

## **CR CSSCT PNC Du 12 novembre 2025**

Sont présents : Thomas MICHARDIERE, Président de la CSSCT PNC

Les membres de la CSSCT PNC : Delphine AUBIN coordinateur  
Christelle PAGONAKIS  
Naima OUAZAR  
Njima CHAMEN

Invité :

Johan JONCOUR  
Luis SEABRA  
Chicrallah FAOUAZ  
Julien MAUDET

Membres de droit :

Loëva BOUDIGOU, Inspectrice du travail Siège de NTE  
Vincent BERTON, Carsat de NTE  
Docteur BLANOT Médecin du travail CDG  
Fabienne PAUGAM-ARZUR, Responsable SST

## **Sommaire :**

Préambule : .....	3
1. RH – SST – QVCT .....	3
2. Point étape d'information GT trolleys.....	7
3. Point étape Hygiène cabine : point groupe de travail groupe AF .....	7
4. PRODUCTION PN .....	7
5. DSVMR.....	11
6. FFO.....	12
7. Point information procédure eau contaminée .....	13
8. Point arbitrage GT FIT to FLY .....	13
9. PPV CDG.....	13
10. Turbulences scénario RTC: "vérification cabine + WC + reprise du service" => Protection des PNC en défaut qui donne la priorité au service sur le risque pour la santé des PNC exposés aux turbulences sans protection .....	14
11. Point sur l'insécurité parking PN-siège de Nantes .....	14

## Préambule :

Une déclaration a été lue en début de séance par les membres élues UNPNC, entraînant une suspension de séance d'une heure trente. La réponse apportée par le président à la reprise n'ayant pas satisfait les rédactrices de la déclaration, elles ont quitté la réunion de la CSSCT PNC.

Ci-dessous la déclaration :



Monsieur Thomas MICARDIERE  
D.O.A.  
Président CSSCT PNC

Paris, le 12 novembre 2025

### DÉCLARATION

Par cette déclaration, nous souhaitons vous informer, Monsieur le Président, de notre décision de ne pas poursuivre la réunion CSSCT PNC qui a lieu aujourd'hui mercredi 12 novembre 2025.

Vous n'avez pas été en mesure d'apporter une réponse favorable à la demande formulée par les personnels navigants commerciaux, visant à modifier une rotation jugée intenable en l'occurrence le double 4 étapes AMS effectué sur 2 jours consécutifs.

Nous vous rappelons que cette situation a déjà donné lieu à 28 rapports (en 15 jours) rédigés par les PNC, que notre organisation syndicale a adressé une lettre ouverte le 03 novembre, et que nous vous avons transmis un mail explicatif afin de soutenir cette demande de modification.

Malgré ces multiples alertes, aucune mesure corrective n'a été engagée, alors que la situation impacte directement la santé, la sécurité et les conditions de travail des salariés concernés.

En application de l'article L.2312-13 du code de travail, qui confie à la CSSCT PNC la mission de contribuer à la protection de la santé physique et mentale des travailleurs ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de travail, nous considérons qu'il n'est pas cohérent de poursuivre la réunion sur des sujets secondaires tant qu'une réponse concrète n'a pas été apportée cette problématique prioritaire.

En conséquence, nous quittions la séance en signe de protestation et de solidarité avec les PNC, en réaffirmant la nécessité d'une mesure urgente et tangible de la part de l'entreprise. Nous vous prions, Monsieur le Président, de bien vouloir prendre acte de notre position et de la consigner au procès-verbal de la présente réunion.

Naima OUAZAR  
Nijma CHAMEN  
Elues CSSCT PNC

La réunion s'est poursuivie avec les membres élues de la CSSCT PNC restantes.

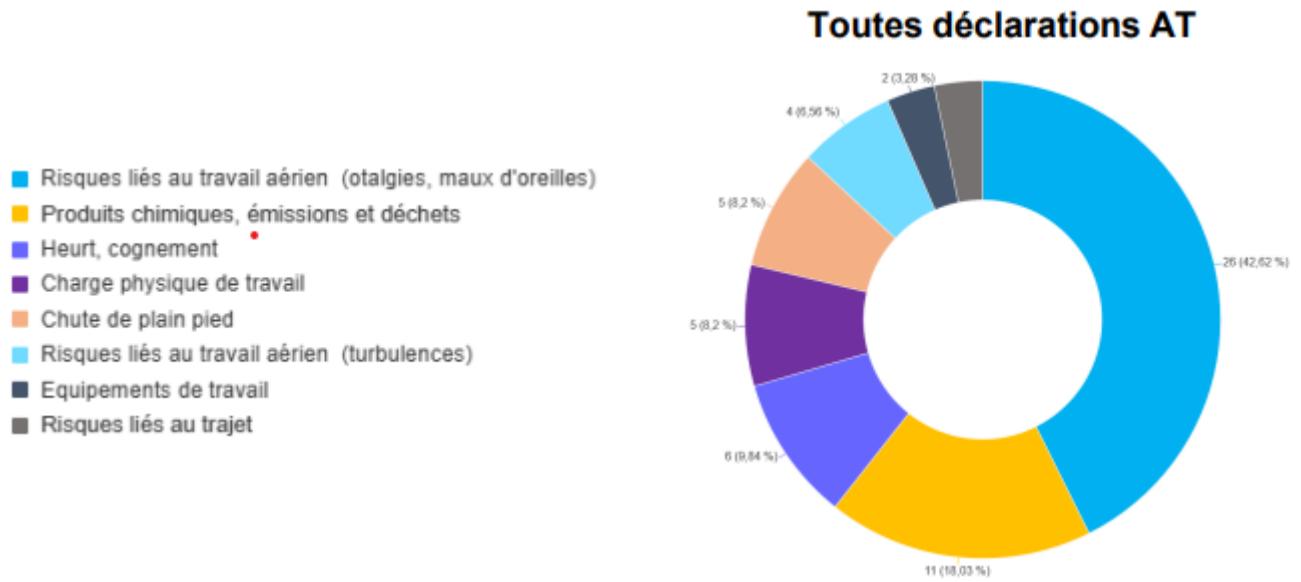
## 1. RH – SST – QVCT

### 1.1 Etat des lieux de l'absentéisme et sinistralité depuis aout 2025.

Indicateur	LYS	CDG	Observation
Taux global moyen	Entre 17 % et 20 %	Entre 8 % et 10 %	LYS environ +10 points au-dessus de CDG sur toute la période

Indicateur	LYS	CDG	Observation
Taux de maladie	Moyenne 13 %	Moyenne 7 %	+6 points sur LYS
Taux AT (accidents du travail)	1,9 % à 2,6 %	0,6 % à 0,9 %	AT plus nombreux à LYS
Taux INAPT (inaptitudes)	Fortes fluctuations (1 % → 5 %)	Stable à ~1 %	Forte hausse fin T3 sur LYS
Taux IM/Maternité	Quasi nul sur les deux sites	Idem	Pas d'impact

## **1.2 Accidents du travail (AT) et troubles musculo-squelettiques (TMS)**



Taux de fréquence (TF) : en hausse depuis le T2 2025 (92 contre 139 l'an passé), mais toujours en dessous de l'objectif fixé au Flight Plan.

Taux de gravité (TG) : stable et inférieur aux objectifs (2,44 contre 2,59 l'an passé).

### **Principales causalités des AT au T3 2025 :**

- Otalgies** : première cause du trimestre (augmentation des AT) beaucoup d'occurrences toutefois les AT ont donné lieu à des arrêts plus courts. Les résultats en termes de nombre de jours d'arrêt moyen sont meilleurs chez Hop ! que chez AF.

- *Chutes de plain-pied* : nouvelle cause importante représentant près de la moitié de la gravité. Il semble que ces chutes soient le fruit d'un problème individuel et non induite par l'organisation du travail ou des problématiques logistiques.
- *Turbulences* : hausse du nombre d'accidents, gravité stable.

**Nota :** Le mémo de la DOA rappelle que la priorité absolue demeure la sécurité. Il souligne que le ressenti en cabine peut différer de celui du poste de pilotage. À ce titre, un PNC peut décider lui-même d'interrompre le service s'il estime ne plus pouvoir l'assurer en sécurité. Cette décision ne nécessite pas l'accord préalable du commandant de bord, mais doit lui être immédiatement signalée.

La mise en sécurité du PNC reste la priorité. Les membres élus de la CSSCT souhaitent que leurs collègues n'hésitent pas à recourir à cette procédure, même si cela implique de reléguer au second plan l'expérience client, qui demeure pourtant un aspect important pour de nombreux PNC. La sécurité doit prévaloir en toutes circonstances.

De plus, en matière de prévention primaire des accidents du travail liés aux turbulences, la DOA nous informe qu'elle est en attente de la validation, par les autorités, du système eWAS. Ce dispositif, utilisable via les iPads PNT et déployé au niveau mondial, permet de détecter en amont les zones de turbulence : le premier avion traversant une zone perturbée transmet automatiquement l'information aux appareils qui suivent.

Cela permet aux équipages d'anticiper les zones de turbulences, soit en réduisant la vitesse, soit en modifiant le niveau de vol, améliorant ainsi la prévention des incidents liés aux turbulences.

Le système devrait être mis en place dès que la validation sera obtenue, avec une perspective d'entrée en service espérée pour 2026.

- *TMS* : nombre de cas stable, avec moins d'impact sur la gravité.

→ Aucun accident du travail TMS avec arrêt au T3 2025, toutefois notons 5 AT sans arrêt pour manipulation de matériel, accompagnement PMR, escaliers, douleurs articulaires ou lombaires).

L'entreprise a effectivement mis en place plusieurs mesures de prévention primaire pour réduire les risques de TMS : la suppression du contrôle des gilets de sauvetage, la mise en place du vol à trois PNC liée au rétrofit, ainsi que le retrait de certaines vérifications lors des visites pré-vol.

Selon les représentantes, il reste toutefois nécessaire d'échanger avec AF/KL afin d'envisager une évolution du service et de poursuivre cette démarche de prévention.

### **Point sur les AT bénins :**

Depuis quelque temps, la DSVMR travaille avec les référents SST OA et va prendre contact avec la CARSAT afin de mettre en place, à l'instar d'Air France, une déclaration d'accident du travail dit bénin, c'est-à-dire sans consultation médicale ni arrêt de travail, permettant d'assurer un suivi de ce genre d'AT ce, sans malus associé sur le compte employeur. Le dispositif sera soumis à la validation du COMEX.

La Direction rappelle qu'au-delà de la question des malus, l'objectif de cette évolution permet de bien respecter la classification et les critères définissant les accidents du travail et les accidents bénins.

### **Programme Axomove – Clinique Digitale :**

- 40 PNC suivis entre février et septembre 2025.
- Retours très positifs : amélioration des douleurs tendineuses, cervicales, jambes.
- Application simple, exercices de 5 minutes quotidiens jugés efficaces par les utilisateurs.
- Initiative perçue par la DPNC comme un véritable outil de prévention et de bien-être.

En attente de l'autorisation du COMEX pour reconduite au niveau de l'entreprise en 2026. Un mail sera envoyé à la CSSCT dès que la décision sera prise.

### **Protections auditives moulées :**

Concernant les protections auditives moulées, leur prise en charge est prolongée en 2026 dans le cadre de PAPRIPACT 26, avec une augmentation du budget dédié. Le traitement des demandes se fera par ordre de réception.

### **1.3 Suivi des maladies professionnelles**

Aucune évolution depuis la dernière commission (situation stable au 31/10/2025). Toutefois les élues ont noté que des éléments erronés figuraient sur le document laissant à penser que ce document n'est jamais mis à jour.

Une vérification est demandée pour le mois de mars.

La Direction indique qu'une date avait été supprimée par inadvertance. Le PNC était basé temporairement à Bordeaux au moment de la déclaration, les services en charge du suivi des maladies professionnelles et accidents du travail ont souhaité conserver cette donnée pour coller à la réalité.

Le tableau a été rectifié et complété avec la base habituelle du PNC.

#### 1.4 Suivi des aménagements de poste

(slides)

#### 2. Point étape d'information GT trolleys



Process en cours (cf slides)

La DOA a demandé une priorité de mise en ligne sur le réseau HOP à partir de mars 2026.

(Un point sera fait en mars)

La Direction précise que les nouveaux trolleys seront réceptionnés entre février et mai 2026. Un point sera effectué entre AF et Servair pour la mise en place du process d'intégration mais il est probable que de fait, les nouveaux trolleys ne seront pas intégrés dans les avions de Hop! en mars.

#### 3. Point étape Hygiène cabine : point groupe de travail groupe AF

(Slides)

Les élues notent : beaucoup de blocage, beaucoup d'items sans solution. Selon les élues, c'est un GT qui n'avance pas par manque de moyen.

La Direction rappelle que ce sujet est transverse avec Air France, et que par conséquent il n'est pas anormal que cela prenne du temps. Le GT a en effet pour mission, entre autres, de réviser tous les cahiers des charges ménage, ce qui est un travail conséquent et long. Par ailleurs, la mise en oeuvre des actions est liée au retrofit des avions afin d'assurer un suivi efficace dans le temps.

#### 4. PRODUCTION PN

##### 4.1 CR et validation des visites Hôtel à date

Nouvelles visites prévues : BLL, HAJ, TRN et DUS.

#### **4.2 Point non-conformité BLL et point intrusion Mercure CDG**

Cf slides

L'hôtel de BLL pose énormément de problème, bruit, nuisances diverses. Les élues ont demandé un changement d'hôtel avant le programme été (le plus vite possible)

#### **4.3 Point Irrégularité HAJ et DUS- safety Report**

Une difficulté se présente concernant l'hôtel de Düsseldorf : parmi les 35 établissements ayant été sollicités pour l'appel d'offres, aucun n'est en mesure de proposer du chaud au petit-déjeuner. Ce point devra être examiné également côté PNT. Une visite est prévue au mois de janvier et la logistique PN nous fera un retour en amont.

#### **4.4 Point irrégularité TRN, bruit lors des soirées**

Un rappel a été fait pour que les chambres équipages soient positionnées loin des sources de bruit.

#### **4.5 Plateau PEQ : Demande de visite SERVAIR au 1er trimestre 2026 (et non pas ETE 26) faite lors de la commission SSCT de septembre 25. Vérification du grammage déjeuner et petit déjeuner. Demande de vérification du contrat et d'une copie du cahier des charges pour les élues. Demande de plateau C pour les équipages.**

En raison d'un nombre restreint de participants possibles, seuls les coordinateurs seront présents (arbitrage du président en séance)

#### **4.6 Acceptation DDA OFF et ON et base préférentielle (QVCT)**

Le taux d'acceptation des DDA de OFF est relativement élevé, autour de 95 %. En revanche, les demandes de DDA de ON sont difficilement acceptables compte tenu des positionnements des OFF ou CET. En revanche, une note de type *request* peut toutefois être formulée dans le planning, mais cet aspect qualitatif n'est pas mesurable.

#### **4.7 Problématique QVCT dans la construction des plannings et le respect des DDA avenant 14**

Pour les CC :

Base	Moyenne taux de répartition	Évolution
CDG	~73 à 78 %	Stable sur la période, légère baisse été (août : 67 %) puis remontée à 73–74 %
LYS	~45 à 57 %	Taux nettement inférieur, en stagnation autour de 50 %

À CDG, les CDC obtiennent près de 3 rotations longues sur 4 selon leurs préférences : la planification répond globalement à la demande.

À LYS, c'est plus complexe car il n'y a moins de personne qui font des DDA.

D'après la production PN, on est plus sur un taux de répartition que d'acceptation ou de satisfaction.

Par ailleurs, les indicateurs présentés en séance ne correspondaient pas à ceux attendus : les représentantes de la CSSCT PNC espéraient disposer d'un taux d'acceptation ou de satisfaction, et non d'un simple taux de répartition.

Ils ont donc demandé la mise en place d'un groupe de travail afin d'obtenir des extractions plus précises et d'assurer un véritable suivi des DDA prévus dans l'avenant 14. La Production PN doit revenir vers les élues pour définir un dispositif permettant de mesurer, de façon qualitative et quantitative, les DDA formulés par les PNC.

Pour les HST :

Base	Moyenne taux de répartition	Évolution
CDG	~70 à 80 %	Taux élevé et régulier, bonne cohérence globale
LYS	~30 à 46 %	Très faible taux, baisse continue sur la période (de 46 % à 28–40 %)

Les HST de CDG bénéficient d'une bien meilleure répartition de leurs DDA rotations longues.

À LYS, même analyse que pour les CC

En résumé :

Catégorie	Base	Moyenne taux répartition (avril–nov 2025)	Écart
CDC	CDG	≈ 73 %	
CDC	LYS	≈ 50 %	-23 points
HST	CDG	≈ 70–75 %	
HST	LYS	≈ 35–40 %	-35 points

- Les PNC de CDG (CDC et HST) voient leurs préférences rotations longues mieux reparties.
- Les PNC de LYS sont nettement moins bien servis, avec un écart systémique d'environ 25 à 35 points de répartition selon le grade.
- Cette inégalité se creuse surtout à partir de l'été 2025, période traditionnellement plus dense.

Les membres élues de la CSSCT PNC, estiment qu'il y a une corrélation avec les indicateurs de fatigue et d'absentéisme observés plus élevés à LYS.

#### **4.8 Point logistique-régulation et annulation day use, point plus général sur les day use**

Un rappel a été fait par les managers aux agents en charge.

#### **4.9 Nombre de PNC avec le moins d'UHV mensuelles/base/fonction**

(Slides), pas d'info sur les bases et les fonctions, à voir pour la CSSCT de mars.

#### **4.10 Nombre de PNC avec le plus d'UHV mensuelles/base et fonction**

Idem

#### **4.11 Moyenne des UHV mensuelles/ base et fonction**

Idem

#### **4.12 Planification RTC : encadrement de l'activité RTC par activité vol avant et après.**

Demande des élues d'avoir des OFF autour du RTC et surtout pas de RPL après. Les RTC étant très fatigants, une attention a été demandée sur la programmation.

[La Direction a indiqué que cette pratique était déjà appliquée, dans la mesure du possible, sans toutefois pouvoir être systématiquement mise en œuvre.](#)

#### **4.13 HURRY UP Syndrome à CDG : de nombreux vols où il est quasiment impossible pour les CDC de se restaurer et sentiment en augmentation**

## d'être toujours dans la course et de travailler en surrégime générateur de fatigue. Demande de mesures correctives.

Solution évoquée par la DOA : fin du Rétrofit en avril 26 avec 3 PNC.

La Direction précise qu'en effet, la situation devrait se corriger d'elle-même avec le rétrofit et les équipages à 3 PNC.

## 5. DSVMR

### 5.1 Suivi REF

**Taux de REF** : 11,1 % vols, stable par rapport au T3 2024 (11,2 %) mais en hausse par rapport au trimestre précédent.

**Nombre total de REF** : 196 (131 PNC et 65 PNT).

**Causes principales** : charge mentale et durée d'éveil.

**REF programmés** : 44 (27 PNC, 17 PNT) – 26 % ont entraîné des modifications de planning coté PNC ce qui est jugé trop peu par les élus.

Ajustements opérés sur des constructions trop denses (5 ON, MEP, standby, etc.).

### Précurseurs identifiés

- Exploitation et plannings : 34 % chacun.
- Logistique : 15 %.

### Arrêts en cours de rotation

- **31 ACR** recensés au T3 2025 (25 PNC, 6 PNT).
  - 9 liés à des **plannings denses**.
  - 8 à des **mauvaises nuits en hôtel**.
  - 8 à des **aléas d'exploitation**.
  - 6 à des **causes individuelles** (fit to fly.).

Ces données confirment une fatigue opérationnelle multifactorielle, accentuée par les contraintes de planification et de repos.

La DSVMR maintient un suivi rigoureux des retours fatigue et incidents en vol.

On note une corrélation établie entre hausse des REF et densité des programmes été 2025, ce qui, comme le souligne la Direction, est normal en cette période de l'année.

Nécessité de mesures d'atténuation sur la période hivernale (optimisation des plannings, vigilance sur la charge mentale et les repos).

Les élues ont demandé aux représentants de la DSVMR de les accompagner en rotations brique lourde et visites hôtels. La demande est acceptée, à programmer en 2026.

## **5.2 Point sur l'évolution IQPN**

A revoir en mars

## **6. FFO**

### **6.1 Indicateurs des derniers événements FFO**

(Slides)

### **6.2 Suivi GT FFO**

D'après la DOA, le groupe de travail sur les FFO a bien progressé. À ce jour, les huiles moteur utilisées sur la flotte sont des huiles TCP Free. Il n'existe pas encore d'alternative plus « végétale » certifiée, mais la Direction de la maintenance s'engage à travailler avec le constructeur dès que de nouvelles huiles seront disponibles sur le marché afin d'obtenir rapidement une certification.

Concernant la qualité de l'air cabine, deux capteurs de la marque « Covariance » seront installés sur la flotte à partir du **1er trimestre 2026**. Le groupe de travail prépare actuellement une étude pour déterminer précisément quels composés chimiques doivent être analysés. En effet, sans paramétrage préalable, le capteur ne mesure rien.

Une technologie plus avancée, les « aérolasers », est également à l'étude. Dès qu'elle sera opérationnelle et certifiée, elle sera déployée à bord.

La Direction précise que les capteurs n'ont pas vocation à être installés à bord. Ce sont des outils utilisés par la Maintenance permettant une analyse de la qualité de l'air après un évènement.

S'agissant des filtres moteur, l'ensemble de la flotte est déjà équipé en filtres HEPA. Les nouveaux filtres HEPA intégrant du charbon actif seront installés dès que leur certification par Embraer aura été validée. L'objectif affiché est de pouvoir comparer les résultats.

La Direction précise que ces filtres pourront être installés si leur efficacité est démontrée.

### **Procédures FFO :**

Sur les procédures FFO côté PNC, des évolutions sont prévues, notamment concernant la gestion des odeurs et le maintien de la cagoule pendant le traitement du

feu. Le principe de précaution reste incontournable : en cas de doute, le port de la cagoule de protection respiratoire doit être systématique.

Enfin, le DOA a indiqué que le premier comité de pilotage associant les membres de la CSSCT PNC sera programmé au **premier trimestre 2026**.

### **6.3 Demande de mise en place d'un process d'information**

Lors d'un QRF en EMER : le cadre de permanence informe les CSSCT

### **6.4 Changement des PEDBAG**

Déjà budgété : l'autorité est en train de certifier les nouveaux PED bag. Dès validation, la DOA se dotera de ce nouveau matériel.

### **6.5 Formulation "feu maitrisé" / undercontrol risque de confusion**

Report lors de la CSSCT PNC de mars.

## **7. Point information procédure eau contaminée**

Slides : référentiel DOS

## **8. Point arbitrage GT FIT to FLY**

La mise à jour figure dorénavant au MANEX.

## **9. PPV CDG**

### **9.1. demande d'un lieu de stockage pour les valises à CDG**

Les travaux de la nouvelle PPV du T2G devraient débuter en 2026.

Les élues ont demandé à participer au plan de prévention ainsi qu'au projet dès le début ;

Les élues ont demandé des douches, des toilettes privatisés (déjà accordés) et une salle bagages (accordée).

### **9.2. Date d'inspection des PPV de LYS et CDG**

En attente des nouvelles salles. Ok pour inspection en 2026.

### **9.3. Point sur l'éventuel déménagement au T1 LYS, impact et cheminement**

La PPV de LYS déménage au T1 dès le 1<sup>er</sup> trimestre 2026, sous réserve qu'une PPV soit mise à disposition, avec une volonté AF de voir les avions au contact.

**10. Turbulences scénario RTC: "vérification cabine + WC + reprise du service" => Protection des PNC en défaut qui donne la priorité au service sur le risque pour la santé des PNC exposés aux turbulences sans protection**

A voir en mars, déjà la procédure ok.

**11. Point sur l'insécurité parking PN-siège de Nantes**

Le président s'est engagé à ce que les PN de Nantes puissent choisir leur parking d'ici la fin de l'année.



## Compte Rendu de la Commission Catégorielle PNC

### Lundi 24 Novembre 2025

Étaient présents :

- Pour la Direction :
  - Mme Juliette Dussaule
  - Mme Virginie Le Baud
  - Mr Luis Seabra
- Intervenants :
  - Mr Thomas Bazin
  - Mr Chicrallah Faouaz
- Pour les Représentants du Personnel :
  - Mme Marine Tiffay
  - Mr Francisco Morata
  - Mr Jonathan Chapas
  - Mme Pauline Polonceau Duchene (rapporteur)

#### ❖ Rappel points Commission précédente:

- Nombre de demandes d'échanges de Planning

	Nbre demandes	Acceptées	Refusées
Juin	23	10	13
Juillet	37	14	23
Août	24	9	15
Septembre	24	9	15
Octobre	27	17	10

Une grande partie des échanges refusés ces dernières semaines ont été dus à l'équilibrage des UHV.

Jusqu'à présent le lissage des heures n'avait jamais été une raison de refus.

Au vu des heures complémentaires/supplémentaires générées en programmation et ne déclenchant pas une dérive des heures des PNC concernés par l'échange, nous avons demandé au Directeur de la Production PN de ne pas refuser ce type d'échange.

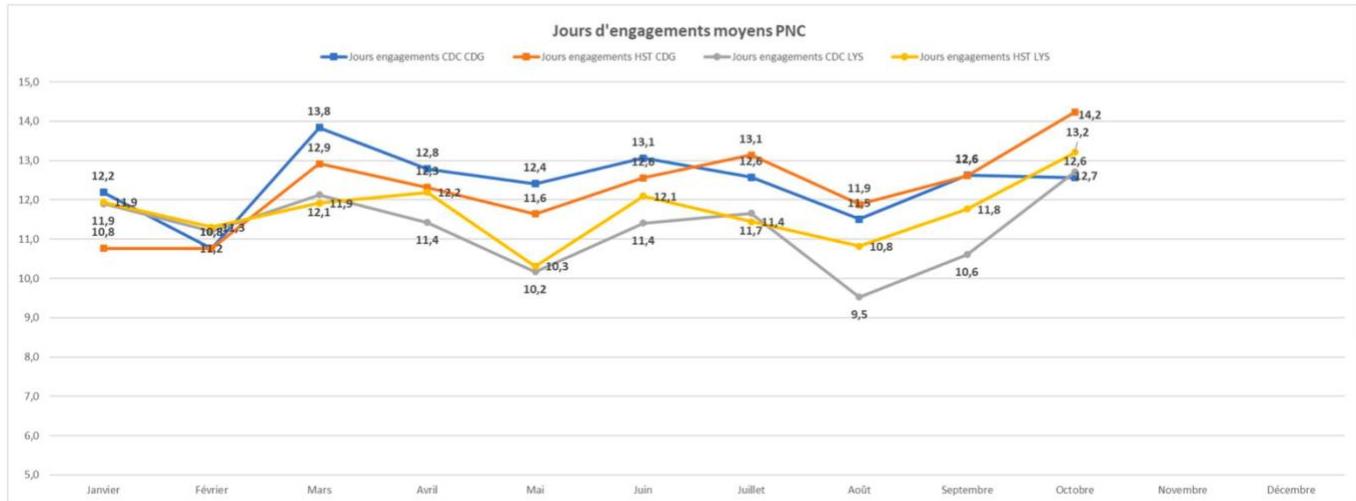
La réponse apportée est qu'il possible de valider si les deux PNC sont en heures sup mais ces échanges doivent rester cadrés. Ils ne doivent par exemple pas générer d'effets de seuil. Le principe doit être discuté dans une future négociation.

#### ❖ Point Programmation/Production

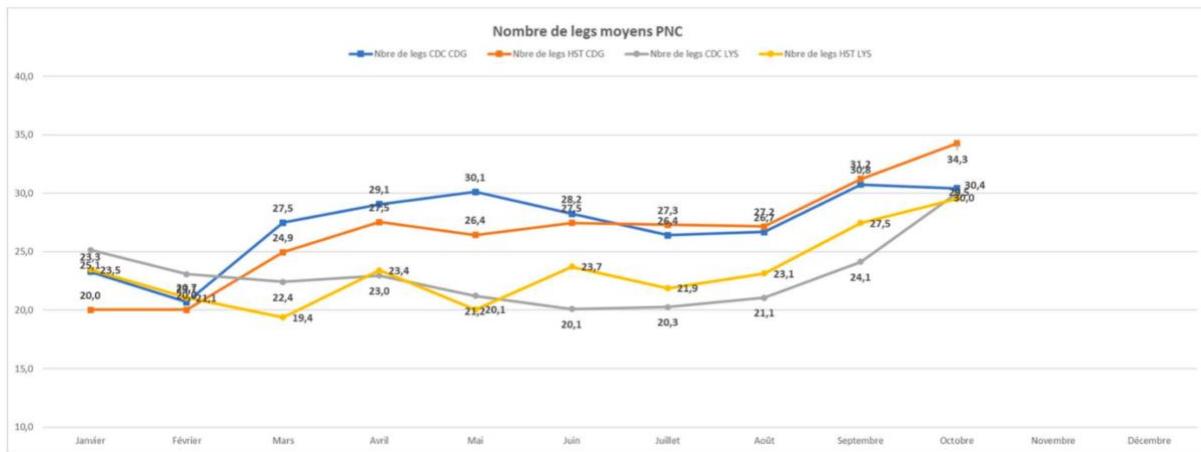
Le suivi des indicateurs de PROD PN, confirme l'augmentation de l'activité dès septembre et soutenu en octobre. Tous les indicateurs sont à la hausse en octobre.

Les retours du terrain sur la densité des plannings se confirme.  
 L'outil de programmation sur les PNC à 100% fonctionne pour l'équilibrage planning.  
 Les plannings des PNC LYS sont plus « tendus » afin de répondre à la demande de l'activité KLC.

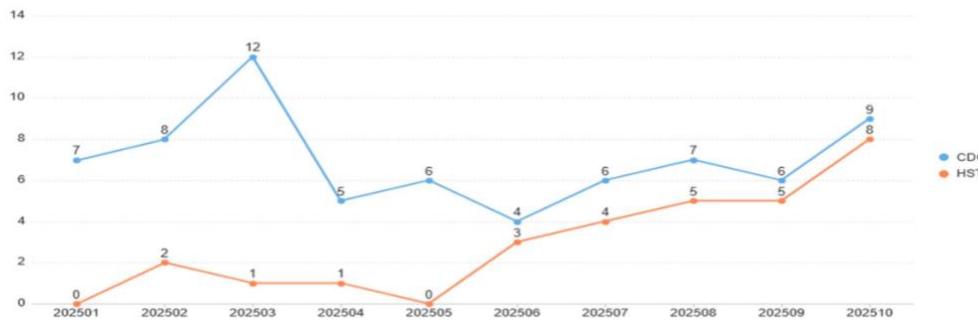
- **Nombre d'Engagements Moyens**



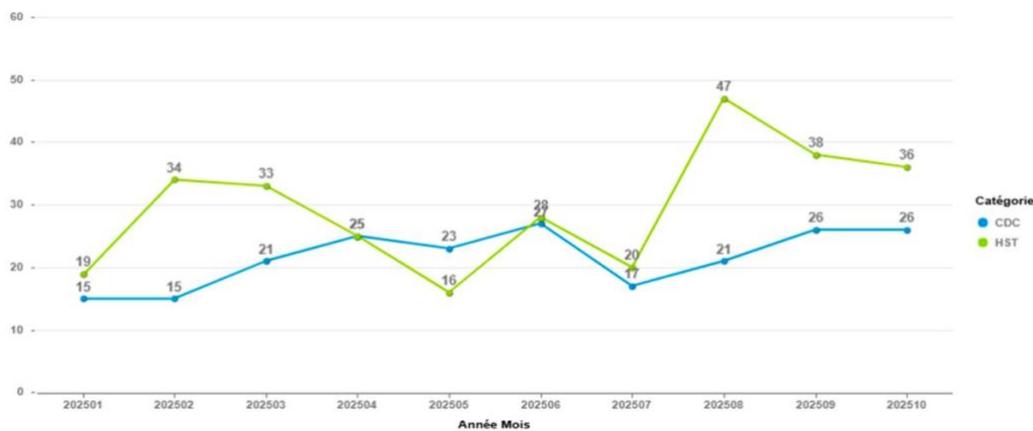
- **Nombre de LEGS Moyens**



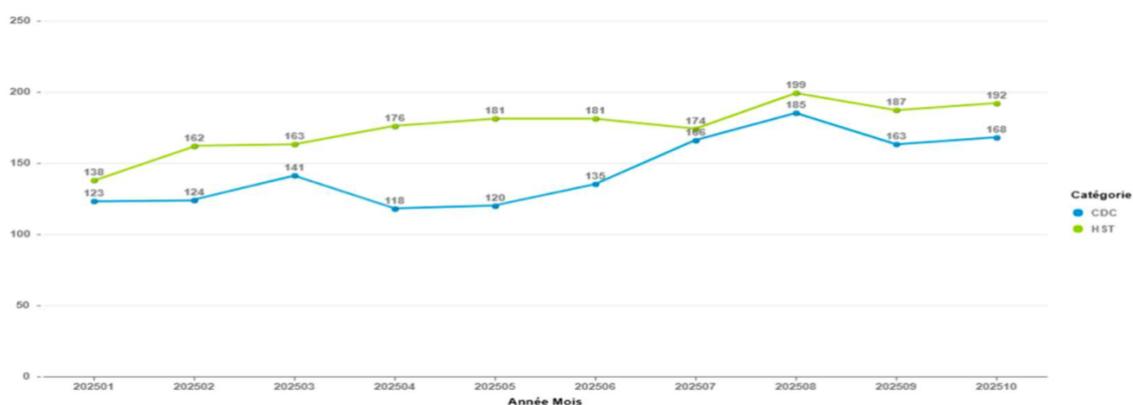
- **Fréquence des 6 ON consécutifs (CDC/HST)**



- Point suivi sur l'encadrement des OFF et semi-encadrement  
RH ENCADRÉS :



#### RH SEMI ENCADRÉS :



- Déclenchement FCC

	Nb de bénéficiaires	Nb devols
202501	42	156
202502	27	96
202503	50	199
202504	34	120
202505	48	156
202506	34	137
202507	41	158
202508	31	123
202509	27	95
202510	30	106

Les taux de déclenchement de FCC sont dans la moyenne habituelle et au même niveau que sur l'année 2024.

- Stabilité des OFF Pré-programmés

2025	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre
CDC	91%	93%	89%	92%	93%	92%	97%	96%	93%	94%
HST	92%	91%	94%	96%	93%	95%	97%	98%	95%	92%

- Taux d'acceptation de DDA

	202501	202502	202503	202504	202505	202506	202507	202508	202509	202510
CDC	93,0 %	97,2 %	93,8 %	94,1 %	97,0 %	97,8 %	95,6 %	95,6 %	97,0 %	95,8 %
HST	97,4 %	96,7 %	98,0 %	96,5 %	97,6 %	96,8 %	97,9 %	94,7 %	96,4 %	94,4 %

- Taux des Réserves Chaudes programmées/déclenchées

RC Progr.	202501	202502	202503	202504	202505	202506	202507	202508	202509	202510
TOTAL	124	116	124	120	124	120	124	124	120	124

RC déclenchés	202501	202502	202503	202504	202505	202506	202507	202508	202509	202510
TOTAL	73	72	74	61	54	53	58	62	31	53
TAUX	58,9%	62,1%	59,7%	50,8%	43,5%	44,2%	46,8%	50,0%	25,8%	42,7%

- Taux des RPC programmées/déclenchées

RPC Progr.	202501	202501	202502	202502	202503	202503	202504	202504	202505	202505	202506	202506	202507	202507	202508	202508	202509	202509	202510	202510
	CDG	LYS																		
CDC	229	76	235	86	258	97	168	93	175	77	231	132	210	126	191	71	197	42	192	137
HST	298	82	269	86	327	99	251	86	250	59	276	68	256	73	254	66	228	36	224	60
TOTAL	527	158	504	172	585	196	419	179	425	136	507	200	466	199	445	137	425	78	416	197
RPC déclenchés	202501	202501	202502	202502	202503	202503	202504	202504	202505	202505	202506	202506	202507	202507	202508	202508	202509	202509	202510	202510
	CDG	LYS																		
CDC	121	32	96	30	141	43	106	24	98	28	141	51	103	43	112	29	138	17	119	57
TX	53%	42%	41%	35%	55%	44%	63%	26%	56%	36%	61%	39%	49%	34%	59%	41%	70%	40%	62%	42%
HST	139	23	87	20	173	32	132	17	99	10	135	27	137	27	133	14	134	12	125	23
TX	47%	28%	32%	23%	53%	32%	53%	20%	40%	17%	49%	40%	54%	37%	52%	21%	59%	33%	56%	38%
TOTAL	260	55	183	50	51	52	238	41	197	38	276	78	240	70	245	43	272	29	244	80

- Taux de RPL programmées/déclenchées

RPL Progr.	202501	202501	202502	202502	202503	202503	202504	202504	202505	202505	202506	202506	202507	202507	202508	202508	202509	202509	202510	202510
	CDG	LYS																		
CDC	72	70	82	63	74	73	70	71	88	77	79	70	72	68	73	28	88	63	71	66
HST	197	64	165	60	116	68	118	64	165	51	119	37	134	38	128	22	179	38	128	66
TOTAL	269	134	247	123	190	141	188	135	253	128	198	107	206	106	201	50	267	101	199	132
RPL déclenchés	202501	202501	202502	202502	202503	202503	202504	202504	202505	202505	202506	202506	202507	202507	202508	202508	202509	202509	202510	202510
	CDG	LYS																		
CDC	58	53	50	40	53	43	48	36	67	38	63	52	56	42	59	18	74	39	52	49
TAUX	81%	76%	61%	63%	72%	59%	69%	51%	76%	49%	80%	74%	78%	62%	81%	64%	84%	62%	73%	74%
HST	93	48	58	24	70	36	57	22	85	14	91	15	88	25	73	10	114	18	82	33
TAUX	47%	75%	35%	40%	60%	53%	48%	34%	52%	27%	76%	41%	66%	66%	57%	45%	64%	47%	64%	50%
TOTAL	151	101	108	64	123	79	105	58	152	52	154	67	144	67	132	28	188	57	134	82
TAUX	56%	75%	44%	52%	65%	56%	56%	43%	60%	41%	78%	63%	70%	63%	66%	56%	70%	56%	67%	62%

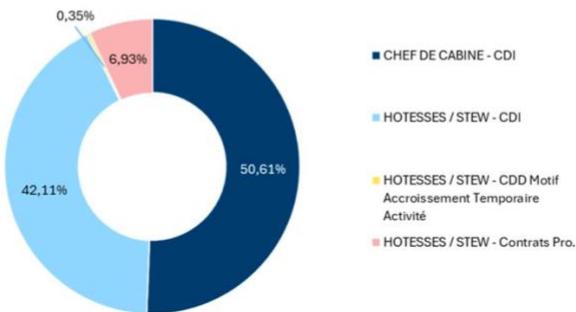
Le Directeur de la PROD PN nous confirme, une nouvelle fois, l'intérêt de conserver les RPL bien que le niveau de déclenchement soit faible.

Concernant les PNC en réserve (RPC/RPL), il y a un sujet sur le nombre journalier de réserve PNC suite au passage à 3 PNC à bord, lié au rétrofit. Un point sera fait une fois le rétrofit terminée afin d'évaluer les besoins.

## ❖ Point effectif PNC

		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre
CHEF DE CABINE	CDI	287	287	287	286	285	293	294	293	292	292
CHEF DE CABINE		287	287	287	286	285	293	294	293	292	292
HOTESSE / STEW	CDI	224	224	224	224	224	216	215	230	243	243
	CDD Motif Accroissement Temporaire Activité	21	21	6	3						2
	CPRO	66	75	57	57	57	57	57	57	50	40
HOTESSE / STEW		311	320	287	284	281	273	272	287	293	285
PNC		598	607	574	570	566	566	566	580	585	577

Répartition des effectifs PNC du mois



Prévision de titularisation fin d'année et pour l'année 2026 : Intégration des alternants (ayant finis en septembre et octobre) en CDI au 15 Décembre 2025 et au 05 Janvier 2026  
A ce jour il reste environ dans le vivier une soixantaine de personnes.

## ❖ Point suivi des REF

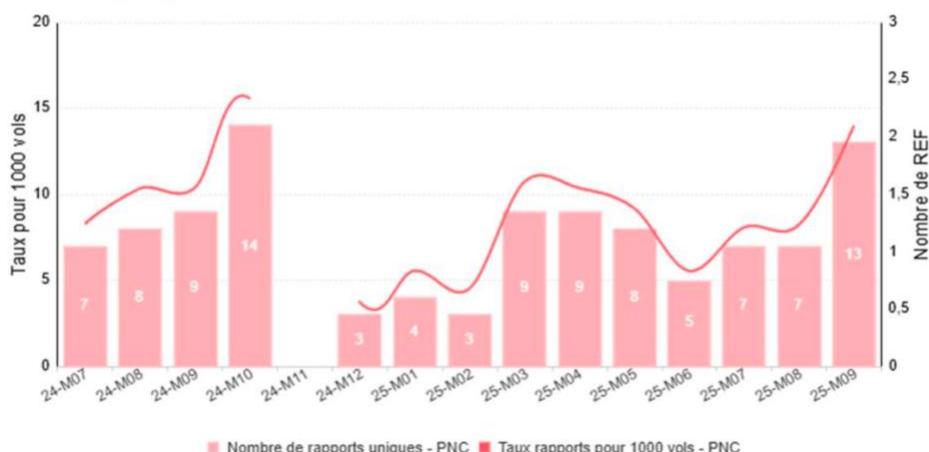
Taux de REF à 11,1 REF % Vols sur le T3-2025. Ce taux est en augmentation au regard du trimestre précédent et est équivalent au T3-2024 (11,2 REF % Vols). Le reporting stable sur toute la saison « été » constitue une nouveauté au regard des saisons précédentes du fait d'un programme des vols également plus homogène. Nous avons reçu 196 REF, 131 PNC et 65 PNT.  
La fatigue reportée concerne principalement la charge mentale de travail et la durée d'éveil.

Nous avons reçu 44 REF programmés (27 PNC et 17 PNT) au T3-2025 et 23% ont fait l'objet d'une modification

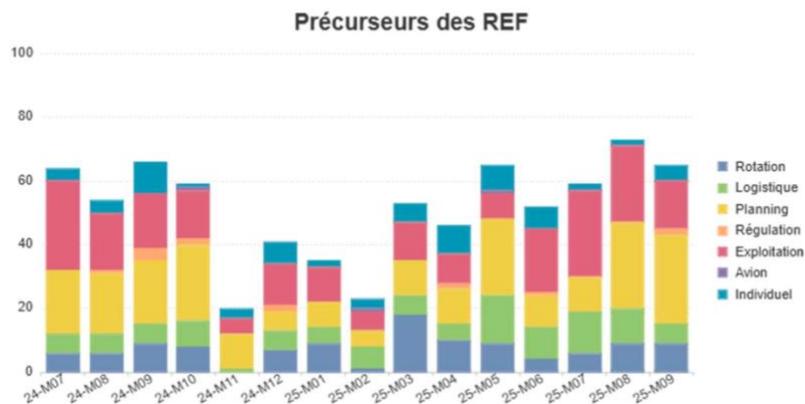
7 Modifications effectuées sur des plannings PNC pour des constructions des 5ON ou des constructions de rotations avec MEP et/ou standby.

**Sur le mois de Novembre, les premiers retours des REF et ACR concernent essentiellement les 4 étapes LYS/AMS.**

### REF programmés PNC



Au T3-2025, les principaux précurseurs sont Exploitation (34%), plannings (34%) et logistique (15%).



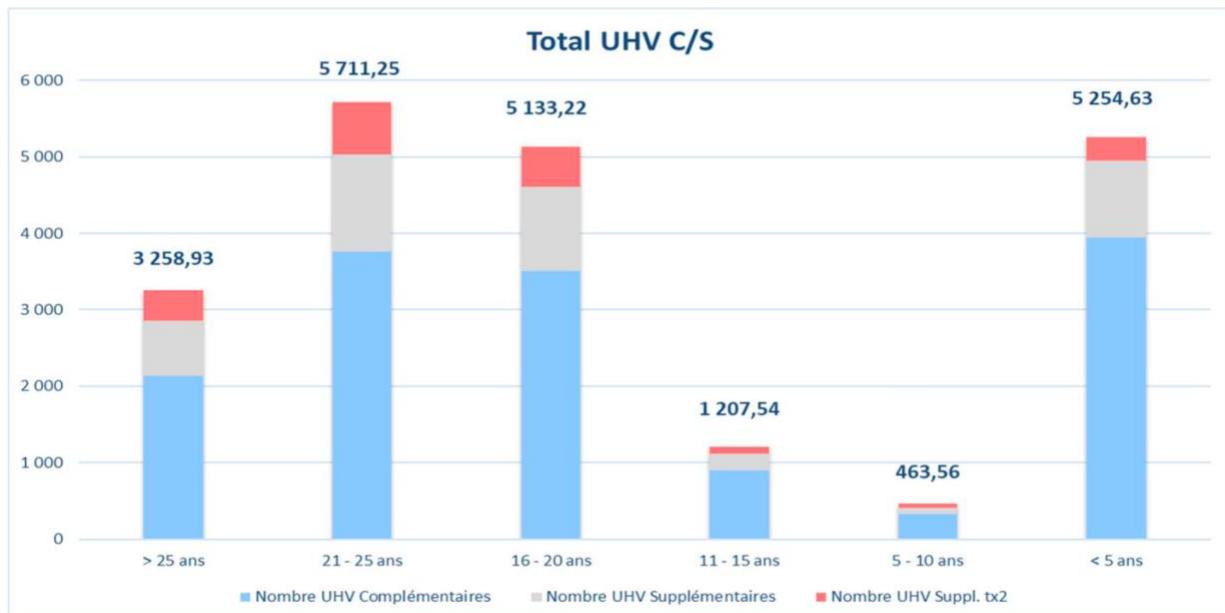
31 arrêts en cours de rotation sur le T3-2025 pour lesquels un REF a été rédigé (25 PNC et 6 PNT)

Les ACR concernent :

- 9 plannings denses (amplitudes, nombres étapes...).
- 8 mauvaises nuit hôtel (PMI).
- 8 aléas d'exploitation.
- 6 causes individuelles (Maladie, etc.)

## ❖ POINT RÉMUNERATION

- Suivi mensuel des UHV Complémentaires /Supplémentaires pour les CC et HST et par tranche d'ancienneté pour le mois de juillet 2025.



Catégorie	Base	Moins de 64 UHV	De 64 à 72 UHV	De 72 à 78 UHV	Plus de 78 UHV	Total général
CC	CDG	86	63	40	29	218
	LYS	62	9	2	1	74
<b>Total CC</b>		<b>148</b>	<b>72</b>	<b>42</b>	<b>30</b>	<b>292</b>
HST/STW	CDG	118	66	33	22	239
	LYS	44	8	1	1	54
<b>Total HST/STW</b>		<b>162</b>	<b>74</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>293</b>
<b>Total général</b>		<b>310</b>	<b>146</b>	<b>76</b>	<b>53</b>	<b>585</b>

## ❖ POINTS DIVERS

- Liste des Parkings demandés par les PNC et les tarifs / Points parking sur les délais de prévenance en cas de changement.

Un Accord en cours de signature.

La liste des parkings et des tarifs ne nous a pas été transmise.

En séance, nous avons fait part de notre fort mécontentement sur la façon dont est transmise l'information aux PNC lorsqu'un changement doit intervenir et surtout sur le délai de prévenance.

Car nous savons parfaitement que l'information est bien transmise à HOP dans des délais beaucoup plus longs qu'on nous laisse le croire. Et financièrement cela laisse peu de temps afin de pouvoir avancer le parking avec en plus une attente du remboursement.

- Liste des PNC ayant postulés à la passerelle AF

La liste sera présentée en Commission Paritaire.

Concernant les PNC volontaires au départ sans la sélection AF, la sélection « allégée » devrait avoir lieu fin Janvier au début Février.

Nous avons demandé à Mme Le Baud d'adresser un courrier aux PNC ayant postulé car nous avons énormément de questions sur l'éligibilité de leur dossier et du calendrier d'intégration.

Un mail a été envoyé par la DPNC en date du 26/11/2025.

- Problèmes de manque prestations en C en cas de surclassement par le sol : compensations Possibles

Nous avons fait part à la Direction que bien qu'il soit possible de faire des compensations à bord en cas de manque de prestations en C, nos clients business qui sont ou demandent à être surclassés au dernier moment, le souhaitent afin de bénéficier de leur prestation.

A priori si ce cas de figure devient récurrent, l'algorithme gérant l'alimentation des données sur le volume de prestations nécessaire s'affinera.

- Règle du port de l'uniforme : Coiffure/harmonisation avec les règles d'Air France

Dès qu'une MAJ est faite sur les règles de port de l'uniforme AF, celle-ci est applicable chez HOP également une fois que le livret des règles de port en interne est mis à jour.

- Uniforme : point sur le renouvellement de nos uniformes

Confirmation de la disponibilité du nouveau sac à main en février 2026.

Pas d'annonce sur un éventuel renouvellement des uniformes HOP.

Information sur le fait qu'Air France a procédé à un appel d'offre afin de changer de fournisseur.

- Casier en PPV à CDG (Pour les PN et casiers spécifiques pour les OS)

Nous avons reçu une communication le 14 Novembre 2025 nous informant de la mise à disposition des nouveaux casiers et d'un rappel sur les utilisations.

En séance, nous avons demandé la mise en place supplémentaires de casiers à l'attention des OS afin de pouvoir stocker du matériel syndical vu que nous n'avons pas de local de syndical. Le point a été pris en compte.

**La prochaine Commission catégorielle PNC se tiendra le Mardi 06 Janvier 2026**