



L'INTERSYNDICALE PNC



« L'En-pire du milieu » ou la Premium Economy version Quick Change



« L'En-pire du milieu », c'est ainsi que l'Intersyndicale UNSA PNC/SNPNC a baptisé la classe Premium Economy, **la nouvelle classe sandwich** d'Air France sur les avions Best en version Quick Change été.

Le Quick Change, c'est quoi?

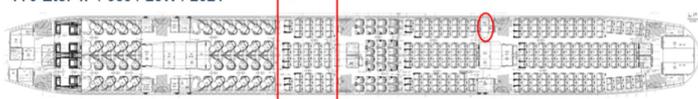
Dans le cadre du programme *Best and Beyond* portant sur la rénovation des cabines de ses Boeing 777, Air France a installé dans la nouvelle classe Affaires de certains appareils des sièges-lits qui, en l'espace de quelques heures, peuvent être remplacés par des sièges de classe Economie afin d'adapter les capacités aux variations des trafics « affaires » et « loisirs » durant l'été. Le modèle économique en soit est tout à fait noble mais, comme souvent à Air France, c'est l'application qui laisse à désirer relevant régulièrement « du bidouillage »...

En effet, le remplacement des sièges « Affaires » en sièges « Economie » placera la cabine « Premium Economy » entre deux cabines « Economy », ôtant le caractère relativement « exclusif » de la classe intermédiaire qui ne sera plus « située entre la cabine Business et la cabine Economy ». Dans ces conditions, il n'est pas certain que cette flexibilité, qui est supposée optimiser nos revenus, maximise la satisfaction des clients. En revanche, ce qui est certain c'est qu'elle ne va pas améliorer la satisfaction des PNC qui vont devoir délivrer un service dans une cabine économie plus que densifiée et à des clients W qui supportent déjà mal de ne pas pouvoir passer le rideau de la cabine Business pour se rendre aux toilettes ! Ce sont, une fois de plus, les PNC qui vont devoir compenser par des courbettes les manquements et le bidouillage du service Lignes et Produits qui n'a pas été capable d'adapter correctement aux avions ce projet d'Entreprise.

➤ 773 Hiver: 4P / 58J / 28W / 206Y



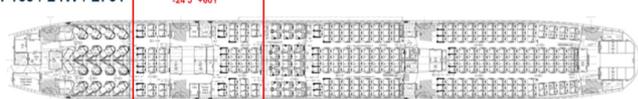
➤ 773 Eté: 4P / 38J / 28W / 252Y



➤ 772 Hiver: 40J / 24W / 216Y



➤ 772 Eté: 16J / 24W / 276Y



Quand ?

A partir de cet été et pour deux mois sur les avions Best et sur les lignes phares de notre réseau comme Singapour et Tokyo (une clientèle réputée peu exigeante...)

Quelles méthodes de service ?

Lors de la présentation du projet en avril 2014, dans un document intitulé BEST, « La promesse d'une expérience unique », la direction nous avait informé que pour des raisons de méthode de service, la cabine Premium Economy étant située entre deux cabines Economy, il y aurait une communalité de service.

Février 2015, changement de stratégie !

En février 2015, on nous informe que la stratégie a changé : si sièges Premium il y a, produit Premium il y aura ! Au vu de la configuration particulièrement alambiquée de ces nouvelles cabines, le service Lignes et Produits s'est senti obligé de se triturer les méninges pour arriver à pondre des méthodes de service incohérentes et surtout inapplicables... Pour nous faire avaler la pilule et pour valider le tout, nous avons donc été conviés à participer à des vols test au mois d'avril afin de soi-disant « définir ensemble » une méthode de service pour les deux avions concernés...

Vos élus du SNPNC et de l'UNSA ont décliné l'invitation du fait que la Direction est revenue une fois de plus sur des engagements fermes. (courrier adressé à la Direction en date du 28 février 2015). C'est un choix de l'Entreprise de ne plus vouloir de protocole de service, nous considérons donc qu'il n'existe pas d'espace de négociations possible. Une fois de plus, dans cette affaire, seule la communication compte pour la Direction Générale du Service en Vol (Anne RIGAIL) : afficher la participation des syndicats pour s'exonérer de ses responsabilités dans les choix désastreux faits par le service Lignes et Produits. Les non-conformités récurrentes, le choix de la vaisselle en business, le service J qui ne cesse d'être modifié en sont l'illustration au quotidien.

Cerise sur le gâteau...

LE RETOUR DE LA PRISE COMMANDE EN J

30 ANS DE TENTATIVES!



Le 16 avril dernier, l'entreprise nous a annoncé vouloir relancer sous un format « innovant » le vieux serpent de mer de la prise de commande en business : une feuille A4, un stylo BIC, une paire de lunettes et un chapelet d'excuses pour se conformer au standard de « la restauration en vol » appliqué dans toutes les compagnies. Des fois qu'Air France ait une identité propre... Espérons qu'un jour ce standard ne soit pas de servir une plume dans le cul, car nous serons contraints une fois de plus de suivre la concurrence !

Mais peut-être ne devrions-nous pas parler de plume, car sous prétexte de se singulariser, on pourrait encore nous obliger à faire cette prise de commande à la plume à l'heure de l'ipad...

Nous demandons par ailleurs aux PNC choisis pour effectuer ces tests de refuser cette prise de commande. Participer à ces tests, c'est porter la responsabilité de davantage de travail à bord, sans contrepartie, et rendre impossible toutes futures négociations de composition d'équipage à la hausse que nous réclamons pour une classe affaire qui se rapproche dangereusement d'une Cabine Première.

Tout effort du PNC relève exclusivement de la négociation entre Direction et Représentants élus des PNC.