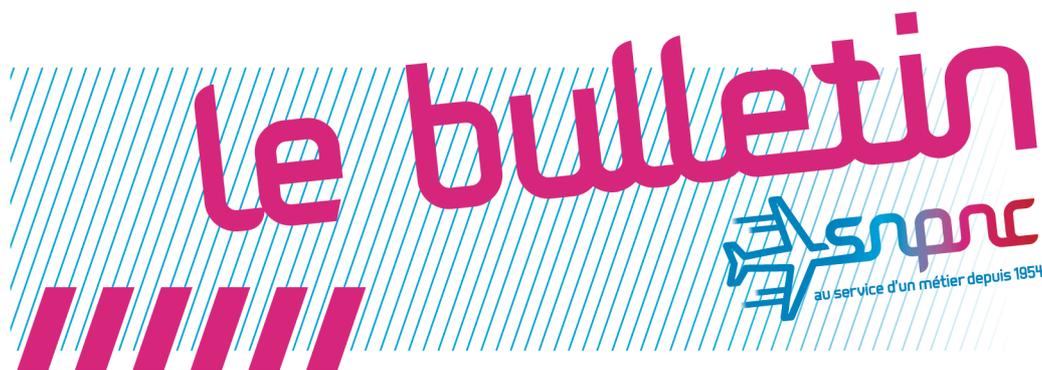


Syndicat National
du Personnel Navigant
de Cabine

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

snpc@snpc.org
01 49 19 58 18



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

À Tous PNC Aigle Azur // BS.13-08-078-ZI



Le 15 mai dernier, la Compagnie annonçait la nomination de Cédric PASTOUR au poste de Directeur Général d'Aigle Azur. A peine deux mois plus tard, notre nouveau DG s'adresse à l'ensemble des salariés de notre Compagnie pour mettre à l'index les élus du personnel, essentiellement représentants des PNC et ceux des PNT.

Une telle rapidité a de quoi surprendre ; Il est vrai que Cédric Pastour est « connu » dans le transport aérien... Il est vrai aussi que le SNPNC connaît bien Cédric Pastour...

FLASH BACK

Fondateur et PDG de Star Airlines en 1995, il avait vu d'un très mauvais œil la désignation d'une déléguée syndicale SNPNC en décembre 1997.

Après une vaine campagne visant à discréditer notre collègue et notre syndicat aux yeux des PNC, on avait vu surgir spontanément un ersatz de syndicat appelé SISA (Syndicat Indépendant de Star Airlines). Plus proche d'une amicale *maison* que d'une vraie organisation professionnelle, la poignée de PNC se trouvant à sa tête avaient été soigneusement choisie pour sa docilité et son aptitude à accepter tout ce que la Direction souhaitait mettre en œuvre en matière de conditions de travail du PNC.



Les rapports du SNPNC avec Cédric Pastour se sont cristallisés en novembre 1999 lorsque nous avons été appelés par la Direction de STAR afin de négocier les conditions de travail du PNC en même temps que l'amicale SISA. En fait de négociation, il ne s'agissait, ni plus ni moins, que de valider les propositions de la Direction souhaitant dégrader des conditions de travail et de rémunération pourtant déjà les plus basses du transport aérien français à l'époque.

Devant l'autisme de la Direction de STAR, le SNPNC n'avait eu d'autre choix que de lancer un mot d'ordre de grève le 28 janvier 2000.

Le suivi franc et massif de ce conflit avait pris, c'est indéniable, le Patron de STAR au dépourvu, tant il est vrai qu'il croyait à un coup de bluff de la part d'une poignée d'agités.

Malgré une mobilisation qui durera jusqu'au 8 février suivant, la Direction choisira le pourrissement du conflit et, avec la signature complice du SISA, imposera *in fine* ses conditions...

MOVIE STAR



A l'époque de STAR Airlines, constituer un ersatz de syndicat maison afin de court-circuiter les vrais syndicats était chose facile : il suffisait de trouver deux ou trois salariés complaisants.

Depuis la loi sur la représentativité de 2008, c'est différent. Désormais en effet, pour pouvoir être représentatif et participer aux négociations des accords collectifs, un syndicat doit recueillir un pourcentage de voix exprimées au premier tour des élections au Comité d'Entreprise.

C'est un peu gênant lorsque, comme M. Pastour, on est pressé d'évincer les élus actuels pas assez dociles en cette période de pseudo négociation qui ne vise en fait que la dénonciation de nos accords.

Bientôt deux ans déjà que la Direction essaie de déstabiliser vos Elus SNPNC. Fraichement arrivé, Cédric Pastour fait de la surenchère en laissant croire que vos élus portent la responsabilité du blocage du long-courrier.

Son objectif ? : pousser vos représentants, pourtant élus légitimement, à démissionner afin de créer un « syndicat maison » style le *Syndicat Indépendant d'Aigle Azur* où pourraient, par le plus grand des hasards, s'afficher en vitrine quelques PNC zélés, déjà connus et surtout bien vus de la Direction.

Le casting a déjà débuté : certains prétendants PNT / PNC défilent déjà dans le bureau de M. Pastour où on leur explique le scénario qui sèmera le trouble parmi les PN de la Compagnie.

A la première occasion venue, ces **acteurs complices** auraient à cœur de venir servir la soupe à la Direction autour de la table de négociation.

Enfin ! Des personnes avec qui Cédric Pastour pourrait « *travailler en bonne intelligence* » comme il l'écrit dans son courrier du 18 juillet !

AND THE WINNER IS...

L'article paru dans la Tribune du 25 juin a pourtant conduit à l'aveu dans le courrier du 23 juillet : le blocage du long courrier est lié à l'autorisation de survol de la Sibérie... Et non pas à vos représentants !

Y-aurait-il eu aveu si nous n'avions pas relayé l'article ? Quoi qu'il en soit, cela disqualifie Cédric Pastour dans son discours moralisateur : si pour le *minimum de déontologie*, c'est plutôt mal parti, en revanche, pour la *masquerade*, c'est la palme d'or...

Comme tous les PNC, travaillant depuis des années à bord à la réussite de la Compagnie, ce n'est certainement pas aux élus de remettre en jeu leurs mandats mais bien à Cédric Pastour de faire ses preuves...

Désigner des boucs émissaires à la vindicte pour mieux détourner l'attention est un jeu de comédien ni subtil ni sans danger. Un mauvais rôle entonné pendant des années chez STAR Airlines contre la représentation du personnel.

Mais si le disque tourne encore, la bande son est désormais rayée...



PALME D'OR

NI REMAKE, NI SÉRIE B



Si nous ne pouvions laisser passer sans réagir cette tentative visant à déstabiliser une fois de plus des délégués légalement élus, nous ne souhaitons pas pour autant participer à un remake navrant.

Nous ne sommes pas prêts à nous laisser faire, certes, néanmoins, nous voulons éviter l'enlisement dans un dialogue de série B avec la Direction.

Car ce qui est essentiel aux yeux des délégués SNPNC d'Aigle Azur, c'est de négocier sérieusement un avenant sur la mise en œuvre du long-courrier au sein de la Compagnie.

Cette négociation s'inscrit parfaitement dans notre accord PNC : « *En cas de mise en exploitation d'un nouveau type d'appareil, les conditions du présent accord seront amendées POUR LES POINTS QUI LE JUSTIFIENT, et les parties, c'est-à-dire Syndicat et Direction conviennent d'entériner ces amendements avant que ne soient dispensées les formations nécessaires aux fonctions des PNC sur le nouveau type d'appareil.* » (Page 6 - Champ d'application).

Un simple avenant suffit pour les points suivants : poste CCP, temps de repos en escale, temps de repos à bord, services à bord, rémunération...

En clair, l'INTOX ça suffit !

- **Est-il respectueux vis-à-vis des salariés en général et du PNC en particulier, de vouloir se débarrasser de leurs représentants pour les inviter ensuite à négocier ?**
- **Est-il nécessaire de remettre en cause l'accord actuel pour la mise en œuvre du long-courrier chez Aigle Azur ?**
- **Pourquoi devrions-nous changer l'accord PNC actuel qui n'empêche en RIEN la Compagnie de mettre en place le long-courrier ?**

Se poser ces questions, c'est commencer à y répondre...

Alors qu'Aigle Azur est toujours privée de droits de trafic, l'imminence (soi-disant) de la mise en œuvre du long-courrier a été saisie comme prétexte par la Direction pour dénoncer l'accord PNT.

Nous estimons que l'accord PNC et ses règles ont fait leurs preuves : ils n'ont nullement empêché de dégager depuis des années de substantiels bénéfices. Au point d'avoir soulevé l'intérêt des patrons chinois du Groupe HNA. Ce qui nous permet justement aujourd'hui de parler long-courrier...

