

Droit de grève : la menace avance

Après la suppression de la grève en escale, la perte de la stabilité de planning, l'interdiction de faire «Casse-rolle», l'obligation de se déclarer sonnerait définitivement la fin en pratique de ce droit constitutionnel.

Déposée en pleine campagne présidentielle, cette proposition de loi aurait dû amener tous les syndicats de l'aérien à se fédérer dans un mouvement de contestation.

Hélas, les logiques politiques d'alliance de court terme ont une nouvelle fois prévalu et nous assistons à un préavis de quatre jours dans le désordre.

Pire, les 30% de pilotes qui n'ont pas voté pour le grand gourou ont été volontairement exclus de cette coalition de fortune.

Cela ne nous empêche pas de notre côté de faire passer les messages et les alternatifs mais les tactiques claniques ne peuvent que nous affaiblir collectivement.

Ainsi, devant une telle faiblesse, le gouvernement a finalement dévoilé ses intentions : le transport aérien est tombé dans le secteur privé hautement concurrentiel et ce sera donc aux personnels de payer les erreurs de gestion des grands commis de l'état parachutés à la tête de leurs entreprises et ils devront, en plus, compenser le différentiel de charges qui leur est imposé sans troubler l'ordre public

Le sursaut collectif devrait être impératif.

Faute de n'avoir pas su obtenir immédiatement le retrait de cette proposition de loi, il ne nous reste plus qu'à imposer les amendements qui permettent véritablement d'atteindre les objectifs fixés, tout en protégeant notre droit de grève.

A défaut de cette stratégie, nous n'aurions le choix que dans « l'alternative du Diable » :

• **Une grève non suivie et excluant 30% des pilotes et nous sommes laminés pour très longtemps.**

• **Une grève suivie... qui justifiera la mise en place d'une loi qui sonnera juste pour l'opinion publique.**

Ne parlons même pas d'un énième report de préavis comme ce fût si souvent le cas dans un énième aveu de faiblesse.

Encore une fois, nous ne prenons pas le problème du bon côté. Il faut admettre que les passagers ne sont pas des marchandises que l'on peut stocker durant un conflit.

Si les parlementaires veulent vraiment assister les passagers, il faut être capable de leur proposer nous-même une solution qui réponde à ce problème.

Ainsi ; il faut contraindre les directions d'entreprises à gérer les conflits plutôt que les laisser libres de tout mettre en œuvre pour en annuler les effets grâce à l'outil que lui offre cette disposition.

Il faut leur imposer de faire tomber le programme des vols à stricte proportion des grévistes déclarés.

Les 48 h doivent être au service des passagers, pas de la Direction pour annuler les effets de l'échec d'une négociation dans laquelle elle est partie prenante.

En pratique :

• **Définir une plage : entre 72 et 48h pour laisser le temps à chacun de se déclarer gréviste.**

• **Prendre comme référence le programme défini le jour du préavis.**

• **Définir pour chaque fonction et chaque secteur : CDB, OPL, CC ou CCP et HOT/STW la proportion de grévistes déclarés et définir la proportion de vol à annuler ou à compo peq PNC.**



Exemple :

- Un CDB ou OPL gréviste et c'est le vol qui tombe.
- Un PNC gréviste et c'est le nombre maximum de sièges commercialisables qui chute.
- Un agent sol et c'est un ratio de vol à tomber comme cela se pratique pour les contrôleurs aériens.

Ces dispositions permettent de préserver l'ordre public en organisant les conditions pratiques de la grève sans en annuler ses effets. Elles répondent donc parfaitement aux objectifs affichés par le gouvernement.

Nous proposons également d'aller plus loin dans la protection des passagers en contraignant les employeurs à **réserver leur personnel d'encadrement pour effectuer d'éventuels ré-acheminements de nos clients qui se retrouveraient, du fait d'un conflit long et très majoritairement suivi, dans l'impossibilité de rentrer à leur domicile...** c'est cela le service minimum auquel ne répond pas ce projet de loi.

Nous avons fait cette proposition aux parlementaires et aux ministères mais on nous a rétorqué que jamais les employeurs n'accepteraient cela... et nous qui croyions que seul l'intérêt des passagers comptait.

Un sursaut collectif dépassant les logiques claniques est indispensable. Il permettrait également de préparer l'avenir. Nous y travaillons également.

La grève est toujours un échec. Sans droit de grève, c'est la négociation qui est condamnée à l'échec.

Première réponse le 24 janvier prochain lors du débat de ce texte à l'Assemblée.

**PLAN TRANSFORM 2015 DISPONIBLE
SUR SIMPLE DEMANDE AUPRES
D'RWAY ou UNPL.**

Régime Lacan

A ne pas confondre avec celui du docteur **Dukan**.

En effet, comme prévu la cure d'amaigrissement portera aussi bien sur le gras que sur les muscles (par équité) et ce sera aux seuls salariés de se serrer la ceinture. PHG si tu nous regardes... La faillite de la banque Dexia ou de Seafrance sont des exemples à ne pas suivre.

Gel des salaires, dénonciation unilatérale des accords (déjà fait pour les PNT avec l'accord 2006), MGA pour les PN, plan de productivité (reporté après les élections, l'urgence étant d'abord d'affaiblir le droit de grève).

Pendant ce temps, LH se déploie sur l'Afrique, la France et l'Amérique du Sud.

Air Caraïbes, forte de son succès sur CAY, ouvre SXM en 330 haute densité et se positionne sur les Seychelles. Delta nous siphonne les lignes rentables : ORD, SEA et EWR et nous ... nous supprimons des lignes et reportons nos investissements... De l'ambition et du renouveau.

Conséquences de cette fuite en avant révolutionnaire :

- Certains personnels se tournent les pouces mais il faut toujours les payer,
- Les avions fleurissent les parkings mais les crédits courent toujours,
- Nos passagers partent vers la concurrence avec les parts de marché et les créneaux.

Fermer une ligne non rentable sans redéployer les moyens libérés sur une autre destination aboutit surtout à augmenter nos frais fixes et à perdre des parts de marché pour n'économiser que les charges variables.

Annonce du Plan TRANSFORM 2015 d'AIR FRANCE



Exemple : sur BKK, nos avions sont complets et nous perdons de l'argent alors que KLM qui exploite aussi la ligne et vend ses billets moins cher gagne de l'argent. Mais comment font-ils ?

Conclusion, nous supprimons des fréquences sur des vols pleins, ce qui nous fera perdre plus d'argent en augmentant les coûts unitaires, tout en dégradant nos coefficients de remplissage...

Certes, redéployer les moyens demandent du volontarisme.

Lorsque Air Caraïbes s'est positionné sur CAY avec un 330 haute densité, qui pouvait croire que nous allions pouvoir nous maintenir longtemps sans réagir avec notre 340 tri classe... Las, deux ans plus tard, nous desservons toujours cette destination avec cette même configuration machine.

Et dans une telle perspective d'attrition de l'activité, on nous promet un plan de productivité des personnels... Pour les occuper à quoi ?

La nomination d'un nouveau Président, même si celle-ci était plutôt rocambolesque, suscite toujours de l'espoir. La révélation de son équipe rapprochée l'a vite rafraîchi.

Ce plan confirme cette continuité dans la gouvernance de l'Entreprise. Si la compagnie a évidemment besoin de faire un régime, nous proposons de prescrire le « Lacan » à notre nouveau Président. Pour l'aider à dépasser le stade du miroir, il a clairement besoin des autres pour se constituer.

Les autres ce sont les salariés qui vont devoir s'exprimer s'ils veulent continuer à exister.

Air France, plus de 500 millions d'euros de pertes en 2011

Selon Alexandre de Juniac, PDG d'Air France, la perte d'exploitation de la compagnie dépassera les **500 millions d'euros** en 2011.

C'est ce qu'il a annoncé vendredi après-midi lors d'une présentation du plan d'économie aux salariés d'Air France.

La veille, le patron d'Air France avait déjà indiqué que les pertes de la seule branche court et moyen-courrier atteignaient **700 millions d'euros**.

Aucune indication n'a été donnée, en revanche, concernant les résultats du groupe Air France-KLM, qui devraient également être déficitaires. Certaines estimations avancent le chiffre de **300 millions d'euros** de perte d'exploitation.

Par ailleurs, le directeur du marketing, Bruno Matheu, a également annoncé la fermeture prochaine des escales d'**Orlando et Abu Dhabi**, parmi les mesures d'économies.

NEWARK

Nous fermons Newark. ligne historique, desservie par trois quotidiens LH, deux BA + un Virgin.

L'expérience de ORD a pourtant démontré que les passagers AF ne se reportaient pas sur Delta mais qu'im-

porte... Joint Venture oblige.

Nous saluons toute l'équipe de EWR qui s'est investie depuis des années pour faire tourner cette escale avec convivialité et respect des équipages. Ils sont débarqués...à l'américaine.

TRANSFORM 2015 : Qu'a voté notre administrateur PNT en conseil d'administration sur les mesures pilotes (baisse des IR, hébergement, MGA, Qualifs, périmètre...) ?

L'HISTOIRE DE LA GRENOUILLE ET DU R1 HIGH

On nous explique que de nombreux R1 high ne sont pas vendus, ce qui détruit la recette et le taux de remplissage. Remède : on supprime le R1 HIGH.

On aurait pu aussi partager le gain en créant un peu plus de R1 LOW, on aurait pu en discuter avec les syndicats en fonction des lignes concernées, mais non, la seule solution est celle encore une fois du gain exclusif sur le dos des salariés sans beaucoup de réaction «déterminée».

Par nos règles de repos et de congés, les PN sont les premiers pénalisés par la suppression de ces R1 HIGH. Il est certain que celui qui obtient toujours les R1 low s'en moque un peu...

Si la Direction avait aussi renoncé à ses S1 «convenances personnelles» (en classe Club sur LC bien évidemment), l'effort aurait été équitable mais ce n'est pas le cas.

Ce geste serait doublement apprécié car non seulement des places «plein tarif» seraient libérées pour nos clients mais surtout le différentiel de recettes serait plus conséquent car à la différence du R1 high qui rapporte quelques centaines d'euros à la «case recette», le bénéficiaire du S1G pour convenance per-

sonnelle ne rapporte pas un € à la Compagnie.

Après le coup de la fiscalisation des avantages en nature, le R1 avait déjà augmenté. Avec cette nouvelle mesure, le prix moyen va encore grimper.

Il aurait mieux valu faire le tour de toutes les corporations externes qui bénéficient d'avantages sur les billets alors que nous sommes une entreprise privée, en particulier les parlementaires qui nous veulent du bien.

S'il reste aujourd'hui des R1 high invendus c'est bien parce qu'ils sont trop chers, pas que les salariés voyagent moins.

Cette frasque nous rappelle une histoire :

Un étudiant analyse le comportement d'une grenouille. Il lui demande de sauter, elle réalise un saut d'1 m.

Il lui arrache une patte et lui redemande de sauter : le saut fait 80 cm.

Il lui arrache 2 pattes, le saut ne fait plus que 50 cm puis 3 pattes pour un saut de 10 cm.

Il arrache toutes les pattes et voyant que la grenouille ne saute plus il en conclut que la grenouille ... **est devenue sourde.**

Du côté de l'APPN

Dans un système d'élection **à liste**, l'électeur ne choisit pas l'**ordre** des noms sur la liste mais si, en plus, la liste est **unique**, il ne choisit même plus **les noms** ou le programme.

Ainsi dans le changement de statuts de l'APPN, les adhérents APPN des dernières élections n'ont eu le choix qu'entre **voter (ou non)** et **rayer les noms**.

Le processus de désignation des noms sur la liste aurait été un minimum.

Dans le dépouillement, c'est donc ces 2 indices qui sont intéressants : le taux de participation et le taux de rayure.

Si le taux de participation a été donné aux adhérents : 33,88% (faible), celui des rayures a été «oublié» pour ne dire seulement que «*tout le monde à gagné*».

Pourtant 5 candidats ont battu des records de rayures dans un scrutin qui s'est toujours voulu consensuel.

Écarter des opposants ne suffit donc pas à se faire apprécier des électeurs.

En particulier, bravo à **ED discount qui totalise plus de 530 rayures, record battu**.

Puisses-t-il profiter de son nouveau énième mandat au service d'une corporation qui ne le mérite vraiment pas.

REFLEXION : L'épisode SEAFRANCE démontre l'utilité de la variété syndicale quand une équipe "ultra majoritaire" et déterminée mène les salariés dans le mur...

Les bonnes initiatives du mois

- Mise à jour de la procédure «objet suspect à bord».
- Suppression des codes pétroliers par ACARS.
- Rubrique «SECURITY» par ACARS préremplie.

4S, sûreté, téléphone portable et coût d'exploitation

L'année dernière, lors de la journée 4S, nous avons eu droit au cours de 20 mn sensé transformer les PN en «profilers».

Résultat : quelques vols retour parking car de dangereux terroristes avaient été détectés par des apprentis PNC physionomistes.

Personne n'avait expliqué aux intervenants que c'est un véritable métier et qu'on ne peut s'improviser expert enquêteur digne d'une série américaine.

Cette formation s'est donc heureusement arrêtée.

Cette année, l'exercice de découverte d'un téléphone à bord qui doit mener à coup sûr l'équipage à la **check list bombe à bord** et à l'évacuation sur un déroutement a mené à quelques déconvenues durant l'exploitation.

Conclusion une mise à jour sûreté vient de sortir re-fondant la découverte d'un objet à bord et il faut dire

que la procédure est plutôt adaptée et bien faite. Par exemple, on constate que la découverte d'un téléphone portable non identifié ne conduit pas forcément au déroutement.

Les déviants d'hier qui continuaient le vol dans cette situation deviennent les garants de la doctrine avec cette mise à jour.

Question : la mise à jour n'étant effective que le 9 février 2012, que va-t-on enseigner en journée 4S jusqu'à cette date fatidique ?

Et si on trouve un téléphone dans cette période charnière, quelle procédure appliquer par l'équipage ?

Cela revient à notre réflexion sur le LOSA : **qu'est-ce qu'un déviant dans un système qui n'est pas optimisé ?**

CARGO : info intox ?

Le dogme des 5 avions maxi fait que les 2 avions ABC seraient à la vente... quel avenir pour le cargo à Air France ?

2 années après la dénonciation de l'accord Collectif sur ce dossier, aucune vision. Quels marchés ? Quel volume ? Quels avions ?

Toutes les compositions intermédiaires sont à l'étude... bien que l'on n'économise rien en arrêtant les cargos !

Pourquoi pas une Biquilif 777 cargo /744 cargo pour avoir des équipages compétents et plus productifs.