soit -11%

De plus le renouvellement de la flotte se fait avec des appareils (A220) de plus petite capacité.

L'augmentation de capacité est tout bonnement impossible à moins de sacrifier des lignes européennes d'alimentation du hub de correspondances, ce qu'Air France ne fera jamais (et ils auront raison).

CDG, mieux connecté à l'Europe avec son gros hub n'est-il pas mieux pour la clientèle ?

C'est tout d'abord catastrophique pour le sud francilien et son important bassin d'emploi : Premier parc tertiaire privé du sud de Paris, ICADE est la vitrine des parcs d'affaires avec les sièges sociaux de nombreuses entreprises et administrations et d'acteurs incontournables de l'audiovisuel et du numérique. La 4ème cité gastronomique va voir le jour au sein du marché (MIN) de Rungis. Le plateau de Saclay est la french Silicon Valley, un des huit pôles mondiaux de l'innovation et abrite aussi Polytechnique... pour n'en citer que quelques-uns. La distance pour converger sur Orly est de 15 minutes, tout comme les agglomérations environnantes dans un large rayon. Allez chercher CDG revient à augmenter le temps de trajet jusqu'à 2 heures à certaines heures, avec une efficacité dans la correspondance très éloignée de celle d'Orly.

Notons le développement rapide des transports permettant un rayonnement important du sud francilien grâce à l'aéroport d'Orly :

La ligne 14 reliera dès cette année Orly à Paris en 20 minutes.

La Ligne 18 reliera en 2027 Orly à tout le bassin économique du sud-ouest parisien et sa gare TGV de Massy. Enfin la Ligne T12 reliera le sud-est jusqu'à Évry viendra compléter le dispositif sud-francilien.

Le centre de gravité des transports en commun se déplace vers le sud, vers Orly et accroît fortement encore l'attractivité de la plateforme et l'importance des dessertes aériennes.



Demandez donc aux clients ce qu'ils pensent de leur expérience immersive dans la banlieue nord quand il s'agit d'aller ou de revenir de CDG avec le RER B...

De plus les vols de et vers CDG sont plus longs, de 15 à 20 minutes en général, dû à des procédures en vol et des roulages plus longs.

En 2027, Orly sera incontournable pour tous les acteurs économiques. Air France doit maintenir pour toutes ces raisons Orly et qui plus est le développer.

Le bilan d'Air France à Orly est-il si mauvais ? Met-il en danger la compagnie ?

Les chiffres, rien que les chiffres :

- La santé des lignes est indissociable du long-courrier DOM-TOM, qui ne marcherait pas aussi bien si on ne pouvait vendre des billets de bout en bout depuis la Province, la clientèle préférant alors la concurrence moins chère depuis Orly.
- La DSP Corse, malgré les subventions, nous coûte 20 M€ et elle a été reconduite, donc elle sort du cadre comparatif.

>> La direction avance -95 M€ ou -75 M€ pour justifier l'abandon d'Orly.

>> **Mais le véritable chiffre à prendre en considération est -39 M€ pour le global Orly indissociable !**

>> Rapporté au résultat d'exploitation de 1085 M€, le meilleur jamais réalisé, cela représente 0,036%

>> **La compagnie n'est pas en danger avec AF à Orly ! Soyons sérieux !**

>> **Mais elle peut l'être avec Transavia qui accuse une perte de 97 M€ soit 2,5 fois le total AF à Orly !**

Justement, parlons, des DOM-TOM. En quoi CDG n'est-il pas mieux adapté qu'Orly ?

Il est fort possible qu'AF garde les capacités annoncées à 100% à CDG mais cela ne veut pas dire que cela va fonctionner et donc, que cela va durer. Explications :

- Si AF s'en tire si bien sur les DOM-TOM à Orly malgré une grosse concurrence (Air Caraïbes, French Bee, Corsair,...), c'est justement grâce à sa plateforme de correspondance à Orly ! Un passager habitant Nice ou Toulouse peut prendre un billet Nice-Fort de France ou Toulouse-La Réunion. (à noter que la perte des destinations France Pau- Biarritz-Montpellier-Nantes-Toulon, etc... a déjà causé du tort aux lignes DOM-TOM d'AF)
C'est un gros avantage concurrentiel à Orly.
- Orly a une zone de chalandise qui lui est propre.
Les vols DOM-TOM d'AF à Orly sont remplis aux 2/3 par des passagers directs qui viennent de cette zone de chalandise, qui abrite une grosse communauté ultra-marine.
Ces vols sont remplis à 90% et sont rentables.
Que se passera-t-il quand il leur faudra prendre AF à CDG, alors qu'une alternative moins chère existe à Orly proche de chez eux ? (Air Caraïbes, French Bee, Corsair,...) Ces compagnies en ont déjà fait leur vivier et se réjouissent à l'idée de prendre les parts de marché à AF : L'offre DOM-TOM à Orly toutes compagnies confondues est ainsi déjà passée de 7.1% à 7.6% en 5 ans alors que AF a baissé son offre de 3.7% à 2.4% dans le même temps.
Cela signifie que la concurrence absorbe les parts laissées par AF.
- Cela prouve aussi qu'il existe un marché réel à Orly sur ces destinations, qu'AF abandonne...
- L'idée de capter la clientèle internationale pour les DOM-TOM via la plateforme de correspondance de CDG a déjà été essayée puis abandonnée faute de rentabilité, la clientèle internationale n'étant pas au rendez-vous. (Cette tentative s'est faite à l'époque sous l'impulsion de Nicolas Sarkozy)



- >> Du coup, Air France ne peut raisonnablement tabler sur des avions pour les DOM-TOM aussi bien remplis à CDG qu'à Orly.
- >> Il existe de sérieux doute sur la pérennité de ces lignes depuis CDG.

Le télétravail, la visio-conférence, le train ne rendent-ils pas obsolète le déplacement aérien ?

Des études du MIT et de Stanford montrent une baisse de 18% de productivité avec le télétravail.

Une enquête de KPMG « 2023 CEO Outlook » le confirme.

1300 CEOs interrogés prévoient le retour à 5 jours par semaine en présentiel dans les 3 ans.

Parmi les arguments avancés : Difficulté de communication, de coordination et dégradation des réseaux humains.

Pour ce qui est des déplacements professionnels en train, en dehors de Lyon, la limite est vite atteinte pour un contrôleur de gestion qui doit compter presque obligatoirement avec une nuit sur place et les frais associés, sans parler du temps improductif. Ou alors, si le trajet A/R doit être fait sur la journée, le temps utile effectif sur place est rapidement limité.



Pourtant, Air France se bat économiquement pour rester à Orly ?

Et bien pas du tout... L'objectif est de plomber Orly pour valider le projet de transfert à Transavia. On peut même carrément parler de **sabotage**. Jugez plutôt :



- Le prix des billets à Orly a littéralement explosé. 1100 € pour un Orly-Nice quand EasyJet le propose à 320 €. Sur les vols annulés (de façon récurrente), Air France repositionne les clients sur les vols CDG de façon autoritaire. Le client qui veut aller à Orly se retrouve à devoir payer une grosse surcharge tarifaire alors que c'était son billet initial.

- Les lignes vers le Maghreb, très rentables, ont été retirées : Plus de Orly-Tunis, ni de Orly-Casablanca

qui se feront uniquement de CDG laissant un boulevard à la concurrence. Le Orly-Alger sera sous-traité. C'est une baisse d'activité considérable et des frais fixes à l'heure de vol qui explosent pour plomber le résultat à venir.

- Les avions A320 néo de nouvelle génération économisant 20% de carburant et trois fois autant de CO2 pourraient alléger le bilan financier, mais,..., ils seront pour Transavia ! Le but affiché est d'améliorer encore son bilan financier et carbone tandis que celui d'Air France s'enfonce avec des avions vieux de 30 ans pour certains, permettant de justifier l'abandon des lignes et le transfert des créneaux.

- Mais une grosse partie des pertes est due à la politique de la compagnie elle-même :

Le transfert massif des lignes Paris-province vers Transavia : Pau, Biarritz, Montpellier, Toulon, Brest, Nantes. Or, avant ce transfert en 2021, 50% de la clientèle était en correspondance inter-régions à Orly. Depuis lors, ces correspondances n'existent plus et cette clientèle est pour ainsi dire perdue. En effet, il n'y a pas de passerelle entre les deux compagnies, pas d'harmonisation des horaires pour permettre les connexions et Transavia a drastiquement diminué les fréquences sur les destinations qu'elle était censée reprendre à 90% selon AF (Détail plus loin). Du coup, une bonne partie de la clientèle affaires se détourne de ce qui reste du réseau et les pertes se creusent. Au passage, c'est calamiteux pour les villes et régions concernées... Faire un Nice-Nantes pour le travail en un temps minimum relève aujourd'hui de la gageure. Air France ose avancer que la restructuration il y a 3 ans n'a pas donné satisfaction... mais c'est la cause du mal !

Nos dirigeants ont appris dans leurs grandes écoles à couper une branche « discrètement » : Tarir le flux de commandes, dégrader le service, augmenter les tarifs et in fine rendre l'affaire non compétitive pour pouvoir annoncer :

Vous voyez ? Ça ne peut pas tenir.

L'État a-t-il pris conscience de l'enjeu et intervient-il pour garantir la connectivité des territoires ?

Et bien pas du tout !

Le monde politique et le gouvernement en particulier se laissent bernier par le service communications de la compagnie qui scande que 90% de l'offre sera maintenue, pour ne pas susciter leurs réactions. Les réponses du gouvernement aux parlementaires sont un copié-collé de ce que leur fournit Air France.

La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) accorde des dérogations au droit du travail à Volotéa ! Il est malheureusement de notoriété publique dans le milieu que notre administration prend fait et cause pour les low-costs qui nous laminent.

En électron libre, l'organisme de tutelle aggrave donc la situation en permettant aux flibustiers d'accroître leur avantage concurrentiel.

En effet, Personnel de cabine payé 2/3 SMIC, pilotes 1.5 SMIC, fraudes aux charges fiscales et sociales.

À tel point que la caisse de retraite a dû aller chercher son dû en justice !

C'est permis, et même promu, par les lois européennes qui sont en fait les lois de la jungle.

Quand on essaie de faire valoir cette concurrence déloyale, l'UE répond qu'intervenir irait à l'encontre de la «concurrence libre et non faussée».

Un réveil politique est absolument nécessaire !



Mais au fait, vous avez bien sûr été consulté sur ce projet ?

Et bien non ! Les salariés l'ont appris suite à une fuite malencontreuse dans la presse... Le choc a été très brutal.

Quelles sont les répercussions pour les salariés à Orly ?

Il y a un fort ancrage des salariés et leurs familles dans le sud de Paris.

L'allongement de la distance à CDG va jusqu'à 106 km pour une moyenne de 68 km A/R.

De moins de une heure A/R par jour pour aller à Orly, le temps de trajet explose à plus de 3 heures A/R pour CDG. Avec des temps de service qui dépassent les 11h, les répercussions sont multiples :

- Un risque aggravé d'accident de la route. En 2023, le risque routier en trajet domicile-travail compte pour environ 20% des accidents mortels en lien avec le travail.
- En fin de période de travail dans une fonction essentielle où la sécurité repose sur les épaules du salarié, il n'est pas permis d'être diminué, et il le sait. En plus du risque inhérent à l'activité, la conscience de cette obligation pèse lourd quand la fatigue s'accumule dans une activité dynamique avec une très forte pression temporelle.
- Des frais qui explosent : Nécessité d'avoir un véhicule adapté (ZFE) et coût des A/R en carburant.
- L'état de fatigue, psychique et la tension liée aux deux heures de route pour rentrer chez soi dégradent de façon très importante la qualité de vie et il est malheureusement bien connu que des troubles au foyer en sont bien souvent le résultat.
C'est la triple peine : Environnement de travail modifié, fatigue et vie privée malmenée.
- Ont clairement été identifiés lors des entretiens: Anxiété, stress, angoisse nourris par de fortes charges émotionnelles, perte/prise de poids rapide, surmenage mais aussi... des possibilités de suicide verbalisées ou non.

Et pour leurs familles ?

Les salariés ont le choix entre cet état de fait avéré ou déménager. Or, cela est plutôt très difficile :

- Dans la plupart des cas, le prêt immobilier court toujours et les taux ont augmentés aboutissant à une perte financière cumulée à un déclassement question logement.
- Dans la plupart des cas, le conjoint devra changer d'emploi ou se retrouver à subir les aléas liés à la distance à la place du salarié d'Air France.
- Pour les enfants, en plus du changement d'école, c'est un déracinement que les parents auront à gérer en plus des leurs propres difficultés et de leur charge émotionnelle.
- Le lien social de proximité anéanti à un moment où les familles auront, au contraire, besoin de soutien.

Des changements radicaux du comportement des salariés naissent au sein de leur cellule familiale. Certains commencent à boire, reprennent la cigarette, deviennent impatients, irritables voire agressifs. Sans compter ceux qui se retrouvent seuls ou sans soutien.



Quid du lien avec l'entreprise ?



Ce projet a pour effet de perturber la stabilité familiale mais aussi le lien étroit qui existait avec l'entreprise.

Une décision prise sans aucune communication préalable adéquate que de nombreux employés jugent absurde, a créé une grande fragilité au sein de nos avions et a amorcé une rupture entre le personnel navigant et Air France, par un manque de transparence et de confiance.

Les personnels aiment leur compagnie, s'y identifient et la qualité de leur prestation est reconnue, le taux de satisfaction client à Orly étant le plus élevé de toute la compagnie.

Un sentiment de trahison et un fort ressentiment s'en suivent donc et cela est très mal vécu.

La tension est telle que les navigants pleurent dans les avions, en salle de réserve.

Oubli d'items de sécurité lors des check-lists, renforcement des cross check par peur d'oublis, discussion systématique de la problématique « Orly » pour se rassurer entre collègues. Tunnélisation, défaut d'attention, perte de motivation, sentiment de mépris et de dévalorisation.

Et qui plus est, les navigants sont questionnés tous les jours par les clients, les mécaniciens, les agents de nettoyage et les agents sol, qui dans l'incompréhension concernant l'abandon d'Orly, cherchent à obtenir à travers leur désarroi et inquiétude des réponses qu'on ne peut donner honnêtement car soumis au devoir de réserve.

Les clients eux même nous incitent à nous mettre en grève pour contrecarrer ce projet aérien mortifère, un COMBLE. Atteindre l'intégrité des salariés, ainsi que de leurs familles, est indigne des efforts accomplis tout au long de ces années.

Retrouvez toutes ces informations mais aussi notre sondage, notre pétition, vos avis et bien plus encore sur notre site :

sauvonsorly.fr

