

Pilotes maîtres à bord !

Les pilotes Air France ont finalement levé leur préavis de grève, déposé par leurs 3 syndicats SNPL, SPAF et ALTER (Solidaires). Ce préavis faisait suite au débarquement d'un commandant de bord qui avait refusé une composition équipage dégradée (il y avait un faisant fonction en place de chef de cabine). C'est en fait la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Depuis plusieurs mois, face au manque de personnels et aux impasses techniques grandissantes, la direction prenait de plus en plus l'habitude de débarquer le pilote qui refuserait de partir. La période des fêtes a vu ces pratiques augmenter, avec aussi l'augmentation des tolérances techniques dues à la grève très suivie des mécaniciens avions d'Air France.

La Direction a finalement présenté ses excuses, et assuré qu'à l'avenir elle ne pourra débarquer un pilote que pour raisons de sécurité (alcoolisme...) mais en aucun cas s'il exerce ses prérogatives; Le manuel va être réécrit dans ce sens.

Une petite victoire des pilotes qui va dans le sens de la sécurité des vols et du respect des procédures. Et une Direction qui ferait mieux d'embaucher et payer ses salariés plutôt que faire des coups fourrés...

Grèves chez les mécaniciens avion Air France pour leurs salaires

Les mouvements se succèdent, depuis début décembre, chez les mécaniciens avion. La goutte d'eau pour eux a été la découverte que les nouveaux embauchés (à ancienneté et qualification égales) avaient plus de points que les personnels Air France. Tant mieux pour eux ! Mais c'était révélateur du retard pris par nos salaires suite aux plans Transform et blocages divers.

Des mouvements qui se succèdent de plus en plus massifs, à l'appel de Sud Aérien et des grévistes organisés en collectif. Les actions sont décidées au coup par coup et très efficaces. En face, la Direction fait intervenir illégalement des sociétés et quelques cadres qui feraient mieux de rester chez eux.... Les impasses techniques augmentent, certains avions sont retardés, voir bloqués... Les grévistes réclament de réelles et sérieuses négociations, en présence des grévistes et de Sud Aérien, seul syndicat en qui ils ont confiance.

OFS

300 salariés travaillent dans cette filiale de WFS ; ils sont bagagistes pour Transavia, Aigle Azur et Norwegian à Orly Sud. Eux aussi font grève depuis le 26 décembre, 2h30 par vacation. Pour des augmentations de salaire et l'amélioration de leurs conditions de travail. A l'appel de Sud Aérien, FO et Unsa. La direction a fait intervenir des salariés de Roissy, intérimaires et aussi des salariés de Séville en Espagne. L'inspection du travail a procédé à deux contrôles surprise sur Orly et elle a relevé plusieurs anomalies sur le remplacement des grévistes...

Augmentations variables pour tous les cadres Air France ?

Signé dans la plus grande confidentialité entre les fêtes, le 27 décembre ! (CGC, CFDT, UNSA) les cadres de niveau 2.1 apprennent qu'ils vont avoir une part variable de la rémunération (max 1.25% pour le niveau 2.1 et max 2.5% pour le niveau 2.2...)

Donc il y a de l'argent, mais pas pour tout le monde !

Évidemment les plus gros salaires empochent le plus, et encore une fois ce sera à la tête du client, suivant les objectifs atteints ou pas, indépendamment des moyens donnés...

Donc encore un peu plus de pression sur les cadres. Nous réclamons de vraies hausses de salaire pour tous. Et plus pour les petits salaires, cadres compris.

Grève des mécaniciens Air France (suite)

Suite aux dernières élections AF, Sud Aérien a entamé un rapprochement vers tous les autres syndicats, notamment ceux des Pilotes. Nous avons toujours eu de très bons rapports avec ALTER (10% des pilotes Air France, membres comme nous de l'Union syndicale Solidaires), qui sont déjà venus participer à des Assemblées Générales à la Maintenance. Ils étaient venus soutenir les revendications des agents de la maintenance.

Aujourd'hui, le SPAF (22% des pilotes Air France) vient lui de sortir un tract dont voici la copie :

« La Direction de la Maintenance rencontre depuis plusieurs années un problème d'effectif dont l'importance et les conséquences vont croissant.

Suite à une mauvaise anticipation de la pyramide des âges et à des départs non prévus liés aux améliorations importantes des conditions d'embauches sur le marché mondial de l'emploi mécano, cette situation continue de s'aggraver. C'est dans ce contexte que nos collègues mécaniciens se sont exprimés sur le terrain social ces derniers mois.

La DM a voulu embaucher des mécaniciens expérimentés sur le marché du travail, mais en proposant des niveaux de salaires équivalents à ceux de nos mécanos, les candidats n'ont pas été nombreux. Aucun mécanicien expérimenté ne quitte le plein emploi actuel pour des salaires aussi bas !

Les dirigeants n'ont logiquement pas trouvé de mécanos intéressés par les niveaux de rémunération pratiqués dans la compagnie, et ce, alors que les effectifs ont atteint un plancher critique après des années de réduction drastique et incontrôlée des effectifs.

Dans un deuxième temps, Air France Industries a refait des propositions d'embauches avec au final, des écarts allant jusqu'à 50 points en faveur des nouveaux embauchés par rapport aux mécaniciens Air France ayant fait toute leur carrière dans la compagnie...

Cela n'a évidemment pas arrangé les tensions sociales pour les mécaniciens qui travaillent quotidiennement avec de nouveaux collègues - jeunes embauchés - dont la rémunération leur est très supérieure à ancienneté équivalente.

Cette gestion calamiteuse des ressources humaines a donc abouti à un mouvement social des hangars et de la piste qui impacte nécessairement notre travail au quotidien et la sécurité des vols, avec une recrudescence des tolérances techniques sur les avions, maintenus en ligne coûte que coûte.

C'est aussi l'occasion de rappeler que, contrairement à certains usages à Air France, l'utilisation de la tolérance technique dans les compagnies majeures devrait avoir pour principale finalité de ramener un avion à sa base et non de gérer le manque d'effectifs ou d'appro de la maintenance !

Il est utile de préciser que le CDB est, après analyse en équipage, le seul à décider de l'acceptation finale et de la pertinence d'une tolérance technique - et d'en assumer les conséquences -, celle-ci relevant explicitement de sa responsabilité.

C'est pourquoi il ne saurait donc être question d'adapter aux circonstances que traverse la Maintenance l'acceptation ou le refus des tolérances techniques qui vous sont proposées ou qui sont déjà ouvertes sur les avions pris en compte.

Aussi, nous nous devons d'émettre la consigne syndicale suivante :

Afin d'assurer le niveau de sécurité que nous devons à nos passagers :

- Demandez l'intervention systématique de la Maintenance en cas de panne, en vue de sa réparation.*
- Refusez toute tolérance technique significative ou contraignante, en particulier au départ de nos bases comme vous le feriez en temps normal.*
- Ne cédez pas aux pressions inacceptables du CCO qui vous pousse à accepter des tolérances contre votre gré.*

Le Bureau du SPAF »