



Monsieur Pierre-Olivier BANDET

Directeur Général Air France-HOP

Aéroport Nantes Atlantique

44345 BOUGUENAIS Cedex

Par courriel : pobandet@hop.fr

Objet : avenir de HOP

Nantes, le 29 avril 2020

LETTRÉ OUVERTE

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons bien pris acte de votre message du 25 avril, envoyé aux salariés de HOP à la suite de l'intervention de M. Ben SMITH et Madame Anne RIGAIL, le 23 avril 2020. Nous avons désormais conscience que l'avenir de HOP est très compromis. L'entreprise est en sursis puisque son périmètre d'activité passera inévitablement sous le seuil de rentabilité.

Nous regrettons que le PDG du Groupe AF KLM ne reparte pas d'une « copie blanche » pour construire un avenir meilleur pour HOP et déplorons la dépendance persistante d'Air France au SNPL, qui pèse toujours autant sur la politique du Groupe entier.

Quel avenir pour HOP ?

La flotte continue de se simplifier avec la fermeture du secteur ATR en 2019, et, prochainement, la fermeture accélérée du secteur EMBRAER 145. Le réseau de destinations s'est affranchi des lignes les moins rentables. La marque HOP a été supprimée pour consolider la marque historique. Malgré toutes ces transformations, le compte n'y est toujours pas ! Lorsque Ben SMITH a supprimé la marque HOP, vous avez tenté de nous rassurer en invoquant une garantie structurelle de rester à **51 coques (iso 76 charges à la création de HOP)**, quelle que soit la conjoncture, grâce au contrat d'affrètement ACMI qui nous lie avec Air France. Ce contrat serait-il menacé lors des propos du 23 avril 2020 ?

Les PDV successifs et la suppression de nombreux postes n'ont pas suffi et, aujourd'hui, vous nous proposez un modèle à 35 coques sur CDG, sans **aucune garantie**. Nous gardons en tête que HOP n'était plus viable en-dessous de 55 charges ! De plus, depuis l'annonce du prêt de l'Etat consenti à Air France et des nombreuses compensations demandées, nous savons que HOP ne pourra pas s'y soumettre, notamment en matière d'écologie. En effet, l'arrivée des A220, plus économiques, ne concerne pas non plus HOP, conformément aux allégations du SNPL AF.

Le modèle KLM Cityhopper loué par Ben SMITH aurait-il plus de légitimité que celui de HOP, jugé « trop compliqué » ? La future orientation stratégique de trente-cinq coques basées à CDG est-elle la seule ambition pour HOP ?

Pour l'ensemble des salariés de HOP, la question est posée : **HOP a-t-elle un avenir à long terme au sein du Groupe Air France KLM ?**

Les transformations à venir

Concernant les PNT, nous vous demandons de rétablir une politique d'évolution de carrière lisible et cohérente. Il faut tout remettre à plat, réviser les protocoles qui engendrent actuellement des inégalités de traitement. L'urgence est également de rétablir des conditions favorables identiques pour tous les départs à venir, sans risquer de nombreux recours judiciaires. Le seul secteur non menacé à ce jour est celui de l'EJET ; l'avenir de HOP à court terme passe donc par l'adaptation de sa population PNT et l'anticipation, **tout en respectant les règles conventionnelles**. Il n'est pas possible d'envisager d'y affecter des PNT sans respecter la LCP, nous avons tous en mémoire la jurisprudence tant redoutée par l'équipe de Direction précédente.



D'autant que l'intégration des PNT HOP chez Air France est impossible, le PDG du Groupe l'a une nouvelle fois confirmé.

Concernant le Personnel Sol, vous reconnaissez les lourds sacrifices déjà consentis par bon nombre de salariés, contraints à la mobilité géographique et/ou suppression de leur poste pour s'adapter aux plans successifs depuis la fusion. Aujourd'hui, il faut élaborer un scénario cohérent et ambitieux qui respecte leurs conditions et leurs compétences professionnelles. Selon les propos du 23 avril, l'avenir des fonctions supports serait au sein de la SNCF. Nous avons l'avantage de bien connaître le monde du rail à la CFDT et nous pouvons vous garantir que leur réseau est complètement saturé. La SNCF est également confrontée à la concurrence et le transfert du déficit de l'aérien vers le rail n'est pas crédible. Quid de nos personnels de maintenance ? Des différents sites régionaux ?

Concernant les PNC, si la transformation de Air France Hop devait avoir lieu prochainement, elle ne doit pas « étouffer » les efforts effectués et subis depuis la fusion, par les PNC :

- renégociations de tous les accords collectifs PNC,
- modification en profondeur des conditions de travail, généralisation des multi-qualifications avions PNC et mobilité géographique,
- adaptation du produit business en vols sur le court-courrier en région et sur l'Europe.

Aussi nous vous demandons dans les meilleurs délais des réunions de négociations regroupant les Directions et les organisations syndicales PNC de HOP et d'Air France afin de déterminer toutes les opportunités au sein du Groupe Air France.

Position de la CFDT, de l'UNPNC et du SPL

Les élus de la CFDT, UNPNC et SPL sont conscients de la gravité de la situation mais les mauvaises orientations stratégiques ainsi que la crise sanitaire actuelle ne sont pas le fait des salariés.

Nous avons regretté à plusieurs reprises, lors des CSE notamment, un « manque de courage managérial ». Dans cette période de crise et d'activité partielle, nous déplorons également le défaut de consultation. Nous vous l'avons fait savoir lors du dernier CSE extraordinaire en nous abstenant sur la prolongation à neuf mois de l'activité partielle.

Il faut bâtir ensemble un nouveau modèle pour HOP, sans attendre les décisions imposées par le groupe AF KLM et son syndicat majoritaire !

Les salariés sont tous impliqués et fiers de leur métier. **Ils sauront encore une fois s'adapter pour bâtir un modèle rentable et viable pour HOP.**

Nous comptons sur vous, vous pourrez compter sur nous.

La section CFDT HOP, SPASAF & UNPNC CFDT

Le bureau SPL HOP

Copie courriel :

Mme Anne RIGAIL, Directrice Générale d'Air France – anrigail@airfrance.fr

Mr Le Secrétaire Général CFDT GROUPE AIR FRANCE