Nº 1449 - 08 Juillet 2024

BSPN

Le Bulletin Syndical du Personnel Navigant

Grève

« Cessation collective et concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles dont l'employeur a connaissance. »

En général, chacun s'accorde à dire que la grève résulte d'un constat d'échec partagé des négociations entre direction et syndicats.
Cette assertion ne s'applique pas à la grève à venir pour maintenir Air France présente à l'aéroport d'Orly :

C'est la direction qui a pris cette décision, avant de l'imposer comme non négociable.

C'est la direction qui a décrété que les seules discussions possibles concernaient les conditions de la reddition des syndicats, les mesures d'accompagnement minimalistes à tout ce que nous perdons collectivement.

C'est la direction qui refuse tout dialogue, malgré des propositions syndicales pour repenser l'activité aérienne d'Air France à Orly.

La grève aurait pu être évitée, la direction a décidé qu'elle aurait lieu.
Tous les pilotes, syndiqués ou non, sont appelés à cesser le travail les 22/23/24 et 25 juillet pour garantir le maintien d'activités Air France à Orly, pour que la croissance ne profite pas au dumping social des compagnies affrétées par Transavia.

SOMMAIRE

Réseau domestique : L'abandon prémédité

02 Préavis de grève : Transavia France

03 Préavis de grève : Air France

04 Ordre de grève

Réseau domestique :

L'abandon prémédité

Depuis 2007, Transavia France est présentée comme la compagnie permettant au groupe de se défendre contre les low cost. Le développement accéléré de Transavia depuis 2019 est le fruit de cette même stratégie de repli. ALTER a toujours prôné une stratégie offensive, non de retrait et d'abandon. Malheureusement, les choix de Benjamin Smith vont conduire le groupe Air France à abdiquer sur le marché domestique, laissant le champ libre à la concurrence.

Analyse du transfert déjà opéré

Il y a 4 ans, Air France a transféré toutes ses lignes domestiques Orly à Transavia à l'exception de Nice, Toulouse et Marseille.
Nous commençons donc à avoir un certain recul.

Montpellier

En 2019, il y avait 4 à 5 liaisons par jour avec CDG (pour permettre les correspondances avec le réseau mondial d'AF) et… 8 à 10 fréquences avec Orly pour les besoins de connectivité du territoire.
Après le transfert à Transavia, la ligne Orly-Montpellier a vu sa fréquence chuter drastiquement :
1 à 3 vols par jour (un seul le samedi, 2 le dimanche !).
Le nombre de fréquences au départ de CDG est resté identique.
Le nombre de passagers transportés a chuté de 50 % : de 600 000 à 300.000/an.



Toulon

Dans un premier temps, l'offre a chuté de 25 % par rapport à Air France. En hiver, cette chute est même passée à 42 %.
De 3 allers-retours par jour, Transavia est désormais passée à 1 un aller-retour.
Les activités stratégiques Naval Group (ex Direction des Constructions Navales) et DGA (Direction Générale de l'Armement) subissent de plein fouet cette chute de connectivité.
Les passagers se tournent donc vers Marseille… tant que la ligne n'est pas abandonnée.



Pau

En 2019, il y avait 3 à 4 liaisons quotidiennes vers CDG, et 4 vers Orly.
Depuis que Transavia a repris la ligne Orly, il n'y a plus qu'un vol par jour l'été (les avions sont réservés au segment loisir), tandis qu'Air France, au départ de CDG, a maintenu ses liaisons, mais avec de plus petits modules (70-90 places).
Transavia envisage d'arrêter cette ligne non rentable.

Biarritz

En 2019, il y avait 3 à 4 liaisons quotidiennes vers CDG, et 4 à 5 vers Orly.
Transavia n'opère désormais plus que 3 liaisons vers Orly, tandis qu'Air France maintient 3 vols au départ de CDG, en petits modules (70-90 places).

Brest

Transavia a abandonné la ligne Orly-Brest

Pour toutes les destinations déjà transférées, il ne fait aucun doute qu'après avoir (délibérément ?) saboté leur exploitation, Transavia fera le choix de l'abandon, laissant ainsi la concurrence libre de s'imposer comme seule alternative auprès de nos passagers. Il n'y a rien d'illogique et c'était prévisible : Transavia est conçue pour le marché loisir européen, c'est ce marché qui devrait (un jour ?) lui permettre d'être rentable.

Perspectives pour La Navette

« *Entre Transavia et Air France à CDG, 90 % de l'offre sera maintenue. Ne vous inquiétez pas.* ».
La promesse de la direction n'engage que ceux qui y croient. Nous allons tenter de vous démontrer le mensonge, avant qu'il ne soit trop tard.

Concernant Transavia :

L'offre a déjà été rabotée sérieusement, et devrait continuer de l'être, selon les aveux de Benjamin Smith : « *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 déc. 2023), et d'Olivier Mazzucchelli (PDG de Transavia) : « *Nous choisirons ce que nous ferons des créneaux* » (Challenges).

Concernant CDG et Air France :

La flotte moyen-courrier Air France ne cesse de diminuer (11 % en 5 ans). 114 coques en 2019, 101 coques en 2023, plancher (objectif) aujourd'hui garanti à 85 coques.
Le remplacement de la flotte A320 par des A220 diminue la capacité à produire de l'offre aux passagers.

L'augmentation de capacité, au départ de CDG, sur les destinations abandonnées au départ d'Orly est donc tout bonnement impossible, sauf à sacrifier l'alimentation du Hub depuis l'Europe.
Les chiffres ne mentent pas :

Chiffres des dessertes quotidiennes

CDG + ORY	2019	2023	2026 (prévi)	Écart
Toulouse	27	21	13	-52 %
Nice	23	23	13	-43 %
Marseille	18	14	10	-45 %



La croissance de Transavia

Tout transférer chez Transavia était déjà une bien mauvaise idée. Le faire aussi rapidement relève du suicide. Transavia n'a, actuellement, pas les moyens de soutenir cette croissance.
L'organisation et la logistique de Transavia sont inadaptées à tant d'activité. Tous les salariés de Transavia, pilotes en particulier, en sont les premières victimes malgré tous leurs efforts.
Les moyens opérationnels de Transavia ne peuvent pas suivre le rythme de la croissance souhaitée. Les avions et les pilotes manquent, Transavia étant contrainte par les rythmes de formation, les livraisons d'avion, le transfert d'activité du B737 vers l'A320 NEO.

La seule solution trouvée par nos directions a été, par voie d'accord, d'augmenter le nombre d'affrètements de longue durée (supérieure à 3 mois) autorisés. Puis, pour optimiser ces affrètements, Transavia, contrairement à Air France, a recours à un broker (AVICO). Résultat, les compagnies affrétées ne respectent pas le droit français, leurs pilotes sont sous statut d'auto-entrepreneurs et ne cotisent pas à la CRPN (entre autres).
Pendant ce temps, Air France (généreuse donatrice des créneaux d'Orly) se sépare de ses avions moyen-courrier (famille A320) et laisse ses pilotes en sous-activité cet été.

Air France et le SNPL, en transférant les créneaux et le réseau Orly à Transavia, participent à la croissance de compagnies (DAT, ETF, LEAV) dont nous combattons farouchement le modèle social !



Suspension des affrètements douteux

En réaction aux revendications portées par le SNPL et **ALTER** dans son préavis de grève des 22 au 25 juillet, Olivier Mazzucchelli (PDG de Transavia) vient d'annoncer l'arrêt immédiat de ces affrètements, preuve que le rapport de force fonctionne encore.

Néanmoins, quelques questions subsistent !

Ces affrètements sont annoncés comme « suspendus ». Dans quelles conditions vont-ils reprendre ? Il est hors de question de se contenter de laisser ces compagnies régulariser les contrats d'auto-entrepreneur en les transformant en contrats CDI de droit local (croate en ce qui concerne ETF) avec les faibles protections sociales qui vont avec, uniquement pour les pilotes qui opéreront les vols Transavia.

Quid des cotisations CRPN dues depuis deux ans ?

Faire profiter ces compagnies de la croissance de Transavia et de ses déficits de moyens ne revient-il pas, quel que soit le contrat pilote, à favoriser le dumping social ?

Comment vont réagir les passagers qui se tournent vers Transavia faute de présence d'Air France, et dont le vol est annulé au dernier moment à cause d'une filouterie organisée, intentionnelle et malhonnête, par la direction de Transavia ?

Conséquences pour notre clientèle

Une grosse partie des pertes de La Navette est due à la politique de la compagnie elle-même :
Le transfert massif des lignes Paris-province vers Transavia : Pau, Biarritz, Montpellier, Toulon, Brest.
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.
Il n'y a pas de passerelle entre les deux compagnies, pas d'harmonisation des horaires pour permettre les connexions, Transavia a drastiquement diminué les fréquences sur les destinations qu'elle était censée reprendre. Du coup, une bonne partie de la clientèle affaires se détourne de ce qui reste du réseau et les pertes se creusent.
Au passage, cela 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.
La fameuse restructuration dont parle la direction d'Air France est la cause même du mal.

Cette perte de connectivité orchestrée à dessein est un moteur de pertes pour Air France.
Air France vend ses billets depuis Orly beaucoup plus cher qu'avant pour organiser le transfert de clientèle. Exemple de devis sur un Paris-Nice : 1110 € sur AF, 320 € sur EasyJet.
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.

AMELIA

Pour couronner le tout et achever d'assombrir le bilan financier d'Air France à Orly, Air France choisit de retirer d'Orly les lignes rentables sur le Maghreb et de les transférer sur CDG (les lignes Orly-Casablanca et Orly-Tunis disparaissent cet été).
Le Orly-Alger est affrété à Amélia (avec un avion qu'Air France lui a vendu). Nos passagers Maghreb plébiscitent pourtant les services d'Air France, au départ d'Orly, facilement accessible depuis les 2/3 de la région Île-de-France.
La concurrence se frotte les mains, les coûts fixes à Orly explosent pour Air France !

Les mauvais chiffres qui résultent de ce sabordage organisé à Orly et sur le domestique sont le prétexte facile pour justifier d'une politique d'abandon et de reddition face à nos concurrents low cost.
Transavia, qui devait être un outil offensif de développement contre ces low cost est devenue, au fil de la politique industrielle de Benjamin Smith, un alibi à une forme de résignation.
Il est encore temps pour les pilotes de s'engager pour l'avenir de notre compagnie.
Cela commence les 22/23/24 et 25 juillet par une participation massive au mouvement de grève initié par ALTER.

Monsieur Olivier Mazzucchelli
Président directeur général Transavia France
Cœur d'Orly-Bâtiment Belaïa
7 avenue de l'Union
94310 Orly

Rungis, le 30 juin 2024

Objet : Préavis de grève

Monsieur le Président directeur général,

La direction d'Air France a décidé unilatéralement de quitter l'aéroport d'Orly et de transférer les vols La Navette chez Transavia.
Le 14 mai, nous vous faisions parvenir un préavis de grève.

Vous refusez toujours le dialogue, en témoigne l'absence de « réunion sous préavis » qui aurait eu le mérite de nous faire croire que vous souhaitez désamorcer le conflit avec les pilotes.

Notre revendication initiale n'a pas évolué : nous vous demandons d'informer la directrice générale d'Air France que vous refusez la reprise de La Navette (ce que vous laissez d'ailleurs entendre dans une interview dans le magazine Challenges) ainsi que celle des créneaux Orly actuellement utilisés par Air France. Vos pratiques de recours à des affrètements de compagnies (ETF, DAT, LEAV) ne respectant pas nos accords (pilotes embauchés en auto-entrepreneurs, absence de cotisations à la CRPN, etc.) sont la démonstration du fait que ce que vous impose la direction d'Air France n'est pas réalisable.
En supplément, nous vous demandons de cesser immédiatement tous les affrètements auprès de ETF, DAT et LEAV, et de cesser de recourir à la société Avico comme Broker pour ces affrètements.

À l'appui de ces revendications, nous appelons tous les pilotes de Transavia France à cesser le travail du 22 au 25 juillet 2024.

En espérant que vous saurez prendre la mesure de la menace d'un conflit social qui pourrait se généraliser, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président directeur général, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président d'ALTER
Benjamin Roy

Union syndicale Solidaires
Telegram
Le syndicat Pilote
Appli ALTER
5 Rue Walter Gropius CP 80215
94518 Rungis Cedex
06 80 23 58 12
contact@syndicatalter.fr

Madame Anne Rigail
Directrice générale Air
France CL-DA
45 rue de Paris
95747 Roissy CDG cedex Rungis, le

30 juin 2024

Objet : Préavis de grève

Madame la Directrice générale,

Vous avez décidé de faire disparaitre la marque Air France de l'aéroport d'Orly.
Cette décision unilatérale fait prendre un risque industriel grave à Air France.

Le 14 mai, nous vous faisions parvenir un préavis de grève pour demander l'abandon de ce projet.
Après avoir pris une décision engageant une grande part des salariés, sans consultation préalable des organisations syndicales, vous persistez et refusez toujours le dialogue, en témoigne l'absence de « réunion sous préavis » qui aurait eu le mérite de nous faire croire que vous souhaitez désamorcer le conflit avec les pilotes.

ALTER vous demande toujours de renoncer à votre projet socialement et industriellement destructeur pour Air France et d'engager des négociations avec les organisations professionnelles afin d'envisager l'avenir du réseau Orly de manière offensive, autrement que par son abandon.

À l'appui de cette revendication, nous appelons tous les pilotes d'Air France à cesser le travail du 22 au 25 juillet 2024.

En espérant que vous saurez prendre la mesure de la menace d'un conflit social qui pourrait se généraliser, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président d'ALTER
Benjamin Roy

ARRÊT DE TRAVAIL
du 22 juillet 2024, 00h01 au 25 juillet 2024, 23h59
(heures locales)

Personnels concernés :
- Tous PNT Air France et Transavia France
- Tout membre de l'Encadrement PNT Air France et Transavia France.

Cette consigne couvre TOUS LES PNT *syndiqués (*) ou non.*

(*) Quel que soit le syndicat d'appartenance

La grève suspend le contrat de travail, mais ne le rompt pas

Ainsi, vous êtes dégagé de toute obligation vis-à-vis de la Compagnie

- Loi DIARD -

Exercice du droit de grève pour le pilote

Au moins 48 heures (décomptées d'heure à heure) avant le début de votre activité programmée en temps de travail, informez l'entreprise de votre participation à l'arrêt de travail en précisant à quels moments vous débutez et arrêtez la grève (l'arrêt doit être compris dans la période de préavis).

Suite au Jugement du Tribunal de Grande Instance de Bobigny en date du 23 décembre 2013 :

- La déclaration de grève n'est obligatoire que si « l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols » (termes de la Loi) : en clair, uniquement si vous êtes programmé en rotation.
- Simulateur et autre journée d'instruction Sol n'ont pas à être déclarés.

Adressez votre courriel à :
Pour les pilotes exerçant à Air France : **mail.greve.pilotes@airfrance.fr**
Pour les pilotes exerçant chez Transavia : mail.declaration.greve.pnt@fr.transavia.com

Conservez une copie de votre déclaration, car la loi impose d'envoyer celle-ci au chef d'entreprise.

Le pilote qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui y renonce doit en informer le chef d'entreprise au plus tard 24 heures avant le début de son activité.

- CONSIGNES -

REFUSEZ :

- **Toute rotation débutant** pendant la période de grève indiquée ci-dessus (rotation débutant au départ de CDG et ORY mais aussi toute rotation débutant en province y compris PTP) : vols Réguliers (en MEP ou en fonction), Affrètements, Charters, Vols Spéciaux et Contrôles.

- **La poursuite d'une rotation** après son premier passage à CDG, ORY, NCE, TLS, MRS ou PTP (bases Air France) pendant la période de grève indiquée ci-dessus ;

- **Toutes les manifestations** extérieures pour le compte de la Compagnie ;

- **Toute réserve** au terrain ou à domicile ;

- **Tout stage,** contrôle au sol, entraînement (y compris à l'extérieur de la Compagnie) ;

- **Toute convocation** ou déplacement de congés et jours de repos.

ACTIVITES AUTORISEES :

- Vols humanitaires et de défense nationale
- Visite médicale de renouvellement de licence

- REPRISE DU TRAVAIL -

1) **Le premier jour après la fin de la grève,** reprise du travail de la manière habituelle.
2) Les PNT prévus sur un vol débutant une rotation (au départ de Paris ou d'une des bases) se présentent normalement pour ce vol.
3) Les PNT prévus en découcher dans les nuits précédentes attendront comme d'habitude le message de la compagnie, par le moyen qu'elle utilise habituellement pour les contacter ; sinon, reprise au premier courrier prévu au départ de Paris.

En cas de difficulté concernant ces consignes, contactez le syndicat ALTER.

Exemples

Ex. 1 - Vous avez une rotation qui débute le 22 juillet à 13 h loc. Vous devez avoir informé l'entreprise de votre volonté de participer au mouvement de grève au plus tard 48 heures avant le début de votre Temps De Travail, soit H-1h45 sur LC, H-1h30 sur MC, H- 1h15 chez Transavia, H-1h pour les Bases Province, en précisant la date et l'heure de la fin de votre participation à la grève.

En l'occurrence, envoi au plus tard le 20 juillet à 11 h 15 (LC), 11 h 30 (MC), 11h 45 (Transavia) ou 12 h (BP) loc avec information à l'entreprise de votre volonté de cesser la participation à la grève à l'heure prévue de fin de votre rotation (au plus tard le 25 juillet à 23 h 59 loc).
Procédez à l'identique pour toute rotation débutant après le début de la grève.

Ex. 2 - Vous avez une rotation qui débute avant le premier jour de la grève avec une heure programmée d'arrivée **sur l'une des bases Air France (CDG, ORY, MRS, TLS, NCE, PTP) ou Transavia (ORY)** un jour de grève, soit le 22 juillet à 13 h loc par exemple. Vous pouvez alors débarquer en cours de rotation après avoir informé l'entreprise de votre volonté de participer au mouvement de grève au plus tard 48 heures avant votre atterrissage prévu sur cette base en précisant la date et l'heure de la fin de votre participation à la grève.
En l'occurrence, envoi au plus tard le 20 juillet à 13 h loc avec information à l'entreprise de votre volonté de cesser la participation à la grève à l'heure prévue de fin de votre rotation (au plus tard le 25 juillet à 23 h 59 loc).

Si vous avez une autre rotation débutant pendant le préavis, procédez comme stipulé dans l'exemple n°1.

Et dans TOUS les cas :
La stabilité de planning s'appliquant, dans le cas où aucune autre rotation ne vous était initialement programmée jusqu'à la fin de la grève, vous êtes en droit de refuser toute nouvelle rotation proposée par l'entreprise.

N'hésitez pas à nous mettre en copie de vos déclarations de grève et de faire une capture écran de votre planning avant l'envoie de votre déclaration.

Union syndicale Solidaires
Telegram
Alter Le syndicat Pilote
Appli ALTER
5 Rue Walter Gropius CP 80215
94518 Rungis Cedex
06 80 23 58 12
contact@syndicatalter.fr



Tous en grève
du 22 au 25 juillet
contre l’abandon d’ORLY