



L'INTERSYNDICALE PNC



Négociations Produit Vol / Composition équipage Long-Courrier

PNC, voulez-vous travailler plus à bord et en contrepartie derien ?

Conformément aux dispositions de l'Accord 2017-2022, **des négociations viennent de s'ouvrir afin de rechercher une rationalisation des produits pour répondre aux attentes clients.**

Si le chapitre L « Composition Equipage » de l'Accord Collectif confirme les différents ratios PNC/PAX pour 5 ans, à la fois sur Long et Moyen-Courrier, il est également stipulé qu'une simplification des produits sera recherchée notamment à travers une **convergence des actuels produits Business J et C**. Jusque-là, tout est normal sauf que ces négociations débutent très mal, car une fois de plus la Direction cherche à contourner les termes de l'accord et les ratios en tordant le bras des Organisations Syndicales pour encore dégrader les conditions de travail des PNC...

Comment simplification et rationalisation signifient traite des PNC pour la Direction.

Eric Caron, successeur d'Anne Rigail à la Direction du service en vol, n'a pas tardé à faire preuve de grandes ambitions. Depuis plusieurs mois, et avant même de lancer le processus de négociations, il a décidé unilatéralement de « tester » de nouveaux produits et de nouvelles méthodes de service avec des PNC 100% et les élus du CHSCT.

Le décor est très vite planté : « Il faut faire plus, mieux, dans toutes les cabines, sur toutes les lignes mais sans effectifs supplémentaires voire moins... »

Au passage, la Direction commence déjà par un non-respect des termes de notre accord car en lieu et place de faire converger les produits Business J et C, elle a décidé de tester un nouveau service business, appelons le service « B », qui fait plutôt converger les produits Business J avec l'Ultra Business, mais sans le PNC supplémentaire !****

C'est donc dans ce cadre, et après une présentation on ne peut plus synthétique des vols test réalisés ces derniers mois, que nous avons été conviés à la première réunion de négociation le 18 octobre.

Le service « B », c'est quoi ?

- 1.** la prise de commande avec papier, stylo et post-it
- 2.** l'apéritif au plateau et l'armada de mises en bouche
- 3.** l'échange entrée/plat chaud au plateau
- 4.** du topping (sauce, herbes aromatiques etc...), première étape avant la généralisation du dressage de l'assiette dans quelques mois à n'en pas douter
- 5.** une participation des CCP au service sur l'ensemble de la flotte sauf sur A380 via la prise de commande et les échanges entrée/plat chaud

Vous y voyez une quelconque convergence avec le produit C vous ? Nous non ! Avec l'ultra-business, par contre ! Toute ressemblance avec des situations existantes ou ayant existé ne saurait être que fortuite !

Comme la colère gronde déjà légitimement chez les CCP qui doivent gérer le cockpit en plus de leur fiche de poste, l'entreprise a déjà pris soin de modifier la méthode de service « B ». Une partie de la charge de travail qui leur était initialement dévolue sera transférée aux autres membres d'équipage... Les chefs de cabine et les hôtesses et stewards apprécieront, d'autant que les moyens pour mettre en œuvre ce nouveau service

restent les mêmes. On bricole dans des offices inadaptés au milieu de voitures et de bacs remplis de vaisselle sale, tout en courant en cabine pour s'agenouiller devant des clients de plus en plus exigeants.

Et ce n'est pas tout ! En cabine économique M, le plateau 1/1 du COI historiquement sans choix de plats chauds disparaît au profit d'un plateau 2/3 jetable avec choix de plats chauds et offre de prestations chaudes pour le 2^{ème} service sur les vols de plus de 10H30. Là encore on note une convergence du produit M vers **le produit Y** qui passe par une recherche de montée en gamme et un alourdissement de la charge de travail pour les équipages... Car si le service se rapproche de l'Y, pour les prodiges du marketing d'AF **le ratio PNC/PAX restera celui du M : soit 1 PNC pour 54 passagers iso 1 pour 43 passagers en Y**. L'absence de service d'apéritif justifierait, d'après la Direction, qu'il n'y ait pas d'effectifs supplémentaires... (sic)

Enfin, last but not the least, des offres supplémentaires font leur apparition en Y: oshibori, smarties, bonbons ou hollywood chewing-gum en fin de vol à distribuer... On admirera, au passage, l'inventivité des cadres du marketing qui justifient encore admirablement leurs gros salaires !

« - Alors, des effectifs supplémentaires Mr le Directeur ?

- **NON ! Y'a pas le budget, nous dit-il, et puis chez KLM ils sont moins que vous ! Ce que vous demandez est impossible ! »**

A ce stade, avant les fêtes, on frôle déjà l'indigestion... Joyeux Noël !

L'intersyndicale PNC est tout simplement scandalisée par ces annonces :

- Si l'entreprise veut monter en gamme, elle devra y mettre les moyens en revoyant à la hausse les volumes d'embauche.
- Nous condamnons le non-respect de l'Accord caractérisé par ce projet du produit hybride J/ Ultra business.
- Nous sommes totalement opposés à la montée du produit sur les vols dits « COI » avec des ratios PNC/PAX déjà plus que pénibles.
- Nous trouvons ridicules les offres de pacotilles en Y qui vont alourdir encore la charge de travail des PNC qui devient insupportable.

Dans une négociation, il convient d'avoir des contreparties contre toute augmentation de la charge de travail totale à bord. Or, dans ce qui est présenté les concessions sont unilatérales : POUR NOS DIRECTEURS, LES PNC SONT LES MULETS DE L'ENTREPRISE !

Alors, êtes-vous vraiment prêts après des années d'efforts à travailler encore plus à bord en contrepartie de.....rien ?

A l'heure où Air France vient de publier un résultat d'exploitation en hausse de 38% à 1,22 milliards d'euros et alors même que nos membres du Comité Exécutif n'ont pas hésité à s'octroyer de généreuses augmentations en récompense de ces bons résultats, l'Intersyndicale PNC s'opposera à toutes mesures sans contreparties concrètes pour les PNC.

