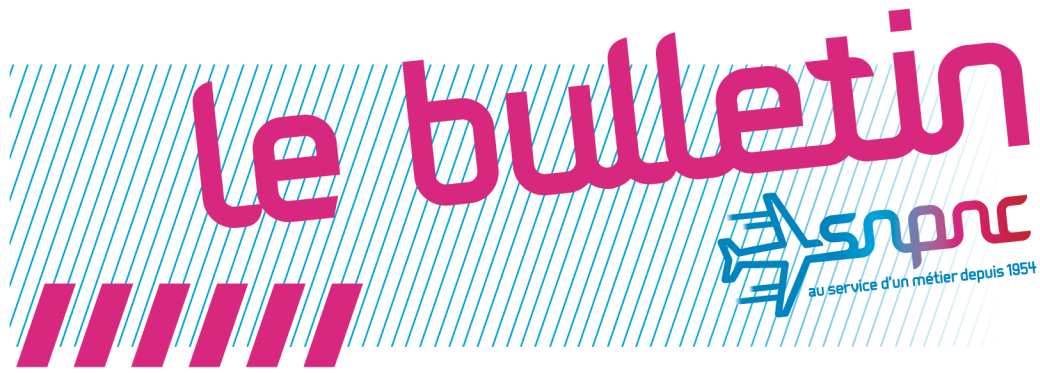


Syndicat National
du Personnel Navigant
de Cabine

Le Dôme – BAT 1
1, rue de la Haye — BP 18939
95732 ROISSY CDG CEDEX

snpnc@snpnc.org
01 49 19 58 18



////////////////////

À TOUS PNC AIR FRANCE// BS.12-07-041-AF

////////////////////////////////////

TRANSFORM 2015 : Chronique d'un naufrage annoncé

Dans ses permanences du dôme, de Roissy et d'Orly, ainsi qu'au travers du referendum organisé auprès de ses adhérents, le SNPNC a entendu les PNC. Une écrasante majorité rejette les conditions du projet Transform 2015.

Le résultat du referendum, fort d'un taux de participation élevé, vient appuyer et légitimer la décision prise quelques jours plus tôt par vos délégués qui se sont également prononcés contre la signature de l'Accord proposé.

**Le SNPNC prend acte du vote de ses adhérents :
80,8% d'avis défavorables à TRANSFORM 2015**

En conséquence :

**LE SNPNC NE SIGNERA PAS LE PROJET D'ACCORD
TRANSFORM 2015**

C'est sans aucun triomphalisme que cette décision intervient mais avec toute la gravité qu'il convient de lui apporter. Personne ne peut se satisfaire d'envisager la disparition du cadre contractuel de l'ACG, avec comme conséquence directe, une Direction toute puissante sur la vie professionnelle des PNC.

C'est bien le cumul des mesures extrêmement contraignantes présentées par la Direction qui nous a convaincu que le projet portait gravement atteinte à nos conditions de travail. Pire, au-delà des difficultés de l'Entreprise, nous ne pouvions apposer notre signature sur un Accord sonnant le glas de notre métier.

Dans les jours qui viennent, une fois de plus, la Direction expliquera cet échec en rejetant la faute sur les Organisations Syndicales non signataires. Notre Directeur Général, dont « la bienveillance » pour la population PNC est de notoriété publique, nous expliquera sur un ton faussement désolé, comment ses collaborateurs ont essayé jusqu'au bout de satisfaire nos revendications. Une nouvelle fois, on tentera de nous faire passer pour des irresponsables afin de justifier l'application unilatérale de mesures dont la Direction rêve depuis bien longtemps.

L'alibi Transform 2015 de la Direction va-t-il céder le pas au passage en force au printemps 2013 ?

En dehors des sacrifices exorbitants exigés, la réalité est plus complexe : elle tient pour beaucoup à une Direction déconnectée de la réalité du terrain et qui refuse depuis des années d'écouter vos représentants tout en continuant, sans stratégie, malgré ses échecs, à dévaster le dialogue social. Niant, entre autres, les contraintes physiologiques liées à notre métier, elle s'ingénie à banaliser notre profession et à vouloir nous utiliser comme des employés de bureau ! Pour parvenir à ses fins, elle veut à tout prix détricoter le cadre contractuel de notre activité : règles d'utilisation, en premier lieu, conditions de travail à bord en deuxième, et rémunération pour faire bon compte.

Et aux PNC qui pourraient, malgré tout, payer leur fatigue accumulée, la Direction fait miroiter le miraculeux temps partiel. Luxueuse compensation....

Une négociation pipée !

La négociation qui vient de se terminer ne ressemble à aucune autre : trois mois de réunions intensives avec le sentiment d'un projet déjà ficelé par une Direction déterminée à faire disparaître tout ce qui la gêne, c'est-à-dire l'essentiel.

Elle n'a laissé aucune marge à la négociation et a rejeté nos nombreuses propositions qui, à coût constant, pouvaient améliorer la vie du PNC en contre partie des efforts exigés. Elle a également refusé toute clause de retour à bonne fortune sur les règles d'utilisation et de rémunération, en cas de retour à l'équilibre.

Dans ses « benchmarks » avec les autres Compagnies, elle a délibérément retenu dans ses comparaisons, les éléments les plus défavorables aux PNC Air France, en occultant les dispositions mieux disantes en vigueur dans ces Compagnies.

L'unique objectif de la Direction a été la réduction des coûts. La crise économique est inespérée pour « charger la mule » et revenir sur plus de 50 ans de progrès social.

Le SNPNC, pour sa part, a tenu ses engagements. Nous avons tenté jusqu'au bout d'obtenir un accord équilibré, en améliorant sensiblement une copie qui, lorsqu'elle nous a été présentée en avril, était même sur certains points, en dessous de la réglementation européenne !

Une copie finale indigeste :

Sans détailler ici le projet d'accord (cf www.snpnc.org), le moins qu'on puisse dire, c'est que le résultat est à la hauteur des ambitions de la Direction et que le PNC est sans nul doute la catégorie de salarié à qui l'on souhaite faire payer le plus lourd tribut. Rien n'est épargné...

Salaire : gel de l'avancement général pendant deux ans, gel des échelons pendant trois ans, disparition de la prime pressing, disparition de la majoration pour vol de plus de 10 heures. Le tout avec une productivité accrue des PNC qui voleraient davantage sans compensation financière !

Productivité supplémentaire qui se fera avec une composition d'équipage diminuée !

Composition d'équipage diminuée qui se fera un plaisir de servir une deuxième prestation chaude !

Pour récupérer de nos performances d'athlètes, **la Direction veut notamment mais significativement réduire les temps d'arrêt en escale** sur de nombreuses destinations ! Pratiquement aucune règle d'utilisation n'aurait échappé à la moulinette pour donner plus de souplesse à la Production ! Malheureusement, il ne s'agit pas d'une caricature, et vous pouvez le vérifier vous-même en lisant le texte...

Certains points du projet peuvent être jugés comme positifs mais ce ne sont pas des cadeaux gratuits. Exemples :

- 15 jours de repos en moyenne sur moyen courrier mais en échange d'un fort rendement rotation ;
- 14 jours Off sur long courrier mais en acceptant des N60 sur 5 mois de l'année !

Cerise sur le gâteau, nous savons que, au-delà de Transform 2015, de nouvelles économies sont déjà prévues pour les années à venir. Economies que la signature de l'accord ne nous aurait même pas épargné ...

Le SNPNC avait posé quelques principes fondamentaux pour cette négociation : pas de perte de salaire, prise en compte de la pénibilité, aucune entorse à la sécurité, un chiffrage cohérent qui englobe la totalité des économies réalisées sur le PNC. La Direction n'en a respecté aucun !

La question que nous sommes aujourd'hui en droit de poser est la suivante : la Direction a-t-elle véritablement recherché une signature ?

Une communication culpabilisante et un lobbying intense :

Dans sa stratégie de communication, la Direction a choisi la manière forte. Depuis le début des négociations, elle a publiquement et brutalement fait porter aux PNC une large part de responsabilité dans la situation dégradée d'Air France. Combien de discours culpabilisants du type « *nous avons les PNC les plus chers du monde* », combien de chantages à l'emploi, combien de rumeurs distillées sur un éventuel dépôt de bilan d'Air France en faisant référence aux exemples Swiss ou Alitalia. Encore une fois, ce n'est pas notre conception du dialogue social.

Parallèlement, Air France poursuit un lobbying sans précédent et tous azimuts, pour tirer vers le bas notre profession en lui donnant un cadre légal ultralibéral. Cela est vrai au niveau européen, où les représentants du SNPNC affrontent ceux de la Compagnie qui s'impliquent avec zèle dans de nombreuses instances afin de soutenir les projets les plus laxistes de réglementation aérienne.

En France également, des hommes politiques font écho à cette déréglementation, prêts à sacrifier des dizaines de milliers de salariés de l'aérien sur l'autel du populisme. Il en est ainsi de la loi Diard, texte liberticide portant atteinte au droit de grève et fournissant une aide considérable à une Direction cherchant à affaiblir toute mobilisation collective. Ce sera, à nous PNC, de prouver le contraire, quand le moment sera venu.

Une situation économique dégradée mais longtemps dissimulée :

Jusqu'en mai 2011 (Cf. Flash actu de ce même mois) les résultats de l'entreprise étaient décrits comme positifs et nulle part on ne faisait état d'un endettement excessif. Pourtant, nous dit-on aujourd'hui, la situation était déjà alarmante...

Comment dès lors, faire confiance à une nomenclature qui, non seulement, ne remet pas en cause sa stratégie mais qui, au plus fort de la crise, défend ses avantages acquis, tout en exigeant des efforts des salariées. Cohérence ? Exemplarité ?

Si notre ancien Directeur Général a quitté le navire en touchant au passage des indemnités scandaleuses au regard des difficultés financières de l'entreprise, de nombreux autres dirigeants ayant largement contribué à notre endettement par leurs choix stratégiques, sont restés en place !

Cette crise de confiance explique, en partie, notre méfiance, tout au long des discussions, sur le chiffrage des mesures d'économies qui nous ont été présentées. Pour le SNPNC, la Direction a largement sous-évalué les sources d'économies et nous affirmons que nous dépassons allègrement les 20% d'efficacité économique recherchés.

Quelques exemples :

- Diminution des compositions équipages : sous-évaluée ;
- Modalités d'hébergement, dont les standards ne sont pas encore rédigés (PGK) : sous-évaluées ;
- Baisse des règles d'utilisation : ridiculement valorisées ;
- Réduction des temps d'arrêt en escale ne tenant compte ni du type avion ni des fréquences : insuffisamment quantifié.

A aucun moment la Direction ne nous a convaincu de la vérité des prix !

Quel avenir pour la politique contractuelle ?

L'Accord Collectif PNC actuel continuera de produire ses effets jusqu'au 31 mars 2013, date à laquelle de nouvelles conditions de travail entreront en vigueur. La Direction passera-t-elle en force ou est-elle prête à proposer une nouvelle négociation plus réaliste et plus équitable ?

Tout dépend du modèle social qu'Air France souhaite mettre en place pour les années à venir. Car sans le respect dû aux salariés, une entreprise ne résiste pas longtemps. Le SNPNC est prêt à entrer de nouveau en négociation, comme le prévoit l'Accord PNC actuel. C'est la Direction et elle seule, qui en fonction de son attitude dans les mois à venir, conduira le SNPNC à prendre ses responsabilités pour défendre le métier si la situation l'exige et ce, avec votre soutien massif.

Nos principes restent les mêmes : conscients de la situation particulière que traverse l'entreprise, nous ne refusons pas de participer à l'effort collectif, au même titre que les autres catégories de personnel. Pour autant, nous refusons de sacrifier l'ensemble de nos conditions de travail et de rémunération sur l'autel de la crise économique.

La qualité de service et la réputation ont un prix qui ne se monnaie pas avec la fatigue et la sécurité! En revanche, elles passent par le maintien de conditions de travail et de rémunération décentes.

Les PNC d'Air France ont besoin d'une Direction respectueuse et motivante avec un réel projet industriel. Saura-t-elle, enfin, transformer les PNC en partenaires ?

DÉCLARATION DU SNPNC AU CE. EXPLOITATION AERIENNE DU 24 JUILLET 2012

« Le mercredi 11 juillet 2012, lors d'une réunion extraordinaire de la section Air France du SNPNC, les délégués se sont prononcés à 90% « CONTRE » le projet d'accord soumis à signature du 6 au 26 juillet 2012 par la Direction.

Cette position restait soumise à la décision finale des adhérents Air France du SNPNC consultés par referendum.

Ont été portés à leur connaissance l'ensemble du texte proposé à signature ainsi que des fiches techniques de synthèse présentées sous forme de tableaux synoptiques mettant en parallèle les dispositions actuelles de l'ACG 2008-2013, les évolutions souhaitées par la Direction au début des négociations et celles retenues à l'issue des négociations.

Dans le cadre du referendum organisé par le SNPNC du 11 au 23 juillet 2012, le quorum ayant été largement atteint, 80,8% des adhérents se sont prononcés « CONTRE » la signature du projet.

Compte tenu des résultats précités, le SNPNC n'apposera pas sa signature au bas du projet d'accord relatif à Transform 2015.

Le SNPNC considère que les négociations de renouvellement prévues par l'ACG 2008-2013 doivent désormais prendre place... »