



# Départ de Juniac

## Une dure lutte ?

La brusque annonce du départ de Juniac de « sa » « maison » est une distraction, un petit rien, même si, de manière bien compréhensible, nombre de salariés seront momentanément satisfaits de voir partir un dirigeant qui restera comme l'instigateur de la conviction managériale que le collectif de travail est un boulet pour Air France.

Ce départ précipité, en pleine crise sociale, en dit long sur la dimension chevaleresque du personnage. De plus, ce départ n'est malheureusement pas sans conséquence en matière de souffrance au « travail » ce qui est inattendu : en effet, depuis que la nouvelle fait le tour des quelques landernaux que cela intéresse, un « chef » « syndical » charismatique se trouve en déshérence. Victime de « signaturose aigüe » autant que d'une assise narcissique peut-être défaillante, ce croisé de tout ce que la direction pouvait bien avoir à faire valider sous caution « syndicale », le voilà qui erre comme une âme en peine et sautant de micro en micro pour dire son profond désarroi en l'absence de son maître. Le patron de la CFE CGC AF est orphelin. Pathétique !

Mais ceci est dérisoire !

Car l'entreprise, entendez le management et le conseil d'administration autant que les relais politiques (prompt à qualifier de voyous les salariés qui protestent), n'a pas changé pour autant de paradigme, d'analyses et d'objectifs.

Elle persiste donc dans son antienne : certains voisins prestigieux sont « plus rentables » qu'elle. Jalouse, elle veut leur place. Elle veut leur place à la manière d'un caprice enfantin : crise caractérielle, bruit et

violence. Une attitude répréhensible dans n'importe quelle cour maternelle.

Je veux leur place d'autant plus férocelement que je ne prends aucun risque pour satisfaire mon avidité : c'est aux salariés de la « maison » que je vais faire les poches pour financer mon projet.

Quittons ce ton ironique pour être certain que ce qui suit sera considéré avec le sérieux et la gravité qui conviennent. Le simulacre de négociation en cours et dont M. Gateau semble ô combien satisfait est la preuve concrète de l'état d'esprit intact du château. Par delà le souci de ménager ses arrières s'agissant d'un échec annoncé que la direction veut attribuer très essentiellement aux pilotes, ce qui transpire des diktats n'a rien de réjouissant.

Dans son courrier de convocation à la dernière réunion du cycle débuté en mars, le DRH nommé par Matignon se fait pressant. Le temps serait venu de « converger vers un compromis », en l'occurrence la dernière version du projet d'accord de la direction qui accorderait aux syndicats et donc aux pilotes des amendements substantiels. Or nous n'avons rien lu de tel dans les tracts publiés par le SPAF ou le SNPL à propos du déroulement de ces monologues. Nos échanges n'ont fait que confirmer cela. ALTER n'a aucune raison particulière de douter du sentiment de nos collègues.

Malgré la transfert d'activité LC chez KLM, malgré les transferts d'activité chez Transavia, malgré un chiffre d'affaires historique, malgré le fait que les

résultats d'Air France surpassent désormais ceux de KLM ou/et malgré des remplissages toujours plus hauts (gages de l'attachement des passagers) l'engagement de la direction générale à promouvoir des « engagements forts et ambitieux » participe toujours du même chantage : présenté comme une réponse condescendante à des enfants capricieux, le projet d'accord « pour la compétitivité, la croissance et l'emploi » ne serait envisageable qu'au prix payé par nous d'une maîtrise drastique tant de la productivité

des pilotes que de la rémunération de ceux-ci !

Juniac est donc sur le départ, peut-être bien poussé dehors par une intersyndicale PS/PNC/PNT solide et déterminée. Ceci peut être un motif de satisfaction. Pour autant, le bras de fer engagé contre une direction qui ne jure que par le moins-disant social reste engagé. Le départ du PDG d'AFKLM nous a fait boire une bière. Restons mobilisés afin de sabrer dignement le champagne un jour prochain !

## Sous-traitance sauvage Ça grogne en piste !

Depuis plusieurs mois la piste frémît concernant le projet de sous-traitance de la manutention sur les vols du secteur moyen-courrier.

Depuis le 20 mars dernier, un mouvement de grève sauvage initié par des salariés de la piste du satellite S4 ayant refusé de traiter un vol habituellement réservé au satellite S3 a démarré lorsqu'un chef d'escale de permanence de la piste a décidé qu'il considérait cela comme un refus de tâche. Cette remarque a déclenché un tollé et un débrayage massif dans les secteurs du long courrier de Roissy.

Des mouvements plus ou moins spontanés au départ puis repris par un collectif pour aboutir à une grève massive le 20 mars sont devenus aujourd'hui une protestation frontale encadrée par les syndicats.

Salariés et syndicats font face à la direction et refusent de voir le métier et les emplois partir à la sous-traitance. Des assemblées générales ont été organisées.

Se greffe à ce conflit social un problème touchant à la sécurité au travail par défaut d'équipement individuel de sécurité (casques antibruit) en cours d'investigation. Cet aspect a généré l'exercice contesté par l'entreprise de leur droit de retrait des agents.

Ajoutons à cela une protestation tout aussi massive de centaines de salariés à la DGI cette fois après le refus du renouvellement d'un badge rouge TCA à un agent pour un motif externe au travail pouvant toucher n'importe qui. Cet agent est menacé de licenciement et la fronde dépasse tout ce que la direction a vu depuis longtemps. Elle ne sait plus gérer !

Pour revenir à la piste à CDG, les salariés briseurs de grève dépêchés par la direction pour « faire passer l'exploitation malgré tout » sont sur les rotules après quinze jours de conflit. Depuis la grève continue et s'amplifie.

Une intersyndicale a eu lieu. Un nouveau tract de Sud aérien d'appel à cesser le travail pour tout le mois d'avril contre la sous-traitance va être diffusé. La sérénité en

piste n'est pas de mise pour le moment, c'est le moins que l'on puisse dire.

La direction ne s'attendait pas à un tel mouvement spontané qui dure d'autant plus que les collègues de la piste au moyen-courrier l'ont rejoint. Elle tente néanmoins l'intimidation par le biais de menaces de sanctions et des visites de RG et gendarmes de GTA dans les zones de replis de la piste.

Cela craque de toutes parts, à l'image de la saturation frappant la société française. Mieux qu'un long discours, voici un extrait du message adressé par nos collègues aux équipages. La conclusion n'est-elle pas limpide ?

Message à l'équipage :

« Chers collègues PN et PNT,

*Comme vous le savez, sur le hub de CDG, la plus grosse plateforme d'AF, un projet de sous-traitante menace nos métiers. À travers l'externalisation des métiers d'ASA et de polyvalent, notre direction fait le choix de se séparer d'un savoir-faire, gage de sécurité et de qualité. (...)*

*Nous tenons à vous alerter sur les conditions dans lesquelles sont opérés les vols. Des cadres sont déployés par la direction pour casser notre grève. De ce fait, le traitement des vols est dangereusement mis en défaut, notamment par le manque de formation de ces personnels, le non-respect des standards et des procédures, un sous-effectif critique sous l'avion, des temps de repos non respectés. En effet, de nombreux cadres enchaînent les vols du matin au soir sans repos. En tant que professionnels, nous constatons que la course à la ponctualité prévaut sur la sécurité. Un choc avion a été évité de justesse. (...)*

***Nous comptons sur votre vigilance pour faire respecter les standards afin que la sécurité de nos passagers et celle de nos collègues soient préservées ».***

# La lettre imaginaire (ou pas) du DRH GATEAU à chaque syndicat de pilote

Très-trop chère organisation syndicale qui bientôt disparaîtra grâce à la Loi Travail et à son référendum, entre autres...

Merci de trouver ci-après les grandes idées de l'Accord PNT 2016 tel que pensé par la bienveillante direction :

## Postulat de base

Après des mois, voire des années de recherche, après avoir écumé tous les marchés (Wall Street, le London et Shanghai Stock Exchange, etc.), il a fallu nous plier à cette bien triste – surtout pour vous – réalité : pilotes, vous êtes – tout comme les autres salariés, équité oblige ! – notre seule variable d'ajustement, notre seul coût pilotable : nous n'avons donc d'autres choix que de vous piquer du pognon.

## Détails de l'Accord

- Les pilotes devront augmenter leurs heures de vol annuelles tout en augmentant leur flexibilité (votre stabilité de planning nous les brise sérieux !) et en baissant le coût de l'heure supplémentaire à 10% au lieu de 25 ;
- En contrepartie, promis juré, je n'utiliserai pas l'arbitrage de GAGEY pour le solde de Transform2015, vous n'aurez juste qu'à en signer la mise en oeuvre (NB : si d'aventure GAGEY devait lui aussi ne plus être en poste à ce moment-là, son successeur saura sans nul doute très bien faire le job) ;
- Je vous promets en revanche que la direction réfléchira dans le « futur » (notion à définir dans les tous « prochains » (notion à définir dans les toutes « prochaines » années) mois) à l'éventuelle mise en œuvre d'engagements que nous avions déjà pris auparavant ;
- Je vous promets 600 embauches de pilotes d'ici fin 2020 : 380 en remplacement des départs à la retraite et 220 ventilés entre Air France et Transavia France, enfin plutôt Transavia ;
- Je vous promets 2200 QT d'ici à 2020, soit environ 550 par an dès 2017 : pour info, en 2007, nous en faisions 713 dont 176 passages CDB et sachant qu'environ 380 partiront en retraite sur la même période, qu'un départ en retraite générera

automatiquement environ 4 stages de qualification, soit, en l'occurrence, 1400 sur la même période, soit 350 par an que nous ferons de toute façon à flotte constante ;

- En cadeau encore, je vous promets de tout nouveaux avions moins consommateurs en carburant... et en salaires : une légère B-scale de -7% pendant 3 ans vous sera alors exigée comme honnête contrepartie ; après les trois ans, soit nous pérennissons ladite B-scale, soit nous arrêterons les lignes et revendrons les avions, mais ne vois là aucun chantage de ma part, juste le réalisme anticipé d'un homme visionnaire tel que moi ;
- Et parce que vous le valez bien après tous ces légers efforts-rentables (vous l'aurez remarqué aussi, j'exalte dans la création d'oxymores tels que « croissance décroissante...), la cerise sur le gâteau (avoue qu'elle est bonne, hein !?!) le retour en MEP depuis les escales dites « sensibles » dès l'arrivée en zone hostile, mais avec un Repos Post Courrier recouvrant cette MEP ;
- ...

## Résumé pour les Nuls

L'entreprise a fait des bénéfs', fait des bénéfs', fera des bénéfs', de plus en plus importants. Pour ma part, bien que nous soyons grassement payés pour ça (attends de voir la rémunération de nos hauts dirigeants qui vont être publiés incessamment !), nous n'avons guère d'idées pour capter la croissance actuelle du marché, nous prévoyons de délocaliser en Europe malgré notre lettre d'engagement, nous poursuivrons l'externalisation dans le Groupe d'une partie des lignes Air France, nous accélérerons le développement des pertes financières et de la flotte de la « low cost » Transavia France avec la richesse que tu contribueras à créer encore plus demain... Tu n'oserais tou'd'même pas rechigner, hein ?!?

Je t'attends donc dès cette nuit pour signer l'accord que nous ferons mine de négocier encore quelques jours pour donner le change aux autres salariés qui ne vous veulent, eux, vraiment que du mal. Va sans dire que vous vous engagerez par là même à faire imploser l'Intersyndicale Air France... mais ce sera tout de même mieux de le dire et de l'écrire.

Ton fort dévoué Directeur des Réductions Humaines

# Election interne ALTER

Conformément à ses statuts, notre syndicat a procédé, comme tous les deux ans, au renouvellement de ses instances.

Le 5 avril 2016, ALTER a donc dépouillé les votes de ses adhérents qui désignaient ses représentants au Conseil syndical.

Le taux de participation important a montré l'intérêt des adhérents pour la désignation de leurs représentants.

Ces représentants fraîchement élus ont eu ensuite la responsabilité d'élire le nouveau Bureau ALTER en charge d'appliquer, pour les deux ans à venir, la politique syndicale définie par l'Assemblée Générale et mise en oeuvre par le Conseil.

Le Président sortant a chaleureusement remercié les membres de son Bureau pour la quantité et la qualité du travail accompli au cours de la mandature passée.

Le nouveau Bureau est le suivant :

Président : Guillaume POLLARD (CDB A320)

Vice-Président : Emmanuel GANVERT (OPL A380)

Trésorier : Geoffroy GENEAU de LAMARLIERE (OPL A330/340)

Adjoint Trésorier : François HAMANT (CDB A320)

Secrétaires généraux : Richard BABIN (CdB A340), Guy FERRER (CdB B777), Benjamin ROY (OPL A320), Eric TAHON (CdB B777) et Nicolas THEILLET (OPL A320).

Le Représentant de la Section Syndicale (RSS) a été reconduit en la personne de Geoffroy GENEAU de LAMARLIERE (OPL A330/340).

## Bulletin d'adhésion

Nom :

Prénom :

Adresse :

Téléphone :

Courriel :

Division :

Fonction :

Déclare adhérer à ALTER

Date :

Signature :

Déposer ce bulletin dans une boîte aux lettres ALTER à Roissy ou Orly, ou envoi par courrier.

Autre solution :adhérer en ligne sur le site ALTER : [syndicatalter.fr](http://syndicatalter.fr)

Solidaires  
Union syndicale

Alter  
Ensemble

5 rue Walter Gropius CP 80215

94518 Rungis Cedex

Tel : 09 81 90 34 03

Fax : 09 82 63 37 30

Courriel : [syndicatalter@gmail.com](mailto:syndicatalter@gmail.com)

Site web : [www.syndicatalter.fr](http://www.syndicatalter.fr)