



FLASH PNC

CE #151

3 OCTOBRE 2017



« HOP! a un avenir » (merci Monsieur A. MALKA)!

Le projet « Trust Together » lancé fin 2016 par Monsieur JANAILLAC le Président du GROUPE AIRFRANCE/ KLM, avait pour ambition de permettre au groupe de reprendre l'offensive, de capter sa part de la croissance du transport aérien, d'investir pour ses clients et d'améliorer sa compétitivité, rien que ça... Il visait également à rétablir la confiance entre les salariés et celle des salariés vis à vis des managers... **Lors de la présentation de Trust Together en novembre 2016, les élus et représentants syndicaux du CE HOP! s'étaient insurgés en découvrant que HOP! était la grande oubliée de ce plan stratégique, la Direction d'Air FRANCE nous détaillant au sein de notre CE HOP! le lancement de son nouveau bébé BOOST, devenu entre-temps JOON, et la montée en puissance de TRANSAVIA sur son réseau loisir mais aussi possiblement sur une partie de notre réseau point à point en région.**

Seules la marque et le produit « HOP! AIRFRANCE » étaient à l'époque évoqués mais sans précision sur le rôle exact de la compagnie HOP! vis à vis des Airbus HOP! AIRFRANCE, et surtout vis à vis des autres entités du groupe. Une délégation du CE avait même été jusqu'à rencontrer Monsieur JANAILLAC en décembre afin de l'interpeller sur l'inquiétude des salariés quant au manque de vision d'avenir pour HOP! et M. JANAILLAC nous avait laissé entendre à l'époque que le rôle de HOP! son business plan, et sa stratégie seraient clarifiés dès que les travaux sur JOON et le réseau en propre d'AIRFRANCE auraient mûris.

Dix mois plus tard, la venue de Monsieur Alain MALKA, Directeur Général Adjoint d'AIRFRANCE pour HOP! AIRFRANCE à notre CE HOP! du 29 septembre étaient donc porteuse d'espoir, avec nous l'espérions enfin, des précisions en matière de business plan, de stratégie, de flotte... **Ces espoirs ont malheureusement été encore une fois rapidement « douchés », car M. MALKA, axant sa présentation encore et toujours sur l'offre commerciale et la marque « HOP! AIRFRANCE » qui mixe Airbus et avions régionaux sur les radiales ORY et les transversales province, n'avait pas grand chose dans son dossier à présenter aux salariés de la compagnie aérienne HOP!**

On aurait presque envie de dire que la Direction joue la montre, car le processus d'information / consultation sur les orientations stratégiques de HOP! ne s'échelonne que sur la fin d'année 2017 et janvier 2018, alors que pendant ce temps, et à titre de comparaison, JOON dispose d'un plan de flotte à 4 ans et va commencer ses opérations dès le 1er décembre prochain... **Face à la « bronca » des élus, Monsieur MALKA s'est voulu néanmoins porteur de bonnes nouvelles et a confirmé dans sa présentation très généraliste certains fondamentaux de HOP! :**

HOP! à travers le réseau HOP! AIRFRANCE continuera à jouer un rôle majeur sur le marché domestique français court courrier au travers des radiales ORY (concurrencées par le TGV), des transversales en région (concurrencées par Easyjet et Volotea), et plus marginalement des transversales au départ de la province vers l'Europe proche. Le rôle important du hub de Lyon est confirmé avec le projet « puissance 4 » qui vise à restructurer les 3 plages de hub sur la journée pour améliorer l'utilisation avion avec 8 étapes avions / jour pour les vols point à point provinces notamment. HOP! à travers les frètements AIRFRANCE à CDG continuera d'alimenter le HUB de CDG avec des lignes moyen courrier à petit flux de PAX comme cela se fait depuis de nombreuses années...

En bref, nous continuons à faire ce que nous faisons déjà aujourd'hui, merci Monsieur Alain MALKA! « 10 mois » de réflexion, de brainstorming à la tête d'AIRFRANCE, pour nous dire ça???

FLASH PNC CE #151 la suite

Aux dires de Monsieur MALKA, la nouvelle compagnie JOON n'a aucunement vocation à cannibaliser le réseau HOP! à CDG : positionner un AIRBUS sur une ligne à « petit » flux, plus compatible avec une coque régional de 76 ou 100 sièges, n'est pas pertinent économiquement selon lui...

Comme à Lyon, la Direction ambitionne d'obtenir la croissance attendue à CDG par une meilleure utilisation avion et une restructuration des plages de correspondances. L'utilisation avion tendra vers 8 étapes / jour iso 6 avec arrêt des nuits courtes sur 3 rotations (et possiblement arrêt des nuits courtes sur 6 rotations au programme Winter 2018). Nous avons néanmoins interpellé la Direction sur la pénibilité de ces nouvelles découpes pour les PNC, car certaines débutent par 5 étapes (sans nuit courte à l'issue cependant, mais 5 étapes quand même) ou bien incluent des MEP qui allongent les TSV, alourdissent et fragilisent les montages de rotations.

Les lignes en OSP ou DSP (Délégation de Service Publique) souffrent par ailleurs car les collectivités territoriales subissent des baisses de dotation de l'état, et l'économie de ces lignes est difficile à équilibrer ; HOP! ne parvient parfois plus à remporter les appels d'offre pour ces DSP, compte-tenu de ses coûts d'exploitation.

Enfin, un élément rassurant, la marque et la compagnie TRANSAVIA semblent cantonnées au marché loisir pur, au départ d'ORY, NTE et LYS et le déploiement de TRANSAVIA sur tout ou partie du réseau des radiales ORY ou des transversales provinces ne semblent donc plus à l'ordre du jour... Ouf!

#Flotte qui peut!

Le nerf de la guerre, c'est l'argent! Dans ce domaine et compte-tenu de l'endettement abyssal dont les dirigeants d'Air France ont doté le Pôle Régional Français PRF à sa naissance, c'est à la maison-mère que revient la lourde tâche de remettre la main au porte-monnaie pour renflouer HOP! à intervalles plus ou moins réguliers et par le biais de son compte courant. Mais au delà du cash, le nerf de la guerre, c'est aussi la flotte, dont le renouvellement avec des avions plus fiables et moins gourmands en kérosène conditionne la rentabilité et le maintien de HOP! face à la concurrence. **Malheureusement, en matière de flotte, c'est un peu le brouillard là aussi, car mis à part établir un état des lieux de la flotte modules régionaux / AIRBUS existante de « HOP! AIRFRANCE », en stigmatisant en particulier les avions bientôt âgés de 20 ans ou plus, la Direction n'a donné aucune information sur un projet ambitieux de renouvellement de notre flotte régionale.**

A contrario la réflexion pour renouveler les Airbus A319, A320, et A321 approchant la fatidique limite d'âge des 20 ans semble amorcée pour la fin de l'année... **Mais, pour notre flotte de CRJ, ATR et EMBRAER, que Monsieur MALKA qualifie affectueusement de « patchwork » il va falloir être patient, afin de savoir si HOP! aura les moyens de ses ambitions, et pourra prétendre à une éventuelle rationalisation, modernisation et rajeunissement de sa flotte.** En attendant d'en savoir plus, 1 ATR 72-500, 4 ATR 42-500 et 1 ou 2 ERJ devraient avoir quitté la flotte au dernier trimestre 2018, par le biais de ventes ou de locations.

En 2018 la flotte HOP! en propre devrait donc se situer à plus ou moins une soixantaine de charges vives, en fonction des négociations en cours sur un échelonnement des départs PNT sur 2 ans. Nous sommes à des années lumières des 93 charges avions cumulées en 2012 par les 3 ex-compagnies BRITAIR, REGIONAL, AIRLINAIR (et de l'engagement pris par la Direction de maintenir 82 charges avions lors de la fusion)!

Mobilité!

La Direction du PNC continue ses expérimentations en matière de mobilité PNC mais semble faire fi des propositions d'accords avancés par l'UNAC, tant sur un accord de mobilité interne pour cadrer des changements de base et/ou de qualifications avion pendant la période transitoire de la fin de l'année, que sur les mobilités en externe vers JOON ou AF.

FLASH PNC CE #151 la suite

Nous avons souligné à nouveau l'émotion suscitée par les appels à volontariat lancés à la sauvette pendant l'été. Nous souhaitons aller dans le sens d'une mobilité inter-base qui permettrait de rééquilibrer les besoins en C/C et en PNC, mais ceci doit se faire dans la transparence, l'équité, et en collaboration avec les OS PNC, c'est pourquoi nous revendiquons un accord de mobilité transitoire, avant l'entrée en vigueur des règles d'utilisation de la nouvelle Convention PNC.

Vous trouverez ci-dessous un tableau récapitulatif des besoins opérationnels par base selon les calculs de la Direction, ainsi que le résultat des appels à volontariat de changement de base (et les petites mesures d'équilibrage qu'elle envisage de faire). **Nous avons immédiatement alerter la DPNC qu'aucun syndicat PNC responsable chez HOP! peut accepter « le non respect » des listes d'ancienneté PNC et des textes conventionnels toujours en vigueur. Il est ainsi inacceptable de prendre 5 PNC avec moins d'ancienneté pour « court-circuiter » 14 CDC CRJ plus anciens... nous savons tous qu'il existe qu'une seule liste d'ancienneté PNC!!! (Idem pour l'ATR, 3 PNC moins anciens ne peuvent pas passer devant 9 CDC!).**

C'est pourquoi, nous avons demandé à la Direction que toutes les demandes de changement de base C/C et PNC obtiennent une réponse favorable avec une mise en formation d'ici la fin de l'année et ainsi personne ne subira de préjudice!!!

La Direction HOP! doit faire preuve d'ambition en terme de mobilité interne, elle a la ressource instructeur nécessaire pour former les nouveaux collègues embauchés ou ceux qui ont été malheureusement carancés... **que la Direction consacre aussi ses ressources pour les PNC HOP! présents dans l'entreprise.**

MOBILITÉS PAR CONVENTION DB/AN/YS ou PAR QT ADDITIONNELLES									
Base	Poste	Besoin Programme	Ressources après départs	Insuffisance (-) ou Excédent (+)	Réponses à la Campagne de Volontariat	11 mobilités cloisonnées par convention	9 QT additionnelles	Solde	
CDG	CDC EMB	95	73	-22	14 CDC CRJ ORY > CDC EMB CDG				-22
	HST EMB	102	59	-43	21 HST CRJ ORY > HST EMB CDG	1 HST EMB SXB > HST EMB CDG 1 HST EMB LIL > HST EMB CDG	+5 HST CRJ ORY > HST EMB CDG		-36
LYS	CDC CRJ	39	31	-8					-8
	HST CRJ	39	23	-16	1 HST EMB LYS > HST CRJ LYS	1 HST CRJ ORY > HST CRJ LYS	+1 HST EMB LYS > HST CRJ LYS		-14
	CDC ATR	15	2	-13		4 CDC ATR ORY > CDC ATR LYS			-9
	HST ATR	15	6	-9		3 HST ATR ORY > HST ATR LYS			-6
ORY	CDC CRJ	29	42	+13	9 CDC ATR ORY > CDC CRJ ORY				+13
	HST CRJ	29	33	+4	12 HST ATR ORY > HST CRJ ORY		+3 HST ATR ORY > HST CRJ ORY		+7
RNS	CDC CRJ	4	4	0		1 CDC CRJ NTE > CDC CRJ RNS			+1
	HST CRJ	4	5	+1					+1

Enfin, nous revendiquons également un accord portant sur les modalités de la mobilité externe vers JOON et AF afin de sécuriser le parcours professionnel des PNC qui ont réussi ces sélections et apporter toutes les précisions concernant cette phase transitoire de mobilité d'une entreprise vers une autre : durée et modalités du congé sans solde à HOP! pendant la période d'essai à JOON ou AF, droits GP, mutuelle, levée d'une éventuelle clause de non concurrence, etc.

Espérons que la Direction HOP! suivra le slogan de Monsieur Janailac et redonnera aux PNC HOP! la « confiance », « ensemble » !!!

**Vos élus et RS UNAC CE à votre écoute.
Etienne, Cedric et Francisco**



Adhère en ligne !

<http://www.unac.asso.fr/informations-adherent/>

