



A Tous PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

Lundi 14 novembre 2016

TRUST TOGETHER : PNC GAME OVER ?



Le plan stratégique du Président JANAILLAC a été rendu public. Outre la nomination d'un Directeur Général, Franck TERNER, nous apprenons la création d'une nouvelle entité destinée à contrer les offensives concurrentielles sur nos lignes mixtes (Business et loisirs) déficitaires. Alors que nombre de spécialiste de l'aérien imaginait la création d'une Low-Cost Long Courrier, le projet prévoit la création d'une Air France bis dont l'offre sera similaire à ce que propose Air France aujourd'hui.

UN PLAN DE CROISSANCE ?

Il s'agit d'opérer les lignes déficitaires d'Air France avec une nouvelle compagnie, dont les coûts seront abaissés pour concurrencer les compagnies du golfe ou asiatiques en ce qui concerne le long-courrier, mais également sur les lignes traditionnelles moyen-courrier.

Comme toutes les «politiques de croissance» de ces dernières années, **il ne s'agit ni plus ni moins que d'un plan visant à alléger la structure de coût de notre compagnie**, et qui en plus remplit le premier objectif du carnet de route de Jean-Marc JANAILLAC, **créer une pause sociale dans l'entreprise mère**.

Il n'échappera à personne que les échéances présidentielles toutes proches ne sauraient souffrir de quelconques turbulences au sein de la première entreprise du bassin parisien en terme d'emplois.

La solution envisagée est particulièrement intelligente, car à défaut de pouvoir réformer en interne sans fracas, elle le fait en externe.

TOGETHER ...

Effaçons la rupture sociale, Trust Me.

Coupons quelques têtes, réformons (encore) l'organigramme.

Mais surtout soldons définitivement TRANSFORM pour l'ensemble des catégories de personnel et en particulier pour les pilotes.

Plus on ouvre des perspectives de croissance en heures de vol sous un nouveau pavillon Air France bis, plus on rassure nos pilotes en terme d'emplois et de promotions, puisque ces heures de vol seront opérées par des pilotes sous contrat Air France historique.

Nos collègues syndicalistes PNT ont bien fait leur boulot et personne ne peut les en blâmer.

En ce qui concerne nos collègues du sol, on peut imaginer que ce projet soit considéré comme une opportunité de maintien d'emploi.

... MAIS SANS LES PNC

Le moins que l'on puisse dire, c'est que **les PNC d'AF risquent d'être les grands perdants**.

La nouvelle Air France bis prévoit que ses PNC soient recrutés en externe, cela veut dire nouvelles règles d'utilisation, nouvelles grilles de rémunération, ancienneté compagnie à zéro, nouvelles composition équipages, nouvelles représentations syndicales...

Les impacts à court terme pour le PNC AF historique peuvent paraître insignifiants, il nous semble même imaginable d'obtenir un renouvellement de notre accord collectif, sans grands changements, sur une durée longue. Nous pourrions toutes et tous nous dire, qu'en somme, nous nous en sortons pas mal.

Grâce à qui, grâce à quoi ? La prose syndicale ne manquera pas de nous le dire. Mais une chose est certaine, c'est qu'**à moyen terme nous aurons collectivement le regret de ne pas avoir vu le coup venir, ou de ne pas avoir voulu le voir**.

QUELLES CONSÉQUENCES À MOYEN TERME ?

Au prétexte de challenger nos concurrents les plus directs sur nos lignes, **ce projet permettra demain de nous challenger entre nous**, PNC AF bis et PNC AF historiques :

- *C'est bête, vos accords ne nous permettent plus l'exploitation du Bangkok, il y a un problème de construction rotation avion et de repos PNC en escale... Désolé, mais nous sommes contraints de transférer la destination chez AF bis...*
- *Alors, on a fait les calculs, le Maurice est déficitaire quand il est opéré par AF historique, mais devient rentable si on le bascule chez AF bis, vous comprenez...*

Nous ne manquerons pas de constater **l'attrition de notre réseau AF historique** au profit d'AF bis. Adieu veaux, vaches, Cancun, Osaka, Bangkok, Séoul... Selon la célèbre Perette et son pot au lait.

En créant, une entité similaire, opérant sur un même segment de marché, à coûts moindres, **notre premier concurrent sera notre nouvelle filiale**, l'emploi sera progressivement transféré vers la filiale plus compétitive et les perspectives de carrière PNC avec.

La coupure sociale PNC n'est pas pour tout de suite dans l'entreprise, mais elle s'imposera demain sans coup férir. AF bis montera en puissance pendant que l'AF historique déclinera.

Les PNC ont monté un mur autour de leurs accords, la Direction vient de le contourner... C'est juste le début de la fin du métier de PNC tel que nous le connaissons.

LA SUITE

Autant se dire la vérité, le vrai sujet de négociation sera moins le maintien de nos conditions d'emplois et de rémunération, à court-terme, que celui de l'organisation de la filière groupe Air France en terme de flux PNC entre Hop, Transavia, AF bis et AF.

Par ailleurs subsistent **encore beaucoup d'inconnues et d'incohérences** dans ce projet :

- Quel avenir pour les Bases Provinces ?
- Quel avenir pour le Court-Courrier d'Orly où Hop et Transavia sont voués à se développer ?
- Comment croire notre Direction qui nous annonce dans le même temps qu'elle compte stabiliser le volume de PNC et maintenir notre activité en propre (2 à 3 % de croissance AF/AF Bis) alors qu'elle va transférer 10% de l'activité LC et 20% de celle du CC/MC ?!
- Quelles conséquences pour notre CE Lignes si demain on supprime l'apport de milliers d'emplois PNC dans son budget de fonctionnement ?
- Qui négociera les conditions de Travail et de rémunération d'AF Bis ?

Bref, si nous voulons que PNC reste un métier, mais aussi préserver les équilibres de notre CRPN, il va falloir trouver des garanties de périmètre d'activité et de croissance partagée entre les deux Air France.

Cela commence par obtenir des réponses à nos questions.

VOTRE CONFIANCE NOUS ENGAGE.