snpnc au service d'un métier depuis 1954

Syndicat National du Personnel Navigant Commercial

www.snpnc.org
TEL +33 (0) 1 49 19 58 18
FAX +33 (0) 1 49 47 00 60
MAIL snpnc@snpnc.org

Roissy le 02/11/11 Tous PNC AF / BS.011-10-253-AF

LETTRE D'UN PNC DÉLÉGUÉ DU SNPNC À TOUS LES PNC D'AIR FRANCE

PNC, chers collègues,

Ces derniers jours vous avez eu à faire un choix difficile, faire grève ou céder à l'intox de la Direction en culpabilisant, donc, de ne pas faire grève.

C'est pourquoi je vous écris, parce que même si je suis DP, j'ai moi même douté durant cette longue négociation (10 jours / 10h par jour) face à une Direction de plus en plus hypocrite, menteuse, mais surtout hautement manipulatrice.

Mais à la sortie de ce triste conflit, je n'ai plus de doute sur les projets de la boîte, sur ses mensonges et sur l'avenir qu'elle nous réserve.

Alors pourquoi a-t-elle cherché à vous faire culpabiliser en envoyant autant de messages sur IPN, en créant l'intox ?C'est que la boîte a peur…

Elle a peur de revivre 2007, et de devoir rendre des comptes aux actionnaires, à l'Etat, en l'occurrence son principal actionnaire et par ailleurs de voir les primes de résultat de ses principaux et hauts dirigeants s'envoler.

L'entreprise claironne que l'accord de sortie de crise du 25 octobre correspond en tous points à nos revendications et nous protège, ainsi que nos emplois ! C'est entièrement FAUX

L'entreprise hurle à la responsabilité individuelle, donc de ne pas faire grève sinon vous allez couler la boîte ! C'est faux !
La boîte s'est-elle souciée des amendes qui l'attendaient en créant les ententes CARGO ? eh bien NON !!
AF a écopé de la plus lourde amende jamais donnée, 340 Millions d'euros, la moitié des bénéfices 2010-2011.
PHG s'est-il gratté en augmentant son salaire de 46% alors que la boîte entrait dans la crise ?
Les administrateurs ne se sont-ils pas eux-mêmes servis dans les caisses, en augmentant leurs jetons de présence de 50% ?
La Direction vous montre-t-elle l'exemple à suivre ?

Voici en décrypté le projet de la boîte et pourquoi le SNPNC et l'UNSA n'ont pas signé cet accord.

- **Concernant l'évaluation en vol des HST par la maîtrise :**

AF crie haut et fort avoir supprimé ce projet. FAUX .....
Elle propose de ne pas discuter de cet item dans un climat de tension et de le remettre à l'ordre du jour dans un groupe de travail qui sera chargé d'étudier et d'améliorer la sécurité de nos vols !!!! La belle blague ...
AF essaye depuis 15 ans de nous vendre son projet pourri qui va dégrader l'ambiance des équipages et entacher le CRM des PNC.

Plus inquiétant elle place l'évaluation à bord dans une instance parlant de sécurité alors qu'elle devrait la placer dans une instance Carrière et Emploi. Mais là impossible car elle dévoilerait son ambition avec trop d'évidence, celle de supprimer à terme des instructeurs PNC qui eux aussi coûtent cher.

snpnc au service d'un métier depuis 1954
Syndicat National du Personnel Navigant Commercial
www.snpnc.org
TEL +33 (0) 1 49 19 58 18
FAX +33 (0) 1 49 47 00 60
MAIL snpnc@snpnc.org

Pourquoi d'après vous y a-t-il eu une ré-organisation des secteurs de vol ? Instructeurs HST d'un côté , instructeurs maîtrises de l'autre ????

Tout simplement pour supprimer la moitié des instructeurs quand le projet d'évaluation par la maîtrise sera mis en place !!! CQFD

Maintenant j'en entends certains me dire, " moi je m'en fous qu'ils suppriment des postes d'instructeurs, ça ne m'intéresse pas de devenir instructeur", à ça je réponds que devenir Instructeur fait partie de l'évolution de carrière d'un PNC. C'est soit CCP soit Instructeur (en secteur de vol, ou à l'école, ou CCO ou projet transverse). Supprimer des postes d'instructeur revient à tarir notre perspective de carrière, tout simplement à rendre l'accès au poste de CC plus long encore qu'il ne l'est aujourd'hui.

Mais d'abord pourquoi chercher absolument à améliorer la qualité et la performance en terme de sécurité des équipages en voulant faussement nous faire croire qu'il faut évaluer les HST par la maîtrise?
Sur la dernière décennie n'avons nous pas fait preuve de professionnalisme, je pense au Toronto notamment !!!
Et puis pourquoi donner un bâton à la maîtrise pour nous taper dessus ?? S'il y a des brebis galeuses dans notre effectif, nos maîtrises ont déjà le pouvoir de faire des rapports ou des recadrages !!
Ne nous y trompons pas, cette évaluation en vol, n'est ni plus ni moins qu'un moyen de constituer des dossiers plus simplement et rapidement pour engager ensuite des procédures disciplinaires.... La chasse aux sorcières a déjà commencé !

- **Concernant le LC :**

Sur ce volet là, une fois de plus nous n'avons obtenu aucune protection de l'emploi, des compo PEQ, des ratios PAX/PEQ même si AF scande avoir répondu à nos demandes en nous garantissant les compo PEQ jusqu'à l'hiver 2012.
Pourquoi ce que dit AF est faux : parce qu'en préambule du paragraphe qu'elle propose à la signature, il est écrit : "sauf *dégradation de la situation économique la Direction confirme qu'elle ne mettra pas en œuvre au cours de l'hiver 2011 (saison IATA) et au cours de l'été 2012 (saison IATA) de modifications de services sur les vols long-courrier, conduisant à une modification des grilles de composition équipage par cabine, en Annexe, ou entraînant globalement une incidence significative sur les compositions équipage*."

Or cela ne vous aura pas échappé, nous sommes en pleine crise Européenne et mondiale et AF va prochainement annoncer un profit warning sur le marché financier (avertissement sur résultat) ...
Lire : http://www.boursorama.com/actualites/air-france-klm-prepare-un-avertissement-sur-resultats-presse-ddbae3b57062b17c742c28bfc2703580

Autrement dit tout ce chapitre est demain caduque et AF pourra faire ce qu'elle veut avec les compo PEQ et les ratios pax /peq. Et que veut exactement faire AF ?

Vous vous rappelez avoir volé sur 772:
1. à 14 pnc en 2000 avec les classes Espace
2. puis à 13 à l'arrivée de la NEV en 2005
3. puis à 12 à la mise en place de la Premium
4. puis à 11 avec le 35J
5. demain nous serons 10 car AF veut revoir le ratio pax /peq en nous imposant un nouveau protocole de service LC moins disant. A savoir que depuis 2010 nous travaillons sous un protocole de service LC non signé par les parties car AF n'a pas accepté de s'engager fermement à ne jamais toucher à ces fameux ratios.
6. Et nous serons même 9 avec le mélange des genres du type avion International prévu en J/ W Y mais vendu en C/S M comme ça se fait sur le YUL ... Et là, démonstration : suivant le protocole de service LC actuel, 35 J effectué à 3 PNC devient 35 C à 2 PNC puis 24 W + 250 Y à 7 PNC passent à 6 PNC en 24 S + 250 M .... Vous ajoutez un CCP ça fait bien 9 PNC sur un 772 international vendu comme un avion COI !!!!!!!!!! Je vous épargne la démonstration sur les autres machines, car ça marche aussi !

snpnc au service d'un métier depuis 1954
Syndicat National du Personnel Navigant Commercial
www.snpnc.org
TEL +33 (0) 1 49 19 58 18
FAX +33 (0) 1 49 47 00 60
MAIL snpnc@snpnc.org

Vous allez me dire impossible ! Et bien si ! le fauteuil C est un fauteuil J ... Et AF a tout prévu, elle va rétrofiter ses cabines S en cabine W.... Et voilà le tour est joué puisque M ou Y c'est le même fauteuil, seul le service change.

Vous avez aimé YUL avec un avion COI vendu en international, vous allez aimer BKK et toutes les autres avec un avion International vendu en COI .....

Et après ça Madame AF évidemment continuera à nous demander d'être les ambassadeurs de la boîte et d'être les as de la sécurité ... Surtout pendant les gardes en vol....

Et le coup de grâce, car j'en connais qui ont fait le calcul .... Comment fait-on la garde à 9 sur un 777-200 ?

AF a pensé à tout !!! Soit on fait 3 tours de garde ! 3 fois 3 = 9 jusque-là AF sait bien compter.
Soit on supprime les tours de repos comme sur Virgin Atlantic (là c'est du vécu, pour en avoir personnellement parlé avec un équipage à Lagos où ils me disaient ne pas avoir de repos entre Londres et Lagos !! Mais où ils devaient tourner en cabine pour faire les ventes et proposer des boissons fraîches).
Et pour cela AF a besoin d'attaquer notre Accord CO, et là rien de plus simple les EU OPS sont déjà là pour remplacer nos Accords CO comme le prévoit Alain Bernard en le disant à demi-mot sur son blog.

Mais alors pourquoi annonce-t-elle sûrement faire des embauches courant 2012? Tout simplement pour subvenir aux départs naturels, pour combler notre sous-effectif chronique, pour assurer l'ouverture des prochaines bases provinces.
Donc oui, il n'y aura pas de licenciement, même probablement des embauches mais il y aura aussi, si l'on ne se bat pas, une diminution des compo peq pour notre plus "grand plaisir"..... Joke :)

- **Au sujet du CC / MC**

Une fois de plus le compte n'y est pas. Même si c'est sur ce terrain que nous avons le plus avancé.

En juillet dernier nous avons levé le préavis de grève car nous avions obtenu de la Direction la possibilité de se mettre autour de la table, pour discuter et trouver ensemble des solutions aux vols sur 319 à 3 ou 4 PNC.

Des vols test ont été organisés avec un représentant de la Direction et les organisations syndicales. Ils ont conclu à l'impossibilité pour les équipages de réaliser, sur les vols inférieurs à 1h15 ou les vols dit "longs", le service en accord avec les règles de sécurité énoncées dans le GENOPS, et/ou de se restaurer normalement sur une journée de travail dense comme par exemple sur un 4 tronçons par jour.

Début Octobre, alors que les vols test ne sont pas encore entièrement effectués et que la commission ne s'est pas encore réunie, AF décide unilatéralement de faire voler l'A319 à 3 PNC (sauf sur les vols longs) dès le 1er novembre.
C'est cette lettre d'ailleurs, ajoutée à l'Admin annonçant l'évaluation des HST par la maîtrise, qui a mis le feu aux poudres et déclenché le préavis de grève du 11 octobre pour la période du 29 octobre au 2 novembre.
La Direction d'AF nous a prouvé ce jour-là que le dialogue social si cher à Mr Spinetta dans ses années de gloire (c'est à dire avant 2007) était bel et bien mort et que nous ne pouvions plus lui faire confiance.

Alors OUI, AF a lâché LHR, GVA, AMS, DUS, FRA, STR, KBP, SVO, LED, TLV, ATH, ALG, IST, RBA, et CMN sur 319 à 4 PNC.
Sur la France elle lâche MLH, SXB et CFE, mais là trop facile, puisqu'à compter de janvier ces lignes sont reprises par Regional !!!
En fait sur la France elle ne lâche que NTE, BES, LYS, BOD et les transversales au départ de Lyon.

Le rouleau compresseur "base province" est en route ....

snpnc
au service d'un métier depuis 1954
Syndicat National du Personnel Navigant Commercial

www.snpnc.org
TEL +33 (0) 1 49 19 58 18
FAX +33 (0) 1 49 47 00 60
MAIL snpnc@snpnc.org

- **Et le dernier volet : l'emploi d'intérim/CDD déguisé en Etudiant / PCB**

Sur ce point c'est idem "évaluation en vol", on nous ballade dans le groupe de réflexion "sécurité des vols".

Pour AF, aujourd'hui tout doit être traité dans ce chapitre pour montrer à l'opinion publique que nos avions sont et resteront les plus sûrs au monde.
Une fois de plus cet item ne relève pas de la sécurité des vols, mais bien de la protection de nos emplois.

Ah c'est sûr qu'à 9 sur un 772 avec 1 voire 2 qui ne sont pas des PNC, on va assurer en terme de sécurité !!!

Voilà en clair et sans mensonge le projet de la Direction que je viens de vous conter...

Le but inavoué, puisque AF n'a plus de réel projet d'avenir ni de réelle stratégie face au low cost ou aux compagnies du Golfe, est de satisfaire les actionnaires en montrant à court terme des comptes dans le vert au détriment une fois de plus du PNC, d'une manière générale de ses salariés, mais aussi de ses clients.

J'espère juste que ce long message aura pu vous éclairer entre les multiples tracts et messages contradictoires de la Direction.

Bonne réflexion à tous et n'oubliez pas que dès décembre nous attaquons les négociations du prochain Accord Collectif..Que l'enjeu ce coup là sera on seulement votre rythme d'activité mais aussi votre rémunération.

A très bientôt

Ce message, partagé par les délégués du SNPNC, résume nos convictions, celles que nous défendons et auxquelles nous souhaitons vous associer.
Aujourd'hui, il s'agit des conditions de travail à bord, des compositions équipage et de la sécurité, notre cœur de métier.
Dans un an, il s'agira : de nos repos de nos salaires, et de notre carrière avec l'ACG.
Tous ces points méritent d'être défendus, et nous les défendrons.
Rien ne sera possible sans vous.

Adhérez !

Merci de me faire parvenir un bulletin d'adhésion

NON :.....PRÉNOM :.....

ADRESSE :.....

.....

TEL :.....MAIL :.....