



CSE Février 2024

▪ MAINTENANCE



Le Directeur de la maintenance nous a présenté les grandes lignes du plan de maintenance 2024. Le point qui a particulièrement retenu notre attention était le rétrofit de la flotte. Il nous a informés que "Ben" (terme « affectueux » utilisé par notre DG) avait expressément demandé d'accélérer le calendrier initial du rétrofit, prévu de septembre 2024 à septembre 2025.

Il est désormais prévu qu'il soit terminé d'ici fin mars ou début avril 2025 au plus tard. La classe business et la condamnation des sièges doivent être effectives en janvier 2025.

Afin de respecter ce nouveau calendrier plus ambitieux, une partie du rétrofit sera réalisée par un prestataire externe.

Des changements significatifs sont apportés, notamment la transition de toutes les cabines à 110 places, l'installation de sièges plus légers, l'intégration de nouveaux racks, et finalement la mise en place du wifi, contrairement à ce qui était initialement prévu. Starlink de SpaceX semble être le choix privilégié, avec un wifi réputé pour sa grande efficacité et sa rapidité.

Les membres du CSE depuis quelques mois s'inquiètent de la disparition des penderies et de la taille des futurs racks. Affaires à suivre de très près.

▪ PERFORMANCE OPERATIONNELLE 2023

La régularité interne est toujours au top et au-dessus des objectifs avec un taux de 99,52%.

Le FUC se demande si cette régularité est le résultat du fameux « quoi qu'il en coûte » ? Le « quoi qu'il en coûte » chez Hop doit être meilleur marché qu'une réserve chez Air France pour alimenter leur long-courrier.



La Direction ne devra pas nous reprocher par la suite que HOP coûte cher, car il s'agit là, d'une volonté d'Air France d'atteindre un taux de régularité de 99,52% chez Hop.

En 2023, le principal problème était le SPT 0 (demi-tour dans le temps prévu). En effet, seulement 30% des vols étaient dans les délais, ce qui nous plaçait très en dessous des performances de KLM et Air France. Depuis l'adoption des nouvelles procédures, notamment la gestion du carburant et l'arrêt du comptage, nous avons observé une augmentation spectaculaire à 50%, ce qui représente maintenant un niveau de performance très satisfaisant.

▪ BUDGET 2024



Été 2024 : 32 charges et 35 avions
HBB +11%

Effet JO : CDG augmente et délestage de
LYS pour envoyer les avions sur
Paris.

Les PNT Lyonnais vont voler sur Paris...

Baisse des coûts unitaires SKO de 2,6% le
plus bas historique !

- Heures de vol : 96616 HBB

Lys 2500 HBB/ avion
CDG 3085 HBB/avion

- Coûts unitaires :

CDG 3200€/HBB
LYS 3750€/HBB

- Effectifs prévus fin 2024
236 CDB
236 OPL

- Coûts logistiques prévus : +14%

14 millions d'euros dont 8,8 millions
d'hôtel.

Le FUC ne ménagera aucun effort pour maintenir des hôtels dignes de ce nom.

- Air France nous considérant comme
des nomades hyper flexibles, il est
donc légitime que nous recevions des
compensations.
- Ces hôtels sont un gage de
performance et de régularité pour
HOP !



ou'



- Mobilité des PNT vers Air France :

37 PNT en 2024

D'après nos calculs, cela représente 8% de
l'effectif !!!

Nous espérons que la direction respectera ce
quota...



Pour les derniers de la LCP, il faudra compter
5 ans au mieux pour rejoindre Air France.

