



Le
Bulletin

Syndicat
National du
Personnel
Navigant
Commercial

juin 2016

BS 16-06-66-AF

MOYEN ET COURT COURRIER

Beyond mais pas Smart sur MC !

«Revenir à une composition équipage de base à 3 PNC sur A319 sur vols Xlong afin de garantir la rentabilité des lignes tout en satisfaisant aux besoins des marchés» : voici la nouveauté automne/hiver 2016 présentée par la Direction à l'horizon Winter16.

La Direction a commencé ses vols tests le 29 avril dernier avec des «PNC référents Produit» en s'affranchissant de prévenir les Organisations Syndicales représentatives du PNC tout en faisant l'économie de la présence d'un ergonome - ce qui a été fait sur Long-courrier avec Catéis (cabinet spécialisé dans l'expertise CHSCT, les Risques Psychosociaux et la Santé au Travail).

C'est suite à notre courrier adressé à la Direction du PNC daté du 12 mai, que la Direction a daigné convoquer les 3 syndicats représentatifs pour nous dévoiler son « futur projet ».

APRÈS L'ÉVOLUTION DU SERVICE EN BUSINESS, LE MARKETING S'ATTAQUE À L'OFFRE EN CABINE ÉCONOMIQUE

L'idée de la Direction est de continuer à faire toujours plus d'économies sur le dos des PNC (déjà sur les rotules) pour remplir encore davantage nos avions (déjà bien pleins) et par conséquent les poches des actionnaires...

En effet, lors de la réunion de présentation aux OS représentatives du PNC, la Direction nous a appris que la « future » prestation ne coûterait pas plus cher que celle que nous servons actuellement sur les vols Longs et Extra Longs.

COMMENT FAIRE DU CIEL UN ENFER POUR LES PNC ?

La Direction nous ressort de son chapeau la compo-peq à 3 PNC sur A319 (Athènes, Istanbul, Kiev, Saint Petersburg, Moscou) comme étant LA Solution pour sauver le Moyen-Courrier AF...

On nous abreuve de slides nous présentant des « benchmarks », mais ce qu'on ne nous dit pas, c'est que les autres compagnies n'opèrent pas avec le même avion ni avec le même nombre de PNC...

La Direction espère, à travers ce projet faire travailler 3 PNC sur A319 pour 4 voitures.

Un service plateaux/cassolettes qui s'ajoute aux ventes, avec des rotations densifiées rendant les journées épuisantes, avec des TSV de plus en plus longs. **À noter, au**



passage, que sur ce nouveau plateau, il y a plus d'éléments à consommer que sur un plateau COI...

LA DIRECTION TENTE DE JUSTIFIER LA COMPOSITION ÉQUIPAGE À -1 PNC AVEC POUR ARGUMENTS : LA RENTABILITÉ DES LIGNES ET LA SIMPLIFICATION DE SERVICE

En quoi le service va-t-il être simplifié ?

- 1 - Offre de boissons chaudes ET froides simultanément - 4 VRA dans les 2 galleys (2 VRA à l'arrière et 1 VRA business + 1VRA Eco à l'avant) pour... 3 PNC
- 2 - On a beau chercher, on n'a pas trouvé !

Par «rentabilité des lignes», il faut entendre «minimiser les coûts PNC» en diminuant les compositions équipage tout en faisant travailler plus les PNC à bord.

Au-delà du marketing dont le but est de faire croire aux passagers que le service est meilleur chez Air France qu'ailleurs, la Direction a-t-elle pensé un instant aux conséquences sur la sécurité des passagers qu'elle transporte ? On imagine bien que la question des conséquences sur la fatigue des PNC ne leur a même pas traversé l'esprit ! **Vous avez dit SGRF ?**

QUELLES CONSÉQUENCES POUR LE PNC ?

- **l'emploi** : 1 PNC en moins sur A319, c'est 190 PNC en trop sur Moyen-Courrier, et qui dit création de sureffectif dit à terme... PDV !

- **la sécurité** : comment, en étant -1 PNC sur A319, sera-t-il possible d'assurer notre propre sécurité ainsi que celle de nos passagers ? Et la sûreté, on en parle aussi ?

- **la pénibilité** : on sait tous qu'en pratique, ce service sera beaucoup plus fatigant. Un PNC en moins, du chaud en plus = des manipulations supplémentaires, des allers retours entre les deux galleys (PNC 3 n'aura qu'à s'équiper d'une paire de rollers !!!).

Sans parler du retrofit de la flotte qui ne permet plus aux passagers d'aller aux toilettes sans que le PNC ne doive retourner au galley, faute d'espace suffisant pour passer entre le trolley et les sièges. Soit dit en passant, le retrofit a déjà augmenté le ratio pax/PNC, alourdissant de fait la charge de travail du PNC ! Avec la mise en place de ce service, les PNC devront faire fi de leurs besoins physiologiques (se nourrir, aller aux toilettes...).

Il est hors de question que le SNPNC cautionne et/ou accepte toute composition équipage à la baisse sur MC. Pour cette raison, nous boycottons les vols test dans ces conditions !

Un service qui évolue, pourquoi pas, mais avec l'assurance d'avoir la composition équipage adéquate et un Protocole de Service Moyen-Courrier validé par les OP.

NOUVEAU SERVICE MC : EN L'ÉTAT, C'EST NON !

Syndiquez-vous utile ! Suivez-nous : SNPNC AF



www.snpnc.org



Nom :

Grade / secteur :

Prénom :

@ :

Adresse :