



BS13-07-065-AF

GP : LE DIRECTION CHOISIT LE BRAS DE FER AU MEPRIS DES SACRIFICES DE T15

Le 3 juillet dernier, 2 longs mois après l'envoi de notre courrier, l'InterGP a été reçue par la Direction Générale pour ouvrir enfin la négociation sur les facilités de transport.

Comme nous le craignons, la Direction a d'abord cherché à nous démontrer, avec son aplomb habituel, que tout allait bien !

Il fallut donc faire une mise au point musclée et présenter l'étendue réelle des dégâts en lisant la liste de nos revendications (que vous trouverez sur ce tract).

Confrontée à la réalité, la Direction prétendit découvrir toutes ces dérives (dont elle est pourtant à l'origine) et nous proposa quelques réunions de discussion sur l'été...circulez y'à rien à voir !

Devant cette provocation nous avons rappelé l'urgence du dossier et la détermination des syndicats de l'intergp à **résoudre tous les problèmes** recensés dans un **calendrier très serré** (d'ici fin juillet).

Qu'il s'agisse de la disparition progressive des R1, des tarifs R1 toujours à la hausse au mépris des accords passés avec Bercy, des conditions désastreuses d'accès aux cars Air France, des sanctions GP arbitraires prises par la DVPI (déclarées illégales par les tribunaux) et de l'ensemble des règles d'utilisation GP qui ont été méthodiquement saccagées, nous n'avons reçu comme réponse que mépris et fin de non recevoir !

Il aura fallu un dépôt de préavis de grève en 2010 pour que la Direction s'engage par écrit. Engagement qu'elle n'a toujours pas tenu à ce jour...

Les syndicats de l'intergp ont été suffisamment patients pour laisser à la Direction, et sur sa demande, le temps de travailler sur les problèmes de facilités de transport.

Au lieu d'en faire bon usage, la Direction a cherché uniquement à jouer la montre et ne fait preuve d'aucune reconnaissance envers ses salariés à qui elle en demande toujours plus.

Malgré les 20% d'économies déjà réalisées sur le dos de ses personnels, profitant du formidable outil de culpabilisation que représente actuellement le contexte économique mondial, la Direction n'en finit plus de ressortir tous les projets qu'elle peine à mettre en place depuis des années...

Chaque service, chaque Direction est sommé de réduire ses coûts et de trouver des mesures d'économies... C'est aujourd'hui le principal critère d'évaluation pour nos cadres dirigeants !

Nos GP n'échappent pas à la règle : hier véritable acquis social ayant motivé des générations de salariés des compagnies aériennes dans le monde (accord IATA) et fruit de négociations acharnées, ceux ci ont été littéralement taillés en pièce à Air France en l'espace de quelques années par les nouveaux responsables de la DVPI (Direction des voyages du personnel et de l'Interline).

Loin de toute considération sociale, nos GP sont devenus un symbole à abattre et une source d'économie. Mais à trop vouloir tirer sur la corde, la Direction prend un gros risque.

Si Transform 2015 est passé sans trop d'embûches, les GP risquent d'être l'étincelle qui mettra le feu aux poudres.

Réunis au sein d'une InterGP, les Organisations syndicales d'Air France, dont les 3 syndicats représentatifs du PNC, n'ont désormais plus confiance dans les déclarations d'intention de la Direction.

Pour l'heure la Direction nous propose deux réunions les 10 et 17 juillet.

Nous jugerons sur pièce et n'irons pas plus loin que ces dates pour obtenir satisfaction.

Nous n'aurons **aucun scrupule** à user de tous **les moyens à notre disposition pour faire aboutir nos demandes**

CAHIER DE REVENDICATIONS INTERGP

En italique nous avons rajouté quelques explications sur certaines de nos revendications.

Place du GP

Rattachement des facilités de transport à la DGRH

La Direction a décidé de les rattacher au Commercial France (iso le RM) .Nous refusons que les GP soient traités comme de simples clients et exigeons un retour à la DGRH comme c'était le cas avant la privatisation.

Réintégrer les GP dans la convention commune, exit le contrat de transport

Les procès gagnés sur les sanctions par les salariés ainsi que le passage de l'URSSAF avalisant l'existence de l'avantage en nature prouvent que les GP ont leur place dans notre convention commune car liés à notre contrat de travail.

Redéfinir le statut des GP : surclassement systématique, par le sol, suivant les règles de priorité existantes, même sans la prestation (en J, W) tant qu'il y a des places libres.

Réunion annuelle obligatoire statistiques facilités de transport :

- nombre de coupons émis en R1 / R2 / RN
- évolution des tarifs R1 / R2 / RN
- pourcentage des vols sur lesquels des R1 (L et M) ont été vendus, sur CC, MC et LC

R1

Meilleures accessibilités et tarifications des R1 :

- un seul tarif au plancher URSSAF
- garantie de l'accessibilité du R1 : le R1L et M ne doit jamais être mis dans une classe tarifaire faisant l'objet d'offre promotionnelle (prix mini) auprès des passagers commerciaux, il doit être mis dans une classe tarifaire médiane.
- rétablissement de l'adossement à 3 classes tarifaires pour le R1
- accès des R1 (plancher URSAFF) à la classe la plus haute à J-15 (LC) et J-10 (MC)

Cela permettra d'éviter de voir partir des avions à moitié pleins sans pour autant que des R1 soient disponibles à la vente.

Enregistrement :

- premier arrivé, premier enregistré appliqué aux GP (afin de ne pas être pénalisé vis-à-vis des PAX commerciaux)
- ouverture systématique de l'enregistrement 30h avant
- démarchage systématique en cas de surbook (respect du PAM 5.3.1)

Débarquement involontaire APRÈS démarchage :

- indemnisations des R1 débarqués au niveau de la loi européenne pour les passagers commerciaux

Le nombre de débarquement de R1 reste marginal, cependant certaines escales ne jouent pas le jeu du démarchage. Une prime au débarquement involontaire majorée permettra de les motiver.

- indemnisation perçue au comptant

Respect de la règle prévue dans les PAM. Pas question de fournir aux débarqués des avoirs (non utilisables sur GPNet) et encore moins des miles.

Si le débarquement a un impact sur le planning du salarié, une attestation de l'escale permettra de ne pas avoir de conséquence financière et/ou professionnelle (congrés ou trentièmes non amputables)

Vie quotidienne du GP

ALTEA et traitement du GP

- résolution des problèmes liés à la mise en place d'Altea
 - gestion des demandes de JPS (non prises en compte voire invisibles (RN))
 - utilisation des BLS
 - rétablir la possibilité d'imprimer un mémo voyage sur la BLS

HOP : instaurer un billet unique Groupe AF respectant les priorités respectives de chaque compagnie.

Il s'agit là de prévenir la fuite de certaines lignes hors moyens propres et de ne pas se retrouver en N2 sur ces vols

● Cars Air France

- régler globalement le problème d'utilisation des cars AF via l'accès à la base de donnée des ouvrant-droit/ayant-droit
- en attendant un règlement global, acceptation à bord sur présentation du badge professionnel dans la limite des places disponibles comme actuellement

● Facilitation

- permettre l'enregistrement des billets R2 par internet
- traitement systématique de l'acceptation des GP en porte d'embarquement dans toutes les escales
- permettre l'enregistrement de bout en bout des bagages des PN en retour de rotation et des S1, que ce soit en R1 ou en R2
- permettre l'utilisation de tous les PIF, y compris Staff, avec bien entendu priorité aux personnels qui travaillent sur la plateforme
- UM accompagnant les PN en fonction : adaptation des consignes escales concernant l'heure de prise en charge des UM pour permettre au PN de pointer en temps voulu
- dégroupage non décompté en quotas des vols multi-tronçons pour les accompagnants en R4
- Partenaires de voyage:

- pré/post-acheminement seul autorisé

Quel intérêt pour la compagnie d'obliger un ouvrant-droit à faire un aller/retour pour récupérer ses partenaires ? Aucun.

- autoriser le conjoint et enfants à remplacer l'ouvrant-droit

Certaines situations personnelles, malheureusement fréquentes, justifient cet assouplissement de bon sens

- Famille élargie (enfants et parents quel que soit leur âge) autorisée à voyager seule en tant que partenaire de voyage

- Supprimer l' "interdiction" de convoyage des partenaires de voyage

Cette interdiction, décrétée unilatéralement par la DVPI, n'a pas de raison d'être car il est impossible de présumer des intentions d'un voyageur, fut-il salarié

- Correspondance avec changement de type de billet facilitée (R1 puis R2 ou l'inverse), avec entre autres, les bagages pris en charge de bout en bout
- Pas de discrimination à la "repinv" (R1 à remarque et donc ceux avec des repas spéciaux)

Aujourd'hui si vous voyagez avec un bébé par exemple, vous n'êtes pas éligibles au surclassement involontaire

- Bagages
 - au-delà de la franchise, adapter le prix du bagage sup. Exemple : franchise à 2 bags pour le GP, 1 pour le PAX, le 3^{ème} doit être facturé comme 2^{ème} pour le GP et pas comme le 3^{ème} bagage
 - franchise bagage cabine : autoriser a minima la franchise J (18kg)

La politique des bagages cabine change de manière drastique, il n'était pas question de poids jusqu'alors

- Enregistrement avec bébé : à l'instar du traitement des passagers commerciaux, autoriser l'accès à la BLS et à internet pour s'enregistrer.

GP Net

Mettre en place un panier d'achat et le click-to-buy (enregistrement des coordonnées CB)

Déconnecter le listage et l'achat

Rétablir la visualisation des remplissages sans limite de durée et autoriser les retraités à les consulter

Renfort du Help Desk :

- 1 min (standard) à 20 min en période de crise
- Annonce audio de l'évolution en temps réel de son rang en attente

Comptoirs vente accessibles en dépannage le jour du départ : respect de ce qui est inscrit dans GPNet

Traitement des loupés de GPNet : nous demandons la fiabilisation de l'outil GPNet, 90% de réussite n'est pas acceptable sans des moyens pour le help-desk de régler les loupés

Liberté de pouvoir choisir le type de repas pour les enfants sans qu'un enfant se voie imposer un "repas-enfant"

Achat

Ouvrir la classe tarifaire W et Premium Eco à l'achat aux billets R

Accès en GP sur toutes les lignes TGVAir en partenariat avec la SNCF comme le CDG-SXB

Pay as you fly : débit sur carte bancaire à l'utilisation du billet

Divers

Pas de sanction d'activité (30ème enlevé ou décompte sur CA...) pour un PN n'ayant pas eu son bagage soute livré par la faute d'AF

Dans le cas où le CDN venait à être atteint, provoquant ainsi l'impossibilité d'utilisation des JPS : possibilité d'inscrire les salariés d'Air France sur la liste équipage.

Permettre l'accès en GP R2 sur les lignes en code share AF Free Flow au départ de Paris et sur celles desservant la France Dom et ex-Tom

Contrairement aux vols sur lesquels AF dispose d'un bloc siège et sur lesquels les GP peuvent prendre un billet R, les vols en free flow ne permettent pas l'achat de billets R. Ces free flow tendent à se généraliser, il est important de régler ce problème en devenir.

Accessibilité handicapés

- souplesse sur l'accessibilité handicapés aux cars AF
- trouver une procédure pour rétablir le tarif accompagnateur sans tierce personne

Suite à des abus et faute de savoir les traiter, la solution de facilité a été choisie : supprimer ce tarif