

FLASH INFO SUD AERIEN (Octobre 2015 –N°1)

UN PLAN MACHIAVELIQUE

SUD AERIEN vous a toujours prévenu que Perform 2020 serait bien pire que Transform 2015.

L'échec des négociations entre les Pilotes AF et la Direction était évident.

La Direction a atteint son but.

La priorité a toujours été de mettre en application le plan "B" et, cerise sur le gâteau, en rejetant la responsabilité sur les syndicats qui refusent de donner un nouveau chèque en blanc sachant que le Groupe va afficher de somptueux bénéfices fin 2015.

Qui accepterait de voler 100 heures de plus gratuitement?

Et lorsque l'on dit 100 heures de vols, cela correspond en réalité à plus de 300 heures de présence en dehors de chez soi.

Quel salarié au SOL (*par exemple*) accepterait de travailler, en équivalence, 1 mois et demi de plus par an sans être payé ?

La Direction veut passer par un dégraissage massif de personnel. Cela induira, entre autre, une surcharge de travail pour le personnel restant, donc plus de productivité.

Nous pouvons le constater à Morlaix où le personnel SOL n'est plus assez nombreux dans les services. Des mises en place, des réservations d'hôtel, des visites CEMPN, des locations de voiture, des frais professionnels sont oubliés. Ils doivent faire à deux le travail effectué par quatre précédemment.

De plus en plus d'Employeurs travaillent sur la satisfaction de leurs salariés pour faire progresser la performance de l'Entreprise selon le principe simple et logique : Un collaborateur heureux = un client heureux.

Mais ce n'est pas la politique de nos Dirigeants qui ont choisi un autre chemin qui aura ses limites en s'enfermant dans une conception archaïque de management pour satisfaire coute que coute les investisseurs et les actionnaires qui détruiront l'outil de travail.

LE PLAN "B".

Un plan soutenu à l'unanimité par les administrateurs et le gouvernement.

Sur les 2 années à venir, 14 Avions Long Courrier devraient perdre leurs lignes amenant inéluctablement des licenciements secs.

La perte d'une seule charge Avion LC correspondrait à une diminution d'effectif d'environ 350 salariés, soit 20 PNT, 80 PNC et 250 emplois SOL. Les 14 charges pourraient concerner jusqu'à 8000 salariés.

Ces mesures seraient étalées dans le temps. La réduction de capacité serait de 4 à 5 appareils en 2016 et les premiers départs de personnel au 2ème semestre 2016.

De même que le report de livraison des B787 ne devrait concerner que les 4 premiers sur un total de 13.

Le transfert des avions en commande irait alimenter les flottes de KLM et Transavia; ainsi le Groupe ne perdrait rien à l'échelle globale.

De plus, les lignes et fréquences supprimées, principalement sur l'Asie et le Moyen Orient, seront confiées à des compagnies partenaires comme Delta, Etihad, les Compagnies Chinoises, Jet

Airways... Elles continueront à être commercialisées par Air France, sous sa marque, en partage de codes. Ainsi, Air France restera présente commercialement sur ces lignes et pourra plus facilement y revenir après le dégraissage du personnel programmé.

Tout a été parfaitement orchestré. Se débarrasser d'un personnel couteux, peu malléable et mal réparti géographiquement par un personnel plus productif, plus corvéable et plus économique à terme. *C'est ce qui s'est passé en 2001 chez British Airways qui a ré ouvert petit à petit ses lignes après avoir obtenu des gains de productivité élevés de son personnel.*

Il faut distinguer 2 phases dans ce plan machiavélique. D'abord 4 à 5 charges en 2016 avec les licenciements que cela induira (environ 3000 : 300 PNT, 700 PNC et près de 2000 SOL), ce qui impliquera entre temps une reprise des négociations avec les syndicats pour arracher de nouveaux accords de productivité.

Mais à l'évidence, cela ne suffira pas à une Direction dont l'avidité est sans borne et la phase 2 avec la dizaine de charges supplémentaires sera mise en oeuvre.

La manifestation du 5 Octobre et les suivantes détermineront le rapport de force et notre avenir.

Il faut également se rendre à l'évidence qu'il y aura des dommages collatéraux sur l'activité Court et Moyen Courrier qui n'alimenteront plus les vols LC supprimés.

Le PDV PNC Brit'air.

Pour l'instant, 5 demandes sûres. Les maigres appointements négociés ne pouvaient attirer la foule aussi démotivée soit-elle.

La Direction tiendra-t-elle sa promesse de ne pas procéder à des départs contraints ?

Rappel de la règle du JD

La prime n'est applicable que le jour du JD et non plus comme précédemment la veille après 18 heures.

Vous ne trouverez aucun texte dans la nouvelle convention, ni d'avenant, pourtant soit disant promis par la Direction depuis plus d'un an.

Conclusion: Si vous souhaitez accepter un vol sur un JD et bénéficier de la prime de 150 Euros Brut, ne répondez au téléphone que lors d'un appel le jour même du JD.

Nous vous rappelons par ailleurs que vous n'avez aucune obligation de rappeler Brit'air lors d'un déclenchement sur un JD même avant 18 heures la veille. Seul un contact physique ou téléphonique régit la règle du JD.

Le saviez-vous :

Salaire d'un Cordo à Lyon : 2200 Euros net

Salaire d'un PNC à Lyon avec 12 ans d'ancienneté : 1700 Euros net

Bons vols à toutes et à tous

Katell ROPARS-WINCKEL RSS SUD AERIEN

Eric CHALARD, secrétaire national SUD AERIEN

SUD AERIEN : VOTRE SOURCE D'INFORMATION

SUD AERIEN, un syndicat qui ose.