



FLASH INFO

CE PNC

31 octobre 2019 #259



UNE DESTINATION MAIS PAS DE PLAN DE VOL

L'objet de la réunion du Comité d'Entreprise du jeudi 24 novembre dernier était, pour nous élus CE, de rendre un avis sur les **Orientations Stratégiques de HOP à 3 ans (2019-2022)** et ses **conséquences** sur l'**activité** et donc l'**emploi** au sein de notre entreprise. Les grandes lignes de ces orientations nous avaient déjà été soumises lors des CE de mai et de juin, mais comme nous y autorise la loi, et compte-tenu de la technicité de ces enjeux, le cabinet **PROGEXA** avait été mandaté dès mai afin de nous **assister dans l'analyse de la situation** de notre entreprise et ses perspectives.

PROGEXA a pu s'entretenir durant l'été et à la rentrée, avec les différents dirigeants de HOP, et obtenir certains documents qui ont contribué à son expertise, mais beaucoup de données manquaient cependant à l'appel : **pas de Plan à Moyen Terme sur 3 ans** avec un **chiffre d'affaire prévisionnel** et des **budgets réellement chiffrés**. De même, **des données prévisionnelles toujours incomplètes ou manquantes** dans la **Base de Données Économiques et Sociales** accessible aux élus et à l'expert, et qui sert légalement, et habituellement, de support à la consultation. **Aucune information** non plus sur les **modalités du contrat d'affrètement** qui liera HOP à AF, et que la Direction s'est pourtant engagé à communiquer à l'expert. Compte-tenu de ces informations notablement insuffisantes, **PROGEXA a restitué** jeudi dernier, un **simple rapport partiel** aux élus.

Les pertes sur le réseau Air France HOP se sont élevés à **-185 M€ en 2018** (dont **-73 M€** imputables à HOP) et ces pertes s'élèvent déjà au **premier semestre 2019 à -116 M€** (dont **-40 M€** imputables à HOP). La **gestion chaotique de la fusion** et des **effectifs PNT** et ses effets induits (affrètements, compensations clients, etc.) **expliquent en grande partie ces pertes pour HOP**, mais la Direction d'Air France met désormais en avant **une chute de la recette unitaire au siège au premier semestre 2019** versus 2018 de **-6,2% pour AF HOP** et même de **-13,5% pour la seule HOP** et n'a comme unique solution, que de réduire une fois encore l'offre de **-15% sur l'ensemble du réseau Air France HOP d'ici à 2021**. Le réseau des **transversales provinces** est le **plus exposé à la guerre tarifaire** imposée par les **low cost**, qui ne connaissent que les lois du marché et du dumping social des salariés. Le **développement** de ces **low cost** accompagne la croissance de **25% du trafic** sur ces transversales domestiques ces **5 dernières années**. Mais cette **croissance**, **HOP n'en voit pas la couleur**, bien au contraire. Pour nous le remède tient en un mot : **attrition**.

Aujourd'hui, **85% de l'offre en sièges d'Air France HOP** est en **concurrence direct** avec les **low cost** contre seulement **40% il y a 5 ans**. Le réseau des transversales province est durement touché (**13 routes fermées cet hiver** dont 8 en continuité de l'été comme LIL/SXB, NTE/MPL, LYS/URO, BRU/RNS mais aussi des **baisses de fréquence** sur SXB/TLS ; SXB/MRS). Au lieu de **lutter lors de l'arrivée de ces concurrents**, **AF fait systématiquement le choix de se retirer**, abandonnant ces lignes aux low cost, qui une fois établies, n'hésitent parfois pas à augmenter leurs tarifs, ou a contrario à se retirer purement et simplement.

La stratégie d'AF vise clairement à recentrer l'activité sur CDG, ORY et LYS.

Dans le même temps, à **ORY**, AF doit cependant faire face à la **concurrence du TGV** et doit composer avec les **coûts d'exploitation de HOP**. Cela débouche sur **l'arrêt des lignes les plus fragiles** (fermeture du ORY/UIP et ORY/AGF, saisonnalisation de ORY/LRH). **Les réductions de capacité** peuvent cependant tourner aussi à **l'avantage de HOP**, avec le **positionnement de modules régionaux en lieu et place des AIRBUS** comme par exemple sur la radiale ORY/BOD. À ce titre, ORY/BOD et ORY/PUF seront opérées en EJET sur certaines fréquences en mars/avril pour la fin de la saison hiver. **À horizon 2021, 6 EJET seront basés à ORY**. Voir cartes des bases avions en pièce jointe.

Compte-tenu de cette **situation économique difficilement soutenable** dans la durée pour le Groupe, la Direction de HOP a fixé un objectif à atteindre, avec à la clef un **nouvel effort d'économie de 40 M€**. Mais notre **expert** et **vos élus** sont **très perplexes** sur les moyens pour y arriver, car la Direction, à la peine avec son « plan de vol », **n'a pas défini à ce jour de trajectoire claire pour atteindre cet objectif...**

Cette **économie de 40 M€** est également justifiée par des exigences en terme de **coût à l'heure de vol** de notre désormais unique et cher client : Air France. Selon la Direction « **il faut que HOP ! se rapproche d'un coût à l'heure de vol raisonnable** ». On croit rêver !

AF prévoit ainsi dans le contrat d'affrètement qui liera HOP à AF (non signé, et toujours « secret défense ») **des tarifs de frètement dégressifs** qui diminueront graduellement de 2019 à 2022...

Mais **en produisant moins**, avec le passage de **64 charges à 51 charges**, comment **réaliser des économies d'échelle, amortir nos coûts fixes** de structure, **tout en baissant parallèlement le prix à l'heure de vol ???**

D'autant qu'après le changement de modèle économique avec le passage sous code operating AF au 1er septembre, **les seuls leviers d'économie** à actionner seront ceux **des coûts ACMI** (Aircraft/Crew/Maintenance/Insurance) et **support**, ce qui limite beaucoup les **marges de manœuvre**. De plus chaque restructuration comporte des coûts cachés, et la Direction n'a notamment **pas chiffré la fin de secteur ERJ** qui engendrera nécessairement des coûts de formation de QT PNT et une augmentation de la masse salariale avec le changement de secteur et donc de grille de nos collègues... De même **le maintien dans la flotte des CRJ 700** induira à horizon 2021/2022, **de gros entretiens moteurs** sur ces appareils, entretiens dont le **coût n'a pas été clairement détaillé**.

À ce jour, sur les **40 M€ d'économie**, seuls **36 M€ sont identifiés** dont **15,5M€ sur le sureffectif PNT** (estimé à 85 PNT en 2022), **4,2 M€ sur le sureffectif PNC** (estimé à la base à 60 PNC en 2022, mais revu récemment à la baisse à seulement **30 PNC**). Enfin **16 M€ d'économie** devront être réalisés à la **maintenance**, qui n'aura d'autre choix pour rester rentable que de trouver rapidement **des clients tiers** autre que HOP pour amortir ses coûts de structure.

Une gestion des emplois en mode « HOP » !

Pour les **PN**, au delà des départs naturels, la Direction espère donc que **les départs de PNT vers AF** via la **filière filiale PNT** mais aussi **les départs PNC via des passerelles** permettent de **diminuer l'effectif** et faire ainsi **baissier la masse salariale PN de 20 M€**.

Cependant le **sureffectif de 60 PNC** a été revu à la baisse à seulement **30 à horizon 2022**, car la Direction souhaite conserver un « **volant de PNC** » et adapter le **nombre de réserves** pour parer à l'**absentéisme (AM, AT, IAV)** et aux **restrictions médicales**. À noter que le taux d'arrêt maladie semble stable depuis quelques mois, aux alentours de 10% aux dires de la Direction, mais ce taux **est encore bien trop élevé** et est un des reflets **des conditions de travail dégradées** et du **mal être social profond** au sein de l'entreprise.

Quoi qu'ayant **révisé le sureffectif PNC de 60 à 30**, la Direction **maintient** cependant son **engagement** à négocier **60 départs vers AF via passerelles**, soit **20 départs par an, pendant 3 ans**.

Il est important de noter qu'au regard des besoins en recrutement PNC à 3 ans d'Air France, estimés à **1500 PNC**, **60 PNC HOP en passerelle** représente... **4% de ces besoins**, autant dire une goutte d'eau !
Nos Directions peuvent et doivent aller plus loin.

Vos élus UNAC ont donc renouvelé leur volonté de voir, à l'instar des PNT, la négociation d'une **filiale pérenne PNC**, plus que jamais d'actualité, en raison **des menaces qui pèsent sur nos emplois**.
PO BANDET, Président de HOP, **s'est engagé par écrit à ouvrir des négociations également à ce sujet**.
Nous serons là pour le lui rappeler.

Concernant notre compagnie, à horizon 2022 le besoin en PNC est estimé à 730 PNC, tenant compte du léger sureffectif pour parer à l'absentéisme. Hors avec un effectif à 760 PNC à partir de 2020, après les départs des 60 PNC vers AF il y aura donc 700 PNC dans l'effectif, pour un besoin estimé à 730...

Comment ainsi concilier ces besoins en recrutement, et l'objectif d'économie sur le PNC de 4,2 M€ qui était basé initialement sur une réduction totale d'un sureffectif de 60 ?

Bases PN et bases avion

Autre sujet d'inquiétude pour nous, la problématique des **PNC basés province**, en particulier sur les bases suivantes : **BOD, RNS, BES, et SXB**.

En 2021, au delà de la **rationalisation de la flotte** déjà engagée, la Direction souhaite également « **rationaliser les bases** ». Les bases de **BOD, RNS, BES et SXB** ne compteront **plus d'avions** et la structure du réseau passera de **17 bases avion** aujourd'hui à **7 bases avion** en 2021. *Voir les cartes des bases PNC et bases avion ci-jointes.*

Vos élus UNAC sont montés plusieurs fois au créneau au fil des réunions concernant le devenir des PNC basés sur ces aéroports : **la Direction a confirmé qu'elle assumerait le coût financier lié à la logistique de ces PNC provinciaux.**

Cependant, **aucun chiffrage** à ce stade de ces « **coûts logistique** », alors même qu'en prenant également en compte les **PNC des bases de MRS et CFE** qui ne disposent déjà plus d'avions basés, ce ne sont pas moins de **117 PNC** qui pourraient se retrouver « **à la valise** ». Cela correspond à **15% de l'effectif PNC total de HOP** soit l'équivalent de **toute la population d'hôtesse et steward de CDG...**

La Direction espère que **certain PNC** de ces bases choisiront **la mobilité** en direction des **bases principales** à la faveur de **promotions CCT** à venir. Cependant, ces promotions sont estimées à ce jour à seulement **24 CCT** ! A fortiori, quand un PNC a choisit hier de rester sur sa base pour privilégier sa qualité de vie, au détriment d'une promotion, comment lui faire accepter aujourd'hui de revoir tout son schéma de vie ?

Quant à une **mobilité vers Air France**, dont le **maintien** ou la **compensation** en terme de **salaire** reste la **grande inconnue** à ce stade des négociations, comment, pour un **PNC HOP ayant de l'ancienneté**, rendre cette option **attractive** ?

Dans ces données « prévisionnelles », il y en a une que la Direction ne semble pas avoir quantifiée en tout cas : **le coût « fatigues »** pour ces PNC basés province, contraint d'aller voler hors base à tout bout de champ.

Cette situation est inacceptable pour nous et **cette gestion déplorable en terme de politique social** ne passe pas, ce que nous n'avons pas manqué de signifier avec beaucoup de véhémence.

Vos élus UNAC continueront à se battre pour défendre la qualité de vie au travail de tous les PNC, et le droit à un équilibre vie privée/vie professionnelle pour tous.

Concernant l'avis sur les Orientations Stratégiques, au regard de la **carence majeure d'information**, et pour **les raisons énumérées précédemment**, vos élus **CE** ont considéré **qu'ils ne pouvaient rendre un avis**, et ont **rédigé la motion** que vous trouverez en pièce jointe.

Le 5 novembre prochain, à l'occasion de « la journée nationale des investisseurs », **Benjamin SMITH** prévoit de dévoiler **la trajectoire du Groupe Air France pour les prochaines années**.

Gageons que ces annonces nous apporteront d'autres éléments de réponse sur notre avenir à tous.

À PARTIR DU 15 NOVEMBRE PROCHAIN

VOTEZ POUR UNE ÉQUIPE SOUDÉE

VOTEZ POUR UN SYNDICAT QUI DÉFEND TOUS LES PNC

VOTEZ POUR UN SYNDICAT FORT

VOTEZ UNAC !

**Vous souhaitez plus d'informations ? Vous avez des questions ?
Vous pouvez nous contacter :**



Etienne ROSSIGNOL
etienne@unachop.com
06.88.59.20.34



Pauline POLONCEAU
pauline@unachop.com
06.01.79.61.85



Cédric CHALIGNE
cedric@unachop.com
06.20.86.34.27



Frédéric BERZIN
frederic@unachop.com
06.43.32.16.31



Adhérez en ligne !

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

