



Négociations Produit et Compo Peq LC

PNC AF

Juillet 2019

C'est peu de dire que depuis l'arrivée de Ben Smith à la tête du groupe Air France, les choses ont changé.

La page Joon est définitivement tournée, le climat social semble apaisé, la perspective de renouer avec la croissance et un projet d'avenir pour Air France et ses personnels se dessine avec à la clé, de nouvelles embauches chez les PNC.

C'est dans ce contexte que Ben Smith et Anne Rigail ont fixé leurs objectifs en ce qui concerne la définition des nouveaux services en vol sur Long Courrier, Eric Caron étant en charge des discussions concernant leur mise en œuvre avec les quatre organisations syndicales représentatives PNC SNGAF/SNPNC/UNSA/UNAC.



Les priorités de la Direction :

- 1 : « simplifier le produit en économie avec une offre unique sur l'ensemble du réseau »
- 2 : « monter en gamme le produit en Business »
- 3 : « négocier un nouvel accord sur les compositions équipage »

Sur cette base, nous nous sommes engagés sur un **calendrier de vols test sur une période de quatre mois** et l'Intersyndicale UNSA/SNPNC a demandé que des vols soient effectués avec les PNC 100% à partir d'août car nous estimons que vos retours sont complémentaires et indispensables pour mesurer les impacts d'un tel projet. Ils seront déterminants !

Concrètement, et c'est enfin une bonne nouvelle, **les avions 14 J auront enfin 1 PNC supplémentaire**. Il était temps ! Pour les autres avions, la composition équipage reste identique à celle d'aujourd'hui avec le **transfert d'1 PNC de l'arrière vers l'avant (58J/40J/42J)**.

Deux avions en revanche perdent 1 PNC : **le B777-200 28 J qui passerait de 11 à 10 PNC et l' A330 nouvelle version qui au lieu de passer à 9 PNC resterait donc à 8 PNC**, le ratio Pax/PNC en Y passant de 1/43 à 1/48.

En tant que syndicats représentatifs, nous avons la charge de négocier et c'est à quatre désormais que nous devons le faire.

L'Intersyndicale UNSA/SNPNC a d'ores et déjà indiqué qu'elle travaillerait dans ce dossier à trouver des solutions pour une vraie « simplification » du service à l'arrière, la suppression de l'apéritif dissocié n'étant pas en soi suffisante pour nous faire adhérer à un tel projet.

La montée en gamme avec « le plating » à l'avant s'accompagne d'un PNC supplémentaire en cabine Business sur trois types avions, ce qui s'avère indispensable. Il faut mettre les moyens à la hauteur de ses ambitions, n'est-ce pas ?

**Les vols test avec les PNC 100 % seront bientôt lancés, nous comptons sur vos retours !
Les négociations pour définir un nouveau chapitre « Composition d' Equipage et Services »
se dérouleront tout l'été. Nous vous tiendrons informés.**