

Le VRAI / FAUX sur les conséquences du départ d'Air France d'Orly



AIR FRANCE DOIT VIVRE

À PARIS ORLY

Le VRAI / FAUX sur les conséquences du départ d'Air France d'Orly

→ *La direction dit que les capacités seront assurées à 90% par Transavia après son départ d'Orly.*

× FAUX

Transavia ne reprend que partiellement les liaisons de façon limitée et inappropriée. Créant des lignes non rentables, non viables et qui seront donc arrêtées.

Exemple concret avec la desserte de Montpellier :

En 2019 avec Air France : 8 à 10 vols/j vers Orly (en plus des 4 à 5 vols/j vers CDG)

En 2023 avec Transavia : 1 à 3 vols/j en semaine vers Orly, 1 ou 2 le week-end.

Résultat : -50%. Le nombre de passagers transportés est passé de 600.000 à 300.000.

→ *TRANSAVIA est réputée plus agile.*

× FAUX

Transavia >>>> 189 sièges sur un seul type avion

Air France >>>> 131 à 212 sièges sur 4 types avions

En termes d'agilité, la flotte Air France répond parfaitement aux attentes de notre direction mais aussi de nos clients avec plus de fréquences et donc plus de flexibilité.

→ *Moins d'avions mais avec une grande capacité, ils auront un meilleur taux de remplissage.*

× FAUX

Ils sont à moitié vide car, comme toutes les lignes subissent le même sort, il n'y a plus vraiment de correspondances entre les régions à Orly. Ne reste alors que la clientèle pour Paris.

Dans ce contexte, dire que les capacités sont reprises à 90% n'a pas de sens.

Air France à Orly, c'est un outil fantastique de connexion inter-régions en plus de Paris.

Une low-cost n'est pas du tout faite pour ça.

Cette combinaison avion trop peu rempli + réduction importante des possibilités de correspondance conduira à l'abandon pur et simple des dessertes.

→ *Il y a déjà eu des précédents de dessertes abandonnées.*

✓ VRAI

Sur la ligne Orly-Brest, abandonnée par Air France et reprise par Transavia.

Les fréquences et les horaires proposés inadaptés ont fait fuir la clientèle.

La ligne devenue 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.

Il n'en reste pas moins que les correspondances vers d'autres régions seront très difficiles.

→ *Le groupe Air France/KLM a un véritable projet industriel à Orly.*

✓ VRAI

L'arrêt des opérations d'Air France à Orly permet de donner les précieux créneaux à sa filiale Transavia dans l'optique de les utiliser sur le juteux marché européen, très porteur puisque Paris est le 1er marché du continent.

Cette redistribution nécessite que les liaisons domestiques soient sacrifiées.

Avec la perte de rentabilité orchestrée par le cocktail décrit plus haut (avion plus gros moins rempli + perte de la capacité de correspondance), la direction finira par annoncer la main sur le cœur et la larme à l'œil qu'ils n'ont pas le choix et doivent abandonner le marché domestique.

Mais c'est en fait le projet depuis le début :

Benjamin Smith, DG d'AF-KLM : « *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* » (source la Tribune)

→ ***C'est triste pour AF, mais les liaisons peuvent être reprises par la concurrence.***

× FAUX

Orly est plafonné à 250.000 mouvements par an et il n'y a plus de créneaux disponibles.

Il s'agit, ni plus ni moins, qu'un **détournement** des créneaux de la France vers les liaisons européennes.

Cela signifie la fin pure et simple de la majorité des liaisons domestiques.

→ ***Air France annonce que les fréquences sur CDG seront augmentées.***

× FAUX

Cela nécessiterait un accroissement de la flotte qui n'est pas à l'ordre du jour.

Cela passerait aussi par un dimensionnement adéquat en personnel, ce qui n'est pas prévu non plus, en infrastructures...

Bref, même si la compagnie le voulait, ce serait dans des proportions non comparables avec l'abandon des dessertes depuis Orly.

De plus, à chaque fois que c'est possible, les clients préfèrent largement Orly à CDG pour rejoindre Paris.

Cette promesse de maintien de 90% de la desserte est un leurre destiné à éviter les heurts sociaux et l'hostilité politique, puis à placer le pays devant le fait accompli.

→ ***C'est donc un peu la fin de la politique d'aménagement du territoire ?***

✓ VRAI

La clientèle qui prend de plein fouet cette perte de connectivité est obligée de trouver d'autres solutions.

Fini les allers-retours à la journée. 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...

Pour les entreprises et les universités du sud francilien, parfois installés là pour les liaisons aériennes, aller à CDG est juste impensable. Le mouvement a déjà commencé depuis 3ans et va s'amplifier dans un vaste redécoupage de l'activité.

Le départ d'Air France d'Orly, c'est l'assignation à territoire pour tout le tissu économique et humain.

→ ***Le télétravail a provoqué une baisse de la demande durable.***

× FAUX

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.

→ **CDG est mieux connecté qu'Orly à la capitale et aux centres économiques.**

✗ **FAUX**

CDG est loin de Paris et le RER B peu prisé (c'est le moins que l'on puisse dire) de la clientèle. À contrario, les travaux sont en cours d'une extension de la ligne 14 du Métro, très efficace et plus sûre.

De même, la construction de la ligne 18 va relier Orly à tout le riche bassin économique du sud-ouest parisien, pour lequel l'abandon des dessertes serait une catastrophe.

Enfin la Ligne T12 relie Évry à Massy et sa gare TGV et vient 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.

→ **Il y a des moyens d'améliorer la rentabilité d'Air France à Orly.**

✓ **VRAI**

Et cela s'appelle des avions avec des moteurs de nouvelles générations qui consomment 20 à 25% de moins et émettent aussi moins de gaz à effet de serre : Les A320 neo (New Engine Option)

>> Air France en a acheté pour... Transavia ! <<

Le but affiché est d'améliorer encore son bilan financier et carbone tandis que celui d'Air France s'enfonce, permettant de justifier l'abandon des lignes et le transfert des créneaux.

→ **Il y a distorsion de concurrence à Orly.**

✓ **VRAI**

Exemple : Volotéa.

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 ».

→ **Dans ce contexte, l'État fait ce qu'il peut pour rétablir la balance.**

✗ **FAUX**

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

Une reprise en main politique est nécessaire !

→ **Oui mais Air France a été subventionné pendant la crise COVID.**

✗ **FAUX**

Les fonds ont été prêtés puis remboursés avec intérêt : 650.000 M€

Cette aide est donc une bonne affaire pour l'État.

Mais l'UE en a profité pour nous obliger à transférer des créneaux à la concurrence.

→ **Il y a néanmoins un lien financier fort.**

✓ **VRAI**

L'État est actionnaire à 28.6%

Est-ce pour voir Air France réduire à néant les politiques d'aménagement du territoire ?

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

sauvonsorly.fr

