



Etat des lieux 01^{er} semestre 2023

le 01^{er} septembre 2023

L'ordre du jour du CSE était principalement une information sur les résultats du groupe Air France au 01^{er} semestre et le suivi de la prévention des difficultés des entreprises loi de mars 1984) à laquelle HOP n'échappe pas .

Quelques chiffres

Résultats d'exploitation : + **301 Million** d' euros pour le 01^{er} semestre 2023 avec :

- + **397 Million** pour l'activité passage (AF, HOP) et cargo
- + **18 Million** pour la maintenance
- le bonnet d'âne revient à Transavia avec **-114 Million** de perte

Bravo le modèle économique Transavia, censé inverser le recul du pavillon français ! Pour info, un seul exercice (en 2017) a été positif depuis sa création (en 2007). On comprend mieux comment nos collègues, à peine sorti d'AEL 737 puissent partir sur long courrier . Ils n'amortissent RIEN et passent plus de temps en formation qu'à produire en vol ; le SPL a déjà dénoncé cette gabjje bien connu de nos PNT historiques TO.

Sinon, côté trésorerie, la dette héritée du Covid reste inchangée : environ **4.1 milliard**

d'euros ; la dette structurelle, dite dette classique, avoisine les **5.4 milliard** d'euros : pour un total de **- 9.5 milliards** sur le compte courant du Groupe , ça donne le vertige...

Même si nos résultats de l'été ont été meilleurs que 2022, ils ne nous permettent pas de rembourser la dette!

Décryptage du SPL

Les plans sont devant nous et non plus derrière : avec une telle dette, l'inflation et la remontée des taux d'intérêts, ces **9.5 milliards** sont une bombe à retardement ; pour le moment, heureusement, cette dette ne coûte que **300 millions** d'intérêts chaque année mais il y a fort à parier que l'addition risque d'être de plus en plus salée. Dans le collimateur du groupe, le domestic serait sur la sellette avec Orly et ses coques A 320. Pour Hop, l'addition est déjà payée puisqu'on a fermé toutes nos lignes d'Orly et nos transversales A ce propos, quand on parle de court courrier ou de domestic, HOP n'est plus concerné car elle ne ferait plus que du moyen-courrier ; il est important de souligner que **les pertes du court courrier ne nous concernent plus !**

Le SPL est un syndicat de pilotes affilié à la **CFDT**

retrouvez nous sur <https://www.syndicat-spl.fr/>





En revanche, si les coques d'Orly étaient amenées à migrer vers d'autres bases, il y a selon nous une réelle menace sur notre périmètre qui pourrait bien être convoité par leur syndicat majoritaire, le SNPL. On a vu ce qu'ils étaient capables de faire en plein Covid : nous dégager d'Orly pour remplacer nos coques par les leurs.

Alors, faire un état des lieux de HOP, dont la recette est noyée dans l'activité passage d'AF, reste un numéro d'équilibriste. Retenons qu'avec une heure de vol à 3700 euros en 2023, on a fait le job ; malgré la baisse d'activité de 40% sur 3 ans, on ne sera jamais à l'abri du corporatisme de nos collègues AF.

Les chiffres, vous le savez mieux que nous, on leur fait dire ce que l'on veut.

Le constat est pourtant simple avec des indicateurs alarmants :

- **net recul de l'activité cargo**, très rémunératrice
- **non-retour de la clientèle affaire** sur le court courrier
- **coût unitaire qui repart à la hausse** sous l'effet de l'inflation

Il n'y a pas de quoi à sabrer le champagne !



Adhérer au SPL, en un clic :



Coût adhésion : 15€ OPL / 35 € CDB (assistance juridique CFDT comprise !)

Le SPL est un syndicat de pilotes affilié à la **CFDT**

retrouvez nous sur <https://www.syndicat-spl.fr/>

