



Ces derniers jours, les annonces sur la stratégie de HOP sont tombées : le message d'Anne Rigail, la vidéo de PO Bandet, la com' du DOA, les temps d'échange avec la Direction en visio se sont enchaînés à un rythme endiablé. Les élus du CSE ont rejeté les orientations stratégiques de la Direction en **boycotant le dernier CSE extraordinaire**, la Direction poursuit donc seul sa stratégie de destruction.

Le compte à rebours est lancé, la mise à mort est programmée, nos dirigeants déroulent à la lettre les directives de leur chef. Ben Smith profite de la crise sanitaire et de la complicité du SNPL AF pour faire la peau du court courrier et de notre compagnie en particulier. Il la trouve depuis le début « trop compliquée » et a décidé de la réduire au maximum avant de fermer ? Face aux ordres de Ben, Pierre Olivier obéit, en bon petit soldat fidèle. Lorsque le nettoyage sera terminé, l'équipe entière des dirigeants de HOP détachés d'Air France rejoindra le bercail avec les félicitations du boss canadien.

**Depuis son arrivée chez HOP, PO Bandet aura donc fermé trois secteurs**, en moins de 18 mois, sans jamais chercher à construire, rebâtir, proposer une solution. Le nombre de charges avions sera passé par 64, puis 57, 50 et maintenant ce sera 29 charges ! Gardons à l'esprit que le seuil de rentabilité était, selon ses propos, de **50 charges mini**...

Si la « mono-flotte » chez HOP a du sens, le mode opératoire est insensé, la casse sociale maximale et la cible de 29 charges ridiculement basse. Seul secteur en sursis, **l'Ejet semble déjà condamné avec l'arrivée des A220**, présenté comme le sauveur du court courrier et la seule alternative écologique. Pourtant cet avion connaît des débuts fort difficiles, avec des pannes moteur à répétition ; SWISS et Air Baltic ont bloqué au sol leur flotte à plusieurs reprises. Du côté d'Air France, Ben Smith travaille la main dans la main avec le SNPL, ils ont mis en place en moins de deux mois une rupture de contrat collective (RCC) pour dégraisser rapidement les hauts salaires, notamment ceux du secteur A380. Si cette RCC n'avait pas le succès attendu, il nous paraît improbable de voir des PNT de HOP rejoindre Air France en janvier 2021 pour participer à la montée en puissance de Transavia.

Du côté de HOP c'est le marasme le plus complet : le protocole fin de secteur ERJ aura permis de recaser en urgence des PNT sur des bases qui n'existent déjà plus et sur un secteur dont l'avenir s'assombrit également ! Désormais HOP se résume à un mini « Régional » avec l'obligation de dégager des bénéfices à l'horizon 2022 avec une trentaine d'avions contre cinquante en 2013 pour YS.





## Négociations à venir

Que ce soit chez AF ou chez HOP, le mode opératoire reste le même : la Direction négocie en secret avec le SNPL et ignore les autres organisations syndicales. Le problème chez HOP est que le SNPL a vendu du rêve et n'est pas en odeur de sainteté chez AF ; de plus, après avoir sacrifié le secteur ATR, le SNPL vient d'orchestrer le départ forcé des PNT CRJ qui n'auraient plus comme seul espoir de rejoindre AF/TO pour sauver leur peau ???

Nous avons dénoncé ce scandale orchestré en début d'année : nous vous renvoyons à la motion du SPL annexée au Compte rendu de commission paritaire fin de secteur ERJ. Ces manœuvres ont été initiées en toute connaissance de cause et ce n'est pas la COVID qui en est responsable. Que chacun assume désormais ses responsabilités !

Les négociations vont donc débuter et les mauvaises habitudes reprennent déjà : les DS du SNPL, tous sur Ejet (ou en cours d'affectation), ont déjà accepté une bilatérale avec la Direction ; devant la gravité de la situation et le risque de licenciements massifs, l'intersyndicale et la cohésion serait pourtant de rigueur, c'est la raison pour laquelle la majorité des élus CSE et l'intersyndicale de HOP aspirent à des négociations transparentes, en séance plénière.

Il n'est pas question de bâcler en urgence le problème de sureffectif PNT mais de rétablir des bases de **reclassement équitables et conventionnelles**. Du côté du SPL, nous ne dévierons pas de notre ligne maitresse : **sauvegarder l'emploi d'une majorité de PNT, quel que soit leur secteur d'origine**. Nous avons dénoncé par avance les risques encourus pour les PNT CRJ et proposé à maintes reprises de repartir d'une feuille blanche **en respectant la convention et la LCP** et/ou **l'ancienneté**.

**Dans l'immédiat**, nous revendiquons l'ouverture de négociations **pour allonger la période d'activité partielle** et bénéficier de **l'APLD**. Le décret va bientôt sortir, le gouvernement veut minimiser les licenciements au sein des grandes entreprises comme Air France, Renault, Airbus ...

**Dans un second temps**, nous souhaitons que **les PNT soient reclassés au sein du Groupe AF KLM** conformément à la C-PNT. Les besoins en PNT chez TO sont désormais connus, il n'est pas normal que le seul recrutement soit lié à la réussite de la sélection AF.

D'autres alternatives doivent être étudiées, notamment le **détachement**. Si HOP a un avenir, pourquoi ne pas détacher des PNT en sureffectif au lieu de les licencier ou de les inciter à partir ? Pendant ce temps, AF continue d'affréter des compagnies extérieures sur des OSP : exemple d'AMELIA (ex Regourd) qui fait ORY Tarbes en ERJ145. Cherchez l'erreur !

Notre compagnie ne peut plus refuser les détachements de PNT au sein de compagnies qui sont soit affrétées soit travaillent en *codeshare* pour AF !!!

Notre PDG, son dirigeant responsable, son DRH, la DRH du PS (en charge des relations sociales) sont les meilleurs (?) exemples de personnels détachés, sauf qu'ils viennent d'Air France ...

Devoir démissionner et repartir avec une « ancienneté zéro » n'est pas la seule solution pour quitter HOP, ou alors **il faudra que cela soit accompagné d'une indemnité compensatrice prenant en compte les préjudices et les risques encourus ?**