

LONG RANGE

Défendre les valeurs de notre métier grâce à un syndicat éthique, revendicatif et indépendant



Yannick
Floc'h

CDB B777
Titulaire

Philippe
Le Roux

CDB B737
Suppléant



Une vision à long terme en toute indépendance est impérative pour l'avenir et la cohésion de notre corporation. La tentation peut parfois être grande de céder à la facilité du court terme et de l'accompagnement. Les exemples sont malheureusement nombreux et ne datent pas d'hier :

- La modification des indicateurs de prod-balance lors du pseudo rachat de Martinair par KLM dans Transform en 2012, puis le non-respect de cet accord par M. de Juniac sans réaction du SNPL jusqu'en 2015 qui nous a collectivement coûté très cher en termes de croissance donc de carrière. Il aura ensuite fallu se battre plusieurs années pour inverser la tendance.
- La suppression de l'indicateur principal des équilibres de production : les SKO pourtant mondialement utilisés pour comparer l'activité des compagnies aériennes remplacés par un indicateur CDN qui n'existe nulle part. Cela pour faciliter la sortie des 380. Certes nous sommes aujourd'hui en croissance et Amsterdam est très fortement limité mais qui sait ce que l'avenir nous réserve ?
- La modification de nos règles de carrière, toujours pour de « bonnes raisons » court-termistes et dont les effets se font sentir bien des années après. Le dernier plan de qualification l'illustre parfaitement.
- L'accompagnement du passage chez API, alors que tous nos collègues étrangers nous le déconseillaient fortement.
- L'arrivée du 320 NEO chez TO, pourtant équipée de 737, annoncée juste après l'arrivée de l'A220 à Air France pourtant équipée de 320, pour éviter tout débat. Deux réseaux MC avec 4 types avion. Qui dit mieux ?
- Le dernier protocole d'analyse des vols qui autorise le self-débriefing avec tous les risques de fuite de données. Ce ne sont pourtant pas les exemples de piratage qui manquent.
- Et tout récemment, la création, par dogme, d'un secteur et d'une équipe de lancement du 320 NEO Transavia alors que nous exploitons l'A320 depuis 1988 à Air France.

La dernière alternance a donné une majorité très confortable à l'équipe en place (*les 3/4 des tickets*), ce qui a eu pour conséquence une certaine autocratie de l'exécutif. D'où la quasi disparition de toute discussion en conseil en amont des négociations. Et donc découverte en conseil de projets à valider à quelques détails près. Ce fonctionnement ne nous paraît pas sain. Nous souhaitons que le SNPL négocie sans auto-censure, renoue avec un fonctionnement démocratique et retrouve la clairvoyance de nos anciens.

Retrouvez nos propositions sur long-range.fr

Privilégier l'éthique et les valeurs de notre métier plutôt que le compromis à n'importe quel prix
Rétablir la revendication au cœur de la négociation pilote avec une vision à long terme
Impliquer les adhérents dans la vie de leur contrat et de leur syndicat
Restaurer l'indépendance du SNPL