



A TOUS PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

✉ navigants@unac.asso.fr

Janvier 2014

LA DERNIÈRE DIGUE

« L'anarchie est partout quand la responsabilité n'est nulle part. »

Gustave Le Bon

Au tout début 2010, après deux années de résultats déficitaires, la Direction d'AF, à l'instar des autres Compagnie Européennes, mettait l'accent sur les difficultés particulières de nos réseaux court et moyen courrier.

Deux écoles faisaient entendre leur voix dans les comités exécutifs d'Air France.

D'un côté, il y avait les partisans, à l'anglaise ou à la germanique, de l'externalisation pure et simple de cette activité et de l'autre ceux qui souhaitaient maintenir un modèle français de compagnie globale.

Depuis cette époque, les seconds étaient au manettes. Ils avaient pour ambition affichée de réformer notre activité CC et MC afin de se mettre en capacité de résister aux chamboulements du ciel européen.

UNE STRATÉGIE PEU LISIBLE

Leur logorrhée, leur flot de paroles, à chaque réunion reprenait, à tous les échelons de la Direction, un leitmotiv où elle déclarait que « **faute de capacité d'adaptation et de sens des responsabilités de la part des syndicats, l'emploi sur court et moyen courrier serait menacé** ».

De nombreux chantiers furent ouverts par la Direction avec plus ou moins de conviction et de cohérence. C'est ainsi qu'ont émergé quasi simultanément des dossiers comme, NEO, la création de Transavia France, les Bases Province, le projet Mimosa qui déshabillait Régional, puis la création de la marque Hop!, et pour finir une version de Transform 2015 centrée sur le conjoncturel et non le structurel.

Cette foison de projets laissait clairement apparaître que les tenants de « l'externalisation » n'avaient pas dit leur dernier mot et se tenaient prêts à reprendre la main « **faute de capacité d'adaptation** ».

L'UNAC a fait le choix d'entrer dans ces différentes négociations en recherchant de nouveaux équilibres PNC avec pour priorités absolues la sauvegarde de l'emploi et la projection sur le moyen/long terme.

Sans doute, du fait du peu de lisibilité de la stratégie de la Direction, de son incohérence, de sa

priorisation du court terme induite par la pression financière, de sa communication essentiellement tournée vers les médias externes (suivant cette même logique de pression)... **collectivement**, nous n'avons pas été en capacité de trouver des « adaptations » acceptables par la majorité.

Certains devaient croire que la crise du monde de l'aérien était une chimère, que Lufthansa transférerait son activité MC vers Germanwings, qu'Ibéria faisait de même avec Vueling et que British Airways abandonnait la sienne à Easy Jet par coquetterie.

Certains devaient être persuadés que la partie était perdue d'avance que « les Bases Province, avant même leur naissance, étaient vouées à l'échec et qu'accompagner leur naissance ou aujourd'hui les maintenir à flot ne ferait que retarder l'inéluctable.

Pour l'UNAC, clairement, cette problématique ne menace pas uniquement l'activité Bases Provinces, mais également tout le point à point, voire, à termes, l'ensemble du CC/MC ; donc l'emploi PNC et la cohésion de notre collectivité.

Faute de contractualisation au niveau PNC, seule subsiste la digue dressée par l'accord PNT de création de Transavia. Cet accord limite à 14 le nombre d'avions pouvant être exploités par la filiale Low cost d'Air France.

UNE DIGUE PRÊTE À ROMPRE.

Au début décembre, la menace se précisait et on pouvait lire dans les échos : « *Confrontée comme Air France et d'autres aux pertes récurrentes de son réseau intra-européen, KLM a finalement opté pour une solution radicale. La compagnie néerlandaise va transférer toutes ses lignes intra-européennes à sa filiale régionale Cityhopper, pour ne conserver que les vols internationaux. La décision a été prise en fin de semaine dernière, suite à l'échec des négociations avec les syndicats d'hôtesse et stewards...* ».

Les PNT d'Air France sont des gens pragmatiques et responsables. Ils ont rapidement compris que s'ils ne faisaient rien, la sécurité de leurs propres emplois serait à terme balayée par la montée des eaux troubles de la concurrence low cost qui déjà contourne leur digue par le point le plus bas : l'absence d'adaptation consolidée et contractualisée chez les PNC.

Après 6 années consécutives de déficit, les tenants de « l'externalisation » ont repris la main.

Un accord serait pratiquement abouti entre la Direction et les PNT afin que Transavia puisse exploiter 16 avions dès l'été 2014 et monter en puissance jusqu'à 31 avions en 2017.

Elle nous annonce que dès cet été deux 320 d'AF seraient repeints en vert et seraient exploités en Damp Lease par Transavia (comprenez un affrètement avions + équipage... PNT uniquement).

Si la Direction affirme qu'il n'y aura pas de transfert d'activité d'Air France vers Transavia c'est soit par timidité médiatique soit, pour rester poli, par pur «moquage de bouche».



Cette situation est grave, mais plus alarmante encore est la liste des dessertes envisagées. La quasi totalité des lignes visées sont présentées gentiment comme du « Wing to Wing » complètement « safe » pour l'activité pure Air France. ... Mais qui peut y croire?

Le « Wing to Wing » c'est accoler à des dessertes AF existantes des vols Transavia sur la même liaison en espérant capter une clientèle différente. Mais que ce passera t-il pour la ligne AF, une fois sa clientèle siphonnée ?

La Direction d'Air France nous doit des explications. Elle a le devoir de considérer sérieusement l'impact à moyen et long termes sur l'emploi PNC.

Nous voulons savoir quels sont les projets de la Direction pour le Moyen courrier Air France.

Nous voulons savoir quels sont les projets de la Direction pour le point à point Air France.

Nous voulons savoir quelle est la stratégie actuelle de la Compagnie.

Devons - nous voir dans les tentatives de la Direction de dépasser les ratios maxi C+S sur Moyen courrier une volonté de montée en gamme qui pourrait redonner des perspectives d'emploi ? Ou ne s'agit-il, là encore, que de simples opportunités conjoncturelles et sommes nous condamnés à une pente définitive d'attrition de l'emploi PNC ?

L'heure est grave. C'est avec gravité et responsabilité que nous abordons ce début d'année qui s'annonce comme plus périlleuse encore que les précédentes. Il n'est que temps que la Direction donne enfin du SENS à son action. Faute de quoi il faudra faire avec la violence de nos réactions.

ADHÉSION UNAC 

3, place de Londres

95727 Roissy cdg cedex

 NOM

 PRÉNOM

 MATRICULE



L'époque est au rassemblement des PNC, ne restez pas isolé.