



FLASH INFO

CE PNC

25 mai 2019 #241



LA NOUVELLE ÈRE BANDET

En préambule de ce Comité d'entreprise du jeudi 23 mai, Martine SELEZNEFF, actuelle PDG de HOP, nous a annoncé son départ de l'entreprise fin juin, et son remplacement par Pierre-Olivier BANDET qui occupera donc le poste de Président de HOP! tout en siégeant parallèlement au Comité exécutif d'Air France.

Faut-il y voir là, une simplification de la gouvernance, voulue par Ben SMITH ? Quoi qu'il en soit les strates de Directeurs s'en trouvent ainsi diminuées, avec un seul et même dirigeant au niveau de HOP mais aussi d'Air France pour tout le pôle régional.

La présence inédite à cette session de pas moins de sept directeurs adjoints, HOP ou Air France, n'a laissée aucun doute aux élus quant à la nature et à la gravité des annonces à venir...

Le point le plus important à l'ordre du jour était « une information en vue d'une consultation ultérieure sur les orientations stratégiques » orientations décidées par la Direction qui prévoit un plan d'action sur 3 ans.

Pour la énième fois, la Direction a dressé un état des lieux du court-courrier, et a passé en revue nos difficultés face à nos principaux concurrents, le TGV et les low costs, espérant ainsi nous « convaincre » du bien fondé de sa stratégie.

Sauf que nous ne sommes pas dupes ; Aujourd'hui si la compagnie est aussi « malade », cela résulte en grande partie des décisions prises au cours des dernières années par les Directions successives et nous ne nous sommes pas fait prier pour exprimer notre mécontentement et faire part de la défiance des PNC à leur égard.

Une fois rentré dans le vif du sujet, voila ce que nous pouvons déjà vous dire sur « leur projet » et les conséquences qui en découleront :

- **20% des lignes représentent 80% des pertes** et plusieurs seront donc fermées avec une nouvelle attrition du réseau se traduisant par une **perte de 11% des heures de vols** sur le réseau exploité en modules régionaux, essentiellement sur le réseau des **transversales** provinces les plus exposées à la concurrence.

- Les **routes** à fort coefficient « **business** » seront **protégées** et adaptées.

- Plusieurs **slots** à **ORY** seront **transférés** à **TRANSAVIA**



Adhère en ligne !

<http://www.unac.asso.fr/informations-adherent/>



- Plusieurs **bases « avion »** seront **fermées** : **Bordeaux / Rennes / Strasbourg**, sans que à ce stade, la Direction n'ose aborder le devenir des PNC basés sur celles-ci.

Désormais, au delà de la sortie déjà actée des ATR, ce plan prévoit également **la sortie de tous les EMBRAER 145 à l'été 2021** et ambitionne ainsi une rationalisation encore renforcée de la flotte avec seulement **deux types avions** dorénavant : **EMBRAER 190/170 ET CRJ 700/1000** (même si certains élus ont exprimé de forts doutes sur la pérennité des CR7).

Cette recombinaison de la flotte induira une réduction drastique des charges vives.

Il y a moins d'un an, la Direction communiquait sur une « **remontée en charge** » à **64 charges** à l'**été 2020**. C'était sans compter l'**abandon** de ces lignes et des modules 50 sièges ERJ, avec désormais une flotte réduite à **51 malheureuses charges** à horizon **2022** (dont la réserve chaude) plus 6 avions de réserve d'exploitation non affectés. La flotte se décomposerait donc de la façon suivante à l'été 2022 :

CDG : 20 EJET

ORY : 8 CRJ + ARRIVÉE de 6 EJET dès la saison été 2020

LYS : 9 CRJ

LIL : 3 EJET

NTE : 2 CRJ

TLS : 3 CRJ

Au moins, les **7 nouveaux EJET** annoncés sont quant à eux **confirmés**, avec des livraisons prévus en août, septembre et octobre 2019, puis janvier et février 2020, mais les **3 EJET supplémentaires** n'ont **pas été validés** par le Conseil d'Administration d'Air France.

À l'été 2022 la flotte vive ainsi « rationalisée » ne comptera plus que 22 CRJ et 29 EJET soit 51 charges vives

Même si les **bases « avion »** de **Bordeaux, Rennes et Strasbourg** ont été purement et simplement **rayées du réseau** sur la carte 2021 présentée par la Direction, cette dernière est restée muette sur le **devenir des PNC** basées sur celles-ci.

Cela ne l'empêche pourtant pas dans le même temps d'évoquer des « *gains de productivité* » grâce à une « *diminution de jours de MEP isolées* » ou encore une « *diminution des coûts logistiques (billets d'avions – hôtels)* ». Elle évoque également « *une concentration des PN sur une même base* » permettant « *d'augmenter l'efficacité des réserves PN* ».

Difficile donc avec cette « **rationalisation des bases** » d'y voir clair dans le traitement qui sera fait du **volet humain**.

En tout cas, nous avons été très ferme avec la Direction vis à vis de la gestion d'éventuelles fermetures de bases « PN ». Malheureusement nous ne pouvons vraiment pas vous en dire plus car la Direction entretient l'ambiguïté sur ce sujet qui l'embarrasse au plus haut point tout en promettant des réponses concrètes avant l'été...

La **réduction drastique du nombre de charges vives** (ramené de 64 à 51) entrainera immanquablement un **sureffectif PN** décomposé de la façon suivante à horizon 2022 (hors départs naturels) :

HST : 60 OPL : 30

CDC : 0 CDB : 50

La Direction nous assure qu'**aucun Plan de Départ Volontaire n'est prévu pour les PN** à ce stade.



Adhérez en ligne !

<http://www.unac.asso.fr/informations-adherent/>



Elle compte résorber le sureffectif PNC en relançant les **passerelles vers Air France en 2020** (sans reprise de l'ancienneté, cela va sans dire) mais sans anticiper à ce stade un quelconque dimensionnement de ces départs.

Pourtant, il y a fort à parier qu'Air France reprendra les recrutements.

Un engagement écrit dans la convention PNC AF signée en 2017 lors de « Trust Together » stipule notamment « *sur la base des prévisions actuelles, sur la durée du présent contrat (2017-2022), le nombre d'embauche est estimé à 500 PNC pour Air France.* »

De même il avait été annoncé en fanfare, lors du lancement du projet « BOOST » en 2017, le recrutement de 900 à 1000 PNC JOON à horizon 2020 (l'entité JOON ayant été réintégrée à Air France entre temps, avec l'arrivée de Ben SMITH).

Mais la Direction ne veut pas libérer ses PNC trop vite, car elle a encore besoin d'eux, jusqu'en 2020/2021.
Mais y'aura t'il encore des besoins chez Air France à ce moment là ??

Pour résorber le sureffectif, la Direction promet également une « *campagne complémentaire de Temps Alternés* », qui n'interviendrait qu'après la prochaine campagne habituelle prévue maintenant pour 2020. Mais lorsque l'on voit la générosité dont fait preuve la Direction en commission TA, **on est en droit de douter de l'efficacité de ce levier !**

Le dernier levier pour compenser ce sureffectif serait une « *modulation du plan de formation* » dont aucun détails, ni aucune modalités ne nous ont été précisés.

Nous restons donc très circonspects sur la gestion que la Direction envisage de faire de ce sureffectif et elle se devra de détailler toutes les mesures envisagées lors du prochain Comité d'Entreprise de juin.

Nous ne vous cachons pas que tout ceci est bien inquiétant, et ajoute de la confusion à la perte de repères qui frappe bon nombre d'entre nous : perte d'identité, perte de notre marque si chèrement acquise, et au prix d'une désorganisation historique au moment de la fusion, et puis là, **RESET** et nous voilà dès septembre, redevenu une simple **compagnie « de service 100% affrétée »** ... à l'entière merci du groupe Air France.

Avec ce plan « d'action » nos collègues du sol, en particulier de la maintenance, vont payer un très très lourd tribu encore une fois, les coûts de maintenance devant être réduits de 16M d'€. Et bien évidemment, qui dit réduction des coûts, dit réduction du personnel, l'éternelle variable d'ajustement. C'est tellement facile !!!!!

C'était l'essentiel du Comité d'Entreprise qui s'est tenu jeudi dernier. Le mois prochain nous espérons pouvoir vous donner plus de détails sur les conséquences de ce énième plan stratégique.

Sachez que pour le moment nous gardons la tête froide tout en ayant pleinement conscience de ce qui est en train de se dérouler.

Compte-tenu de cette triste actualité, et des sombres perspectives à venir, l'intégration demandée par l'UNAC nous semble être la solution la plus appropriée.

**Vous souhaitez plus d'informations ? Vous avez des questions ?
Vous pouvez nous contacter :**



Etienne ROSSIGNOL
etienne@unachop.com
06.88.59.20.34



Pauline POLONCEAU
pauline@unachop.com
06.01.79.61.85



Cédric CHALIGNE
cedric@unachop.com
06.20.86.34.27



Frédéric BERZIN
frederic@unachop.com
06.43.32.16.31