

Comité d'Entreprise HOP! Régional du 24 octobre 2013

Une fois n'est pas coutume, nous allons commencer par la fin !

En effet, l'information principale de ce Comité d'Entreprise nous a été délivrée en toute fin d'après-midi par une déclaration solennelle de Madame Selezneff, Directeur Général.

C'est à 18h30, alors que la plupart des élus avaient dû quitter la séance pour prendre leurs vols retour, que **Madame Selezneff a annoncé qu'elle retirait le PSE et qu'elle nous proposerait bientôt un nouveau projet industriel !**

Aussi inattendue que tardive, cette annonce a de quoi surprendre.

Néanmoins nous allons considérer ce qu'elle a de positif car pour l'instant, tout risque de licenciement de pilotes de Régional est écarté.

Il n'y aura certes, plus de PDV pour les pilotes qui souhaitent quitter la compagnie, mais en toute logique cela ouvre la porte à des ruptures conventionnelles négociées.

Nous espérons également qu'il s'agit du point de départ d'une perspective enfin constructive pour l'avenir des pilotes de l'entreprise.

Pourquoi ce soudain revirement de situation ?

Bien évidemment l'explication appartient à la Direction, mais il nous est loisible de penser que cela pourrait être en relation avec la procédure judiciaire engagée par le CE sur le PSE et dont le jugement sur le fond est prévu le 5 novembre 2013. Si la justice nous donnait raison sur les reclassements chez Transavia en cas de licenciement, cela pourrait bien faire jurisprudence dans tout le Groupe Air France. Il est donc probable qu'Air France ne souhaite pas prendre un tel risque.

Pour autant, la justice a été saisie par le Comité d'Entreprise pour faire cesser les discriminations dont Régional est victime.

Le choix de poursuivre ou non la procédure nous appartient.

Par ailleurs, Madame Selezneff n'a de cesse de déplorer les actions judiciaires entreprises par le CE, **mais quelle place reste-t-il au dialogue social, entre le chantage à l'emploi de Monsieur Guerin et le reclassement à géométrie variable des pilotes dans le Groupe de la part d'Air France ?**

Gageons que ce nouveau projet industriel aura l'ambition sociale indispensable à la réussite de HOP!, car pour l'heure, chacune des compagnies qui composent HOP! perçoit les deux autres comme une menace potentielle !

Si cette tension sociale explosive n'est pas rapidement apaisée par une convergence des accords et un traitement équitable entre tous les PNT, HOP! risque fort de ne connaître que la tempête.

En tant qu'ancien pilote, Monsieur Guérin ne peut ignorer que le succès d'une compagnie aérienne dépend du soutien de ses pilotes.

Sa responsabilité dans la situation actuelle est entière, elle découle du choix qu'il a fait d'exacerber les clivages entre les BU ; maintenant il est grand temps qu'il change de cap, qu'il assume enfin ses responsabilités et qu'il descende dans l'arène.

Le centre de gravité de HOP! se trouve incontestablement chez Régional, qu'il soit économique ou social.

Continuer à le nier serait un non-sens pour l'ensemble de HOP!

Tout en espérant cette réaction salutaire du "Boss", nous attendons que la Direction nous présente son nouveau projet industriel afin de pouvoir en évaluer les perspectives pour les pilotes de Régional.

Nous considérons que l'abandon du PSE est une victoire indéniable du travail collectif des élus du CE et de l'union syndicale de Régional, dont le SNPL Régional est l'un des principaux moteurs.

Nous pensons que le temps est venu de la reconstruction.

Dans le cas contraire, vous pouvez compter sur le SNPL Régional pour organiser la résistance.

Reprenons à présent la chronologie de la séance CE, qui a débuté par la lecture d'une motion votée à l'unanimité par les élus :

« Le Comité d'Entreprise demande la communication du budget et des comptes consolidés détaillés (comptes de résultats, bilan, détail de l'activité et des principaux postes de produits et charges) de HOP! ainsi que tous les éléments permettant au CE d'analyser l'évolution spécifique de Régional au sein de HOP!.

Le Comité d'Entreprise demande également la communication de tous les contrats liant Régional à HOP! et aux autres compagnies de HOP!. »

L'architecture de HOP!, avec une société de tête regroupant toutes les compétences décisionnaires des choix stratégiques et économiques, complique la tâche de vos élus pour vérifier la véracité des états financiers que nous présente la Direction.

En effet, à chaque CE, nous demandons à la Direction qu'elle nous communique les résultats économiques de Régional et des autres BU, mais Madame Selezneff est toujours évasive sur l'économie de Régional et botte systématiquement en touche pour ce qui concerne les autres BU.

Cette situation nous empêche d'analyser l'évolution économique de HOP! et de situer Régional par rapport aux deux autres BU.

Si le lancement de la marque HOP! est incontestablement une réussite, certaines difficultés commencent à se faire échos dans la presse et notamment les problèmes techniques des ATR.

A priori ce n'est pas Air France qui a fait une affaire en achetant les ATR d'Airlinair !

➤ La séance se poursuit avec l'information sur le programme HOP! de cet hiver.

Le total des charges vives passe de 41 à 39, les 2 charges en moins étant imputées à l'ERJ endommagé par un escabeau lors d'une tempête et l'arrêt du STR-LYS. Par ailleurs la Direction a préféré accélérer le programme de peinture de nos avions au détriment de l'exploitation, un ERJ remplacera un EJet sur NTE-AMS, ce qui a pour conséquence de nous faire perdre la réserve charter au bénéfice de Britair pour cet hiver.

C'est d'autant plus regrettable que, d'après nos sources, la demande en charter est très importante et qu'elle pourrait nous permettre de faire voler un avion supplémentaire.

Le nombre de charges EJet reste inchangé, la Direction confirme l'objectif d'arriver à 37 charges fin 2014 en sortant uniquement des ERJ.

Ce changement d'orientation stratégique semble pertinent, l'EJet étant incontestablement plus adapté à l'évolution du CMC, mais il ne sera pas sans conséquence sur l'activité des pilotes du secteur ERJ. Un rééquilibrage des effectifs aura sûrement lieu et nous serons particulièrement vigilants sur les conditions de sa mise en œuvre.

➤ Le point suivant concernait le projet de coordination de l'exploitation sol de HOP!.

L'objectif est d'optimiser les modes de fonctionnement et de consolider les structures suite au PDV sol et d'apporter aux clients un service clair. Pour cela la Direction sera centralisée chez HOP!, trois pôles y seront rattachés mais resteront dans les compagnies opérationnelles: pôle engineering (NTE), pôle supervision escales (NTE) et pôle clients et sécurité (MXN).

Lors de cette présentation, les élus SNPL Régional ont fermement interpellé la Direction sur la sécurité des vols du fait que, depuis le mois d'avril, nous sommes 100% affrétés par Air France à CDG et que la société d'assistance *Swissport*, choisie par Air France, oblige ses coordonateurs à gérer deux voire trois vols en même temps.

Pour mettre en évidence nos propos, nous lui avons lu deux ASR qui relatent sans équivoque la relation entre la sécurité des passagers au sol, la sécurité des vols ainsi que la sûreté et le fait que les coordonateurs gèrent jusqu'à trois vols en même temps.

Nous en profitons pour rappeler aux équipages et plus particulièrement aux CDB que lorsqu'ils signent une loadsheet, ils valident les informations qu'elle contient et de ce fait engagent leur responsabilité en lieu et place de ceux qui ont décidé de surexploiter les coordonateurs.

Par conséquent, nous vous engageons à être extrêmement vigilants, à rédiger un ASR à chaque incident constaté et à nous en transmettre une copie à l'adresse suivante : snplregional@gmail.com

➤ Dans l'après midi, plusieurs points à caractère administratif ont été étudiés.

Le CE a été consulté sur le procès verbal de désaccord des NAO 2013.

Vos élus SNPL ont refusé de rendre un avis, car la Direction n'a nullement besoin de notre avis pour nous accorder, dans un incroyable élan de générosité, 0 % d'augmentation, ceci s'ajoutant au 9 % de perte de pouvoir d'achat déjà concédé depuis 2008 !

➤ Questions diverses

Nous avons remis sur la table les questions posées par vos élus SNPL lors du dernier CE et qui étaient restées sans réponse. Elles portent notamment sur l'opportunité de densifier les cabines des EJet en les passant de 100 à 114 sièges pour les 190 et de 76 à 80 pour les 170.

A ce jour, aucune étude économique n'a été réalisée. Nous avons donc demandé qu'elle soit faite par le responsable de la flotte et présentée au CE.

C'est sans aucun enthousiasme que notre DG a répondu qu'elle transmettrait la demande. Certains dogmes semblent plus puissants que la volonté pourtant affichée de notre Direction à vouloir améliorer l'efficacité économique de l'entreprise. Il n'est peut être pas aisé pour Madame Selezneff de remettre en cause le bien-fondé de la scope clause !

➤ Pour finir, les élus SNPL Régional ont une nouvelle fois demandé à Madame Selezneff des informations sur la vente de CityJet.

En effet, l'activité de cette compagnie représente l'équivalent de 8 charges avions, soit du travail pour environ 80 pilotes, alors qu'ils ne sont que 28 à être basés à CDG et à cotiser à la CRPN.

Nous revendiquons le transfert de ces 8 charges chez Régional.

A l'heure où le Groupe Air France est en difficulté et que les sureffectifs pilotes sont pléthoriques, il est hors de question que le SNPL Régional laisse partir ces emplois hors de France sans réagir.

Par conséquent, nous continuerons à poser la question à chaque CE, n'en déplaise à Madame Selezneff.

La séance est levée à 19h00.

Les élus et RS SNPL Régional