

Roissy, le 25 octobre 2024,

CONSIGNE DE GRÈVE PLANNING NOVEMBRE 2024 – JANVIER 2025

Des signaux contrastés sont apparus lors des dernières négociations catégorielles qui ont été l'occasion d'un bilan détaillé et partagé entre syndicats sur la dégradation de nos conditions de travail.

Si le sujet des vols P semble être en bonne voie de traitement pour la majorité des pilotes concernés, suite au dernier accord catégoriel pilote, il est patent que d'autres points déjà relevés dans nos consignes précédentes restent depuis trop longtemps en instance.

Un des prochains sujets QVT à traiter sera celui des plannings et de leur équilibrage, c'est un domaine déjà prééminent dans nos revendications, mais il reste encore des améliorations essentielles à mettre en place. On relève trop régulièrement un déficit d'équité entre pilotes et cela constitue un irritant majeur planning, que ce soit en termes de programmation et de pénibilité comme en termes d'équilibrage.

Le retour des DDA vols P dans des critères objectifs d'attribution ne va probablement pas tout résoudre, même si c'est en soi un progrès. Il reste que cet accord garantissant les vols P n'interdit toujours pas de placer une réserve avant (sur le pré-courrier par exemple), ce qui peut potentiellement faire perdre le vol P et donc des HdV...

Notons, à titre supplémentaire, que respecter l'équité, ce n'est pas faire des cadeaux à quelques-uns sur le dos de la collectivité ou du « pot commun » de vols restant disponibles.

Enfin, un doute persiste également sur l'obtention des congés, des quotas opaques, des journées qui disparaissent on ne sait où ni comment et un outil que nous avons pris en défaut plusieurs fois, des bugs tout à fait ponctuels paraît-il... Quoi qu'il en soit et pendant ce temps, de nombreux collègues doivent prendre des congés avec des marges sur les quotas plus ou moins claires et souvent peu justifiées. C'est en tout cas avéré sur la forme, où l'opacité prévaut, et sur le résultat pour notre profession, avec une gestion tout à fait insuffisante de ce paramètre critique pour notre santé et notre vie sociale ou professionnelle.

Il y a donc une grande marge de progrès à accomplir et l'état des lieux qui a été réalisé ces dernières semaines relève aussi très clairement des anomalies que seul un vrai sup du programmé/réalisé sera en mesure de compenser. C'est un des objectifs que nous devons poursuivre et obtenir, à l'instar de nombreuses compagnies majeures où ce système est en vigueur depuis des années !

Une fois encore, cette consigne est donc la résultante de situations non corrigées, c'est une réponse syndicale que le Spaf propose à tous les pilotes.

Les irrégularités qui se perpétuent doivent être combattues, c'est ce que nous vous proposons à travers cette consigne de grève ouverte. Ce n'est en rien une grève à la carte, mais un moyen que vous propose le Spaf, d'appuyer nos revendications dans un contexte où les anomalies persistent et où nombre de pilotes souhaitent pouvoir réagir.

Instruction/Formation : Les supports simulateurs continuent d'être imposés à des pilotes non-volontaires. La « Consigne Formation » du Spaf en date du 6 février 2024 est toujours d'actualité.

Rappelons aussi notre « Consigne sur les débriefings » de juin 2021. Nous y écrivions :

« [...] Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement... et rapidement !

Synthèse et pertinence, c'est tout l'art du débriefing.

Après un contrôle ou une activité sous supervision, il y a une charge et une fatigue supplémentaires. Dans ces circonstances particulières, la concision n'est pas juste une option, elle est indispensable et, au surplus, légale. Parmi les références de chronologie et d'activité légales, il y a le Temps de Service de Vol (TSV) et le Temps de Travail (TDT). La compagnie ne peut et ne doit pas permettre les débordements que l'on constate. [...] »

S'agissant des réserves, les pilotes sont sortis de négociation en 2022 avec un accord en régression par rapport à la situation antérieure. C'est particulièrement vrai concernant la garantie de rémunération qui est insuffisante, le Spaf a pesé dans les négociations actuelles pour revaloriser le calcul, mais aussi pour parvenir à la mise en place du sup {réalisé ; programmé} quelles que soient les annulations qui interviendraient après le constat d'élaboration.

En termes d'exécution des réserves, l'absence de dispersion derrière la réserve interdit son déclenchement au-delà du jour J (sauf accord express du pilote). En revanche, on voit que la confiscation des jours de dispersion mensuels pour les transformer en bloc réserve n'est plus très loin...

Aujourd'hui, une réserve avec les dispersions accolées, c'est l'aération du planning du mois qui disparaît, mais c'est aussi un moyen simple pour la Production d'avoir de la marge post-réserve, mais sans avoir à la payer...

Hébergements - Transports - Escales : Nous ne reviendrons pas pesamment sur les transports équipages en escale ni sur l'hébergement, mais la concession de la gestion à API est de plus en plus régulièrement mise en cause. Pour une fois, l'unanimité syndicale est recueillie sur ce sujet tandis que la compagnie traîne encore des pieds...

Le sujet de l'attente de chambre demeure : Le Spaf est totalement opposé à cette pratique et demande des engagements sur le respect strict du texte de la PGK avec une mise à disposition des chambres « dès l'arrivée à l'hôtel ». La compagnie doit s'y engager !

La possibilité d'attente est évoquée dans le seul cas où l'équipage arrivant reprend les chambres de l'équipage partant. Elle se trouve mentionnée dans l'annexe 5 de la PGK qui est une trame en exemple du contrat hôtelier. Cette « possibilité » est apparue en cas de capacités hôtelières limitées dans des escales spécifiques ou de consignes strictes de la Sûreté limitant les choix d'hôtels, mais certainement pas pour générer une attente systématique et un contrat hôtelier à la baisse au détriment des équipages !

Nous pourrions ajouter à ce tableau hébergement d'autres éléments, comme par exemple les retraits AMEX devenus impossibles : au-delà de l'aspect financier pour les PN qui subissent donc les frais de distributeur (variables selon le réseau bancaire), il y a dans certaines escales un évident problème de Sûreté et un risque que la Compagnie fait ainsi courir aux équipages qui doivent s'aventurer vers un distributeur dans des quartiers pas forcément très sûrs...

On a pu entendre la Direction prétexter de règles étonnantes sur le blanchiment... Cela n'est pas sérieux, les retraits AMEX à l'hôtel sont tout ce qu'il y a de plus traçables et limités comme ils le sont, on se demande bien quels soupçons de trafic ils pourraient bien venir alimenter !

Ceci conduit, de fait, à envoyer les Pilotes retirer des sous dans la rue, dans des escales parfois bien incertaines et des quartiers « tendus ». La Sûreté en escale est donc, on le voit, à géométrie variable.

Et nous ne parlerons pas de la « performance » toute relative de l'évaluation de la menace et de sa chaîne de traitement sûreté dans l'affaire des missiles de l'Iran vers Israël, dans le couloir irakien...

Indemnités repas : la Direction minimise les IR depuis des années alors que tout est clair dans nos textes, à savoir qu'une indemnité repas doit consister au versement d'un montant par repas comprenant une entrée, un plat, un dessert, une boisson et un café pris dans un panel de restaurants autour de l'hôtel (dont un dans l'hôtel). À ce montant s'ajoutaient des menus frais pour couvrir les frais annexes à ce repas. Ce panel de restaurants a disparu. La hiérarchie PNC en charge de ce dossier prétend maintenant que ce n'est qu'une participation à ces frais !

En période d'inflation, comment peut-on en arriver là ? Alors que les IR du PS étaient les mêmes que celles des PN, comme prévu dans la convention commune, il y a maintenant des écarts pouvant aller du simple au double. Cette spoliation doit cesser !

Bien que se disant tout à fait consciente de ces questions, la Direction n'accède pas aux **revendications du Spaf qui demeurent :**

- **RÉSERVES :** Une vraie garantie de RÉMU, instabilité = jour travaillé & rémunéré en conséquence, horaires fixes dès le constat, programmation à la même norme horaire que les collègues, et enfin, les vols P protégés. Comme nous l'avons expliqué dans plusieurs tracts, nous demandons une garantie de rému équitable (le sup du programmé et du réalisé) et non une rému liée à la seule garantie d'activité secteur qui peut être le MGA, même avec des pilotes au-dessus du MGA le mois donné ! Nous demandons aussi que les jours d'instabilité créés dans le cadre du déclenchement d'une réserve soient des jours « travaillés » donc décomptés et rémunérés. Enfin, nous demandons qu'à compter du constat d'élabo, les horaires ne puissent pas être modifiés (même en réduction d'horaires, car cela modifie les possibilités de déclenchement, donc le planning) sans accord du pilote.

- **CONGÉS :**

Des règles d'attribution des congés identiques pour l'ensemble des pilotes et l'ouverture de la totalité des quotas quotidiens dès le début de la campagne.

Il faut une affectation de « points congés » qui soit conforme aux congés obtenus, ainsi que des quotas communs à toutes les populations ou au strict prorata des effectifs. Par exemple, les chefs pilotes prennent leurs congés soi-disant « hors quota » et ne reçoivent aucun point... Ceux qui retournent « en ligne » y reviennent avec 0 point... Ce n'est pas acceptable ! Le Spaf demande depuis longtemps que sur chaque journée du calendrier soient affichés les points congés du dernier pilote (quelles que soient ses fonctions) ayant obtenu des congés, ce serait le minimum en matière de transparence...

- **DDA REPOS & VOLS :**

Respect des règles existantes de pose en améliorant le traitement. Priorité et Rang doivent rester équivalents en changeant de division (sans préjudice ni aubaine), mais ce n'est toujours pas le cas.

- **TEMPS ALTERNÉ :**

Le Spaf demande l'assurance d'obtenir du temps alterné pour le pilote demandeur dès ses 55 ans. L'attribution du TTA devra se faire hors quota pour les pilotes ne l'ayant pas obtenu lors de la campagne TTA. Sacrifier les pilotes sur l'autel de la productivité n'est pas un projet durable.

- **HÉBERGEMENT et IR :**

Le Spaf demande l'interdiction du dévoiement de la clause d'exception qui autoriserait (dans des conditions très particulières et identifiées) l'attente des chambres pour un équipage.

La réservation de lots de chambres à la dernière minute n'est pas compatible avec notre activité, les retraits Amex ou équivalents doivent être maintenus dans la zone sûre de l'hôtel.

Le Spaf demande une révision du montant des IR à la hausse et une transparence rétablie sur son calcul dans chaque escale.

- **STABILITÉ DE PLANNING :**

Respect strict de l'accord et des pénalités dissuasives en cas d'entorse.

- **SUP du Programmé/réalisé :**

L'accord sur ce sujet critique a rapidement montré ses limites : simu annulé => aucune garantie, étapes annulées à chaud => aucune garantie, on est encore très loin d'un engagement à payer le sup du programmé/réalisé que souhaite la très grande majorité des pilotes, une sorte de couverture anti-aléas que l'entreprise doit à ses salariés et pas seulement PS !

- **GP :**

Nous le demandons depuis trop longtemps : il faut des assises sur les facilités de transport et il ne faut pas que la montagne accouche, une fois de plus, d'une souris. Aujourd'hui un Aller-retour R1 M Province-CDG peut coûter plus cher qu'un billet réservé payant de base pour un client quelconque, c'est scandaleux !

En résumé, si vous vous estimez fatigué(e)s, lassé(e)s, lésé(e)s dans la pose et/ou l'obtention de vos congés, de vos DDA (vols, repos, vol P), ou tout simplement dans la qualité de votre vie au travail, en escale ou dans celle de vos plannings, **vous pouvez décider de faire grève, sur la ou les activités de votre choix, pour appuyer nos demandes.**

Vous trouverez ci-dessous les consignes particulières liées à notre droit de grève.

ARRÊT DE TRAVAIL
DU 1ER NOVEMBRE 2024 À 00H00 AU 31 JANVIER 2025 À 23H59
(HEURES LOCALES DE PARIS)

PERSONNELS CONCERNÉS :

Cette consigne couvre tout Pilote, syndiqué ou non syndiqué, de la compagnie Air France.

La grève suspend le contrat de travail, mais ne le rompt pas.

Vous êtes dégagés(ées) de toute obligation vis-à-vis de la compagnie.

Le but de ce préavis n'est pas de déstabiliser l'exploitation, mais de rétablir une équité entre tous les pilotes sur la qualité des plannings, le Spaf vous suggère donc de prévenir la compagnie au plus tôt.

DÉCLARATION DE GRÈVE :

Au plus tôt après le constat d'élabo et du fait des obligations qui résultent de **la Loi Diard au moins 48h avant le début de l'activité (heure de présentation, PRENEZ DES MARGES !)**, le Spaf vous propose d'envoyer, à l'adresse mail.greve.pilotes@airfrance.fr et à votre chef de flotte, le mail suivant avec copie au Spaf (rendez-vous aussi sur Pilotlib+ RH-Carières/Instructions RH/Déclaration de grève et de reprise) :

Sur long-courrier :

« Je vous fais part de mon intention de faire grève la (ou les) journée(s) du xx/xx/2024 ou 2025 au yy/yy/2024 ou 2025 pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le Spaf indiquées dans le tract du 25 octobre 2024 portant préavis. Je reprendrai le travail le yy+1/xx/2024 ou 2025 à 0h00 ».

Sur moyen-courrier :

« Je vous fais part de mon intention de faire grève du xx/xx/2024 ou 2025 au yy/yy/2024 ou 2025 à hh pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le Spaf indiquées dans le tract du 25 octobre 2024 portant préavis. Je reprendrai le travail le yy+1/yy/2024 ou 2025 à 0h00 ».

Les représentants et délégués du Spaf sont à vos côtés. En cas de difficulté dans l'application de ces consignes, contactez-nous.

Le Bureau du SPAF

**POUR ADHÉRER AU SPAF OU SUIVRE TOUTE
NOTRE ACTUALITÉ SYNDICALE**

