



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Protection du personnel de la société Hop!

Question orale n° 1225

Texte de la question

M. Sébastien Chenu alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le plan de départ mis en place par la société de transport Hop!. Suite à un second CSE, ont été annoncées comme inéluctables la fermeture de trois sites de la compagnie aérienne, filiale d'Air-France, ainsi que la mise en place d'une politique déflationniste à hauteur d'une suppression de 42 % de ses effectifs, soit 1 007 postes. Pourtant, cette directive pose une double contradiction. D'une part, ce « plan de départs volontaires - plan de sauvegarde de l'emploi » masque des licenciements secs et va à l'encontre des promesses gouvernementales qui assuraient l'impossibilité de tels licenciements. Or la redistribution du plan d'aide de l'État de 7 milliards d'euros, inégalement redistribués entre Air France et sa filiale, une difficulté de rentabilité sous prétexte écologique et la reprise des lignes de la compagnie sans le personnel par la compagnie Transavia ne laissent guère d'autres perspectives que celles d'une politique déflationniste sévère. De plus, une telle directive ne peut présager qu'une survivance économique ne dépassant pas les cinq prochaines années, ce qui imputera un coût réel et social pour Air France et son personnel, déjà sous le joug d'une strangulation économique. D'autre part, dans une approche plus long termiste, la reprise des vols suite à l'épidémie signifiera un retour de la demande, voire un choc de demande, tourné vers les compagnies à bas prix. Dans une optique de rachat par Transavia, le problème majeur de tels licenciements résulte alors des coûts économiques futurs liés à la réputation des compagnies à bas prix. Des licenciements secs nuiront à la réputation des compagnies en jeu. Pourtant, lors d'une reprise post-covidienne, la réputation des entreprises *low cost* sera une variable *sine qua non* pour la rentabilité de leurs activités. À long terme, la marque et les valeurs des entreprises sont plus déterminantes que les prix cassés. De plus, la protection du personnel de Hop ! mènerait à améliorer sa valeur ajoutée après le rachat par une filiale *low cost*. Or soutenir la diversification de ce fragment de secteur par la valeur ajoutée revient à favoriser la restructuration en matière d'organisation et d'image de service client forte. Seule une telle structuration des filiales à bas prix permet de préparer le secteur du transport aérien et sa relance, tout en protégeant son personnel. Dans le cas précis du site lillois, la suppression des 88 postes se traduira par un recul considérable des compagnies françaises dans les Hauts-de-France, au profit de la concurrence étrangère déjà très forte. Il apparaît ainsi juste de revoir les conclusions sur l'avenir de la filiale Hop!, en dotant la compagnie de moyens susceptibles de répondre à la crise. Aussi, il lui demande de préciser les mesures prises pour soutenir les filiales de transports à bas prix et la protection du personnel de Hop !.

Texte de la réponse

PLAN DE DÉPART À LA SOCIÉTÉ HOP !

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu, pour exposer sa question, n° 1225, relative au plan de départ à la société Hop !.

M. Sébastien Chenu. Madame la ministre déléguée chargée du logement, ma question porte sur le plan de départ mis en place par la société Hop !. La fermeture de trois sites de la compagnie aérienne, filiale d'Air France, a en effet été annoncée comme inéluctable, ainsi que la suppression de 42 % de ses effectifs, c'est-à-

dire plus de 1 000 postes.

Il y a, à l'évidence, une double contradiction. D'une part, ce plan de départs volontaires, plan de sauvegarde de l'emploi, masque des licenciements secs et va à l'encontre des promesses gouvernementales qui assuraient l'impossibilité de tels licenciements – je vous renvoie aux propos de M. Djebbari. Or la redistribution du plan d'aide de l'État de 7 milliards d'euros, inégalement redistribués entre Air France et sa filiale, et la reprise des lignes de la compagnie sans le personnel par la société Transavia, ne laissent guère d'autres perspectives que celle d'une telle conclusion. De plus, une telle directive ne peut évidemment présager qu'une survivance économique ne dépassant pas les cinq prochaines années, ce qui imputera un coût réel et social pour Air France et son personnel, déjà sous le joug d'une véritable strangulation économique.

D'autre part, dans une approche à plus long terme, la reprise des vols après l'épidémie signifiera, il faut l'espérer, un retour de la demande, peut-être même un choc de la demande, tourné vers des compagnies à bas prix. Dans une optique de rachat par Transavia, le problème majeur de tels licenciements résulte alors des coûts économiques futurs liés à la réputation de ces compagnies à bas prix. Des licenciements secs, on l'imagine bien, nuiront à l'image et à la réputation de ces compagnies, qui sont en jeu. Pourtant, lors d'une reprise d'après-covid, la réputation des entreprises low cost sera l'un des marqueurs forts, une condition sine qua non pour la rentabilité de leurs activités. À long terme, la marque et les valeurs de l'entreprise seront plus déterminantes que les prix cassés.

Enfin, la protection du personnel de Hop ! mènerait à améliorer sa valeur ajoutée après le rachat par une filiale low cost. Or soutenir la diversification de ce fragment de secteur par la valeur ajoutée revient à favoriser la restructuration en matière d'organisation et d'image de service client forte. Seule une telle structuration des filiales à bas prix permet de préparer le secteur du transport aérien à sa relance, tout en protégeant son personnel. Dans le cas précis du site lillois qui me préoccupe, la suppression des quatre-vingt-huit postes se traduira par un recul considérable des compagnies françaises dans les Hauts-de-France, au profit d'une concurrence étrangère déjà forte. Il apparaît ainsi juste de revoir les conclusions sur l'avenir de la filiale Hop !, en dotant la compagnie de moyens susceptibles de répondre et de traverser la crise, et de repenser sa stratégie globale.

Je vous demande donc, madame la ministre, de bien vouloir préciser les mesures prises pour soutenir les filiales de transports à bas prix et la protection des personnels de Hop ! dans les Hauts-de-France.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement. Monsieur le député, la crise sanitaire que nous traversons, d'une ampleur évidemment inédite, affecte directement le secteur des transports, et en particulier du transport aérien. Lors du premier confinement, moins de 2 % du trafic a pu être maintenu et la moyenne de ce deuxième semestre, dernier semestre connu, était de 30 %. Nombre d'avions restent donc cloués au sol. Les entreprises sont alors obligées de prendre des mesures parfois drastiques afin de maintenir et de pérenniser leur activité.

Pour ce qui est plus particulièrement de la société Hop !, avant même la crise sanitaire l'évolution du marché du transport aérien avait conduit le groupe Air France à prendre des mesures d'adaptation de son réseau domestique, notamment en diminuant le nombre de ses avions, en rationalisant sa flotte et en repensant ses implantations géographiques. La crise a amplifié les difficultés préexistantes, nécessitant l'élaboration d'un plan de sauvegarde de l'emploi. Cela concerne notamment les activités aériennes et de maintenance. Ce plan a fait l'objet des informations et consultations obligatoires du comité social et économique.

À l'horizon 2023, Hop ! prévoit de réduire son offre de 40 %, de fermer une grande partie de ses bases de personnels navigants et de restreindre ses avions à un seul type, contre trois auparavant. Le ministre des transports, que je représente ce matin, a pleinement conscience de l'impact économique et social de cette réorganisation pour les salariés de Hop ! et pour les territoires concernés. Il a ainsi demandé à Air France que

toute l'attention nécessaire soit portée aux personnels concernés afin que leur soient majoritairement proposés des reclassements dans le groupe et des offres de mobilité ou un départ volontaire. Un contrat de revitalisation pourra par ailleurs être envisagé pour les sites fermés.

Enfin, Lille ne devrait pas être touchée par la réorganisation du réseau d'Air France sur la partie desserte. Sur la partie maintenance, la compagnie restreindra sa flotte d'avions et recentrera donc ses activités de maintenance, notamment sur le site de Clermont-Ferrand. Le ministre des transports a néanmoins demandé de porter une attention spécifique aux conséquences pour Lille et suivra l'évolution des discussions en lien avec la potentielle obligation de revitalisation à laquelle Air France sera assujéti.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu.

M. Sébastien Chenu. Nous aurions souhaité revoir la stratégie globale, en tout cas participer à la redéfinition d'une stratégie globale pour ces compagnies à bas prix, notamment peut-être avec des modules plus petits et donc des empreintes carbone moins fortes. Nous aurions également souhaité reparler du contrat de revitalisation car, lorsque des lignes sont abandonnées, elles sont immédiatement reprises par une concurrence étrangère. Enfin, nous aurions souhaité voir comment on peut faire évoluer le site de Lille en tant que centre de référence. Là encore, ces propositions que nous avons faites au ministre sont restées sans retour.

Données clés

Auteur : [M. Sébastien Chenu](#)

Circonscription : Nord (19^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1225

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 janvier 2021](#)

Réponse publiée le : 13 janvier 2021, page 33

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [5 janvier 2021](#)