

Editorial

Une première lecture du Relevé de Décision, daté du 20 février 2013, concernant les négociations menées par la Direction avec les PNC, suscite de nombreuses interrogations pour ne pas dire inquiétudes.

Efforts salariaux différés en 2015 et 2016, absence d'effort de productivité individuelle notamment sur LC, etc.

Pour le SNPL Air France ALPA, les choses sont très claires : les équilibres proposés par la Direction dans le Relevé de Décision PNC ne respectent pas, ni sur le fond ni sur la forme, le cadre de négociation imposé à toutes les catégories de personnel en avril 2012.

Parallèlement, s'agissant du Personnel au Sol, si les efforts sont réels à certains égards, leur PDV n'atteint pas ses objectifs dans les secteurs où il y en a pourtant le plus besoin, notamment au sein de l'exploitation sol du hub de CDG et dans les escales françaises...

Le coût de la touchée Air France était totalement en décalage avec le reste de l'industrie, représentant 22 % des coûts du MC, une paille ! Nous craignons qu'il le reste après Transform...

Toutes ces raisons expliquent notre décision de gel des mesures pilotes au sein de l'Observatoire de la Transformation.

Il convient désormais que la Direction Générale de l'entreprise s'explique très clairement sur l'avenir de la réforme et, après avoir obtenu les efforts salariaux demandés, sur les garanties qu'elle est capable de donner sur l'avenir de l'activité aérienne et donc des emplois pilotes.

**Le coût de la touchée Air France
était totalement en décalage
avec le reste de l'industrie,
représentant 22 % des coûts du MC !
Nous craignons qu'il le reste
après Transform...**

Le SNPL AF ALPA est de plus en plus sceptique quant à la volonté de la Direction de transformer durablement l'entreprise pour la mettre en adéquation avec l'ambition de conserver toute l'activité en interne.

Face à ce constat, mais également à la présentation d'un plan de qualifications ne respectant pas les engagements de l'accord Transform pilotes - à l'instar de trop nombreux accords bafoués (accès aux salons en MEP, protection des réserves, stabilité planning en période de grève, respect des PGK hébergement et prestation, respect des systèmes de DDA, accès aux parkings en base province, etc.) - la réaction des Représentants Syndicaux du SNPL AF ALPA, réunis en Conseil le 7 mars dernier, est sans équivoque. Un mandat très clair a été voté à l'unanimité des RS présents ; nous vous le retranscrivons ci-après :

« Ces derniers jours les objectifs du plan Transform 2015 semblent avoir évolué. En conséquence, au sein de l'Observatoire de la Transformation, le BAF a pris la décision de geler la mise en œuvre de toutes les futures mesures pilotes de l'accord Transform.

Dans ce cadre, le CAF confirme la décision du BAF et le mandate pour avoir recours à un ou plusieurs cabinets d'analyse technique et pour analyser la pertinence des récentes orientations stratégiques de la Direction Générale d'Air France.

Par ailleurs, le CAF mandate le BAF pour faire cesser par tous moyens, y compris la grève et sans conditions, toutes les provocations de la Direction, en particulier des services de la Production et de la DRH PN ».

La balle est maintenant dans le camp de la Direction... à moins qu'elle ne préfère s'autocongratuler dans la presse des passations de pouvoir entre membres du Conseil d'Administration...

Il n'y a aucune raison que les pilotes de ligne d'Air France continuent à faire des efforts si les accords ne sont pas respectés, et surtout si l'entreprise ne se transforme pas réellement.

Nous savons pouvoir compter sur votre soutien sans faille si les réponses de la Direction au « malaise » actuel ne sont pas les bonnes.

Le Bureau SNPL AF ALPA



**Il n'y a aucune raison
que les pilotes de ligne d'Air France
continuent à faire des efforts
si les accords ne sont pas respectés,
et surtout si l'entreprise
ne se transforme pas réellement.**

Observatoire de la Transformation : quelles sont les mesures Transform pilotes mises en œuvre ?

Pour que chacun puisse constater par lui-même, voici la liste exhaustive des mesures mises en œuvre jusqu'à présent :

Lors de l'Observatoire de la Transformation de décembre 2012 ont été décidées les mesures suivantes :

- Gel des classes : le gel est maintenu jusqu'au 31 juillet 2013 avec un point d'étape prévu à l'occasion de l'Observatoire de juin 2013 ;
- Compositions d'équipage dérogatoires (paragraphe 1 et 2 de l'annexe 2 de l'accord Transform pilotes du 19 novembre 2012) : les Repos Conditionnels sur les vols vers l'Est partant en plage 3 sont maintenus jusqu'à fin janvier 2013 permettant des mesures de la fatigue sur au moins 20 rotations ; ils sont arrêtés au-delà, les mesures de la fatigue étant, quant à elles, poursuivies sur des vols sans RC. Les vols à compositions d'équipage dérogatoires (MIA à l'hiver, EZE à l'été suivant et vols Cargo MEX et tritronçons Afrique) sont mis en œuvre à compter du 1^{er} février 2013 permettant là aussi des mesures de la fatigue. La mesure sur les 3 RNN est mise en œuvre à compter du 1^{er} février 2013.

Lors de l'Observatoire de la Transformation de janvier 2013 ont été décidées les mesures suivantes :

- Congés d'été à 26 jours et congés d'hiver à 19 jours pour la saison IATA 2013-2014 (paragraphe 4 du chapitre IV et annexe 3 dans son intégralité de l'accord susmentionné) ;
- Prestations et IR Phase 1 (2/2) - concernant le passage de 4 à 2 encas sur moyen-courrier (premier alinéa du paragraphe 7.1 A du chapitre IV).

Aucune autre mesure n'est mise en œuvre à ce jour.

Les nouvelles règles d'utilisation moyen-courrier ne seront mises en œuvre que si les revendications du SNPL AF ALPA sont satisfaites, notamment en termes de respect de plan de QT et d'accords existants.

« Gestes » en cabine

La Direction comptabilise un crédit conséquent pour des « gestes » de service supplémentaires en cabine dans la copie PNC du Relevé de Décision du 20 février. Ainsi, une partie de la recette des vols participerait à leurs efforts dans un accord définitif que les PNC ne manqueront pas, dans ces conditions, de valider.

Un vol, c'est certes des recettes, mais aussi des coûts. Si les recettes sont connues lorsque les portes de l'avion se ferment, les coûts du vol peuvent rester une variable largement dépendante d'un certain savoir-faire pilote.

Comptabiliser les « gestes » en cabine ? Pourquoi pas... Mais alors pourquoi la Direction a-t-elle refusé de comptabiliser les économies du plan carburant dans les efforts pilotes ? N'est-ce pas nous, pilotes, qui assumons ces « gestes » supplémentaires, comme un atterrissage avec un braquage de volets réduit, des reverses sur idle ou encore un roulage N-1 ?

Bien sûr, toutes les mesures d'économies carburant ne sont pas exclusivement la conséquence des actions des pilotes, mais qui peut nier que réaliser un vol avec une prise de carburant optimisée n'a pas le même impact économique que de réaliser le même vol en prenant une marge confortable de carburant supplémentaire ?

Il serait incompréhensible qu'une part des économies carburant réalisées ne soit désormais pas prise en compte dans la copie pilote. Si tel était le cas, il y a fort à parier que les pilotes sauront arrêter prochainement de jouer les bons samaritains avec des Directeurs qui ne les considèrent pas.

CDB lâchés en 2012

Depuis plusieurs années, une rencontre annuelle est organisée entre les CDB nouvellement lâchés et la Direction Générale.

Pour la promotion 2012, cette rencontre est programmée le 21 mai prochain ; elle concerne une soixantaine de CDB.

Mais n'allez pas croire que cette rencontre a une quelconque importance pour l'entreprise !

Vous avez beau être délégué de la Direction lors de vos missions, cette journée de rencontre a beau être la seule de votre carrière où vous pourrez croiser la Direction Générale ailleurs que dans un cockpit au hasard des déplacements de nos dirigeants, l'entreprise estime que cette journée ne doit pas être programmée sur votre planning.

C'est donc sur un jour de dispersion que vous serez conviés à cette « cérémonie » et vous ne serez donc pas couverts par les assurances en cas d'accident sur votre trajet domicile-aéroport.

Suite à la récente communication de la Direction sur sa vision de « comment faire voler un avion », dans laquelle les pilotes ne sont mêmes pas évoqués, nous estimons qu'il faut stopper l'hypocrisie des grandes manœuvres communicantes de la Direction et jugeons que cette journée du 21 mai ne mérite pas que les CDB concernés se déplacent, hors de toute protection sociale qui plus est.

Brèves**GP : les orages s'accumulent**

Devant l'accumulation des soucis rencontrés avec les GP ces derniers mois (mise en place d'Altea, faible disponibilité des R1 Low sur le domestique, dégradation de l'utilisation des BLS pour les GP, nouvelles conditions sur les vols Hop!, etc.), nous avons réactivé le groupe de travail GP du SNPL AF ALPA et nous demandons expressément une réunion entre la Direction et l'ensemble de l'intersyndicale GP afin de traiter de manière globale et efficace l'ensemble des problèmes rencontrés.

Vous pouvez d'ailleurs contacter notre groupe de travail à l'adresse suivante : gpafr@snpl.com

SGRF : mobilisons-nous !

Une campagne TOD a lieu en mars. Il est essentiel de systématiquement remplir ce questionnaire afin d'avoir le maximum de réponses.

Le principal danger pour nous, pilotes, dans un système de gestion de la fatigue, serait un faible taux de retours qui fausserait les données statistiques et masquerait les réels problèmes rencontrés par les pilotes concernant leur fatigue. Il ne faut pas tomber dans le piège de l'absence de réponse.

L'efficacité du SGRF dépend de votre implication et de votre solidarité pour effectuer les retours fatigue de façon objective et répondre le plus largement possible à cette campagne TOD en particulier.