



ÉDITO

Le conflit de septembre approche inexorablement. Malgré les multiples communications de la direction, aucune discussion constructive n'a eu lieu avec vos syndicats.

La grève n'est pas une fin en soi ; c'est un constat d'échec des négociations. Un tel mouvement ne se décide donc pas à la légère. Il est essentiel que tous les pilotes comprennent bien les enjeux afin que nous soyons unis pour la défense du bien commun : notre compagnie, nos emplois, nos carrières, nos conditions de travail, l'avenir de notre caisse de retraite.

Ce numéro est destiné à faire la synthèse de l'argumentaire déjà détaillé ces dernières semaines dans des publications spécifiques. Il nous semble essentiel de vous présenter désormais la vision d'ensemble des raisons qui justifient aujourd'hui une grève.

Vous y trouverez également le détail des modalités de grève (dates et horaires du conflit, mode d'emploi pour se déclarer gréviste conformément à la Loi Diard).

Si la Direction se dit aujourd'hui en volonté de négocier et de désamorcer le conflit, n'oubliez pas qu'elle continue de violer sans scrupule nos accords ; il nous faudra donc bientôt faire preuve de cohésion pour défendre notre capacité à être écoutés et respectés.



GRÈVE DE SEPTEMBRE

Les raisons d'un conflit

Si l'industrie, dans sa globalité, s'est fortement développée depuis une cinquantaine d'années, seules les compagnies aériennes classiques, soumises à une très forte concurrence avec la libéralisation du transport aérien et à une pression fiscale délirante, ont perdu des milliards de dollars malgré de nombreuses réformes. Tous les autres acteurs de la chaîne du transport aérien se sont enrichis (constructeurs, aéroports, etc.).

La politique de l'Open Sky n'a de sens que si la compétition est réellement possible. L'Europe se doit désormais de protéger concrètement son transport aérien. Elle doit en harmoniser les règles sociales et fiscales, mettre un terme aux subventions déguisées accordées aux compagnies low-cost, lutter contre les pavillons de complaisance comme Norwegian et veiller à ce que des compagnies comme Emirates ou Turkish, fortement subventionnées par leur gouvernement, ne viennent piller le marché européen en échange de contrats mirobolants passés avec Airbus.

Gagner la bataille du « same level playing field » est une urgence vitale pour notre profession. Le SNPL est déjà fortement engagé dans ce combat au sein de l'ECA et de l'IFALPA. Malheureusement, il est illusoire de compter sur un succès rapide. Les choses se feront au rythme du pachyderme européen...

Quant à nos patrons - qui ne dit mot consent - **ils préfèrent par facilité se concentrer sur le contrat social...**



Les positions du SNPL AF ALPA sont claires

- Les pilotes AF doivent piloter les avions de plus de 100/110 places du Groupe quelle que soit la marque (AF, TO ou HOP!). **Et ce point n'est pas négociable.**
- Les pilotes AF doivent garder la maîtrise de leur contrat de travail, qu'ils volent sur un avion peint aux couleurs d'AF, de HOP! ou de Transavia. C'est ce que nous entendons par « contrat unique » sur les avions de plus de 100/110 places. **Et ce point n'est pas négociable.**
- La croissance de Transavia se faisant désormais sur des lignes appartenant historiquement à Air France, toute l'activité sur ces lignes appartient donc de fait aux pilotes Air France. **Et ce point n'est pas négociable.**





GRÈVE DE SEPTEMBRE

Transform et Perform

Avec Transform 2015, A. de Juniac prétend avoir restructuré Air France. Mais ce n'est pas le cas, même si plusieurs milliers de salariés ont quitté l'entreprise ces dernières années, la réforme des escales France n'est toujours pas faite, le hub de CDG est toujours deux fois moins performant que celui d'AMS, les fonctions support sont toujours aussi pléthoriques. Malgré des coefficients de remplissage excellents et l'une des meilleures recettes d'Europe, les résultats financiers prouveront que Transform n'était qu'un indispensable plan d'économies doublé d'un plan de gestion de l'attrition du programme des vols.

Alors que le plus dur reste à faire (allègements des taxes diverses et variées, MRS, la Corse, les Antilles, etc.), A. de Juniac lance Perform 2020, un chantage à la croissance avec une cible de choix : les pilotes, considérés par le pouvoir politique, le management, et certains médias comme des « nantis » au pouvoir de nuisance insupportable...

De la LCP Groupe...

Il est fondamental d'être bien compris sur le sujet de la LCP Groupe car elle revêt une importance fondamentale pour l'avenir de chacun.

La direction commence à distiller par voie de presse l'idée selon laquelle une liste de séniorité unique serait intéressante puisqu'elle permettrait de créer des passerelles entre les compagnies. Au-delà du fait que ce sujet n'a jamais été un point de discussion, et que la mise en œuvre d'une LCP Groupe serait un chantier long et complexe, le SNPL AF ALPA ne prendra pas le risque de chambouler la LCP au risque de léser plusieurs milliers de pilotes d'Air France qui ont toujours travaillé à Air France. Créer maintenant une LCP Groupe peut apparaître comme une idée séduisante sous certains aspects, comme la simplicité de conceptualisation, le sentiment de souder encore plus la communauté pilotes du Groupe. Cette vision est très réductrice et erronée. En effet, créer une LCP Groupe comprend de nombreux risques, essentiellement pour les pilotes Air France quant au déroulé de leur carrière. Si les pilotes des filiales étaient inscrits en bas d'une LCP groupe, ils conserveraient leurs fonctions et salaires alors que les pilotes qui ont quitté HOP! pour intégrer AF ont débuté comme OPL A320. De plus, une fois cette LCP Groupe créée, nul doute que certains tenteront d'améliorer leur classement devant les tribunaux en essayant de faire valoir leur ancienneté dans le Groupe. Cette situation est juridiquement fragile car personne ne peut prédire la décision d'un juge. Nous préférons mettre en place des sélections adaptées et des passerelles largement redimensionnées à la hausse grâce à l'accord filiales que nous avons récemment négocié et signé.

Dans la même logique, notre vision est de maintenir la règle de Scope Clause à 100 sièges (110 pour les filiales Hop!) et la segmentation d'exploitation mais avec des possibilités accrues d'évolution de carrière au sein du Groupe.

Le long-courrier est lui aussi menacé.

Pilotes de long-courrier, ne croyez surtout pas que vous êtes à l'abri !

Si Air France faisait de même sur LC et fermait une dizaine de routes parmi les plus déficitaires de son réseau, elle doublerait instantanément son résultat net. Mais évidemment, pour compter dans le monde aérien de demain, aucune compagnie ne peut se permettre de sortir ainsi des marchés émergents.

De là à ce que la direction ne suggère de segmenter le marché du long-courrier comme c'est le cas pour le court et moyen-courrier, il n'y a qu'un pas.

Après avoir éclaté la représentation pilote et les contrats de travail sur court et moyen-courrier, on vous expliquera que la clientèle COI est du type « loisir », que la recette sur l'Inde et la Chine est trop faible et qu'il convient donc, pour ne pas se faire « sortir » du marché, d'équiper Transavia de B773 ou de A350 tout neufs. Et cette « stratégie », déjà prônée en Europe par Lufthansa, trouvera sans doute de nombreux relais chez les pilotes de Transavia. Même s'il faut pour cela voler à l'EU-OPS.

Le court et moyen-courrier

L'idée générale du rapport d'experts (dit « rapport Guérin »), qui au passage tue la stratégie de l'attrition si chère à Mme Parly récemment débarquée, et du « tout Transavia » si cher à M. Gagey, consiste à dire qu'il vaut mieux utiliser les différentes marques du Groupe et proposer le bon produit, au bon prix, au bon client. Voilà une réflexion pleine de bon sens que le SNPL Air France ALPA soutient !

Mais ce rapport ne décline pas la mise en œuvre concrète de cette stratégie. Il appartient désormais à la Direction d'Air France de la définir, et c'est précisément là que nous entrons en conflit. Deux points sont d'ailleurs symptomatiques de l'état d'esprit actuel de la direction :

- La direction souhaite ouvrir la négociation mais dans le même temps officialise la commande de 7 B737 et impose simultanément les conditions de travail et de rémunération de Transavia.
- Beaucoup de promesses sont faites aux pilotes des filiales : une forte croissance pour Transavia, des A320 pour HOP!, des pilotes qui passent une sélection aménagée, des rumeurs sur une LCP Groupe AF, etc. Ou comment diviser les pilotes en les montant les uns contre les autres et faire des pilotes d'Air France une cible idéale pour certains syndicats des filiales qui voudraient récupérer à leur compte des évolutions de carrière sur les avions de plus de 110 places.

Le B737

Créer une division 737 chez les pilotes AF est tout à fait possible, tout comme la flotte Airbus est compatible avec une activité loisir/low-cost (easyJet et WizzAir utilisent des Airbus). Vouloir prétendre l'inverse n'a pas de sens. Sauf bien sûr si le choix du B737 est une solution de facilité dans la négociation à conduire avec la maintenance, le personnel de piste et les PNC. Nous réaffirmons ici que les pilotes d'Air France ne feront pas les frais des affichages dogmatiques de la direction destinés à vendre la réforme dans le reste de l'entreprise. Les pilotes ne paieront pas le manque de courage de leurs dirigeants dont les salaires importants ne peuvent être justifiés que par la capacité à gérer correctement leur entreprise.

Le contrat de travail « unique »

Si des aménagements de nos règles d'utilisation doivent être faits pour faciliter la mutualisation des moyens avions, donner de la souplesse ou corriger les effets d'une saisonnalité de plus en plus forte, la négociation est possible. Mais à la condition sine qua non d'une discussion saine : il faut par exemple arrêter de faire croire, en interne comme en externe, que les pilotes d'Air France ne sont pas productifs alors que la direction est encore aujourd'hui incapable de leur faire atteindre les butées prévues par les accords existants.

Le SNPL AF ALPA ne craint pas le débat sur les salaires. La direction entretient l'amalgame entre rémunération et coûts. Nous savons tout aussi bien compter que la DRH PN et nous vous avons fait la démonstration que la rémunération des pilotes AF n'est pas un frein à la croissance de l'activité.

Partage d'activité Air France / KLM

L'application de la règle de partage d'activité entre AF et KLM n'est aujourd'hui pas respectée. A quoi bon négocier un accord en sachant que la direction ne respectera pas ses engagements ? Le retour à un juste partage de l'activité entre AF et KLM comme s'y est engagé par sa signature

De la volonté de dialogue...

Dans sa e-letter du 5 août, le DRH PN avoue que la direction a décidé de mettre en œuvre son projet de développement de Transavia France par l'acquisition de 7 Boeing 737. Sous quel CTA ? Gageons que ce sera celui de Transavia. Pilotés par qui ? Suspens mais aux conditions Transavia. Avec quels créneaux et pour quelles lignes ? Aucune précision... C'est donc par la brutalité et sans aucune discussion préalable que la direction souhaite arracher des concessions à la profession

De l'intérêt des pilotes...

Nous avons échangé nos points de vue notamment avec Alter. Nous pensons pouvoir dire que chacun a bien conscience du caractère crucial de ce qui se joue actuellement. Il est clair que nous ne sommes pas toujours d'accord et que cela sera encore le cas dans l'avenir. Ceci dit, la défense de la profession doit être primordiale à toute considération politique ou électorale pour chacun d'entre nous. Il est donc dans l'intérêt de tous les pilotes d'être unis lors de ce combat.

A. de Juniac en échange des efforts pilotes de Transform 2015 est un dû pour les pilotes AF. **Et ce point n'est pas négociable.**

Yes Captain !

Le rôle du CDB dans l'exécution de sa mission ne doit souffrir d'aucune ambiguïté. Alors que la touchée s'industrialise - dans le mauvais sens du terme - au point qu'il en devient difficile de faire partir nos avions à l'heure, la plus value du CDB doit être reconnue. C'est la raison d'être du Yes Captain, pratique courante des autres compagnies mais qui, dans les bureaux d'Air France, demeure un mythe. **Et ce point n'est pas négociable.**

Vie quotidienne

Enfin, le SNPL Air France ALPA souhaite résoudre nombres d'irritants liés à la vie quotidienne des pilotes. Par leur récurrence et l'incapacité de la direction à les traiter de manière concertée, nous avons choisi de les faire figurer parmi nos revendications.

S'IL NE FALLAIT QUE QUELQUES MOTS...

A la rentrée, c'est l'avenir des pilotes d'Air France qui est en jeu. A travers ce mouvement, ce sont vos carrières que vous défendez. A travers ce mouvement, vous pérenniserez vos emplois et leurs conditions. A travers ce mouvement, vous défendez l'avenir de la CRPN, majoritairement financée par les pilotes d'Air France.

Le coût d'une grève est sans commune mesure avec l'argent gaspillé ces dernières années du fait d'une gestion calamiteuse de notre compagnie. Ce coût sera dérisoire au regard des pertes à venir si la direction n'est pas capable de réformer l'entreprise, en y permettant toute la souplesse et l'agilité que le SNPL Air France ALPA propose. Nous ne pouvons plus faire l'économie d'un projet industriel viable, cohérent et pérenne. Nous ne pouvons plus nous permettre de laisser la direction nous enfermer dans sa vision étriquée. Depuis plus d'un an, le jeu de la direction consiste à essayer de nous diviser. MC vs LC ; AF vs HOP! ; AF vs Transavia. Ne la laissons plus faire. Notre capacité à nous faire entendre et à nous faire respecter est la meilleure garante du poids légitime que nous devons avoir sur notre avenir et ses conditions. Si la qualité d'un contrat est importante, sa maîtrise l'est encore plus.



Roissy, le 28 août 2014

LRAR N° 1A 086 561 3216 8

Société AIR FRANCE
Monsieur Frédéric GAGEY
Président Directeur Général
CL.DA
45, rue de Paris
95747 Roissy Charles de Gaulle CEDEX

Monsieur le Président Directeur Général,

Depuis plusieurs mois, notre organisation syndicale n'a cessé de vous interpeller sur la violation caractérisée par vos équipes des accords collectifs applicables au personnel navigant technique et ce, notamment pour ce qui a trait au partage d'activité long-courrier entre Air France et KLM mais également pour ce qui a trait à vos projets visant manifestement à contourner voire à bafouer d'autres accords en vigueur, à l'image du projet de restructuration du court et moyen-courrier du Groupe Air France qui en constitue une illustration significative.

Si notre organisation syndicale a toujours privilégié et encouragé le dialogue social au sein de notre compagnie, force est de constater que les dernières annonces de la direction, cumulées aux violations manifestes de nos accords, constituent une agression inacceptable envers les pilotes de ligne d'Air France notamment en matière d'emplois et de conditions de travail.

A ce titre, vos projets d'externalisation de l'activité des pilotes d'Air France notamment vers la compagnie Transavia, à des conditions de travail moins disantes et ce, en totale contradiction avec les accords conclus avec notre organisation syndicale, constituent une menace sans précédent contre notre profession, qui a généré et justifié de nombreuses alertes de notre part ; des alertes restées sans écho.

Vous conviendrez que les nombreuses rencontres que nous avons eues avec les services dédiés de la compagnie ces derniers mois n'ont fait que confirmer cette orientation consistant à violer les engagements contractuels protégeant notre activité et les engagements pris en matière de vie quotidienne, de métier et de statut des pilotes de ligne d'Air France.

Vous conviendrez également que cette politique de la violation contractuelle, du non-respect tant de la parole donnée que des écrits marque un tournant dans les rapports entretenus jusqu'alors avec le SNPL France ALPA et les pilotes que nous représentons légitimement.

Aussi et dans ces conditions, nous vous informons que le SNPL France ALPA confirme appeler l'ensemble du personnel navigant technique sous contrat de travail Air France à cesser totalement le travail à partir du 15 septembre 2014, selon les modalités suivantes :

**du 15 septembre 2014 au 22 septembre 2014,
de 05h00 à 23h00, heures locales Paris.**

Ce mouvement pourra naturellement être reconduit si la compagnie ne prend pas la mesure de la situation.

SNPL AF ALPA

Le Dôme – Bât 5 – 5, rue de la Haye - CS 19955 - 95733 ROISSY CDG CEDEX
Tél. : 01.49.89.24.31/22 - Fax : 01.49.89.24.39 - Email : baf@snpl.com

Nos revendications sont les suivantes :

S'agissant de l'activité :

- Tous les avions du Groupe Air France de plus de 100/110 places doivent être opérés par des pilotes Air France, aux conditions Air France (base Paris) et pour un volume au moins égal à 8000 heures sur la semaine type ;
- Respect des accords de partage d'activité long-courrier entre Air France et KLM en SKO et Heures de Vol ;
- Mise en place d'un plan de QT en adéquation avec les besoins, arrêt immédiat de la politique dite du "minimum de QT".

S'agissant des conditions de travail :

- Mise en œuvre immédiate des engagements pris en matière d'utilisation des facilités de transport ;
- Retour à une qualité des prestations MC et à une qualité de planning antérieure avec passage des services Production sous l'autorité des divisions de vol ;
- Mise à disposition d'une salle de repos pilotes de qualité ainsi que des consignes bagages suffisamment dimensionnées.

S'agissant du Statut/Métier de pilote de ligne sous contrat de travail AF :

- Autorité fonctionnelle du CDB inscrite clairement dans les référentiels compagnie sur tous les interlocuteurs et ce pendant toute la durée de la mission ;
- Accès direct en temps réel à toute l'information disponible concernant la mission (via les applications sur des PilotPad connectés) ;
- Arrêt immédiat de toutes propagations abusives de la langue anglaise, avec limitation de cette dernière aux seuls FCOM/FCTM.

Naturellement, les délégués syndicaux de la section Air France du SNPL France ALPA se tiennent à votre disposition pour toutes rencontres et négociations dans le cadre de ces revendications et du présent préavis de grève.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre parfaite considération.

Jean-Louis BARBER
Délégué syndical SNPL France ALPA





MODALITÉS DE LA GRÈVE

Du 15 au 22 Septembre inclus pour les vols dont l'heure de présentation se situe entre 05h00 et 23h00, heures locales de Paris.

- Imprimez au plus tôt votre constat de planning pour pouvoir faire pleinement valoir la stabilité planning en période de grève.
 - Que vous soyez adhérent ou non, le SNPL vous propose de télécharger l'application iPad/iPhone du SNPL sur l'App Store (<http://is.gd/appSNPL>), elle vous permettra de vous déclarer gréviste très facilement en quelques secondes, et en totale conformité avec la Loi Diard. De plus, pour le syndicat, cela facilite le suivi du mouvement.
- 
- Vous devez vous déclarer gréviste **au moins 48h avant chaque jour sur lequel vous avez un vol (ou MEP aérienne) au départ de l'une des bases d'Air France**, même si ce n'est pas votre propre base d'affectation (CDG - ORY - MRS - TLS - NCE - PTP)
 - Concrètement, vous pouvez utiliser l'application du SNPL ou envoyer un mail identique au modèle suivant à ces adresses mails conformément à la Loi :
 - roloisel@airfrance.fr
 - et mail.greve.pilotes@airfrance.fr (pilotes basés CDG - ORY - TLS - MRS - NCE)
 - ou mail.declaration.greve.320ptp@airfrance.fr (pilotes basés PTP).

Vous pouvez également mettre le syndicat en copie pour prouver votre envoi en cas de litige et nous permettre de connaître le suivi du mouvement : greveaf@snpl.com. (Aucun fichier ni listing ne sera établi).

«Madame, Monsieur,

Conformément à la loi Diard, je me déclare en grève pour les périodes suivantes (heures locales Paris) :

- Le 15/09/2014 de 5h00 à 23h00 (heure locale de Paris). Je me tiens à la disposition de la compagnie à compter du 15/09/2014 à 23h00 (heure locale de Paris) pour reprendre mon travail dans le cadre de mon planning.
- Le 16/09/2014 de 5h00 à 23h00 (heure locale de Paris). Je me tiens à la disposition de la compagnie à compter du 16/09/2014 à 23h00 (heure locale de Paris) pour reprendre mon travail dans le cadre de mon planning.
- ... (autant de lignes que de journées sur lesquelles vous avez un vol au départ d'une des bases d'AF)

Signé : Nom Prénom et matricule”

Compte tenu de l'accord stabilité de planning :

- > sur LC, déclarez vous gréviste **UNIQUEMENT** sur le premier jour de votre rotation, vous serez automatiquement Off les jours suivants.
- > sur MC, déclarez vous gréviste pour chacune de vos journées programmées contenant un vol au départ de l'une des 6 bases CDG, ORY, MRS, TLS, NCE, PTP.

- Le délai de 48h imposé par la loi Diard est malheureusement déjà largement suffisant pour que la direction tente de vous remplacer. Il n'est donc pas utile de trop augmenter ce délai de déclaration.
- Suivez votre planning chaque jour et imprimez ou enregistrez toute modification.
- Pour les pilotes mis à disposition chez Transavia, le principe reste le même. Vous devez vous déclarer gréviste au moins 48h avant chaque jour sur lequel vous avez un vol (ou MEP aérienne) au départ de la base d'Orly. Vous devrez envoyer le mail ci-dessus, dans les mêmes conditions que si vous étiez chez AF, aux destinataires suivants :
 - roloisel@airfrance.fr
 - mail.greve.pilotes@airfrance.fr
 - antoine.pussiau@fr.transavia.com.

Enfin, faites valoir la stabilité de planning, dont les conditions sont détaillées dans l'ACE (IV.7 Régulation et irrégularité d'exploitation), afin de refuser un vol qui vous serait programmé sur un jour OFF ou blanc durant la période de grève.



FAQ

Quels sont les jours pour lesquels je dois me déclarer gréviste ?

Tous les jours où vous avez une activité VOL passagers ou MEP par voie aérienne programmée au départ de l'une des bases d'AF (CDG - ORY - MRS - TLS - NCE - PTP), même si ce n'est pas votre base. Faites aussi la déclaration si votre vol est en dehors de la plage de grève 05h00 - 23h00 car avec les aléas d'exploitation, il peut y revenir.

Rappel : les activités sol (y compris MEP par voie de surface) ne sont pas concernées par la grève.

Quelques exemples pratiques

- En début de rotation:

Rappel des heures de présentations à la base :

LC : H-1h45 - MC : H-1h30 - PTP : H-1h15 - Base Province : H-1h00

Cas A (très rare) : Votre heure de présentation se situe avant 05h00 (heure de Paris), vous vous présentez normalement pour préparer votre vol. À 05h00, si vous n'avez pas de passagers à bord, vous stoppez toute activité. Vous ne reprenez votre activité qu'à 23h00, à condition bien sûr de respecter les butées d'engagement de TSV et conformément à votre planning initial. Si l'entreprise vous propose alors d'autres vols que ceux prévus initialement sur votre planning, vous êtes en droit de refuser en vertu de la stabilité planning.

Cas B (le plus fréquent) : votre heure de présentation se situe entre 05h00 et 23h00, vous pouvez rester chez vous et vous tenir prêt pour vous présenter à 23h00 et reprendre vos vols tels qu'initialement programmés sur votre planning si l'entreprise les a maintenus. Si l'entreprise les a retirés de votre planning sous CREW (en cas de doute appelez le planning), vous êtes libérés pour la journée et êtes en droit de refuser tout autre vol non prévu initialement sur votre planning en faisant valoir la stabilité planning.

Cas C (inexistant sur le programme normal) : votre heure de présentation se situe après 23h00, vous n'êtes pas concerné par cette journée de grève. Déclarez-vous tout de même gréviste sur cette journée au cas où l'horaire de votre vol serait avancé.

- En cours de rotation:

Cas 1 : vous n'êtes pas sur l'une des bases d'Air France (CDG - ORY - MRS - TLS - NCE - PTP), vous n'avez pas le droit de faire grève, vous effectuez votre vol normalement.

Cas 2 : vous êtes au sol en cours de TSV sur une des bases d'AF (CDG - ORY - MRS - TLS - NCE - PTP) entre 05h00 et 23h00 (locale Paris), vous avez le droit de faire grève et devez vous déclarer 48h avant le passage sur l'une des bases ci-dessus. Vous terminez donc votre vol en cours (arrivée au parking, débarquement des PAX, mise en sécurité de l'avion) et vous cessez toute activité. À 23h00 vous reprenez vos vols tels qu'initialement programmés sur votre planning et uniquement si vous respectez les butées d'engagement du TSV. Si l'entreprise a retiré les vols de votre planning sous CREW, vous êtes libérés pour la journée et êtes en droit de refuser tout autre vol non prévu initialement sur votre planning en faisant valoir la stabilité planning.

Important : les activités sol ne sont pas concernées par la grève, effectuez normalement vos séances de simulateurs, stages, visites médicales, etc. Le Bureau, pour sa part, a d'ores et déjà fait annuler toutes ses journées de délégation sur la période de grève et appelle tous ses élus à faire de même.

Stabilité planning : de manière générale, vous êtes en droit de refuser tout vol qui n'était initialement pas prévu sur votre planning au constat d'élaboration.

Pour toute question relative à l'organisation de la grève, n'hésitez pas à nous contacter à questiongreveaf@snpl.com.

Le Bureau

Dois-je me déclarer gréviste sur un vol cargo ?

Non, les vols cargo ne tombent pas sous le coup de la loi Diard. Ne vous déclarez pas gréviste mais bien entendu vous pouvez faire grève sur la plage 05h00-23h00.

Je suis mis à disposition chez Transavia, puis-je faire grève ?

Oui, vous êtes avant tout un(e) pilote Air France. Vous restez sous contrat Air France. Nous vous invitons donc également à faire grève. Nous vous demandons de vous déclarer gréviste auprès de Transavia et d'Air France, dans les conditions précisées dans ce document.

Où ai-je le droit de faire grève ?

Sur toutes les bases d'affectation d'Air France (CDG - ORY - MRS - TLS - NCE - PTP), même si ce n'est pas votre base d'affectation. Ce droit de grève s'applique au début de la rotation comme en cours de rotation si vous passez sur l'une des bases pendant la plage de grève. Dans ce cas, à la fin de votre vol, vous cessez le travail jusqu'à 23h00, dans le respect des butées de TSV.

Je suis de Réserve, comment faire ?

Déclarez vous gréviste sur vos journées de réserve, coupez votre téléphone de 05h00 jusqu'à 23h00 et rallumez-le ensuite. En cas de déclenchement sur un vol hors plage de grève, présentez-vous à la PPV mais jamais avant 23h00.



FAQ (SUITE)

Dois-je me déclarer gréviste les jours où mes vols sont programmés hors plage 05h00 - 23h00 ?

Oui, c'est indispensable en cas d'aléa d'exploitation. Un vol recalé par exemple pourrait revenir dans la plage de grève et vous ne pourriez alors pas faire grève sans vous être déclarés préalablement.

Je veux me déclarer gréviste sur des jours où je ne pourrai pas faire grève (hors base, repos, dispersion)

C'est possible mais inutile, cela donnera juste l'occasion à la compagnie de potentiellement vous ponctionner de quelques centaines d'euros.

Dois-je recevoir un accusé de réception d'Air France ?

Ce n'est pas obligatoire mais Air France envoie en général un accusé de réception. En revanche, il est indispensable de conserver la copie du mail que vous avez envoyé (vous le trouverez dans la boîte d'envoi de votre logiciel de messagerie). Si vous ne l'avez pas, refaites votre déclaration en copiant-collant le texte type proposé par l'appli SNPL. N'hésitez pas à mettre le syndicat en copie pour prouver votre envoi si nécessaire : greveaf@snpl.com (aucun fichier ni listing ne sera établi)

Je suis provincial, je monte en R1, R2 ou RN. La compagnie peut-elle me sanctionner si j'arrive en retard à cause d'un vol retardé pour cause de grève ?

Oui, c'est à chacun de prendre ses dispositions pour être à l'heure. La grève n'est pas un cas de force majeure, il vous appartient de vous organiser (en faisant grève par exemple).

Je suis gréviste, puis-je utiliser des billets GP ?

Oui, le statut de gréviste ne suspend pas le droit aux GP.

Je suis cadre, ai-je le droit de faire grève ?

Bien évidemment, un cadre pilote étant avant tout un pilote, vous êtes invités à faire grève à l'instar de vos collègues 100 %. Notons à ce propos que lorsque nos collègues néerlandais de VNV se mettent en grève, les cadres pilotes se joignent sans état d'âme au mouvement...

Contacts et organisations

Pendant les périodes de crise, il est utile voire indispensable, que nous puissions rapidement communiquer avec vous, vous informer. Nous avons donc décidé :

- d'assurer une permanence au forum de la cité pendant la grève,
- de faire le point avec vous lors d'assemblées générales,
- de mettre en place des lignes téléphoniques dédiées à vos questions, dont les numéros vous seront communiqués dans les prochains jours.

De plus, dans un but de simplification suite à la Loi Diard, le SNPL France ALPA a élaboré, au travers de son appli iPad et de son site, un formulaire de déclaration de grève. N'hésitez donc pas à télécharger l'application ; elle n'est pas réservée aux adhérents.



www.snpl.com

SNPL Air France ALPA
Roissy-Charles de Gaulle - 5, rue de La Haye - CS 19955 Tremblay-en-France - 95733
Roissy Charles de Gaulle cedex - Tél. (+33) 01.49.89.24.31/22 - Fax (+33)
01.49.89.24.39 - baf@snpl.com - www.snpl.com

Comité de rédaction : Jean-Louis Barber - Antony Poilliot - Jean-Marcel Julien -
Vincent Bossy - Julien-Mark Dumas - François Desenfants - Eric Masdupuy -
Guillaume Schmid - Jean-Charles Uzel - Michaël Winicki - Cécile Le Faucheur
Conception : Ad Hoc