

## REUNION CSE des 23 & 24 AVRIL 2025

Information en vue de la consultation ultérieure du CSE sur les orientations stratégiques et les perspectives économiques de la Société HOP ainsi que leurs conséquences sur l'activité, l'emploi, l'évolution des métiers et des compétences, l'organisation du travail, le recours à la sous-traitance, à l'intérim, à des contrats temporaires et à des stages

Cyrille MATHEY commence par la situation du HUB de LYS.

La réduction de l'activité permet de réduire les pertes mais la performance du Hub reste très négative ! *Le ton est donné !*

- **Il est donc nécessaire de poursuivre l'optimisation du hub de Lyon pour réduire les pertes économiques**

Des actions complémentaires sont nécessaires :

- Passage de 9 EJET à 6 EJET vers une flotte plus efficace économiquement,
- Utilisation d'une modèle uniquement composée d'E170,
- Ajout d'une 4ème plage de Hub à Lyon en fin de matinée,
- Maintien d'un nombre de fréquences hebdomadaires proches de celui prévu à l'été 2025,
- Augmentation des fréquences sur les routes les plus performantes (NTE, TLS, BOD) et réduction sur les routes où la demande est plus faible,
- Maintien des opportunités de connexion sur les origines-destinations principales, mais suppression sur les OD inutiles, Optimisation des horaires des vols CDG-France, avec le retrait des vols CDG-France réalisés au milieu des vols Lyonnais qui généraient des chevauchements horaires. Ces vols seront pour partie redéployés avec les avions de la base CDG.

**Programme été 2025 (J1-4)**

	7h40/ 8h30	9h40/ 10h30	12h10/ 12h50	14h00/ 14h45	16h00/ 16h45	17h50/ 18h40	19h45/ 20h45	21h45
CFR	LYS	CFR		CFR	LYS	CFR	LYS	CFR
BES	LYS	BES	CDG	BES	LYS	BES	LYS	BES
RNS	LYS	RNS	CDG	RNS	LYS	RNS	LYS	RNS
MRS	LYS	MRS	CDG	MRS	LYS	MRS	LYS	MRS
NCE	LYS	NCE	CDG	NCE	LYS	NCE	LYS	NCE
BIQ	LYS	BIQ	CDG	BIQ	LYS	BIQ	LYS	BIQ
NTE	LYS	NTE	CDG	NTE	LYS	NTE	LYS	NTE
BOD	LYS	BOD	CDG	BOD	LYS	BOD	LYS	BOD
TLS	LYS	TLS	CDG	TLS	LYS	TLS	LYS	TLS

**Programme hiver 2025 (J1-4)**

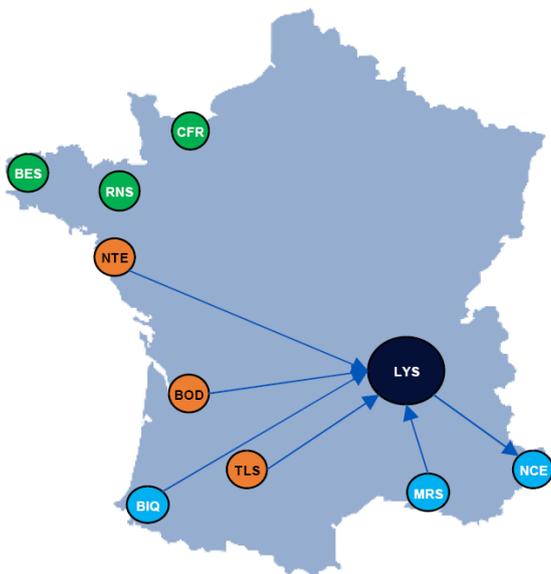
06:40 / 07:55	08:30 / 09:50	10:30 / 11:50	12:30 / 13:45	14:25 / 15:40	16:20 / 17:35	18:15 / 19:30	20:20 / 21:30
MRSLYS	LYSCFR	CFRLYS	LYSMRS	MRSLYS	LYSCFR	CFRLYS	LYSMRS
NCELYS	LYSBES	BESLYS	LYSNCE	NCELYS	LYSBES	BESLYS	LYSNCE
BIQLYS	LYSRNS	RNSLYS	LYSBIQ	BIQLYS	LYSRNS	RNSLYS	LYSBIQ
BODLYS	LYSBOD	BODLYS	LYSBOD	BODLYS	LYSBOD	BODLYS	LYSBOD
NTELYS	LYSNTE	NTELYS	LYSNTE	NTELYS	LYSNTE	NTELYS	LYSNTE
TLSLYS	LYSTLS	TLSLYS	LYSTLS	TLSLYS	LYSTLS	TLSLYS	LYSTLS

**P1**

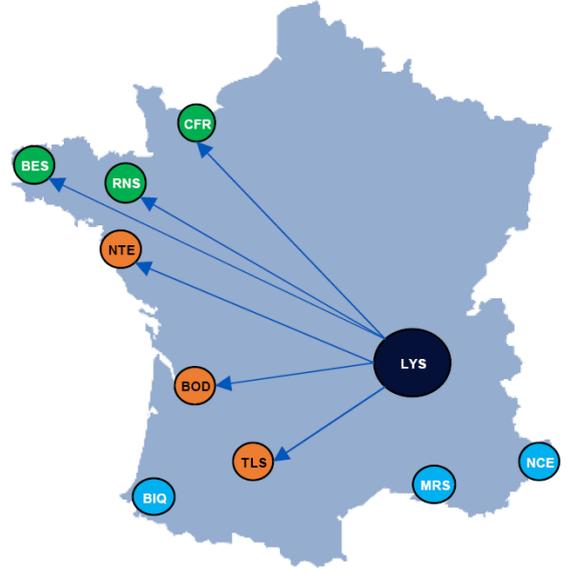
**P2**

**P3**

**P4**



P1 & P3



P2 & P4

### Impact PN

L'activité actuelle du hub de LYS est effectuée par les PN de LYS et de CDG en raison :

- De la variation du niveau d'activité en fonction de la saison (de 2 lignes sur août 2025 vs 10 lignes sur juin 2025),
- De l'imbrication du réseau CDG et LYS.

La nouvelle structure du hub de LYS conduit à la suppression des A/R province-CDG en P2 avec une affectation plus naturelle des rotations du HUB de LYS sur les PN de LYS.

L'impact du projet KL tend à rajouter de l'activité opérable par les PN de LYS et de CDG fonction des effectifs.

M. BOURY précise que s'agissant d'une réorganisation, il n'y a pas de budget spécifique « COMMUNICATION » prévu pour accompagner ces évolutions. *Nous le regrettons !*

Dès le 28 juin 2025, HOP va effectuer 6 vols par jour NTE-AMS pour le compte de KLM. HOP avait déjà effectué cette ligne pour AIR FRANCE.



Il s'agit d'un contrat d'affrètement avec un contrat d'heures garanties (3000 Hdv/avion/an). Puis viendront les lignes TLS-AMS, MPL-AMS, BOD-AMS avec des N/S à NTE, BOD, TLS. Lignes opérées en Embraer 190 100 sièges avec Numéro de vol KLM et produits à bord KLM. Sur LYS-AMS, le vol reste un vol AF. Ce contrat se poursuivra, avec quelques modifications, à l'hiver 2025 puis en 2026.

Virginie LE BAUD donne quelques précisions pour le PNC car des différences existent entre les produits AF et KLM, notamment :



- Service « box » pour la business KLM,
- Pas de neutralisation de siège en business chez KLM,
- Présence du « class divider » chez KLM également,
- Le produit vol KLM est différent avec un four, la direction réfléchit encore à la suite à donner,
- Au niveau tri à bord, quelques modifications existent également,

Un dossier PNC va être créé pour accompagner tous nos PNC sur le produit KLM.

Des forums vont être organisés sur les bases.

3 annonces spécifiques KLM pour le CC, détaillées dans le dossier HOPBOX.

Un instructeur KLM sera présent sur les premiers vols pour accompagner les PNC HOP.

Les avions qui effectueront ces vols devraient être équipés des mêmes fours que nos Embraer 110 sièges. Un four, pour nos futurs E190 110 sièges, est visible en salle PPV. Un mode d'emploi est disponible.

Pas de formations en présentiel prévues pour l'utilisation du four.

Thomas MICHARDIERE, DOA, précise que coté PNT, on vole sous notre CTA, donc pas de formation spécifique nécessaire.

Il est néanmoins prévu un accompagnement sur le produit, les annonces, etc.





**PROJET A220 :**

La charge associée aux visites de maintenance A220 est plus importante que prévue. La durée d’immobilisation pour une visite 36 mois a été de 74 jours pour la première visite, en amélioration vers 48 jours aujourd’hui. La cible est de 35 jours.

Selon Airbus, les visites 72 mois pourraient atteindre 15000 heures de HMO et une durée d’immobilisation (TAT) de 60 jours.

Air France a besoin de 5 lignes de check. Il y en a 2 à ORY, AF doit donc trouver un relais de capacité pour 3 lignes.

Le site de HOP CFE est à l’étude.

**ATTENTION, IL S’AGIT D’UN PROJET POUR LE MOMENT.**

**IMPACT FLOTTE**

Présentation effectuée par Cyrille MATHEY :

En 2025, poursuite du plan prévu, intégration de 3 Embraer 190 et sortie des 3 derniers Embraer 170 en Lease opérationnelle.

Au 01/01/25, nous avons 36 avions 13 E170 / 23 E190, au 31/12/25, HOP disposera de 36 avions répartis comme ceci : 10 Embraer 170 et 26 Embraer 190.

	31/12/2024	30/06/2025	31/12/2025	30/06/2026	31/12/2026
E170	13	13	10	7	7
E190 100 PAX	21	20	4	0	0
E190 110 PAX	2	4	22	26	26
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
Maint RSV, rétrofit CDG/CFE	4	4	4	3	3
Maintenance, réserve LYS	1	1	1	1	1
Réserve chaude CDG	1	1	1	1	1
Charges CDG	20	20	20	20	21
Charges LYS	10	10	7	6	6
Charges KLM	0	1	3	2	1
<b>TOTAL CHARGES NETTES</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>28</b>

**RETROFIT CABINE :**

Nous attendons toujours le « tampon » EASA pour la certification des sièges, ce n’est qu’une question de jours. Le F-HBLV est entré à CFE le 22 avril pour modification wifi. Le rétrofit cabine suivra courant mai.





**UNSA**  
**PNC**  
AÉRIEN HOP

### **OBJECTIFS OPERATIONNELS :**

Présentation effectuée par Serge CROS :

Régularité interne :	résultats 2024 : <b>99,4%</b> / 99,5%	Objectif 2025 : 99,5%
DO (départ à l'heure) :	résultats 2024 : <b>39,35%</b> / 42,2%	Objectif 2025 : 40%
SPT0 (hors CDG) :	résultats 2024 : <b>58,2%</b> / 50%	Objectif 2025 : 65%
Perf Crew :	résultats 2024 : <b>100,31%</b> / 99,5%	Objectif 2025 : 99,5%
Perf Tech :	résultats 2024 : <b>99,76%</b> / 99,3%	Objectif 2025 : 99,3%

Recadrage du process scan bagages au T2G

Élargissement du périmètre jalons ACARS (M34 35 36 37, respectivement APU ON/OFF et toutes portes ouvertes/fermées) --> en cours

Evolution RTS (Return To Service des commandes de vol électriques) MPEQ (PNT versus MEL pour partir) --> à l'étude Révision de la MEL pour augmenter les RTS fait par l'équipage.

### **SATISFACTION CLIENTS :**

Présentation effectuée par Virginie LE BAUD : Notre NPS est de 47 pour une cible à 36.

**Notre ambition est d'opérer les modules régionaux pour le groupe Air France, avec le plus haut niveau d'efficacité, et de qualité de service, afin d'assurer la satisfaction des clients.**

### **Retours sur les principaux irritants remontés par les Clients:**

- en classe Business:

Manque de confort, d'espace, de connectivité et de pain/viennoiseries réchauffés

- en classe Eco:

Manque de confort, insatisfaction concernant les prestations (B/M – Sandwichs) (lassitude, non adaptées)

- au global:

Parfois manque de reconnaissance des Clients Haute Contribution.

### **Nos leviers pour atteindre ces résultats ambitieux :**

- Le Retrofit de nos cabines E90 (principaux irritants gommés, notamment en classe C, avec un nouveau siège, la mise à dispo du WIFI, de prises USB, d'un four en G2 et la neutralisation future du siège adjacent en C)

- Le lancement d'une réflexion en mode projet sur une nouvelle offre de restauration en classe Y (slide suivante)

- La mise à dispo (déjà effective depuis plusieurs mois) de fiches Typologies Clients sur la HOPBOX et des rappels réguliers via le ON BOARD et les Ambassadeurs EXP CLIENT

- La densification cabine E90 à 110 sièges dans le cadre du retrofit avec le renforcement PEQ Cabine +1 PNC



**UNSA  
PNC**  
AÉRIEN HOP

## TEST D'UNE NOUVELLE OFFRE DE RESTAURATION COMPLÉMENTAIRE

Air France teste une offre de vente complémentaire payante à bord, phase 1 de test en cours en ce moment.

Contrairement aux low-costs, une offre gratuite de café, thé, eau, jus d'orange, soda et biscuit perdurera. Il s'agit bien d'une offre complémentaire.

15% des passagers achètent, pour un prix moyen de 10 €.

Les produits phares sont le sandwich et la coupe de champagne.

Le service cabine BUSINESS restera inchangé.

Arbitrage GO / NOGO mi-juin (Phase 2) par AIR FRANCE

Si le test est valide, Intégration de HOP dans cette seconde phase avec :

- Lancement de formations pour les PNC de HOP (Menus papier à bord, moyens de paiement, etc)
- Potentiellement lancement d'une phase d'appropriation sur vols HOP (pré-lancement)

Un déploiement du nouveau modèle pourrait être envisagé fin Q1 (Trimestre 1) / début Q2 2026 sur une partie du réseau.

## INNOVATION :

Présentation effectuée par Eric CHAUMETTE :

Une année 2025 principalement concentrée sur le projet **MigraSIO ( Ddos, IOP, DOA ) :**

- Déploiement de l'outil **Movement Manager** (programme et regulation des vols)
  - Fiabilisation/standardisation des échanges avec AF
  - Meilleure intégration CCO/DEM
  - Renforcement sécurité informatique (Dette technique, intégration OKTA)
  - **Livré le 3 mars dans les temps et budgets**
- Préparation de déploiement de l'outil **Crew Manager** (programme régulation des plannings PN) :
  - Ouvrir des opportunités d'évolutions futures.
  - Meilleure gestion/automatisation de la logistique
  - Renforcement sécurité informatique (Dette technique, intégration OKTA)
  - Prévu fin d'année 2025
- **Crew access** (application crew) :
  - Nouvelles applications PN
  - Meilleure expérience utilisateurs, simplifier l'accès aux données
  - Limiter les besoins d'accès à HOPTEAM et autres applications (CrewWebLogistique, etc..)
  - Prévu à partir de fin 2025 avec des évolutions régulières sur 2026

Toutes les directions verront en 2025 une innovation majeure dans leurs outils et processus.

Mais aussi d'autres projets :

- **DEM** : mise en place de la MEL Paperless à partir de Q2 2025
- **Finance** : migration de l'outil comptable et mise en place de la facture électronique : Q2 2025
- **RH** : mise en place de la gestion administrative et du portail salarié Q3/Q4 2025
- **DSI** : modernisation/sécuritisation du réseau (SDWan) et remplacement des bornes Wifi
- **Sécurité informatique** : Conformité nouvelles réglementation (PartIS, NIS2), Supervision sécurité 24/7

### SECURITE DES VOLS :

Présentation effectuée par Jean-Marc THELOT :

3 axes majeurs :

- Développer notre leadership en prévention et en maîtrise des risques pour une culture de sécurité partagée et intégrée.
- Challenger nos procédures au bénéfice de leur efficacité et de leur respect.
- Garantir la conformité de nos activités aux normes et règlements.

Depuis quelques années, le groupe souhaite une cohérence des outils. Il faut pour cela une harmonisation des systèmes de gestion des risques au sein du groupe AF.

Quels enjeux pour HOP ?

- ❖ Passer du modèle de gestion des risques EI/ES/ENS au modèle ERC (Event Risk Classification).
- ❖ Former les ingénieurs gestions des risques et les correspondants métiers
- ❖ Adapter l'outil de gestion des risques

### DURABILITE : VOLET ENVIRONNEMENTAL – CHANGEMENT CLIMATIQUE – PLAN DE TRANSITION



Présentation effectuée par Cyrille MATHEY :

Rappelons notre Objectif de réduire l'intensité carbone des activités de transport aérien du Groupe Air France de 30% en 2030 par rapport à 2019. C'est une réduction très importante.

Pour atteindre cet objectif, 5 leviers contribuent au plan de décarbonation dont 2 majeurs, le renouvellement de la flotte pour de nouveaux avions plus économes en carburant, et l'incorporation de SAF qui réduit les émissions de carbone d'environ 90% par rapport au carburant conventionnel.

Vient ensuite la performance opérationnelle avec l'éco-pilotage et autres réductions d'émissions de CO2.

De plus, des éléments spécifiques sont publiés dans le cadre de la **Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)**.



**UNSA  
PNC**  
AÉRIEN HOP

## Désignation d'un expert-comptable du CSE au titre de l'article L.2315-87 du Code du travail en vue de la consultation sur les orientations stratégiques

Le Comité désigne le cabinet IRPEX pour l'assister dans le cadre des consultations obligatoires conformément aux articles L. 2315-88 et L. 2315-87 du code du travail.

## Information en vue de la consultation ultérieure du CSE sur la situation économique et financière et des comptes prévisionnels de l'année N (information sur les comptes N-1 et information sur la prévention des difficultés des entreprises loi mars 1984)

Présentation effectuée par Cyrille MATHEY, Directeur financier HOP.

Les comptes ont été arrêtés par le conseil d'administration le 25/03/2025, certifiés par les commissaires aux comptes le 26/03/2025 et approuvés par l'AG de HOP le 28/03/2025.

HOP a réalisé 92684 heures de vol pour 3 966 255 SKO (Augmentation de 7,1% des HDV).

HOP a fait plus de vols pour AF que prévu. Cette bonne nouvelle est à modérer car un accord PNT AF nous contraint à restituer des vols à AF en fin d'année pour leur garantir un niveau d'activité !

Notre coût à l'Heure de vol budgétisé 2024 était de 3480€, le réalisé 2024 est de 3541€ (3226€ sur CDG et 3938€ sur LYS).

Nos couts unitaires, qui ont explosé en 2020, retrouvent les niveaux 2019, absorbant la restructuration et l'inflation.

Sans surprise, en normes IFRS, le résultat courant 2024 est de - 12 M€ (moins 12 M€).

La situation des capitaux propres au 31/12/2024 est de -165M€ (c'était moins 180M€ en 2019 avant une recapitalisation en 2020 pour nous ramener à l'équilibre, puis il y a eu la crise COVID...).

L'objectif est de recapitaliser HOP en 2025 car il n'est pas sain d'avoir des capitaux propres négatifs qui dégradent nos comptes sociaux au final.

A terme, il faudra que la situation des capitaux propres reste positive.



**UNSA  
PNC**  
AÉRIEN HOP

### Restitution des rapports des CSSCT ordinaires PS, PNC et PNT du mois de mars 2025

CSSCT PS reporté car la coordinatrice était absente lors du compte-rendu et son adjoint était absent au CSE.

CSSCT PNT : Voir CR CSCCT PNT joint.

CSSCT PNC : Voir CR CSSCT PNC joint. Thomas MICHARDIERE, DOA nous précise qu'il n'y a plus de coordinateur PNC pour le moment suite à la démission de l'ancienne coordinatrice. Les élus n'ont pas réussi à s'entendre sur le remplacement de la coordinatrice démissionnaire. La direction a donc nommé une coordinatrice de séance, Delphine AUBIN.

Les élus, comme la direction souhaitent qu'une coordinatrice soit désignée pour le prochain CSSCT.

Les élus souhaitent avoir accès à la restitution des RX2, comme c'est le cas pour les PNT : Le DOA va poser la question à la DSVMR pour savoir pourquoi les PNT ont accès à cette restitution et pas les PNC.

A votre disposition pour toutes questions,

Vos élus UNSA Aérien au CSE HOP

