



À Tous PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

✉ navigants@unac.asso.fr

Juillet 2013

Combien de temps AF restera-t-elle sourde à la souffrance quotidienne de ses PNC ?

L'UNAC ALERTE AF sur l'accroissement de la pénibilité des conditions de travail !

L'UNAC VEUT des mesures permettant d'améliorer la qualité de vie au travail !



L'UNAC déclenche une procédure de conciliation

Silors de la négociation Transform15, le passage à -1 PNC sur la plus grande partie de notre flotte a bien été acté pour le mois de septembre, cette réduction de la COMPOPEQ a été négocié avec pour CONTREPARTIE un service AMÉNAGÉ.

Cet aménagement consiste, notamment, en la réduction de la taille des plateaux en format 2/3 permettant d'assurer le service en **une** phase (sauf quelques exceptions). Cette contrepartie et tout particulièrement la taille de **TOUS** les plateaux en 2/3 a été contractualisée et signée par la Direction.

Or, malgré la contractualisation de cette mesure et nos alertes depuis plus d'un an, il apparaît que les plateaux « à la carte » seront maintenus en taille actuelle (1/1) annihilant le bénéfice de l'amélioration des méthodes de service. C'est d'autant plus inacceptable que tous les vols tests ont démontré **qu'un seul** de ces plateaux compliquait nettement le débarrassage puisque trop grand et non jetable et annulait le bénéfice de l'aménagement.

Cet aménagement n'est pas là juste pour faire joli,

sa fonction est de rendre le service réalisable à -1.

L'UNAC a donc demandé l'ouverture de la procédure de conciliation prévue en cas de non-respect de l'accord. Une première réunion, sur les 3 que prévoit cette procédure a déjà eu lieu. L'Entreprise nous annonce d'ores et déjà être dans l'impossibilité de se mettre en conformité au 1^{er} septembre sur ce sujet...

AF doit respecter sa signature et garantir la faisabilité de son nouveau service.



Nouveau service J



En juin 2014 la Direction souhaite mettre en place un nouveau service J ou plutôt une nouvelle façon d'offrir ce que nous proposons aujourd'hui.

Une prise de commande (Apéritif et plat chaud) est prévue. Autre nouveauté : il est prévu d'offrir en pré-commande à la réservation des plats ethniques : 9 nouveaux spéciaux qu'il faudrait traiter comme tels !

Un peu d'histoire...

2009 : Des vols tests ont lieu pour tester la prise de commande. Face aux difficultés, la compagnie abandonne le projet. Depuis rien n'a changé. Comment une prise de commande pourrait alors mieux se dérouler aujourd'hui ?

Mais à quoi servent les travaux menés depuis des années pour réduire ces repas spéciaux qui pourrissent la vie des PNC et ne rapportent rien à l'Entreprise ? À RIEN !

Le service se fera à la demande du passager (pour fromage, desserts et boissons chaudes) sans TDS.

Ce que nous déplorons, ce ne sont pas les choix de la Direction pour le produit qu'elle veut offrir: cela fait partie de ses prérogatives, mais c'est plutôt les conditions dans lesquelles la Direction nous oblige à travailler.

Les PNC en ont assez d'être privés des conditions de travail qui leur permettraient d'être de vrais bons professionnels de l'aérien et non des bricoleurs, jongleurs ou autres équilibristes.

Air France doit se donner les moyens de ses ambitions.

Le PNC ne peut pas compenser, en permanence, les dysfonctionnements et « rattraper » les passagers déçus au lieu de les fidéliser.

Preuve en est le projet d'entreprise sur le « recovery pax » destiné à compenser ces dysfonctionnements.

Mais ne serait-il pas plus judicieux de s'attaquer à la cause du mécontentement plutôt qu'à ses conséquences et ainsi faciliter le travail à bord des PNC ?



Et demain: le 787 Dreamliner ?

Au vu de la présentation faite par la Direction du nouvel avion qui rejoindra notre flotte d'ici 2018, « **nightmareliner** » serait plus adapté ! En effet, il faut se rendre à l'évidence : les expériences désastreuses et coûteuses des aménagements cabine des 35J et 42J n'ont visiblement pas servi de leçon.

Nous pensions que ces coûts monstrueux serviraient pour les futurs aménagements avions.

Naïfs que nous sommes ! C'était sans compter sur la nouvelle stratégie AF/KLM qui souhaite avoir des avions commun AF/KL...

Résultat, 1 nouvel avion avec un équipement finalisé dans lequel l'avis des PNC n'est toujours pas pris en compte.

Bientôt nous travaillerons avec ces équipements :



1 seul Trash compactor en porte 1 pour tout l'avion (KLM n'en utilise pas),



Le bar J dans un galley Y



La cerise sur le pompon du gâteau avec un PRE dans lequel il n'est possible d'accéder qu'en rampant sans aucune possibilité de se changer (ou alors 1 par1) !

Mais que fait l'Entreprise des sujets on ne peut plus actuels sur la prévention des accidents au travail et de la qualité de vie au travail ?



Un peu d'histoire...

Octobre 2011 : l'UNAC obtient du RADD en compensation de la pénibilité du service sur le 777 35J due à une conception cabine aberrante.

Ce RADD coûte environ 5 millions par an en pure perte ! Pour mémoire, les travaux s'élevaient à 10 millions alors que le RADD en aura coûté environ 15 une fois tous les 777 concernés passés en version BEST. Concernant cette machine, l'UNAC a également obtenu que la composition d'équipage ne puisse JAMAIS descendre en dessous de 10.

Janvier 2013 : L'UNAC obtient que la version 42J ne soit pas concernée par la réduction de compo-peq au mois de septembre, et ce, jusqu'au retrofit du galley en porte 4

Nous étions méfiants, nous avions raison...

ADHÉSION UNAC

3, place de Londres

95727 Roissy CDG cedex



Matricule