



Compte-rendu du CE du 29 Janvier 2018

La venue de Mr MALKA, en tant que DGA d'Hop Air France, était attendue depuis des mois car c'est au cours de ce Comité d'Entreprise que les Orientations stratégiques de HOP! devaient être annoncées.

Une fois de plus, la Direction s'est contentée de nous énumérer les raisons pour lesquelles nos résultats d'exploitations se dégradaient (maintenance, production PN, mise en place des accords collectifs, départs PNT vers AF, négociations PNT qui n'aboutissent pas...). Notre compétitivité est trop faible pour prendre notre part de croissance sur un marché aérien tiré par les low-cost et en concurrence direct avec le TGV.

Aussi, l'hétérogénéité de notre flotte (8 types avions différents) augmente les coûts structurels, tout ça sur un fond de climat social tendu et anxiogène.

Les élus s'attendaient à des annonces de restructurations importantes pour sortir de cette impasse d'autant plus qu'AIR FRANCE annonçait à la Tribune le 22 janvier dernier, le lancement d'un appel d'offre pour renouveler une partie de sa flotte court/moyen-courrier dont HOP! devrait faire partie .

Cependant, Mr MALKA n'a pas confirmé ce renouvellement, précisant « Nous devons retrouver une exploitation optimum et réduire nos coûts afin que notre actionnaire réinvestisse de façon pérenne chez HOP! »

Entre 2018 et 2019, AF tend à développer son marché low-cost avec TRANSAVIA mais aussi développer son marché France avec Hop ! Air France.

La marque **HOP !** sera conservée mais avec une nouvelle signature commerciale :

HOP!
VOUS Y ÊTES.

Le voyage en France par **AIRFRANCE** 

Le site **HOP.COM** sera amélioré et la carte Senior rejoindra les cartes jeunes , week ends ...
Néanmoins, nous serons affrétés à 100% par Air France avec une offre en baisse de 1% sur les SKO en 2018 par rapport à 2017.(sko= volume de sièges sur une ligne)

La concurrence ferroviaire avec les LGV/TGV impacte fortement les lignes ORY/Province.
Les résultats du HUB de Lyon se sont en revanche améliorés, son renforcement sera donc poursuivi.

A l'été 2018, la baisse au départ d'ORY sera en partie compensée par la croissance au départ de la Province vers la France et l'Europe :

- Passage de 14 à 10 fréquences sur la navette BOD
- Baisse en capacité sur la Bretagne
- Baisse en fréquence sur BIQ et TLN
- Suspension des lignes déficitaires TLS/NCE et SXB/BOD

En parallèle :

- Ouverture de la ligne Ory / La Rochelle
- Optimisation de l'utilisation des avions qui permettra de développer de nouvelles routes et d'apporter 4 millions d'euros .

3 AXES MAJEURS

- **Plan de convergence**

D'abord notre plan convergence sera finalisé, les accords devront s'appliquer dans de bonnes conditions.

Le besoin en affrètement externe (9 charges) sera nécessaire pour assurer les 66 charges prévues au programme à summer 18.

En effet notre capacité de production en propre, étant seulement de 57 charges.

Les affrètements seront répartis :

Sur le réseau HOP :

-1 Aveni Air sur le LDE/ORY

-1 Trade Air sur le TRA

-1 Jota sur LYS / ORY (à l'étude) et 2 City-Jets sur ORY en complément.

Sur le réseau AF (CDG/AMS):

-1 KLM sur NTE /AMS

-3 City-jets sur CDG

- **Rendement des avions**

Le second axe de progression sera stabilisé grâce à une meilleure utilisation des avions en milieu de journée et un élargissement de l'offre les week-ends /vacances sur la Corse notamment.

- 21 villes seront connectées à la corse cet été
- 13 nouvelles routes et 3 nouveaux points (dont Bruxelles) reliés à la Corse.
- + 200 000 sièges en vente sur l'axe province/Corse (+150%)
- 5 nouvelles transversales : BES/LIL ;CFR/TLS ;CFR/MRS ;MRS/ETZ ;SXB/RNS seront opérées.

Les recrutements, formations et intégrations PNT seront intensifiés pour atteindre 120 QT en moyenne /AN

Du côté PNC 250 QT en moyenne seront nécessaires. D'ici l'année prochaine, le but est de spécialiser les bases par type avion. Seuls Orly et Lyon garderaient plusieurs types avions.

- MONO Secteur envisagé sur LIL/RNS/NTE/CDG/SXB/BOD/BES/TLS/MRS
- Bi Secteurs envisagé sur ORY
- Tri Secteurs sur LYS

Le but étant de retrouver une capacité en propre de:

60 charges en S19

64 charges en S20

- **Déménagement et regroupement de la Direction à Nantes**

Enfin le dernier axe sera de simplifier l'efficacité opérationnelle et la prise de décision.

Extrait document CE :

- ❑ La restitution du site de Rungis (site en location) est une opportunité de repenser la localisation des fonctions de HOP!.
- ❑ Notre fil conducteur : renforcer notre efficacité opérationnelle et la rapidité des prises de décision.
- ❑ Dans ce contexte,
 - la Direction Générale de HOP! déménagera à Nantes avec un objectif de regroupement des instances de gouvernance au plus près des opérations.
 - Confirmation du déménagement de la formation PN au Sheds

Pour Conclure, les élus du CE comprennent vite que pour retrouver un peu d'oxygène, il faudra remonter notre activité en charges propres opérationnelles rapidement et à moindre coûts. Le retour à un climat social plus serein est aussi une condition.

Nous sommes en droit de nous demander quelles seront les conséquences sur l'emploi car il paraît évident que la masse salariale n'est plus en rapport avec le nombre d'avions exploités en propre.

Le plan de Flotte sera dévoilé en milieu d'année 2018 soit vers le mois de juin prochain. AIR FRANCE nous donnera-t-elle les moyens de nos ambitions ? Là est la réelle question ...Face à cette présentation, les élus CE n'ont pas encore rendu leurs avis sur les quelques orientations stratégiques de HOP! présentées en séance ce 29 janvier 2018 .