



Réapprenons à nous faire confiance !

(en novlangue directoriale... « Trust Together »)

... pourquoi pas, poursuit ALTER.

Il n'aura fallu que quelques semaines au nouveau PDG d'AFKLM pour prendre la mesure de du champ de ruines sociales laissé par son prédécesseur et ses équipes : « *Confiance* »... « *Ensemble* »... deux notions basiques et fondamentales du dialogue social qui ne peuvent que fédérer les meilleures volontés, qui ne peuvent être que source d'une bienveillance collective partagée, d'un bien vivre « ensemble » retrouvé.

Après les *Transform* et les *Perform* agressifs des équipes Juniac/Gagey, destructeurs de collectifs tant industriel qu'humain, ce ne peut être que plus motivant à entendre et à lire. Même si... même si... il n'en reste pas moins que ces deux derniers plans ne sont pas encore enterrés officiellement, et avec eux, leurs thuriféraires directoriaux...

ALTER a donc lu, ALTER a donc entendu. Des Mots, des Paroles.

Était-ce nécessaire de modifier la sémantique ? Assurément, un préalable incontournable.

Est-ce suffisant pour que les salariés et leurs organisations syndicales accordent leur Confiance à M. Janaillac ? La réponse est ferme : NON !

Des Actes... il nous faut des Actes pour décréter la Confiance enfin retrouvée entre salariés et direction.

Deux domaines dominent le contrat social d'un salarié : ses conditions de travail et ses conditions de rémunération.

Pour ce qui est des conditions de rémunération, après des années de blocage des salaires, il nous faudra assurément revendiquer. Mais à ce jour,

nous considérons qu'il n'y pas une urgence absolue en la matière, que le temps de la réflexion et de la construction des revendications peut s'étaler sur quelques mois encore.

En revanche, il y a un domaine où la procrastination n'a plus sa place, c'est celui des conditions de travail. Et c'est bien en cette sphère que réside l'exigence absolue d'actes forts dans les tout prochains jours. Quelle en est la raison ?

Réponse : La Sécurité des Vols !

Qu'il n'en déplaise à notre Directeur général adjoint aux opérations, dont le cœur ne bat plus la chamade que pour la Performance Opérationnelle, la satisfaction de nos « clients » et « les retours des Hommes de terrain (à opposer aux bureaucrates syndicaux, en clair... paroles qui ne font que nous éloigner un peu plus encore de la nécessaire « confiance retrouvée et partagée »), l'urgence est bien là !

Après un été en forme d'acmé du délitement de nos conditions de travail... après un été, donc, à courir après les volontaires pour gréer des vols, après un été à annuler des vols LC, après un été à voir les rapports fatigue s'accumuler, après un été à voir des instructeurs voler en place droite pour suppléer le manque structurel d'OPL, après un été à voir des pilotes se faire arrêter médical pour cause de surmenage, après un été à voir la majorité des demandes de second OPL sur des vols PEQ2 refusées pour cause de réserve d'OPL épuisée, après un été de DDA refusés, de plannings surchargés...

combien de temps encore allons-nous devoir subir les conséquences des politiques d'austérité de l'équipe Gagey en terme de QT et d'effectifs ? Combien de temps encore, alors même que le CHSCT-Pilote a déposé un DGI Fatigue au mois de mars 2016 (il y a donc déjà 6 mois de cela !), allons-nous devoir serrer les fesses ou nous en remettre à la plaque « Chance » de Reason pour éviter le pire ?

Des Actes ? ... forts et immédiats ? Pour retrouver une confiance mutuelle indispensable à la bonne marche de notre entreprise et préserver, par-dessus tout, la Sécurité des Vols d'Air France ? ALTER vous en propose, M. Janaillac :

- **Augmentation drastique des QTs sur les prochaines saisons, y compris celle à venir ;**
- **Équilibrage des effectifs par divisions de vol LC ;**
- **Augmentation des embauches nettes pour accompagner la montée en puissance du trafic aérien et combler un sous-effectif devenu dangereux ;**
- **La prise en compte sans contournement possible des positions des OPPNT dans l'élaboration des procédures Métier...**

Vous voulez parler Confiance, M. Janaillac ? ALTER vient de vous proposer les pistes qu'il nous semble indispensable et urgent d'emprunter dès demain, afin non pas de seulement la décréter, mais de concrètement commencer à la reconstruire.

Appel à volontaires pour gréer toujours davantage de vols par terre, nombreux pilotes en heures créditées à 3 chiffres sur 30 jours glissants, explosion des PR Fatigue, épuisement de certains, somnolence au manche, la liste des symptômes de la maladie qui ronge l'exploitation est connue de longue date. Quelle est-elle ? Un sous-effectif chronique !

Puisqu'elle ne sait pas changer seule, il faut maintenir notre pression sur la direction.

**ALTER rappelle sa consigne syndicale :
Pilotes, respectez strictement la stabilité de votre planning.**

Transport aérien L'UE et les larmes de crocodile

Au détour des différents articles de presse, des informations publiées sur la Toile et de nos contacts, ALTER a souhaité partager avec vous les quelques faits et perspectives qui suivent...

Vous rappelez-vous qu'après la bronca des PDG des transporteurs américains contre la politique commerciale des Compagnies du Golfe, il y a eu une réaction, quoiqu'un peu molle, de lAEA (Association of European Airlines) (<http://aea.fltmaps.com/en>) ?

L'on aurait pu croire, naïvement, que lAEA continuait silencieusement à faire pression sur la Commission Européenne dans ce sens.

En fait, pas du tout : à part les syndicats de salariés européens et quelques parlementaires nationaux

marginaux, il semble bien que les décideurs européens (la Commission et le Conseil) envisagent de ne rien faire contre les Compagnies du Golfe et leurs 21 milliards de \$ de subventions (<http://e4fc.eu/>). Certainement que des intérêts de carrière « supérieurs » - et personnels – doivent peser lourd dans la balance...

D'ailleurs, les 28 États de l'UE ont donné mandat à la Commission pour négocier un accord de ciel ouvert avec les pays du Golfe.

Quel avantage d'échanger l'accès d'Air France à 3 aéroports dans le désert, qu'elle dessert déjà (!), contre celui ouvrant les portes d'un marché de 500 millions d'habitants du continent Européen ?

La révélation sur la réalité des subventions pouvait

et peut encore donner un peu d'espoir dans l'avenir du transport européen dès lors que les salariés, les citoyens et les syndicats poursuivent la construction d'un front commun dans le but d'imposer une ligne offensive contre les politiques de dérégulation sociale voulues par les directions des compagnies aériennes – et ce quelles qu'elles soient -, pour des politiques sociales revendicatives et progressistes. Car nos élus sont plutôt prompts à se coucher devant les injonctions de ceux qui gouvernent leur carrière politique...

Que s'est-il passé du côté patronal ?

IAG et Alitalia se sont opposées à l'action anti-Golfe et se sont retirées de l'AEA. Pourquoi ?

Voici la réponse : Qatar et Etihad, avec des investissements respectifs dans IAG de 20 % et Alitalia de 49 %, avec l'aval des Conseil d'administration concerné, ont réussi à anesthésier toute l'industrie Européenne. Ou, plus exactement, à rallier à leur cause les patrons qui ne jurent plus aujourd'hui que par la dislocation de toute forme de contrat social et la hausse sans fin de la productivité mettant à bas des siècles de luttes sociales.

<http://www.agshares.com/phoenix.zhtml?c=240949&p=irol-holdingsshares>
<http://corporate.alitalia.com/en/company/shareholders/shareholders-holdings.html>

L'AEA n'est plus, paraît-il, qu'une coquille vide. En effet, IAG s'est retiré de l'AEA pour s'allier aux Low Cost de l'ELFAA (European Low Fare Airline Association) (<http://www.elfaa.com/members.htm>). Eh oui... British Airways et Iberia alliées à Ryanair, Easyjet, Jet2, Vueling, Volotea, Wizz et Norwegian !

Afin, probablement, de ne pas se laisser marginaliser, AF et LH ont rattrapé le wagon et ont tenté une sorte de fusion Legacy/Low Cost avec la création de A4E (Airlines for Europe) (<http://a4e.eu/airlines/>) comptant IAG, LH, AFKLM mais aussi Jet2.com, Volotea, Easyjet et les requins de la casse sociale, Ryanair, Norwegian et Finnair en tant que membres. On se demande bien pourquoi Wizz Air n'est pas membre de cette seconde belle alliance, si similaire à la première, laquelle avait bruyamment manifesté son existence en début d'année : http://www.lesechos.fr/21/01/2016/LesEchos/22112-076-ECH_les-geants-du-ciel-europeen-s-allient-pour-peser-a-bruxelles.htm. Magnifique concert de larmes de crocodile !

Selon plusieurs sources ayant participé aux réunions de A4E, le sujet de la concurrence contrainte et faussée

de Emirates, Qatar et Etihad n'est plus abordé, ni au sein des discussions entre compagnies ni avec l'UE. Sans parler de la concurrence entre les industries de l'aérien et de la fabrication d'armements (dont les Rafales...) au sein des plus gros fabricants au monde que sont la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne.

En résumé, en matière de lutte effective contre la concurrence « non libre et faussée » des compagnies du Golfe, il n'y a donc rien à attendre d'une quelconque réaction réellement motivée de la part des instances dirigeantes des compagnies aériennes européennes, des « majors » jusqu'aux Low Cost, l'UE elle-même ayant maintes fois fait la démonstration de sa soumission aux diktats de la Finance.

C'est ainsi, pour ce qui concerne le Low Cost long-courrier, l'UE s'est muée en groupe de pression pour faire admettre les PNC Thaï de Norwegian (entreprise d'un pays non membre de l'UE) sur le marché US.

AF et LH se sont-elles purement et simplement laissées phagocytées dans A4E ou cherchent-elles au contraire, sous couvert de réagir à une concurrence féroce qu'elles subiraient, à gonfler leurs marges façon grandes surfaces c'est-à-dire en cassant les contrats sociaux, les droits des travailleurs et les conditions de travail ?

A l'inverse de ce que les salariés pourraient espérer d'une mobilisation sincère et déterminée des instances et des représentants politiques tant au niveau européen qu'au niveau national, les méthodes bulldozer de Ryanair via A4E imposent les sujets classiques de l'ELFAA : demande à l'UE et aux États de lutter contre les grèves ATC en Europe et plus précisément contre les grèves ATC françaises ! Encore et toujours cette même rengaine de laisser les affaires se faire selon les lois du Marché.

Les négociateurs AF seraient marginalisés, par leur attitude consensuelle et le manque de dynamisme économique de leur marché (pourtant un marché juteux de quelque 85 millions de visiteurs chaque année), face à la détermination des grands patrons de l'aérien européen, l'attitude hégémonique de ses représentants et, en appui, le poids que représentent les Low Cost aujourd'hui en terme de croissance et de parts de marché. À moins qu'ils ne soient d'accord ? Et gros, c'est « sivous n'appuyez pas nos revendications, nous quittons les négociations et A4E »

Bien loin de l'affichage contre la concurrence sauvage, les revendications principales des Low Cost portent

sur les redevances aéroportuaires et les grèves ATC. Ce n'est pas une surprise. C'est même cohérent puisque la substantifique moelle du low-cost consiste précisément en cette concurrence-là dont les grands perdants sont les salariés et l'emploi !

Concernant l'ATC (en attendant les pilotes peut-être ?), elles demandent tout simplement d'interdire la grève, ou de manière alternative de permettre aux centres de contrôles limitrophes de contrôler tout le trafic de SURVOL de l'ATC en grève. Pour bien comprendre, il s'agit d'une garantie de SURVOL : aucune demande de garantie de contrôle d'approche ou de tour. En effet il semble que l'intégration des systèmes ATC européens permette techniquement à, par exemple, Rhein Control de gérer les FIR Reims ou Paris et London Control la FIR Brest. Une raison à vérifier : les opérations à Beauvais ou Carcassonne (destinations fétiches de Ryanair) sont peut être possibles en auto info. Pour CDG, il faut oublier cette hypothèse.

Il suffira donc d'une directive européenne pour que Ryanair et ses petits copains obtiennent satisfaction. Au sein de A4E, AF en est réduit à tenter très hypocritement de remplacer l'interdiction de grève

revendiquée par les Low Cost par la demande d'une « loi Diard » pour les contrôleurs aériens.

Le dirigeant de la DGAC en rêve. ALTER doute que cela suffise aux patrons.

Mais surtout, raison certaine, le trafic principal des Low Cost, c'est îles Britanniques-bassin méditerranéen (Espagne, Italie, Grèce...)

Donc en cas de grève en France, Ryanair préserverait l'essentiel de son chiffre d'affaires tandis qu'AF serait à l'arrêt faute d'ATC pour les décollages et atterrissages.

Enfin et à l'évidence, cette A4E désormais dominante du côté du patronat européen n'a aucune volonté de lutter contre le dumping social de ses propres membres que sont Ryanair et ses « Contract Air Crew », Norwegian et Finnair avec leurs PNC thaïlandais !

Au final, pour nos responsables politiques de tout bord ainsi que nos patrons, il sera manifestement toujours plus facile de charger la classe salariale de tous les maux que de prendre ses responsabilités. Il nous faut donc, nous, salariés de l'industrie du transport aérien, d'Air France en particulier, en prendre acte, et construire en fonction nos propres réponses.

Bulletin d'adhésion

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Division :

Prénom :

Courriel :

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

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

Site web : www.syndicatalter.fr

Twitter : @SyndicatALTER

Facebook : facebook.com/syndicatalter