



Chers collègues,

Voici notre information trimestrielle ; certes, une nouvelle fois pas très optimiste mais doit-on, sous prétexte que nous ne sommes plus actifs, vous taire la réalité de la situation ? A vous de nous le dire.

Sondage Agendas 2018

L'envoi annuel de l'agenda du SNPNC suscite régulièrement des remarques de la part de certains d'entre vous.

Ces remarques peuvent être schématiquement classées en 3 catégories :

- 1-la forme de l'agenda,
- 2-la date d'envoi,
- 3-l'utilité de cet envoi.

Le dernier point rejoint un peu les deux premiers : 3 de nos collègues nous indiquent ne plus vouloir recevoir cet agenda, soit qu'il arrive trop tard, soit qu'ils souhaitent un agenda d'un format plus important, voire même que la question de l'utilité d'un agenda-papier se pose pour ceux qui utilisent des agendas électroniques.

S'agissant de la date d'envoi, le mois de décembre est à l'évidence trop tardif. A nous maintenant de nous organiser pour essayer d'avancer cette date, le mois de novembre, voire même octobre, paraissant être le moment le plus opportun.

Concernant maintenant la forme de l'agenda, nous vous avons fait parvenir un petit sondage qui nous permet de mieux apprécier vos souhaits.

Voilà dans le tableau ci-dessous, les résultats ex abrupto et nos conclusions après analyse :

Taille	Trop grand	4.23 %
	Optimum	94.37 %
	Trop petit	1 %
Logo couverture	Indispensable	58.73 %
	Superflu	41.27 %
Tel Page de garde	Indispensable	89.86 %
	Superflue	10.14 %
Tel Page de garde à part	Bonne idée	55.36 %
	Idée grotesque	44.64 %
Contenu	Actuel	66.67 %
	Accordéon	13.04 %
	Les 2	20.29 %

Que peut-on conclure de ces résultats ?

On voit que la taille, l'impression du logo SNPNC sur la couverture, la page de garde comportant les numéros de téléphone ainsi que le contenu lui même correspondent bien aux attentes des adhérents.

Le seul point qui peut être sujet à discussion concerne la page de garde qui pourrait éventuellement être fournie à part au format de l'agenda bien sûr, charge à chaque adhérent de la coller dans son propre agenda ; sur ce point, nous interrogerons le service comptabilité du SNPNC pour mesurer s'il y a une économie sensible à faire sur ce point.

En conclusion, la fourniture d'un agenda-papier est toujours considérée comme la bienvenue par nos adhérents et l'on constate que les choix qui sont opérés par le syndicat correspondent bien à ceux de la majorité. Et cela, c'est une grande satisfaction pour le SNPNC.

Salaires des PNC d'Air France

Chaque année, se tient une réunion obligatoire de négociation sur les salaires dans les entreprises ; pour Air France, 2 réunions ont eu lieu dans un contexte très particulier.

D'abord, les réunions se sont tenues avec plusieurs escadrons de CRS à l'extérieur des locaux et une dizaine de policiers directement dans la salle. Une première ! Pour la petite histoire, une voiture était garée juste à l'extérieur de la salle prête à évacuer les 5 représentants de la direction. Avec peut-être, dans la voiture, des chemises propres et repassées ?

Ensuite, après 5 années de gel des salaires, des efforts très importants en matière de productivité avec le plan Transform, les résultats de l'entreprise bien au-delà de toutes espérances en 2015 et 2016, les salariés pouvaient légitimement s'attendre sinon à « un retour sur investissement », au moins à « desserrer un peu la ceinture ». Non seulement, ce n'a pas été le cas mais il a été annoncé en Comité Central d'Entreprise une augmentation de 41 % pour 2016 de la part variable du salaire des membres du Comité Exécutif d'Air France ! Oh, ils ne sont pas nombreux, seulement 14 hauts dirigeants, mais quand même !

Cela a fait un peu désordre et, pour atténuer un peu la colère logique des salariés, il est annoncé le lendemain une erreur d'imputation comptable de 800 000 €, portant cette augmentation à « seulement » 17,6 %.

Ouf ! Seulement 17,6 %, on est quand même loin des 41 %.

Et pour les autres salariés ? Ils ont droit à quoi comme augmentation ? 0 %. C'est tout ! Pour être plus précis, il y a donc 0 % d'augmentation générale des salaires pour la 6ème année consécutive, 0 % d'augmentation de la PUA et enfin, 0€ de prime exceptionnelle. On vous laisse faire l'addition.

Ben oui, la Direction d'Air France se goinfre sur le dos de ses salariés. Belle mentalité.

Ah, oui ! Pour finir sur ce point, le projet Boost, dont nos amis pilotes ont accepté le principe par référendum, prévoit une baisse du coût du PNC entre 40 et 55 %. Voilà, c'est tout.

Euh, non, ce n'est pas tout : toujours pour Boost, la touchée et l'entretien des avions qui sortent de la flotte d'Air France (dans un premier temps, les A340 donc des heures en moins pour le PNC d'Air France avant l'arrivée de leur remplaçant, les A350), seront réalisés par les équipes sol d'Air France, le pilotage par des pilotes d'Air France avec une productivité accrue de 1,5 % (vous avez bien lu, il y a bien une virgule entre le chiffre 1 et le chiffre 5) et les PNC à moins 40 % (là, il n'y a pas de virgule!).

Voilà, cette fois-ci, c'est tout pour ce sujet.

Accord Collectif Global

Accord à durée déterminée 2017-2021, 4 ans seulement, mis à la signature. Il s'inscrit dans le plan « TRUST TOGETHER » (peut-être, à rapprocher du paragraphe précédent?) qui prévoit 170 millions d'économies d'ici à 2020 réparties, pour les salariés, à hauteur de 21 millions pour les escales, 18 millions pour le support, 15 millions pour le PNT et, « the winner is : » :

le PNC avec 62 millions !

En clair, le PNC réalise la majeure partie des efforts pour financer sa propre externalisation ainsi qu'une belle concurrence interne au groupe.

Dans 4 ans, une masse salariale PNC encore plus lourde en raison de l'absence d'embauche.

Peu d'amélioration dans ce nouvel ACG, beaucoup d'efforts supplémentaires et un seul objectif : la disparition à terme, du PNC d'Air France. Vous trouverez sur le site du SNPNC (www.snpnc.org) le contenu comparatif de cet accord.

Un projet de décret honteux

Début mars, un projet de décret relatif à l'organisation financière des régimes d'assurance vieillesse gérant des régimes de retraite complémentaires a été soumis à l'avis des caisses concernées (dont la CRPN) avant passage devant le Conseil d'État.

La concertation est limitée à 21 jours ; sur une question aussi capitale que la gestion des réserves des caisses complémentaires et eu égard à la complexité du sujet et au fait que l'application de ce projet ne conduirait à rien d'autre qu'à un effondrement des réserves que les générations précédentes de navigants ont constituées, est une véritable honte.

En effet, dans toutes les projections qui étaient faites par la CRPN, 2035 était l'année où les réserves étaient égales à 0 ; regardez notre information de l'an dernier au mois de mars 2016 dans laquelle nous vous donnions cet élément mais avec la prudence d'usage : en particulier, nous attirions votre attention sur les quelques importants éléments de précaution pris par la CRPN dans ses simulations (entre autres, 25 % d'abattement pour l'immobilier et 7 % sur le portefeuille financier). Nous disions donc à l'époque que nous avons un peu de temps devant nous pour faire une réforme que nous jugions opportune mais nous disions également que nous devons attendre que celle de 2012 apportât tous ses fruits. En effet, certes le régime est déficitaire mais les produits des réserves (en clair, les intérêts versés grâce aux réserves placées) permettent non seulement de combler ce déficit mais également d'augmenter les dites réserves. Et cela se confirme d'année en année depuis le tout début des années 1990.

Avec ce projet de décret, deux types de gestion sont prévus : d'une part un régime dit « standard » pour les organismes ayant formalisé une politique de placement et de gestion des risques (comme la CRPN) et qui prévoit, outre les limitations des types de placements, des contraintes de gestion très importantes pouvant aller jusqu'à vérifier quotidiennement toutes les lignes des placements ; cela justifierait des emplois supplémentaires à temps plein pour cela, aux frais des caisses de retraite bien évidemment. D'autre part, un régime dit « simplifié » pour les caisses ayant peu de réserves avec des restrictions très importantes dans les actifs autorisés.

Le projet de décret prévoit qu'en cas de déficit du régime, pour les 10 premières années à venir, les placements doivent avoir pour objectif prioritaire de dégager des liquidités garanties et sûres. Si tel n'est pas le cas, une cession d'actifs est nécessaire. Pour la CRPN, le déficit à couvrir sur 10 ans s'élève, rien que pour 2017, à plus de 1,6 Milliard d'€ !

Cela imposera donc à la CRPN de céder des actifs plus rémunérateurs pour les remplacer par des produits dont les intérêts pourraient être voisins de 0, voire même être négatifs.

Eu égard aux réserves actuelles de la CRPN et à la politique de placement, c'est en 2026 qu'un premier cliquet voit le jour avec un niveau de réserve ne permettant plus de dégager des liquidités garanties et sûres. Cela conduira la CRPN à passer sous le régime « simplifié » avec un rendement des réserves encore plus faible, et donc, qui accélérera leur fonte inexorable.

Le Conseil d'administration de la CRPN réuni en réunion extraordinaire le 17 mars, s'est positionné à l'unanimité contre le projet de décret et demande qu'une étude d'impact soit effectuée.

Alors que le Conseil a demandé à la tutelle de mettre en place une réforme afin de rétablir les comptes du régime et conserver à notre Caisse son indépendance, ce projet aggrave à tel point les objectifs que l'on en est à se demander si des efforts supplémentaires peuvent être demandés aux navigants et aux employeurs alors que par ailleurs, tout semble être fait pour mettre en cause l'existence même de notre Caisse de retraite.

Le combat ne fait que commencer ; nous vous tiendrons informés au fur et à mesure de l'avancée du dossier.

Le bus Air France n'est plus, voilà le Bus-direct

Depuis le 12 mai 2016, les cars Air France ont disparu ; aujourd'hui exploités par Kéolis et nommés le Bus-direct.

Et à partir du 1^{er} février 2018, les Bus-direct deviennent payant pour les agents Air France.

Combien ça va coûter ? Par exemple, sur un Orly-CDG, vous paierez 8,40€ au lieu de 21€ (60 % de réduction) mais à condition d'attendre que tous les autres clients soient montés, qu'il reste de la place et enfin, que vous utilisiez le dernier arrêt. Cela passe à 13,65€ (35 % de réduction) à condition de réserver votre ticket sur internet ; vous pourrez alors monter comme les autres clients à n'importe quel arrêt.

Peu de syndicats se sont insurgés de cette décision : seuls le SNPNC, FO et UNSA PNC sont sortis de leurs gonds, les autres restant stupéfaits de cette révolte.

Affaire à suivre.

Un peu d'histoire, ça vous dit ?

Pour terminer sur une note plus positive, nous avons souhaité à la section Retraités, consacrer quelques lignes du bulletin trimestriel à l'histoire de l'aviation. La grande comme la petite. Voici donc le 1^{er} volet que nous vous proposons.

En 1904 naissait notre « maman » à tous !!

Mais non, pas Marie, bien qu'il y ait un rapport car elle s'appelait Church, Ellen Church (pas Bond, James Bond..., Church).

Elle fut la première « fille de l'air » (d'après son patron) à être embauchée, à sa demande (on dirait maintenant en candidature spontanée) à la Boeing Air Transport, qui deviendra United Airlines, pour s'occuper des passagers pas très familiers en transport aérien. Elle était infirmière de formation.

Bref, c'était la première hôtesse de l'air.

Il y avait 14 pax à bord. Une zone de 14 pax... !!! (un rêve...!!).

Sa partenaire suivante fut Margaret Arnott. Elle était surveillante en pédiatrie.

N'y avait-il que des malades à l'époque pour prendre l'avion ? Et maintenant ?

Et notre « papa » me direz-vous ?

Hé bien, nous n'en savons rien, mais c'était avant !

Ellen, c'était en 1930 ; il existe une photo des années 1920 où l'on voit Murphy, le 1^{er} steward (à l'époque on disait barman) en plein boulot.

Alors, si vous avez des infos et si ces lignes vous ont amusé voire instruit (mais ça nous étonnerait!!!), n'hésitez pas à nous contacter, nous en ferons profiter nos camarades.

Non sans avoir remercié « Wikipédia », la « Chronique de l'Aviation » et le Web !!!

Adresse mail

Nous ne terminerons pas cette lettre d'information sans vous rappeler notre souhait d'avoir votre adresse mail pour une meilleure et plus rapide information. En effet, et à titre d'exemple, cette lettre a été rédigée le 21 mars et ne pourra être envoyée qu'en fin de mois, délais de traitement oblige ; nous ferons parvenir à nos adresses mail le résultat à jour de la participation à la grève du week-end du 18 au 20 mars.

Aujourd'hui, seuls 16 % de nos adhérents ont donné leur adresse mail. Est-il besoin de rappeler que le SNPNC n'utilisera cette adresse mail que pour les seuls contacts avec la section « Retraités » ? Non, bien sûr, c'est une évidence mais on vous le dit quand même ; alors, un simple petit mail à la section (cielouvert1@gmail.com) et l'affaire est réglée.

Recevez chers Collègues, nos amicales salutations.

La section « Retraités » du SNPNC