

NEO: Non à une nouvelle low-coastisation des PN

« 2010, une année d'efforts partagés par tous » (PH Gourgeon, *concorde* janv. 2010). Vraiment ?

✓ Pas tout à fait : tous les projets de restructuration de la Direction (escales France, passage, le sol avec le Plan de départ volontaire, le projet Mimosa à Nice, NEO pour les PN) ne touchent que « le petit personnel ». Les salaires de nos dirigeants, eux, ne sont pas remis en cause, leur retraite chapeau non plus.

Un « dialogue social » sans négociations loyales

La Direction a tenté de négocier le projet NEO dans le seul cadre du comité de suivi du protocole de service MC.

Ainsi, seuls les signataires du protocole actuel ont pu participer aux comités de suivi : une méthode, peu loyale, qui a exclu des négociations la majorité des syndicats !

L'Ugict-CGT PNC a saisi l'Inspection du travail. La Direction devra se soumettre aux obligations légales de négociations : des réunions plénières avec tous les syndicats pour ce projet NEO qui concerne le service, l'emploi et les effectifs PNC (compo-peq).

Une casse sociale du PN voulue en 2 étapes

Fin janvier, la Direction convoque enfin l'ensemble des syndicats pour une première réunion. Elle annonce vouloir négocier en deux phases :

✓ 1 ère phase : modifier le produit, le service et la composition équipage MC :

- La fin des négociations serait fixée au 26 mars (10 réunions et 4 vols d'essai sont envisagés).
- Son objectif : -1 PNC sur A 319 et sur les vols Alger, modification du service à bord avec augmentation de la charge de travail (ex : jusqu'à 65 PAX par PNC pour le service en M !).
- La Direction dit vouloir économiser 18 millions d'€ dont 13 au titre de la compo-peq.

✓ 2 ème phase : renégociation anticipée de l'accord collectif PNC (2008-2013) :

- La Direction voudrait renégocier d'ici 2011 deux chapitres de l'ACG : la rémunération et les règles d'utilisation des PNC Court et Moyen Courriers. Quid du Long Courrier ?
- Son objectif : augmenter la productivité du PNC de 20% sans avoir à la rémunérer, et revoir à la baisse nos conditions de travail.
- Selon ce qui a été annoncé en CE, la Direction souhaiterait ainsi dégager 120 millions d'€ d'économies chez le PN dont 1/3 supportés par les PNC et 2/3 par les PNT.

« Préserver le cash-flow » ?

C'est le choix économique clairement annoncé par notre Directeur Exécutif P-H Gourgeon. Face à la perte de parts de marché de l'ordre de - 1pt /an, la Direction d'Airfrance qui nous rebat les oreilles avec son « gagner la préférence de nos clients » choisit de trancher dans le vif : supprimer des emplois, notamment.

Pour pouvoir garder au fond de ses bas de laine la coquette somme de 5 milliards d'€ (le fameux *cash flow*), la Direction veut réduire ses coûts, et envie particulièrement la productivité des compagnies *low-cost* telles qu'*Easy Jet*, dont elle voudrait s'inspirer en baissant ses « coûts PN. »

Encore une fois, comparons ce qui est comparable. Les Cies *low-cost* ne sont pas soumises aux mêmes taxes que les Cies régulières : elles perçoivent des subventions (très contestables) des Chambres de Commerce et des régions, n'ont pas les mêmes cotisations patronales pour celles basées à l'étranger, n'ont pas le même modèle économique (elles n'ont pas de *hub* à alimenter et n'ont pas la même volonté de qualité de service),...

Au delà d'une restructuration économique, c'est surtout une refonte totale du modèle social que la Direction d'Airfrance espère mettre en place.

NEO n'est pas légitime

Les Commissions Centrales conjointes Economique / Emploi et formation ont mandaté le cabinet SECAFI afin qu'il émette une expertise sur le projet NEO.

Ce rapport a été dévoilé aux syndicats, et après analyse, les 9 élus (tous syndicats confondus) se sont prononcés contre la mise en place de ce projet lors de la Commission Centrale conjointe du 21 janvier dernier.

La stratégie patronale consiste à nous dresser un tableau noir de la situation économique. Or, nous n'avons pas à payer les erreurs stratégiques de l'entreprise en acceptant de nous sacrifier : c'est à la Direction de prendre ses responsabilités et d'assumer ses erreurs de gestion économique.

On tente de nous faire croire que cette restructuration est inéluctable pour préserver le Court et le Moyen Courriers et pour renforcer la compétitivité d'AF sur ces réseaux.

On tente de nous faire croire que les « coûts PN » d'AF et de nos filiales sont trop importants. Or, ils sont comparables (voire inférieurs) à ceux d'autres Compagnies françaises !

✓ Nous venons de subir la perte de plus de 100 postes PN avec le retrait de 6 avions sur le réseau CC, ce qui engendre une économie de 3,5 millions d'euros. Conséquences : augmentation du déficit de la CRPN (moins de cotisations), sureffectif PN (augmentation des dispersions donc baisse de la rému). Vouloir retirer un PNC sur Alger et l'A319, c'est accentuer plus encore ces conséquences, et c'est aussi choisir en conscience de diminuer la sécurité des vols quelques mois après l'AF447.

✓ Avec la 1^{ère} grosse restructuration du MC en 2004 (1 à 2 PNC en moins par avion), le NEV sur LC, la mise en œuvre du salaire PNC au rabais (la *B-scale*), le passage de 67 à 75 h mensuelles : combien la Direction d'Airfrance a-t-elle déjà économisé depuis 15 ans sur le « budget PN » ?

Pour l'Ugict-CGT PNC, il n'est pas question :

- **d'alourdir nos charges de travail, de revoir à la baisse nos conditions de travail, ni de travailler plus pour gagner moins.**
- **de supprimer des postes par le retrait d'avions ou de PNC (sur A319 ou Alger)**

Concernant les vols d'essai, nous ne servirons pas de caution à la Direction : revoir le service, d'accord, mais tester un service qui n'a pour prétexte que d'augmenter la charge de travail des PNC ou de réduire la compo-peq, c'est NON !

La Direction sait déjà quel produit elle mettra en œuvre à partir du 28 mars, alors que les négociations ont à peine commencé.

**L'UGICT CGT PNC ne laissera pas NEO passer en force.
Si la Direction ne nous laisse pas d'autre choix, nous poserons les valises.**