

Le Conseil d'Administration a validé le projet mardi soir et la Direction d'Air France a annoncé mercredi **la fin des vols Air France au départ d'Orly** dès la saison été 2026. Si l'Office des Transports de la Corse (OTC) retient la candidature XK/AF, il restera des rotations vers la Corse après cette date.

Des raisons endogènes

Les déshérences stratégiques, les projets de fusion/acquisition commandités ont déstabilisé la maîtrise de notre marché intérieur. Nous ne nions pas que le comportement client a évolué. Il y a un avant et un après crise COVID. Mais nous sommes convaincus que d'autres solutions étaient possibles et la fuite en avant de la Direction n'a jamais permis d'aborder les sujets de fond.

Nous avons échoué à convaincre de la nécessité d'obtenir des garanties de périmètres à l'instar des pilotes. Lorsque la protection de l'emploi dans le bassin d'emploi a disparu des accords, ils sont devenus l'accompagnement d'une attrition sans fin des emplois au sol, égrenant toujours plus la liste des métiers fragilisés.

Pas fragilisés pour tout le monde puisqu'ils s'inscrivent dans une stratégie de sous-traitance « quoi qu'il en coûte » au détriment des salariés d'Air France, de nos clients, de notre qualité de service et de notre performance opérationnelle.

La Holding stratégie

Nous connaissons aussi le poids des décisions de la Holding. JOON n'a pas survécu à Smith, **FO** s'en était félicité.

Par contre, concernant Orly, nous n'oublions pas qu'avant même toute analyse de marché ou de comportements clients, Benjamin Smith avait, dès son arrivée, annoncé son incompréhension d'avoir la marque Air France sur deux aéroports parisiens. Le projet Vesta a fini de clouer notre cercueil. Tout le reste n'était que palabres car notre avenir ne dépendait plus que du calendrier de livraison de la flotte de Transavia. En attendant, le court-courrier a porté seul le surcoût de la protection des slots sur Orly.

Etat français schizophrène

N'oublions pas de décerner la palme de la schizophrénie à nos gouvernements successifs qui prêtent d'une main à Air France pour nous reprendre de l'autre. Au lendemain de la crise COVID, Air France reste très fragilisée dans un environnement toujours plus incertain.



Le gouvernement a défendu l'ouverture du ciel français à Qatar Airways sans contrepartie, il autorise des dérogations aux compagnies low-cost (Volotea devient la première compagnie en nombre de lignes sur le réseau domestique) et invente toujours une nouvelle taxe dans sa logique punitive.

La dernière en date ne serait mise en place que sur les aéroports français principaux ! Ryanair, qui est pourtant le plus gros émetteur de CO2, en serait exonéré !

De plus, cette nouvelle taxe fait peser un coût supplémentaire qui poussera les passagers à transiter via d'autres hubs que celui de Roissy.

Cela n'explique pas tout ce qui arrive sur le court-courrier aujourd'hui mais il justifie pour la Direction de rechercher toujours plus d'économies et de couper rapidement les secteurs déficitaires.

La Direction n'a jamais porté de preuves d'estime aux métiers opérationnels en escale. Maltraités dans les filières et oubliés des accords sur la qualité de vie au travail, ils ont toujours été la première variable d'ajustement dans les projets de restructuration, qui par effet domino touchaient, ensuite les autres.

Alors, quand la Direction deal* un accord pour garantir un équipage technique dans les cockpits de Transavia, quand elle considère qu'elle peut absorber le surcoût des bases province, sa considération pour le personnel au sol est écoeurante.

Ce sont donc, selon la présentation du projet, tous les salariés d'Orly qui sont concernés, ceux de Toulouse et Marseille et à une moindre échelle, ceux de Nice. Mais sans connaître la trajectoire, nous n'avons pas de visibilité sur les effectifs, surtout quand la Direction prend le soin de parler d'équivalent temps plein (ETP) et non de têtes.

Elle nous convie, deux jours après ses annonces mortifères, à des négociations sur un accord de la Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels (AGEPP) !
Le cercueil, vous le voulez en pin des landes ou en cellulose plaqué bois ?

FO n'a jamais fait la politique de la chaise vide mais nous ne siégerons pas vendredi car notre place n'est pas dans les corridors feutrés du siège mais sur le terrain à échanger avec vous pour décider ensemble des éléments à opposer à la Direction.

Ensemble, car l'enjeu est trop important. **Tous les syndicats du court-courrier sont d'ores et déjà réunis en intersyndicale** et des heures d'information ont été lancées sur Orly. Nous serons parmi vous dans les Edacs, les salles de replis, les bureaux et les pistes pour en parler.

N'oublions pas qu'il y a encore peu, la Direction a imposé des départs et des mobilités sur BOD et NTE pour, au final, faire le constat d'un sous-effectif faute de reprise de lignes par TO ! Que de vies bouleversées inutilement mais surtout très injustement...



La Direction nous a appris que sans combat pas de victoire.

Christophe Malloggi
Secrétaire général

* deal = négociier



01.41.56.04.52



bureaucentral@sgfoaf.fr



www.foairfrance.fr