



## ÉDITO

### La reprise en toute sécurité

Le conflit qui nous a opposé à la direction aura été l'un des plus longs que la compagnie ait connu. Les conséquences de ce conflit pèseront durablement dans les relations sociales. En effet, la direction n'a eu de cesse de jouer avec le feu en opposant ses pilotes à l'opinion publique, pire encore, aux autres salariés d'Air France.

Nous repartons maintenant en vol et nous avons tous en tête ce qui a été lu, vu et entendu. Parce que nous avons à coeur de faire notre métier avec exigence, parce que nous assumons responsabilités et engagement, nous nous devons de laisser ces débats derrière nous et d'assurer la mission qui est la nôtre avec le plus haut niveau de professionnalisme, ce dont nous avons toujours fait preuve.

Ne rentrons pas dans les débats, ne réagissons pas inutilement aux petites provocations qui pourraient nous éloigner de la sérénité avec laquelle nous nous devons réaliser nos missions. **Parce que notre combat est juste, sachons nous préserver de débats stériles. La sécurité des vols est et doit rester notre priorité.**



## ACTUALITÉS

### Merci !

Remercions ici tous ceux qui auront su nous soutenir, ces dernières semaines. Merci aux PNC, qui ont souvent été les victimes opérationnelles collatérales de notre mouvement mais qui nous ont largement soutenu. Merci à tous ceux, à la maintenance, en piste, dans les aéroports, qui auront refusé les discours pré-mâchés de la direction visant à les monter contre les pilotes. Merci aux agents de planning, qui sauront reprendre leur activité auprès des pilotes après une surcharge de travail provoquée par 14 jours de grève. Merci aussi aux bureaux SNPL des autres compagnies qui ont publié des consignes de non substitution et encore plus à ceux qui les ont fait appliquer. Merci à l'IFALPA de nous avoir également soutenu par sa consigne d'assistance mutuelle, à la Skyteam Pilots Association et à nos collègues néerlandais de VNV qui ont été à nos côtés dans ces moments difficiles. **Merci surtout à vous, pilotes d'Air France, de vous être mobilisés à plus de 80 % ; cette capacité de mobilisation est maintenant démontrée, malgré la loi Diard. C'est un capital précieux pour l'avenir de la profession.**

## DANS LA PRESSE

### Le vernis s'écaille !

C'est donc le journal Marianne qui aura pris le temps de gratter un peu le vernis de la communication de la direction ces dernières semaines. La main sur le coeur, à la fois candide et rassurant, M. de Juniac répétait aux caméras une leçon un peu trop belle pour être vraie : « Transavia, c'est formidable, c'est de l'emploi, c'est un projet magnifique ».

La curieuse « Transavia Company », enregistrée au Tribunal de Commerce de Bobigny et domiciliée 45 rue de Paris à CDG, aura su attirer l'attention de certains médias. Cette structure, créée en 2010 et précédemment nommée "MilesHouse", aura pris toute son importance ces derniers mois. D'une structure vide, elle prendra la raison sociale de compagnie aérienne avant qu'Abraham Gräber, ancien PDG de Transavia Holland et actuel Vice Président exécutif d'AF/KLM, en prenne la tête le 22 juillet 2014.

Le 8 septembre, soit à peine une semaine avant le début du conflit, la petite compagnie fictive change de nom pour devenir «TRANSAVIA COMPANY».

A la lumière de ces révélations, nous ne pouvons que nous poser des questions quant au réel dessein de la direction sur le projet Transavia, France comme Europe. Transavia Europe, que certains pensaient être un « chiffon rouge » était bien partie pour devenir une réalité. Que compte faire la direction de cette structure dans l'avenir ? Quelle est la structure cible pour l'avenir du groupe AF/KLM ? Voilà des questions fondamentales auxquelles la direction d'Air France/KLM doit répondre, de préférence devant ses salariés plutôt que dans la presse.

L'ensemble des syndicats d'Air France reçus dans nos locaux ce mardi 7 octobre sont désormais tout à fait conscients de la menace que fait peser le PDG d'AF/KLM sur l'avenir d'Air France ; à tel point que la réunion "d'informations sur Transavia EN France" organisées par la direction qui devait s'ensuivre a été annulée...





## DANS LA PRESSE

### Kit mains-libres

La direction cherche t-elle à avoir les mains libres ? Après avoir laissé entendre qu'elle se débarrasserait des accords pilotes en tentant le passage en force, c'est maintenant les têtes qui tombent dans les hautes sphères. Bruno Matheu, directeur général délégué d'Air France part pour rejoindre Etihad. Il occupera le poste de Chief Operating Officer Equity Partner. Le communiqué d'Etihad précise qu'il «dirigera les développements stratégiques pour optimiser les performances de l'entreprise, les revenus et les synergies de coûts entre Etihad et ses partenaires financiers à travers le monde, et assurera la direction stratégique des partenaires aériens dans lesquels Etihad Airways a une responsabilité de gestion». James Hogan, President et Chief Executive Officer d'Etihad Airways, a déclaré : "Les hauts niveaux d'expérience et d'expertise qu'il apporte seront essentiels pour relever les nouveaux défis et les nouvelles opportunités liées à l'évolution de notre entreprise et l'interaction dynamique avec nos partenaires financiers".

**Gageons qu'il saura mettre toute son expertise au service d'Etihad. M. de Juniac ayant eu le soin de préciser que la croissance future du Groupe sur l'Asie laissera une large place aux partenariats. Et qu'il ne lui faudra que peu de temps pour suivre les traces de Thierry Antinori, passé de la Direction d'Air France à celle de Lufthansa, aujourd'hui numéro deux d'Emirates. En juillet dernier, dans une interview donnée à la Tribune, il revenait sur la stratégie de développement de la compagnie du Golfe. Au sujet de la responsabilité de son entreprise sur les milliers de suppressions de postes à Air France, il répondait : «Je ne conteste pas les chiffres»... Et d'appeler dans la foulée à de nouveaux droits de trafic sur le territoire !**



## À VOTRE ÉCOUTE

### Nolontariat Ebola

La division A330/A340 reprogramme de façon unilatérale des rotations Conakry à des pilotes ayant déjà fait part de leur nolontariat. Ces nolontariats ne seraient plus pris en compte à partir du 1er novembre. Nous vous rappelons donc que la consigne est toujours et jusqu'à nouvel ordre en vigueur. Vous êtes donc invités à contacter vos managers ou vos agents de planning pour faire respecter ce point. N'hésitez pas à contacter vos délégués du personnel en cas de problème ([dpaf@snpl.com](mailto:dpaf@snpl.com)). Ce n'est pas en appliquant de telles méthodes que le management pilote regagnera la confiance des 100 %.



## ACTUALITÉS

### L'avenir du moyen-courrier d'Air France

L'argument principal de la direction pour développer Transavia France est de dire qu'il ne s'agit "pas d'un transfert d'activité" d'Air France... ou encore que "cela crée de l'emploi ! 1000 postes dont 250 pilotes !" Lors de la commission paritaire du 1er octobre, nos délégués ont été surpris de n'avoir aucun chiffre communiqué pour l'activité prévue pour l'été 2015 sur MC, et donc aucune cadences prévues contrairement aux autres divisions de vol... C'est pourtant à partir de ces chiffres que se construisent les plans de QT et les besoins en effectif. En revanche, nous notons pour l'hiver 2014-2015 une baisse drastique des HdV en Base Province de - 43 %, - 34 % et - 10 % respectivement à TLS, MRS et NCE. **Compte tenu du contexte "Transavia France", nous attendons avec une certaine impatience les chiffres du moyen-courrier de l'été prochain...**

### La comm' aux ordres ?

Comm' interne, comm' externe. Nous vous l'annoncions dès le printemps, c'est une guerre médiatique à laquelle nous nous préparions. Ce ne fut donc pas une surprise, mais la violence des propos, les mensonges répétés «face caméra» auront durablement entaché la confiance que les pilotes portent aux équipes dirigeantes d'Air France.

**Le plus grave, à nos yeux, aura été de chercher à opposer les catégories de personnel les unes aux autres. Manifestations visiblement «orchestrées», tracts et stickers distribués... Les pilotes, mais également une majorité de syndicats sols et PNC en ont assez de ces méthodes de management irresponsables au sein d'une entreprise où la confiance est l'un des piliers de la sécurité des vols.** Ces méthodes démontrent que cette direction n'a jamais été respectueuse du dialogue social. Cet irrespect pour le dialogue social, où les projets se construisent en dessous de la table sans que les collaborateurs de l'entreprise ne soient associés, conduisent irrémédiablement à des périodes de conflit qui coûtent très cher à l'entreprise. Est-on en train de construire l'avenir lorsqu'on agit de la sorte ? Côté SNPL, nous avons reçu ce mardi 7 octobre l'ensemble des syndicats d'Air France, toutes catégories confondues, afin d'échanger sur les raisons de notre grève et de construire l'avenir ensemble. Suite à de nombreuses convergences de vue avec les autres syndicats d'Air France, la direction a préféré annuler la réunion qui devait se tenir ensuite. Pour rappel, celle-ci devait porter sur le "développement de Transavia EN France" ; termes bien choisis pour parler de la menace de contournement de l'accord de création de Transavia France qui oblige la direction à trouver une solution avec les pilotes. Si la direction persiste dans cette voie de contournement, il s'agirait d'une nouvelle déclaration de guerre envers les pilotes d'Air France mais également néerlandais qui regardent évidemment de très près ce qu'il se passe en France.



[www.snpl.com](http://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](mailto:baf@snpl.com) - [www.snpl.com](http://www.snpl.com)

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