



TRACT SPÉCIAL HUB

ET L'AEC DANS TOUT ÇA ?

Nos dirigeants ont visiblement opté pour une approche de valorisation financière de l'entreprise afin de faire monter sa côte boursière, mais à quel prix ... ?

Au prix du sacrifice de l'Humain.

Donner envie aux investisseurs en se basant sur l'idée selon laquelle l'acquéreur n'achète pas les flux* passés et ou actuels de l'entreprise, mais au contraire les flux futurs. Donc, se baser, non pas sur la richesse passée et/ou accumulée mais sur la richesse future potentielle. Celle-ci serait créée principalement par la mise en place du sous effectif, donc des suppressions de postes, puisque ceux-ci seraient remplacés par des machines (automates, BLS, DBA, etc...) s'en suivront la disparition des métiers, puis l'insertion au fil de l'eau de la sous-traitance.

Donner envie aux hommes d'affaires de voyager sur nos lignes, en investissant sans compter, pour exemples :

- refonte et changement de sièges de la cabine affaire,
 - refonte intégrale de la zone d'enregistrement affaire, une fois de plus...
 - des accueils qui se multiplient, etc,
- Tout ceci sans aucune répercussion sur les prix des billets.

Est-il utile de préciser que nos dirigeants profitent (et font profiter) très largement de toutes ces amé-

* Le flux financier s'exerce entre différents secteurs institutionnels, c'est la valeur de vente et d'achat dans une période comptable (le plus souvent un trimestre ou une année)

Un AEC en colère : "Mais qu'en est-il de mon métier ?"

Ma direction pense, dit et écrit que mon métier est à faible valeur ajoutée. Que les passagers ne cherchent que l'autonomie pour fluidifier son passage à l'enregistrement et bientôt à l'embarquement. En prime, ma direction me demande d'accompagner et d'encourager nos Passagers à utiliser ces machines qui sont loin de faire l'unanimité parmi eux. Ces autonomies sont provoquées et l'utilisation de BLS, DBA, etc... est forcée. Ces mêmes dirigeants cherchent juste à faire de mon métier une activité à prédominance industrielle, alors qu'il s'agit d'un service (si possible excellent) que je me dois d'offrir aux Passagers.



liorations, à des tarifs défiant toute concurrence GP (gratuité partielle) voire même GT (gratuité totale). Il semblerait que tous les acquis ne soient pas en ligne de mire pour l'ensemble des salariés, pour exemple le récent cas de notre nouvelle directrice de COM, Mme CHALLON KEMOUN Adeline.

Cette même direction, via intralignes, a reconnu que la perception du service rendu aux « clients » passait par l'humain et non par les machines. Loin d'appliquer ses propres recommandations, la direction choisit sciemment de faire supporter par les salariés, la montée en gamme de nos cabines en compensant les coûts afférents par la disparition de nos acquis sociaux !!!!

Et enfin, donner envie aux journalistes de parler de l'entreprise, en les invitant à des soirées mondaines (fête des 80 ans d'AF, fête de fin d'année et autres réjouissances..) dans des lieux prestigieux, et ce bien entendu, aux frais de la Compagnie (par définition le fruit de nos efforts). N'omettons pas, le voyage de toute une équipe d'une de Radio en A380.

« L'AVÈNEMENT DES MACHINES » PAR LE TOUT SELF SERVICE.

La généralisation (ORY, BOD, NCE) des BLS Bagages sous sa forme actuelle n'en est qu'à sa 1^{ère} phase, la deuxième consistera à la transformation des comptoirs et zones d'enregistrements actuels pour permettre l'injection directe des bagages en galeries, finalisant ainsi la mise en place des Services Automatisés imposés aux pas-

sagers. Qu'en sera-t'il de la Qualité De Service, de la sureté et de la sécurité dues au remplacement des agents AF par des machines et/ou d'éventuelle filiale ou sous-traitant. **On peut parier sur l'absence totale de ces indispensables. Nous rappelons que le progrès doit être au service de l'homme, et non l'inverse.**

POURQUOI LA DIRECTION VEUT-ELLE LA PEAU DU MOYEN COURRIER ? Ou comment la direction s'emploie à percer la coque du navire.

En effet, depuis le début du plan Transform la direction, aux travers de ces nombreux moyens de communication interne, ne cesse de nous rabâcher que nos avions sont pleins de « clients » qui ne payent pas le prix de revient / véritable coût de leurs billets. La direction démultiplie les raisons du sous-effectif actuel et/ou futur, dû au PDV qu'elle a mis en place au prétexte du contexte économique. Pire encore, la direction dans le cadre du PDV nous encourage pour rejoindre un de nos principaux concurrents : la SNCF. Le mépris de la direction est sans limite. Pour remédier au soi-disant déficit lié au Moyen Courrier, la direction transfère en masse des vols AF vers ses filiales. En effet,

Transavia (filiale mi-charter, mi low-cost) et HOP (AIR INTER en low-cost) cannibalisent leur mère nourricière. Faut-il rappeler que le traitement au sol de Transavia est effectué par des sous traitant. Que la piste du Terminal G également. À quand la sous-traitance passagers au prétexte du rapatriement des agents AF du F vers le long courrier ?

Pourquoi avoir lâcher le traitement passagers de DELTA et FLYBE à ALYSIA ? La direction nous expliquera par des forums économiques les raisons de ses agissements. Ceux-ci seront démultipliés sur l'ensemble du HUB. La direction organise l'appauvrissement/la paupérisation du Moyen Courrier.

D'AUTRES SOLUTIONS SONT POSSIBLES PAR :

- **l'amélioration de notre Qualité De Service pour l'ensemble de nos passagers afin de retrouver notre rang et le niveau qui était le notre.**

POUR :

- **être à nouveau la référence mondiale concernant la sécurité des vols.**
- **Que notre compagnie retrouve le rang qui était le sien, en insufflant une véritable dynamique au sein des salariés.**

Travailler avec la nouvelle technologie : oui
Cette nouvelle technologie a sa place : oui

Mais ça ne sera pas la mienne !

P.S. : Pour quelle raison le SNPL appelait il à des arrêts de travail contre la loi Diard ? Ne soyons pas étonnés en cas d'un appel à la grève dans un futur plus ou moins proche par le PNT.

GRÈVE COORDONNÉE
le 28 MAI 2014 de 01h à 24h
Temps forts entre 10h à 13h

cgtairfrance.com

Tél. : 01 41 56 04 08/11 - Fax : 01 41 56 04 19 - courriel : contact@cgtairfrance.com



Cgt AirFrance



CGTAIRFRANCE



cgtairfrance

