



# FLASH PNC

## CE #200

2 septembre 2018



**VOUS AVEZ UNE  
QUESTION CE ?**

**CONTACTEZ VOS  
ÉLUS CE UNAC HOP!**



Etienne ROSSIGNOL  
CDC EMB basé PARIS CDG  
etienne@unachop.com  
06.88.59.20.34



Pauline POLONCEAU  
CDC ATR basée PARIS ORY  
pauline@unachop.com  
06.01.79.61.85



Cédric CHALIGNE  
PNC CRJ basé PARIS ORY  
cedric@unachop.com  
06.20.86.34.27



Frédéric BERZIN  
PNC ATR basé PARIS ORY  
frederic@unachop.com  
06.40.94.21.57

## L'ESSENTIEL DU CE HOP !

30 août 2018 à Rungis

### → Restructuration ou Destruction ?

Alors même que nous sortons d'une fusion 2016 douloureuse, avec à la clef des réductions de postes significatives tant PS que PN et une désorganisation importante de l'entreprise, la Direction de HOP ! poursuit dans sa logique de « restructuration » à marche forcée de notre compagnie aérienne.

Aux motifs de simplification et de rationalisation, le transfert des salariés HOP des escales commerciales de Lyon et Nantes vers Air France est d'ors et déjà acté pour la Direction et elle souhaite que ce transfert soit effectif au 1er novembre 2018, alors même que de très nombreuses zones d'ombres subsistent concernant l'organisation du travail et les futures conditions de travail de ces salariés une fois passés sous contrat AF.

Comme nous l'avons déjà évoqué dans le FLASH PNC CE de juillet, la Direction de HOP, sous l'impulsion d'Air France, souhaite par ailleurs faire évoluer le modèle commercial de HOP pour passer à une relation « tout affrété » avec AF. HOP va perdre la responsabilité commerciale de ses vols, qui seront tous opérés d'ici à septembre 2019 sous code OPERATING « AF » comme à CDG. HOP ne redeviendra qu'une simple compagnie de service affrétée sous contrat ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance).

Cette évolution de modèle s'accompagnera d'une réduction et d'une réorganisation des fonctions administratives ou « support » dont certaines seront transférées à Air France. Les fonctions « support » sont celles ne constituant pas le cœur de métier de l'activité aérienne, mais étant pourtant indispensables à son fonctionnement : supervision et suivi des Escales (avec les irrégularités client par exemple), Comptabilité (avec les refacturations entre AF et HOP ou encore les achats de prestations d'assistance, de carburant, de catering), service Paie, service Planning, Ressources Humaines, entre autres.

La Direction de HOP a commencé à dévoiler, Direction par Direction, et au sein de chaque service, les suppressions de postes ou les relocalisations contraintes qui sont envisagées avec un objectif de réduction de coût des fonctions « support » (hors maintenance) de -15%...

La Direction espère ainsi à horizon 2019/2020 un retour à l'équilibre financier pour HOP tout en garantissant à Air France un tarif d'affrètement de HOP indexé sur celui de... 2016. Malheureusement, l'INSEE vient de publier une estimation provisoire de l'inflation 2018 à 2,3%, ce qui aura sûrement pour effet de renchérir mécaniquement les coûts ACMI de HOP...

De même, la Direction semble avoir oublié son objectif de retour à l'équilibre, initialement programmé pour... 2017. En effet, lors de la présentation en juillet 2015 à quelques mois de la fusion du projet HOP ! 2020 de la Direction, nous étions sensé dégager un résultat à l'équilibre dès 2017 !

## → Menace sur l'emploi à Morlaix, gouvernance à Nantes et pôle PN à Orly

Même s'ils ont vocation à être affinés lors du prochain CE des 11 et 12 septembre prochain, les chiffres assésés par la Direction pour son plan de restructuration promettent une année triste et difficile pour certains de nos collègues du sol.

Au global, **110 postes seraient supprimés** mais dans le même temps **35 postes seraient relocalisés** (de façon contrainte...) ou **créés** ce qui déboucherait sur un solde de **75 départs nets**.

Sur les 300 salariés que compte au total le site de **Morlaix**, 101 relèvent des fonctions support. Sur cet effectif de 101, **23 postes** pourraient être **supprimés** notamment à la comptabilité, à la paie et au planning avec un calendrier des départs s'étalant de janvier à décembre 2019. Rappelons que 66 postes avaient déjà été supprimés sur ce site lors du Plan de Départ Volontaire 2016 pré-fusion. Demain, quel projet pour le site de Morlaix ?

Le site de **Nantes** compte quant à lui 80 salariés des fonctions support selon la Direction. Sur cet effectif de 80, **26 postes** pourraient être **supprimés**, mais la Direction **créerait ou relocaliserait** « dans la foulée » **28 postes**. Cependant il est important de noter qu'il ne s'agira pas des mêmes métiers...

Au delà de Morlaix et Nantes c'est aussi Montreuil, Rungis, et en moindre mesure Orly, Lyon et CDG qui seront aussi concernés par des suppressions ou des relocalisations de postes.

Profitant d'après elle de l'« opportunité » que représente la fin du bail du site de Rungis fin 2018, la Direction Générale se relocalisera à Nantes au plus près des Opérations (CCO et régulation PN). De même, le site de Nantes accueillera la Direction Finances, Achats, Juridique, et Flotte avec regroupement de tout le pôle comptabilité.

Un pôle Exploitation Sol réduit au minimum serait également créé à Nantes, pour répondre aux obligations réglementaires liées à notre Certificat de Transporteur Aérien. Néanmoins, la supervision et la performance des escales (avec les fameuses irrégularités client) seront transférées là encore à Air France.

**Un pôle PN** créé à **Orly** dans les locaux des « **sheds** » regrouperait la **Formation PN**, la Sécurité des Vols & Conformité (avec maintien d'un service à Nantes), les moyens généraux et toutes les fonctions de la branche PNC : **Direction du PNC**, RH, Expérience Client, mais aussi le service **Paie PNC**.

A peine trois ans après la fusion, la Direction semble donc avoir fait le choix de chambouler à nouveau l'organisation de l'entreprise, avec encore et toujours comme victimes, les PNC, assujettis à ces réorganisations incessantes... Mais aussi et surtout, nos collègues du sol, déjà durement éprouvés pour certains par les mobilités géographiques ou professionnelles subies lors de la fusion. Malgré les « accompagnements » prévues par la Direction et la « solidarité emploi d'Air France » réelle ou supposée, une augmentation des risques psycho-sociaux et du malaise dans l'entreprise sont une nouvelle fois à craindre.

## Questions diverses posées par vos élus UNAC en fin de séance :

### → CRJ HOP ! loués à CITYJET

La découverte de **CRJ logotés HOP**, mais estampillés « **Operated by CITYJET** » a créé sur les réseaux sociaux, un émoi légitime auprès de certains PNC.

Cette « manip » de la Direction avait été détaillée à la toute fin du CE de décembre 2017.

L'objectif de la Direction était d'éviter de laisser 2 à 3 CRJ « cocoonés » (c'est à dire bâchés au hangar faute de pilotes HOP disponibles) pour plutôt les faire voler en les louant à CITYJET afin de générer du Chiffre d'Affaire supplémentaire.

Compte-tenu que HOP a parallèlement un programme des vols qui ne passe pas en raison de la pénurie de PNT, la Direction envisageait d'affréter dans le même temps ces CRJ opérés par CITYJET afin d'effectuer nos propres vols HOP sur des radiales ORY et possiblement une transversale.

Aux dires de la Direction cette opération permettrait de faire baisser de 50% le coût de l'affrètement, grâce aux loyers versés par CITYJET.

Un premier CRJ est actuellement loué (et affrété) depuis début juin, et un deuxième devrait subir le même sort dans le courant de la saison, cette « manip » devant ensuite s'étaler sur deux ans...

Seulement la compagnie irlandaise est confrontée elle aussi a des difficultés pour faire voler ses propres avions, par manque de PN.

**Pour l'UNAC, notre position est claire en tout cas : nous voulons NOS avions, pour exploiter NOS lignes, et avec NOS PN à bord !**

### → Conséquences liées au passage sous code OPERATING AF

Face à la réorganisation en cours impactant le PS, et qui pourrait s'apparenter à un transfert déguisé de notre activité, les élus UNAC ont interrogé la Direction sur les conséquences du passage à un code OPERATING AF et sur notre garantie de périmètre d'exploitation.

La réponse a été que l'objectif était bien la remontée en charge sur 2019/2020 mais que la gestion des lignes et les arbitrages sur une ligne déficitaire resteraient du ressort d'Air France et fonction de leurs besoins.

En clair : avec ce nouveau modèle commercial :

**AUCUNE GARANTIE sur notre PÉRIMÈTRE D'ACTIVITÉ !!!**

**COURAGE A TOUS POUR LA RENTRÉE !**

**VOTRE EQUIPE UNAC  
VOUS SOUHAITE DE BONS VOLS**



**Adhérez en ligne !**



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