

CRISE SANITAIRE : QUEL AVENIR POUR NOTRE COMPAGNIE ?

LE SPL DÉNONCE DES CHOIX IMMIMENTS MENANT À L'ÉCHEC

Face à cette crise inédite, la survie du Groupe Air France-KLM est conditionnée par les prêts garantis de l'État à court et à moyen terme. Mais ces garanties seront conditionnées par d'importantes contreparties, faute de quoi le plan de sauvetage tombera à l'eau : c'est dans ce contexte que nous avons pu écouter s'exprimer Ben Smith et Anne Rigail autour des questions légitimes des salariés de HOP. Outre les hypothèses sur lesquelles sont bâties les réformes à venir, nonobstant le comportement des passagers difficile à prévoir à ce stade et en se calant sur un scénario optimiste d'un retour à 70 % de l'offre fin 2020 et 85 % fin 2021, voici les principales informations du PDG d'Air France-KLM.



SUR L'AVENIR DE HOP

Les besoins d'alimentation du hub de CDG ne sont pas pour le moment remis en cause, on peut le croire quand on voit le modèle néerlandais. En revanche, avec l'arrivée des A220 de 150 sièges et avec l'attrition probable du long-courrier, il y a fort à parier que ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera peut plus dans 18 mois !

Le risque de cannibalisation de notre réseau à CDG est réel, nous ne sommes pas intégrés, à la différence de KLM City Hoper, nous ne sommes qu'une société de location de coques. Pour rappel, nous nous sommes fait « dégager » des bases de province Marseille et Toulouse au motif que l'A320 était plus compétitif que nos F100 ! On connaît la suite... ●



Transavia



Air France



Hop !



easyJet



Air Caraïbes



Aigle Azur



Corsair International

SUR LE COURT-COURRIER

Le compte à rebours est lancé pour le court-courrier sans correspondance et des vols au départ de la province. Le Covid-19 a mis en lumière les zones d'ombre maintes fois soulevées, sans qu'aucun plan ne puisse y remédier depuis 2015. Ben a fait le choix de récupérer les créneaux d'Orly de HOP et d'AF afin de les réorienter vers des coques TO. Quid de tout

le personnel au sol autour des A320 qui est lui aussi menacé ? Une piste de reclassement nous a été dévoilée : le train ! C'est toujours mieux que le car Macron... et aussi plus vert... Ben nous a rappelé que le modèle de HOP était « *l'un des plus compliqués au monde, mais ce n'est pas de notre fait ni de celui du management* » et que « *le travail à faire pour essayer de le rendre rentable était immense* ». ●



SUR LE SUREFFECTIF

DV, PSE, passerelles : vers où ?! Cela reste flou, à part une mobilité vers la SNCF... Nous allons questionner nos collègues de la CFDT Cheminots pour savoir ce qu'ils en pensent... ●

SUR LES A220 CHEZ HOP

Lutter à armes égales avec nos concurrents – TGV et compagnies aériennes low-cost – était une question légitime. Mais la réponse ne s'est pas fait attendre : « *jamais !* » C'est impossible à cause des accords AF / TO et HOP : revoici la scope close sur la table ! Idem pour l'intégration des PNT de HOP chez AF, vendue en rêve par le SNPL HOP. Le sort de cette question et de celle de l'intégration est désormais gravé dans le marbre ! La réponse laconique du SNPL AF : « *beaucoup à perdre, rien à gagner !* » a réglé irrémédiablement le sort des PNT de HOP ! La volonté initiale de Ben, perçue lors de sa première intervention, nous disait pourtant que « *les guerres internes ne servent que la concurrence...* » Il nous a fait rêver également, mais force est de constater qu'il a choisi une autre voie, dans la continuité de ses prédécesseurs. Contrairement aux propos récents de Ben, il n'y aura donc pas de « *copie blanche* » ni de « *reconstruction* », mais « *des réductions et des transformations* ». ●

QUE RETENIR ?

Il n'y aura pas de réflexion globale, comme pour nos collègues partis bâtir TO en 2007 avec quatre avions. Devons-nous attendre la décision de la Direction d'AF, négociée en bilatérale avec le SNPL AF ? Ce n'est certainement pas le SNPL HOP qui nous contredira sur cette éventualité ! Cela sous-entend que le nouveau modèle de transformation du Groupe sera bâti selon l'ancien, en regardant dans le rétroviseur au lieu d'innover et de repartir de zéro ? La logique de coût est présentée comme étant le seul remède au mal. Pourtant, depuis 2012, cette logique n'a abouti qu'à la désertification des pavillons français sur les aéroports.

QUID DE LA CRPN À COURT TERME, VÉRITABLEMENT MENACÉE PAR CES TRANSFORMATIONS À VENIR ?

Nous dénonçons fermement un tel constat d'échec, nous ne pouvons qu'être inquiets sur l'avenir de HOP et de ses salariés. Nous nous opposerons avec l'aide de la CFDT à toute tentative de destruction de ce type. ●



Transavia



Air France



Hop !



easyJet



Air Caraïbes



Aigle Azur



Corsair International