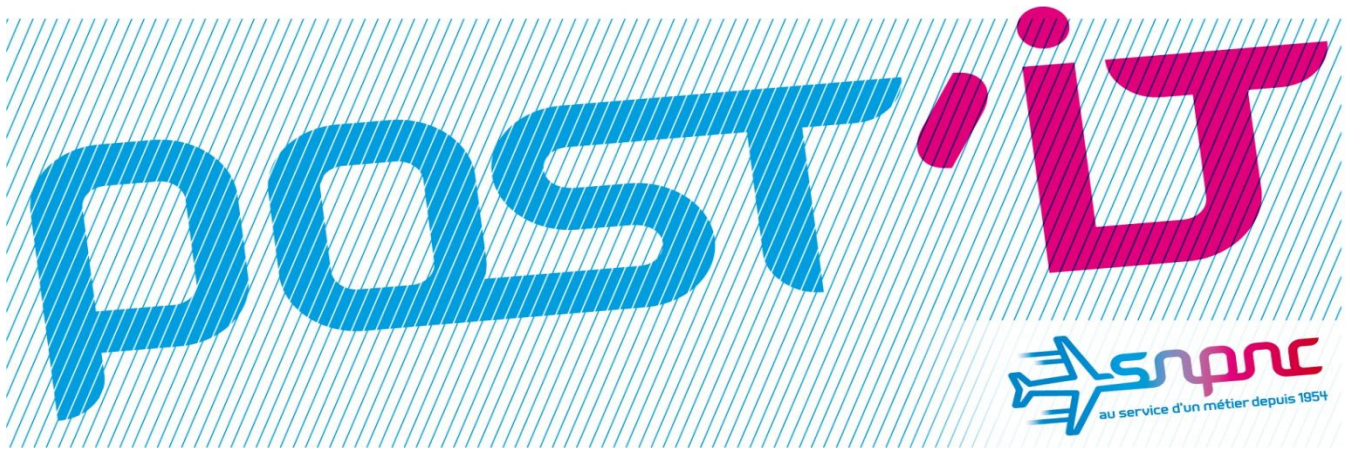




TOUS PNC AIR FRANCE
Novembre 2011

BS.11-11-259-AF

Tél : 01 41 56 41 86
01 49 19 58 18
snpc@snpc.org

Le journal de l'après grève et plus

La sécurité, AF s'en tape

Pour masquer la réussite de la grève PNC, la Direction est prête à tout :

- ✓ Obtention d'une dérogation DGAC pour faire partir les vols sans CC.
- ✓ De nombreux vols en mini qualif.
- ✓ Utilisation de PNC en GP pour partir en fonction.
- ✓ Etc.

La guerre de la communication :

Toutes les informations chiffrées de la grève étaient classées « secret défense » et verrouillées.

Ainsi, il nous a été rapporté que nos collègues sol du planning étaient menacés de licenciement dans l'éventualité où ils communiqueraient le moindre chiffre sur le suivi de la grève...

L'enfumage :

Le 10 octobre, sur iPN on pouvait lire : « Réponse de la Direction aux rumeurs »

Un plan social, visant à accompagner la suppression de 1000 postes PNC serait en préparation ?

C'est faux, fort heureusement, aucun service de la Compagnie ne prépare un tel scénario catastrophe.

Le 31 octobre suivant, la Direction signe avec deux syndicats non représentatifs du PNC « La garantie de l'emploi pour 2012 ». Pourquoi signer une garantie de l'emploi PNC si aucun risque n'existe ?

Encore l'intox :

Sachez que contrairement à ce que la Direction a déclaré dans la presse, à aucun moment pendant la grève, elle n'a cherché à négocier avec vos syndicats représentatifs. Pourquoi un tel mensonge ?

Sachez également que nous avons demandé à être reçus par le Ministre des transports Thierry Mariani. Ce dernier a déclaré ne pas négocier avec des « syndicats archaïques » !

Mélange des genres ?

Depuis 2004, Air France est une entreprise privée et n'appartient pas au service public. Étrangement, il apparaît que le Ministre du travail, Xavier BERTRAND juge aujourd'hui « possible » juridiquement l'adoption d'un texte de loi obligeant les grévistes d'Air France à se déclarer à l'avance, afin d'éviter que des passagers « *se retrouvent coincés* » comme début novembre. C'est à dire soumettre les salariés d'une entreprise privée aux contraintes d'une entreprise publique... Il s'agit ici d'une atteinte aux libertés. Tous les salariés du privé sont concernés. Et après, Mr Bertrand compte-t-il s'attaquer à la liberté de la presse ?

Mélange des genres (suite) :

Le projet de texte de Xavier Bertrand est soutenu par le Ministre des Transports Thierry Mariani. Le Canard enchaîné du 9 novembre a révélé que l'actuel ministre des Transports est l'un des spécialistes du cumul de miles (les députés bénéficient chaque année de 40 allers-retours gratuits entre Paris et leur circonscription sur des vols Air France). « *A force d'appartenir à diverses délégations de députés, il a fini par récupérer... 3 millions de miles ! Un pactole qu'il utilise depuis, soit pour voyager en famille, soit pour faire campagne dans la 11e circonscription des Français de l'étranger.* ». On comprend mieux pourquoi au troisième jour du mouvement le Ministre des Transports déplorait une grève « *préventive* », la Direction ayant, selon lui, « *retiré les mesures qui faisaient le plus peur* » aux salariés. Le ministre s'en est pris à des syndicats qui ont encore « *une culture archaïque* ». Belle leçon de morale !

Sécurité des vols : « Une révolution en marche ! »

Le 2 novembre, dernier jour du conflit, pas de C/C pour assurer le BOD/PAR de 7 heures 40... Qu'à cela ne tienne, forte de la dérogation obligeamment donnée par la DGAC, la Direction demande à une PNC non gréviste présente sur le vol d'assurer la fonction; Elle refuse et est aussitôt... débarquée. Elle rentrera en mise en place sur Paris. Comme il n'y a toujours pas de C/C, on demande au CDB à partir sans. Il refuse et est aussitôt... débarqué. Un nouveau CDB s'y collera pendant qu'un cadre PNC du long courrier sera envoyé en tant que C/C... Sur l'*emplafonnement* des amplitudes liées au retard, on vous épargne les détails...

Le dialogue social bel et bien en panne :

C'est encore par voie de presse (France Info et RTL) que nous avons appris le 10 novembre que « au regard des pertes accumulées sur le court et MC, AF va restructurer en totalité ce réseau ». Que faut-il comprendre ? Si vos délégués se posent la question, c'est que régulièrement comme vous, ils sont mis devant le fait accompli, une fois l'information diffusée dans la presse. C'est seulement alors que la Direction dévoile ses projets tout ficelés pour une validation qui ne supporte aucune concession. Cela lui suffit, dès lors, pour communiquer que les syndicats ont été régulièrement consultés et laisser croire au PNC que le projet a été validé par eux...

La phrase du jour :

"Nous avons les PNC les plus chers du monde qui travaillent le moins du monde en étant les plus nombreux par avion du monde."

Propos de Jean-Cyril Spinetta rapportés par Challenge.

Nous préférons vous laisser méditer plutôt que de commenter. La totalité de l'article sur

www.snpnc.org



Le 10 octobre, sur iPN on pouvait lire :
« Réponse de la Direction aux rumeurs »

Sur tous les vols LC d'Air France, la Direction envisagerait de mettre en place un service COI amélioré et une composition d'équipage COI en cabine voyageur?

« C'est faux, aucun projet de cette nature n'est étudié par la compagnie ; il ne peut y avoir de réponse plus claire. »

Vendredi 4 novembre, le SNPNC apprend qu'un vol test est prévu dès le 29 novembre pour essayer un nouveau produit hybride M/Y sur 330 à composition équipage constante en vue de la mise en place du service en 2014 !! La première partie de la rumeur *infondée* se confirmerait-elle d'ores et déjà ? C'est pas clair...

Relevé de décisions : Quesaco ?

D'ordinaire, lorsqu'une entreprise souhaite éviter un conflit, elle négocie un ACCORD avant le début du conflit. Elle peut même, lorsque le conflit a débuté, négocier un ACCORD de sortie de conflit. Juridiquement, un accord, oblige les signataires à en respecter les clauses. De plus, lorsque seul le PNC Air France est concerné, cet accord ne peut être conclu qu'avec des syndicats représentatifs du PNC : SNPNC, UNSA et UNAC-CGC choisis par le PNC lors des élections de mars dernier. Mais un « Relevé de décisions » n'oblige personne à en respecter les clauses. La Direction peut même faire signer un syndicat non représentatif (en échange de quoi ?) alors qu'elle n'a jamais contacté le SNPNC pendant le conflit.

GP : imprimez votre mémo voyage

Avant votre départ en voyage, imprimez toujours votre mémo voyage et emmenez-le avec vous. Il sera utile en cas de perte de votre réservation dans le système informatique car les numéros de billet y figurent.

En recherchant à partir de votre numéro de billet, l'agent de passage pourra retrouver toutes les informations afférentes à votre voyage.

Report de vol :

Si votre vol est reporté au lendemain, vous ne pouvez pas le refuser. L'entreprise doit héberger (mais ne vous versera pas d'IKV si vous rentrez chez vous) selon la PGK tout PNC qui en fait la demande (qu'il habite en région parisienne ou non). De plus, la Production vous doit 24h00 de RADD. Elle peut aussi vous imposer un autre vol si cela l'arrange, mais vous conservez les 24h00 de RADD. Par contre, si vous prenez l'initiative de demander un vol de substitution et que l'Entreprise vous l'accorde, elle n'est pas obligée de vous héberger et vous n'aurez pas les 24h00 de RADD.

Toujours badger :

En cas de retard inférieur à 2h30 sur LC, passer obligatoirement à la banque puis au suivi (dans les 2 cas il faut d'abord badger). Si vous passez par le CPPE ou le cadre de permanence, votre présence ne sera pas enregistrée. Une MMI (absence injustifiée) vous sera alors attribuée, et du même coup un 30ème retiré.

Journée enfant malade (AEM) :

Il est possible de prendre un jour enfant malade après l'heure de pointage. Il n'y a pas de délai de prévenance contrairement à la journée Joker.

Retards et retraits de trentièmes :

De plus en plus, suite à un retard, la Direction tend à retirer des trentièmes, souvent au mépris du respect des règles en vigueur. Pensez à contacter systématiquement vos Délégués SNPNC.

CRPN :

Le décret d'application de la réforme de la CRPN a été pris le 10 novembre dernier et publié au J.O. le 13 novembre. Depuis la diffusion du "*Rapport HADAS-LEBEL*", les services de la Caisse ont pu anticiper sur les grandes lignes évoquées dans notre bulletin d'août 2011. Il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'ajustements réglementaires internes à la Caisse doivent être validés par le Conseil d'administration début décembre prochain. Ce travail réalisé avec les administrateurs membres de la commission de suivi de la réforme n'est pas de nature à remettre en cause les principes que nous connaissons déjà. A suivre...

Vols > 12h30 = chambre à Roissy :

Vous pouvez bénéficier d'une chambre d'hôtel à votre arrivée après tout TSV réalisé ou programmé de 12:30. Il est possible de prendre cette chambre en Day-use ou pour la nuitée.

Pour les provinciaux tentant de prendre un vol en fin de journée, il est demandé de bien prendre un Day-use. En cas de non embarquement, le service se chargera de reconduire l'hébergement pour la nuit.

La demande se fait au bureau des CMC situé à gauche de la Banque PN CDG.

Sécurité des vols :

Tout le monde attendait les résultats de l'étude "Line Opération Safety Audit" (LOSA) commandée par la Direction à l'université américaine d'Austin, au Texas. La Direction qui s'était pourtant engagée à la publier, s'est ravisée. Selon le Nouvel Obs, le 4 octobre, elle ne les a finalement présentés qu'à une centaine de PNT triés sur le volet, ayant tous signé une clause de confidentialité très stricte. Les autres commandants de bord ont le droit de consulter le rapport dans un bureau, à condition de venir sans téléphone ni appareil photo. Que cache ce dispositif digne d'un roman d'espionnage ? Voir www.snpnc.org

Temps de pause à bord :

Les Délégués SNPNC constatent de plus en plus des temps de pause non réglementaires et inférieurs aux temps prévus à l'ACG.

Suite à la mise en application des signatures de service sur la côte Est AME, les CCP qui continuent à donner un temps de repas avant le repos ne disposent plus du temps nécessaire pour le temps de pause réglementaire.

Pour mémoire, le temps de repos est indivisible. Si le CCP ne dispose pas du temps réglementaire, il doit aménager le service.

Bienvenue à notre PDG :

Mr Alexandre de Juniac a été nommé PDG d'Air France. Lors d'une rencontre nous avons pu exprimer les difficultés du dialogue social, les blocages de la Direction, l'absence de transparence, la perte de confiance et la nécessité d'opérer le changement promis en 2007 et jamais mis en œuvre. Nous espérons avoir été entendus et que son arrivée permettra de renouer avec un dialogue constructif.

