



## ÉDITO

### Transavia France : l'analyse et la négociation se poursuivent

Suite au projet d'accord proposé par la direction, le Bureau a convoqué un conseil syndical extraordinaire le 17 octobre. Ce conseil a confirmé l'analyse du Bureau sur les nombreuses imprécisions du texte, et a soulevé de sérieuses questions d'ordre juridique liées au double contrat de travail proposé par la direction. Le Bureau a donc mandaté un professeur en droit de renom pour réaliser une expertise juridique indépendante de ce texte et les risques qu'il pourrait éventuellement faire porter sur l'intégrité de la Liste de classement professionnelle Air France (LCP) si les craintes du Bureau et vos représentants étaient confirmées.

Parallèlement, une réunion de négociation a eu lieu ce mardi 28 octobre sur un nouveau texte clarifié. Mais certaines de nos interrogations ne trouvent toujours pas de réponses satisfaisantes à l'heure où nous écrivons ces lignes. Sur le fond, la direction persiste à écarter le cadre juridique simple qui consiste à souscrire un avenant au contrat Air France, avenant dans lequel les conditions de travail dédiées pour Transavia France seraient logées.

**La copie économique étant réalisée par les pilotes, pour quelle raison la direction persiste-t-elle dans son projet d'usine à gaz juridique de "double contrat de travail" au risque de mettre le projet en péril ? Nous nous posons toujours la question.**

Quoi qu'il en soit, nous aurons dans les prochains jours une réponse claire et incontestable à nos interrogations juridiques grâce à l'expertise que nous faisons réaliser.

Si chaque pilote est capable d'envisager les conséquences sociales d'un accord, ses implications juridiques sont nettement plus complexes à appréhender, c'est pourquoi nous prenons les plus grandes précautions avant d'envisager de vous le proposer pour approbation.

Par ailleurs, les comptes trimestriels de la compagnie ont été présentés mercredi 29 octobre. Les observateurs avertis peuvent se rendre compte que les résultats sont médiocres, même sans prendre en compte l'impact de la grève. Pour les autres, cette grève sera opportunément utilisée pour servir de justification à masquer l'absence de réforme efficace du Groupe. Les rumeurs de suppression d'emplois chez KLM, dont il est fort probable qu'elles soient liées à "l'éviction surprise et récente" du précédent PDG de KLM, ne servent pas non plus l'image du Groupe. Les pilotes en ont assez des effets d'annonce, d'affichage et des manoeuvres politiques. Le SNPL est déterminé à obtenir un accord de développement de Transavia France juridiquement stable de manière à ce que le Groupe se positionne convenablement sur un segment loisir en forte progression ; cela ne pourra être possible que si la direction cesse de mettre en danger un possible accord par le recours à des montages juridiques complexes et par la volonté d'imposer d'inutiles principes.



## ACTUALITÉS

### Pas de transfert d'activité, mais un peu quand même...

La direction nous a présenté les chiffres du programme hiver. En résumé, nous constatons la poursuite de la perte d'activité en moyen-courrier AF d'un côté et l'augmentation de l'offre Transavia de l'autre.

Ainsi, l'offre au départ d'Orly et des Bases Province sera en baisse de 11,3 % avec la perte d'une fréquence quotidienne sur Bordeaux et de deux fréquences quotidiennes sur Toulouse. "La suspension de plusieurs liaisons d'Europe et d'Afrique du Nord" est prévue en Base Province tandis que l'offre de HOP! est en "légère progression". Vous aurez donc compris que dans cette affaire, c'est l'activité en moyen propre d'AF qui y perd... Transavia, de son côté, poursuit sans surprise son développement. Neuf nouvelles lignes seraient ainsi prévues cette année...

**Ce jeu de chaises musicales démontre encore une fois que Transavia est un outil de redéploiement d'activité, et non pas de croissance ni de création d'emplois.**

## A VOTRE ECOUTE



### Stabilité de planning en période de grève

Si vous avez été considéré comme gréviste sur des jours où vous ne vous étiez pas déclarés conformément à la loi Diard, veuillez rassembler tous les éléments de preuve (mails de déclaration, impression planning et EP4) et nous les transmettre avant fin novembre, le SNPL se chargera de faire dire le droit sur le sujet. Nulle intention évidemment de se faire payer des jours de grève comme certains médias l'ont compris mais la stricte application de la loi et des accords signés.





## À VOTRE ÉCOUTE

### Arrêt "Nolontariat Ebola"

La DGOA souhaite mettre un terme aux «nolontariats» tels que nous les connaissons. Les nolontariats sont en quelque sorte des «gentlemen agreements», afin d'anticiper la volonté de certains pilotes de ne pas desservir une destination, jugeant d'un risque avéré qu'il ne veut pas prendre : c'était le cas pour la desserte de TLV, ou pour CKY à cause d'Ebola.

Alors que ce système avait la vertu de permettre d'anticiper la programmation des équipages, la direction demandera désormais aux pilotes d'exercer leur droit de retrait, droit fondamental prévu par le code du travail... Un droit de retrait qu'elle n'hésitera pas à contester en retirant des 30èmes selon son humeur du jour ! Non contente d'interpréter la loi de façon abusive, elle cherche ainsi ouvertement le conflit avec les pilotes !

Encore une fois, l'apaisement n'est pas au programme et la crédibilité de notre encadrement non plus !

Nous reviendrons rapidement vers vous avec des consignes plus détaillées si l'exercice de votre droit de retrait était remis en cause. En attendant, vous trouverez sur l'application SNPL un rappel de la procédure et les lettres type associées, afin de pouvoir exercer votre droit de retrait dans le cadre strict prévu par la loi (Librairie SNPL National, Consignes en vigueur). N'hésitez pas à nous mettre en copie.



## DANS LA PRESSE

### Cousu de fil blanc

Lundi 27 octobre, la presse néerlandaise évoque la nécessité de nouvelles réductions de coûts dans le Groupe. Le lendemain, le chiffre de 7500 emplois menacés aux Pays-Bas se propage. Les résultats trimestriels présentés mercredi 29 octobre confirment que les comptes de la compagnie restent dans le rouge. **Désormais, les rumeurs de presse parlent de licenciements.** Le Groupe serait à la recherche de 20 % d'économies supplémentaires pour contrer les compagnies du Moyen-Orient. Le tout, alors que Camiels Eurlings encore PDG de KLM il y a quelques jours semble avoir été "remercié" sans que l'on en comprenne l'exacte raison. Les démentis n'ont évidemment pas tardé, mais cela doit nous interpeller car la direction a déjà refusé cet été d'exclure tout licenciement par voie de presse. Et l'on commence à connaître la stratégie de communication de la direction : une information qui fuit dans la presse, un démenti... puis l'officialisation quelques jours plus tard.

Si Air France-KLM a lancé un avertissement sur résultat en octobre, nous ne devons pas oublier qu'elle en avait déjà lancé un **dès juillet**. **Nous n'avons donc que peu de doutes sur la stratégie de la direction qui consiste à faire porter sur le mouvement de grève le manque chronique de rentabilité du Groupe AF-KLM et d'Air France en particulier.**

Il serait grand temps que le management prenne à bras le corps les vrais défis qui sont toujours devant nous, comme par exemple la compétition inéquitable à laquelle nous faisons face.

Sans compétition équitable, pas de justice

Sans justice pas de réforme

Sans réforme pas d'adaptation

Sans adaptation...

A bon entendeur.

### Rotations dérogatoires Transform non reconduites pour l'hiver

Pour la saison hiver, les rotations dérogatoires prévues par Transform n'ont pas été reconduites. Nous sommes conscients que certaines d'entre elles (tri-tronçon cargo Afrique) évitent les mises en place ou des temps d'escale très longs mais tant que nous serons plongés dans le contexte actuel, nous ne pourrions tolérer aucune dérogation.



## ACTUALITÉS

### Plan de QT et Fin de secteur 747

La commission paritaire a eu lieu le 1er octobre. L'occasion de faire le point sur les effectifs mais également sur les heures de vol prévues. Mais cette fois, il manque étrangement celles du moyen courrier pour l'été prochain ; on voudrait afficher la croissance de Transavia sans une baisse équivalente côté AF que l'on ne s'y prendrait pas autrement !

La "fluidité" des QT n'est toujours pas assurée avec un noeud bloquant sur A330/340 car le départ de nombreux instructeurs n'a pas été anticipé. Il en résulte un plan de QT une fois de plus contraint par la capacité de formation du A330/340 :

- OPL : 8 A330/340, 16 B777, 13 A380
- CDB : 8 A320, 50 A330/340, 30 B777, 5 A380

Avec les QT prévues pour gréer les B737 de Transavia, la direction espère pouvoir afficher un chiffre de 200 QT. Cela fait 3 ans que nous dénonçons cette gestion à court terme des effectifs. Le système est maintenant totalement grippé. La direction va-t-elle désormais pousser l'absurdité jusqu'à dire que c'est à cause de nos règles de carrière ? Les pilotes ne seront pas dupes.

Du côté de l'accord de fin de secteur B744 la direction fait aujourd'hui machine arrière : puisque le plan de QT de cet hiver a été "ajusté" afin de ne pas faire partir trop d'OPL B744 vers le B777, et puisque l'été 2015 sera le dernier pour le B744, nous craignons qu'elle ne propose... rien. Et attende le 31 octobre 2015 pour faire partir en QT les pilotes ayant fait un volontariat recevable. Pour les autres ? Pas de réponse pour le moment. Nous ne saurions cautionner cette stratégie attentiste qui aboutirait à payer au MGA ce qu'il reste de la division B744 en attendant que les pilotes fassent un volontariat recevable. C'est pourquoi nous demandons que l'accord de fin de secteur du B744 soit ouvert à signature avant le 31 Décembre 2014 avec une garantie de rémunération alignée : elle doit être équivalente à celle dont bénéficient déjà les 2 CDB et 8 OPL en "prêt inter-avions" ainsi que les 7 CDB maintenus en vertu de l'annexe 2 du PPP, à savoir la moyenne secteur du B777.



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 Desenfans - Eric Masdupuy - Guillaume Schmid - Jean-Charles Uzel - Michaël Winicki - Cécile Le Faucheur  
Conception : Ad Hoc