

# Transavia sur le domestique = effectifs AF vers la sortie !

Octobre 2020

***Ou comment une catégorie de personnel, représentant 8% des effectifs, décide pour les 92 autres % et autorise/valide la sous-traitance de tous les métiers autres que le leur, celui de pilote !!!!***

En plein PSE incluant des licenciements, signé par la CFDT et la CFE-CGC, la direction d'Air France et le SNPL ont signé le 4 septembre dernier un « Accord sur l'accompagnement du projet Domestique », validant le transfert de l'activité AF et HOP vers Transavia.

En préambule de cet « **Accord sur l'accompagnement du projet Domestique** », la Direction AF évoque le « respect du développement durable ». Le *développement durable* (en anglais : *sustainable development*, parfois traduit par *développement soutenable*) est une conception de la croissance économique (croissance pour nos collègues PNT AF seulement) qui s'inscrit dans une perspective de long terme et qui intègre les contraintes écologiques et **sociales**<sup>1</sup>.(contraintes pour les emplois PS et PNC AF et HOP).

Cet Accord, est un CDD de .....10 ans, apportant aux PNT des garanties nombre de coques, en heures de vol, mais aussi l'obligation pour AF, en cas de suppression de 3 coques AF, d'en ouvrir 4 sur Transavia !!! Et comme les pilotes AF volent aussi sur TO .....et que le reste de l'activité est sous-traitée .....nous vous laissons imaginer la suite pour l'emploi Air France !!!!!

En termes de maintien de « lignes domestiques » en moyens propres AF au départ d'Orly, seules celles de Marseille, Nice et Toulouse seraient garanties car il y est stipulé une révision possible.

Pourquoi la direction du groupe AIRFRANCE\* n'a pas invité toutes les Organisations Syndicales représentatives pour la négociation de cet accord ?

En effet si cet accord aura des impacts sur les emplois de l'entreprise, voire du groupe, il nous paraît opportun voire respectueux et constructif que toutes les OS puissent discuter de l'avenir de chacun des métiers impactés par ces modifications.

Notre direction a été claire : « *pas questions que les salariés AF et HOP travaillent pour Transavia. Cela augmenterait les coûts de fonctionnement* ».

Mais par contre les pilotes AF-HOP n'augmentent pas le coup de fonctionnement ? De qui se moque-t-on ?

Pour information :« Chez Transavia, les recrutements se font majoritairement grâce à des pilotes Air France ». « Ces derniers profitent surtout de l'accord de détachement, arraché par le SNPL Air France en 2014, qui permet aux pilotes de la maison-mère de voler sur Transavia tout en conservant leurs conditions historiques. Et donc leur avancement. »<sup>2</sup>

Transavia France assure plus de 100 liaisons vers l'Europe et le pourtour méditerranéen depuis ses bases de Paris-Orly, Nantes, Lyon et Montpellier. En 2019 elle a transporté 7,4 millions de passagers (+5%) avec un coefficient de remplissage de 92,8%.

Mais le succès commercial et opérationnel de Transavia contraste avec le **niveau de pertes engrangé** par Transavia France. Depuis sa création jusqu'en 2017, la compagnie française **n'a jamais gagné d'argent**, à l'exception d'un

<sup>1</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement\\_durable](https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement_durable)

<sup>2</sup> [https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/air-france-transavia-nouvelle-gueguerre-chez-les-pilotes\\_1769935.html](https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/air-france-transavia-nouvelle-gueguerre-chez-les-pilotes_1769935.html)

modeste bénéficiaire d'exploitation d'un million d'euros en 2012. Si la direction refuse de communiquer les résultats de chacune des deux entités de Transavia (Transavia France et Holland), et se réfugie derrière le retour à l'équilibre de l'ensemble du pôle Transavia, la compagnie française affiche de mauvais résultats. Selon des sources concordantes, elle a fini l'année **2016 sur une perte d'exploitation de 33 millions d'euros, deux millions de plus qu'en 2015.**

Les raisons sont plurielles. Le fort développement de la compagnie ces dernières années a augmenté les coûts marketing liés aux ouvertures de lignes et a tiré les recettes unitaires vers le bas pour remplir les avions. Par ailleurs, Transavia, en tant que filiale d'Air France, n'a pu voler jusqu'ici où elle le souhaitait, en raison d'accords de périmètres signés avec le SNPL Air France, pour ne pas cannibaliser la compagnie.

Transavia n'est rentable que depuis 2017.

Commentaires Unsa :

Le SNPL a donc contribué à la poursuite des pertes du CC en refusant en 2014 le développement de Transavia, puis en l'autorisant en 2020 au profit de sa seule catégorie de personnel !!!!

Air France a favorisé Transavia pour ne pas restructurer son Court-Courrier et le mettre devant le fait accompli ..... Le COVID et le gouvernement avec son interdiction de vols à moins de 2h30 de la capitale faisant le reste.

### **L'atout Transavia selon AF et le SNPL**

Au sol, Transavia ne s'appuie pas sur les « coûteuses » escales d'Air France mais **fait appel aux services d'assistance** les plus efficaces **aux tarifs du marché**. Ses avions – tous des Boeing 737-800 de 189 sièges – offrent des coûts d'exploitation comparables à ceux des A320 d'easyJet, des B737 de Ryanair ou des A319 de Volotea.

Commentaires Unsa :

Si, au lieu de détourner une partie du trafic d'AF, et si, au lieu de sous-traiter les services au sol en escale, TO utilisait la main d'œuvre existante AF ou Hop, cela les rendrait plus rentables et les utiliserait au maximum de leur capacité. Comment dire que Bordeaux n'est pas rentable, alors que co-existent encore depuis des années les équipes Hop et AF !?! KLM, dans les escales où elle est présente effectue l'entretien de Transavia Europe !

Pourquoi la recette appliquée aux PNT ne marcherait pas pour les autres catégories de personnels !?!

Messieurs de la Direction, sachez que, alors que vous n'étiez pas encore arrivé dans l'entreprise, le PS et les PNC, ont déjà été solidaire, puisqu'ils ont également subi, la perte de plus de 400 Millions d'euros<sup>3</sup> liée aux conséquences de la grève des pilotes de septembre 2014, poussant la direction du groupe à retirer son projet Transavia Europe.

Nous tenions à rappeler que l'état a accordé 7 milliards d'€uros pour faire face à la crise mais en aucun cas pour faire du dumping social !

Le développement de TO est souhaité par nos dirigeants pour contrer les concurrents low-cost. Mais sera-t-elle un jour bénéficiaire face à ces compagnies qui bafouent les droits sociaux et dont les taxes sont loin d'être celles imposées aux compagnies françaises ?

**Nous espérons pouvoir discuter de ce sujet au plus vite avec la direction du groupe AIRFRANCEKLM !**

\*Groupe AIRFRANCE = AIR France (AF) + HOP (A5) + TRANSAVIA FRANCE (TO)

***Vos représentants UNSa Aérien Air France***

<sup>3</sup> [https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/en-2014-air-france-klm-paie-cher-la-greve-de-ses-pilotes\\_1653099.html](https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/en-2014-air-france-klm-paie-cher-la-greve-de-ses-pilotes_1653099.html)