



A TOUS PNC AIR FRANCE

Le Bulletin

Syndicat National du Personnel Navigant Commercial

BS.13-11-113-AFR

LA MENACE SE CONFIRME !

Le 10 septembre dernier, le SNPNC déposait un préavis de grève pour les 20, 21, 22, 23 et 24 novembre, laissant ainsi plus de 2 mois à la Direction pour enfin apporter des solutions aux problèmes qui pourrissent le quotidien des PNC : pour mémoire, le respect de l'ACG, l'évaluation, les GP, et plus récemment, la convention d'Entreprise PNC.

Après avoir joué la montre pendant 2 mois, la Direction vient enfin de mettre en place des réunions avec les syndicats. Mais elle ne daigne proposer que d'insuffisantes avancées assorties de contreparties inacceptables.

Dans le même temps, la Direction a repris ses « boards » dirigés par le DGRH, le DG d'AF et même le PDG. Ces réunions ont pour objectif de prendre la température et de distiller au passage quelques messages subliminaux. Les boards sont le signe d'une grande fébrilité de la Direction face à l'expression du profond malaise des PNC ; profond malaise qu'elle est obligée de constater jour après jour.

A une semaine du préavis, entre la désinformation de la Direction et celle qu'on peut lire dans les tracts de certains syndicats peu scrupuleux, tout est fait pour brouiller l'esprit du PNC.

Alors, où en sommes nous ?

RESPECT DE L'ACCORD Transform 2015

Pour atteindre les 20% d'économies, nous avons fait le choix du gel des échelons pour préserver nos conditions d'utilisation. Nous avons aussi obtenu de l'Entreprise qu'elle comptabilise, dans l'effort des 20%, le projet BEST et sa réduction des compo peq, projet qui était de toutes façons finalisé et programmé pour 2013.

Nous continuons de penser que l'accord Transform que nous avons signé est un moindre mal entre les efforts d'économie recherchés et la préservation du métier de PNC.

Nous avons signé l'accord et nous l'assumons ! Par contre, nous n'assumons pas les couches supplémentaires que la Direction rajoute tous les jours pour faire de nouvelles économies.

C'est pourquoi nous exigeons la stricte application de l'accord concernant notamment l'abattement des jours de repos et le positionnement des RADD. Plus spécifiquement, sur LC, le e-learning ou la double alternance... et sur MC, les rythmes d'activité, les repas peq « microbiotiques » ou le nombre d'activités matinales.

Nous contestons aussi, outre ces coups de canif, les nouvelles mesures qu'AF sort de son chapeau et qui nous amènent largement au delà de la barre des 20% :

- la suppression des AEM, soit disant par équité... avec le PS et seulement le PS puisqu'on ne touche pas aux AEM des PNT.
- Sur LC, les services, qu'AF a toujours refusé de négocier, explosent et sont complètement inadaptés aux cabines et aux nouvelles compo peq avec, en plus, un débarrasage en premium dément et des SPML surréalistes.
- Sur MC, les amplitudes sont à rallonge, les bétons font leur réapparition, sans oublier les derniers nés : les prestations chaudes et les ventes à bord !

Provocation ou déconnection totale avec la réalité ?

EVALUATION :
derrière de « beaux projets » se
cache une feuille de route
effrayante !

Comment faire adhérer ses salariés à un programme qui va à l'encontre de ses intérêts ?

C'est l'équation qu'a résolue la

Direction en habillant les mesures souhaitées d'un enrobage plus séduisant.

L'évaluation par la maîtrise sensée officiellement faire remonter la QDS (qualité de service) n'a pour seule finalité que de bloquer le passage automatique des classes et d'instaurer le **passage au mérite** (ce point a été soutenu en réunion par la Direction avant qu'elle ne prenne conscience de son erreur). Ne vous faites pas d'illusion, le passage de classe serait au compte goutte et les « bons éléments » des exceptions. De même, le transfert de l'évaluation à bord par la maîtrise aura pour conséquence directe la disparition de la filière cadre.

Mais au delà de l'aspect financier, se faire contrôler par son chef de cabine va forcément dégrader la synergie équipage et donc le CRM. Et c'est la sécurité à bord qu'on sacrifie sur l'autel de la QDS !!!

GP :

La mise en œuvre de Transform a induit pour le PNC une pénibilité accrue. Aveuglée par sa soif d'économies, la Direction considère les GP comme une source de profit et refuse de faciliter la vie des PNC à

travers des revendications qui ne lui couteraient pas grand chose. Nous demandons notamment une plus grande accessibilité aux R1, un accès aux PIF STAFF, une franchise bagages cabine de 18kgs, un enregistrement de bout en bout des bagages soutes en retour de courrier, la possibilité de s'enregistrer à H-30 en R2, l'accès aux cars AF sur présentation du badge.

Convention d'Entreprise PNC :

En ce qui concerne la Convention, si les choses avancent, nous n'avons encore obtenu aucune garantie. Le PNC est régi par plusieurs accords dont les 2 essentiels sont l'ACG et la Convention d'Entreprise PNC.

L'ACG, qui vient d'être signé en mars dernier est un accord à **durée déterminée**. Il est donc renégocié régulièrement lorsqu'il arrive à expiration. L'avantage d'un accord à durée déterminée, c'est que personne ne peut le dénoncer, il doit s'appliquer jusqu'à son terme. Celui en cours s'appliquera donc, quoi qu'il arrive, jusqu'au 31 octobre 2016. L'ACG est un accord « **d'établissement** », c'est à dire qu'il ne s'adresse qu'aux PNC de l'établissement concerné : PNC basés en Ile de France. Il ne concerne ni les PNC basés à PTP (qui ont le leur) ni les PNC base province qui n'ont qu'une note de service et pour qui nous réclamons un véritable ACG.

La Convention d'Entreprise PNC, par définition, est un accord « **d'Entreprise** », c'est à dire qu'elle s'applique à tous les PNC, quelque soit leur établissement (PTP et bases province).

Le SNPNC a souhaité que la Convention reste un accord d'entreprise pour pouvoir placer sous sa protection l'ensemble des PNC AF.

C'est un accord à durée indéterminée, ce qui a permis à AF de dénoncer la Convention d'Entreprise au lendemain de notre refus de signer Transform version juillet 2012. Elle contient les grands principes inscrits dans l'ACG (notamment rému, congés, carrière, durée du travail) et les modalités de la prime de fin de carrière. Elle est, actuellement, en cours de renégociation puisque suite à la

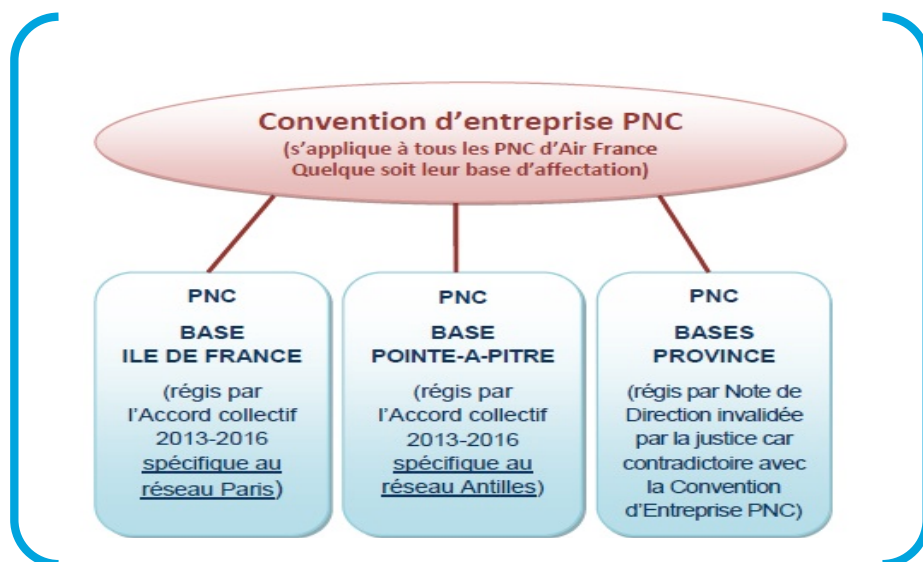
dénonciation d'AF, la Convention actuelle n'existera plus après le 4 décembre.

Dans les premiers projets qui nous ont été présentés, la convention était vidée de sa substance. Nous avons demandé que soient à nouveau inscrites les grandes lignes des règles qui nous régissent et qui sont ensuite détaillées dans notre ACG.

Autre modification de taille : là où le texte renvoyait à un accord, AF a écrit : « définis par accord **ou par note de service** »

Ou comment anticiper l'échec d'une négociation.

Cet ajout permettrait désormais à l'Entreprise d'appliquer de manière **unilatérale** les règles dont elle rêve depuis si longtemps après avoir simulé un semblant de négociation... Bien évidemment, nous avons exigé le retrait de cette modification.



La Direction martèle que les négociations avancent, que la levée du préavis est proche... Nous ne partageons pas son point de vue.

Nos revendications sont fondées (respect de l'accord, préservation des facilités de transport, rejet de l'évaluation par la maîtrise, retour à 6 AEM), nous ne les braderons pas contre quelques avancées mineures.

Voyant les signaux économiques qui repassent doucement au vert, la Direction ne pourra bientôt plus s'appuyer sur la culpabilisation pour faire les économies exigées par les actionnaires.

Réduction à néant de la Convention d'Entreprise PNC, lobbying d'AF en faveur des FTL (Flight Time limitation), saisonnalité, évaluation par la maîtrise, interprétation très personnelle de la loi Diard... La Direction rassemble sournoisement les pièces de son puzzle destructeur qui laissent entrevoir à court terme un avenir sombre pour l'ensemble des PNC.

Soyez les acteurs de la protection de vos conditions de travail !
Tous en grève du 20 au 24 novembre



Adhérez
directement
depuis votre
téléphone

Nom :	Grade :
Prénom :	@:
Adresse :	