



C'EST PAS POSSIBLE EVIDEMMENT !

CPPE : Le pouvoir de dire non !



Depuis quelques semaines, nous sommes saisis dans nos permanences d'Orly et de Roissy par un nombre important de PNC en colère à qui on refuse la moindre modification de TDS du mois en cours ou à venir.

Que se passe-t-il donc à *Prod Land*? Certes, on ne jamais imaginé que c'était le pays des Bisounours, mais il semble que, plagiant LCL avec un évident manque de talent, le CPPE, est avant tout le pouvoir de dire non ! Au point que aux yeux d'une grande majorité des PNC, CPPE ça signifie désormais « **C'est Pas Possible Evidemment** »

Par un nouveau tour de vice, la Direction a-t-elle décidé de s'asseoir sur les belles promesses du Projet PNC ?

Voulant constater à quel point le système est grippé, vos délégués, saisis par un PNC, ont tenté d'obtenir une petite modification de TDS par le glissement d'une seule journée d'un bloc réserve (programmé hors période scolaire sur le mois d'octobre prochain) ; **Réponse de la Prod : un NON, ferme et sans appel !**

Pourtant, on ne cherche sans doute pas à frustrer le PNC pour le simple plaisir. Si aucune demande ne aboutit favorablement c'est probablement parce qu'aucune suite positive n'est possible. Comment cela ? Alors que la compagnie doit, à ce que nous dit, gérer un sureffectif PNC ? Sureffectif handicapant au point que la rentrée 2009, on a laissé supposer qu'un Plan de Départs Volontaires était sérieusement envisagé pour notre population ?

Depuis quelques temps, vos délégués nourrissent de plus en plus de doutes sur l'ampleur réelle du sureffectif. En effet, bizarrement, en quelques semaines il était passé, nous a-t-on dit, de + 1000 à un quasi équilibre. Gestion magistrale ou gesticulation ?

Pourtant, sans craindre sa propre contradiction, la Direction continuait de brandir le spectre du sureffectif pour s'exonérer le plus longtemps possible du paiement des RADD.

Saisie par des délégués de l'intersyndicale, la Direction s'est finalement résolue à revenir à leur paiement. Mais pour ceux acquis au cours du mois d'août uniquement. Pourtant, de deux choses l'une :

- ⇒ soit la reprise est fulgurante et cela signifie la fin du sureffectif (ce que confirment les prévisions d'embauche de PNC étudiants pour la saison IATA été 2011 et la réactivation des passerelles PS ⇒ PN) ; auquel cas, le paiement de tous les RADD doit intervenir de façon définitive et non pas seulement pour le mois d'août.
- ⇒ Soit l'entreprise compte utiliser encore l'alibi « sureffectif » pour spolier financièrement les PNC (préserver le cash !) sans, pour autant que le CPPE bénéficie d'une quelconque souplesse en effectif pour répondre favorablement aux demandes des PNC.

Attention, la supercherie devient un peu trop criante. Le SNPNC rappelle à la Direction que de telles dérives ne peuvent conduire le PNC qu'à un extrême mécontentement et à une radicalisation comparable à celle qui a produit le conflit de 2007.

Attaque sur les GP, tentative de suppression d'un PNC sur 319 (NEO), « test » de compo peq à moins 1 sur 340 (10 iso 11), le retour déguisé du contrôle en vol par la maîtrise : les ingrédients d'un conflit majeur s'accroissent. ■

	MOTIF	REF ACPNC	VALEUR
COMPO PEQ	Composition d'équipage incomplète au départ de la base ou lorsque celle-ci est provoqué par l'entreprise	§ 4.7.6 p. 132	24 heures par service de vol et PNC manquant
PAC	Bloc réserve : non respect d'une PAC de 24h00 dont 1 RNN	§ 3.7 p. 117 & p.118	Forfaitaire : 12h00
	Bloc réserve : non respect d'une PAC de 36h00 dont 2 RNN		Forfaitaire : 12h00
	Bloc réserve : non respect d'une PAC de 24h00 dont 2 RNN		Forfaitaire : 24h00
DISPER.	Dispersion déclenchée entre J-7 (00h00) et J-2 (18h00) inclus ⇒ pas de refus possible	§ 9.1.3 p. 161	12h00
	Dispersion déclenchée entre J-2 (18h01) et J-1 (24h00) inclus si vol effectué ⇒ refus possible		12h00
	Dispersion déclenchée au jour J si vol effectué ⇒ refus possible		18h00
TRE & TAV	Réduction du temps de repos en escale minimum de programmation au-delà d'une franchise égale à la moitié de la valeur de réduction	§ 4.6.7 p. 129	6h00 par tranche de 15 minutes
	Réduction du temps d'arrêt avant vol minimum de programmation au-delà d'une franchise égale à la moitié de la valeur de réduction	§ 4.6.8 p. 129	6h00 par tranche de 15 minutes
PRE	Poste repos couchette absent ou inop sur PV supérieure ou égale à 10 heures <u>avec</u> poste repos en cabine	§ 3.9.1 p. 119	24h00
	Poste repos couchette ou en cabine absent ou inop sur PV inférieure à 10 heures <u>avec</u> sièges cabine neutralisés		12h00
	Poste repos couchette ou en cabine absent ou inop sur PV inférieure à 10 heures <u>sans</u> sièges cabine neutralisés		24h00
	Poste repos couchette ou en cabine absent ou inop sur PV supérieure ou égale à 10 heures <u>avec</u> sièges cabine neutralisés		36h00
	Poste repos couchette ou en cabine absent ou inop sur PV supérieure ou égale à 10 heures <u>sans</u> sièges cabine neutralisés		48h00
TSV	Dépassement supérieur à 60 minutes d'un TSV de 13h30 maximum en programmation pour une PV inférieure ou égale à 12h00	§ 3.1.1 p. 107 & § 4.7.1 p.130	6h00 par tranche de 30 minutes
	Dépassement supérieur à 60 minutes d'un TSV de 13h31 à 16h30 maximum en programmation pour une PV de 12h00 à 15h00		6h00 par tranche de 30 minutes
	Dépassement d'un TSV de 17h30 dans le cadre du bloc réserve		18h00
ETAP SUPPL.	Étape supplémentaire non programmée quelle que soit la période de vol	§ 3.1.1 p. 107 & § 4.7.1 p.130	12h00
	Étape supplémentaire au-delà de la quatrième pour une PV inférieure ou égale à 9h00		24h00
	Étape supplémentaire au-delà de la deuxième (dont une inférieure à 3h00) pour une PV de 9h01 à 10h00		24h00
	Étape supplémentaire au-delà de la première pour une PV de 10h01 à 15h00		24h00
QRF	QRF vol (constituant une étape supplémentaire) avec poursuite du courrier à la base d'affectation	§ 4.6.2.1 p. 125	12h00 ou 24h00
	Réduction du temps d'arrêt avant vol minimum de programmation au-delà d'une franchise égale à la moitié de la valeur de réduction	§ 4.6.2.2 p. 126	12h00 ou 24h00
DIVERS	Maintien d'un courrier dans le cadre d'un vol reporté	§ 4.6.3 p. 126	24h00

Ce que nous écrivions l'année dernière en juillet 2009 :

L'accord collectif PNC précise en page 132 : « Le PNC a la possibilité de se faire rémunérer selon son choix son repos additionnel reporté ; il doit en faire la demande auprès du suivi planning avant la fin du temps de repos post-courrier du courrier concerné par ce repos additionnel.

Toutefois au début d'un mois M et pour le mois considéré, l'entreprise peut décider de la prise en nature systématique du repos additionnel ; cette décision sera motivée par une situation de sureffectif ; elle donnera lieu à information des Organisations Syndicales, auxquelles seront fournis des éléments chiffrés permettant d'apprécier la situation d'effectif du mois concerné. Cette disposition ne s'applique pas au repos additionnel pour composition d'équipage incomplète, pour lequel le paiement restera possible. »

La Direction ayant fait valoir un sureffectif moyenné de 340 PNC de juillet à octobre, depuis le 1^{er} juillet les RADD ne sont pas payés mais doivent être systématiquement pris en nature, c'est-à-dire en heures de repos.

Prise dans son élan, la Direction a suggéré que soient également concernés (à titre exceptionnel, nous a-t-elle sussuré) les repos additionnels pour composition d'équipage incomplète.

Elle a essayé un tir de barrage de la part des signataires de l'accord collectif car créer des équipages complets et dimensionner les blocs réserve nécessaires ne doit poser aucun problème lorsque, par ailleurs, on a des PNC à ne savoir qu'en faire.

Si, du fait de l'entreprise des compositions d'équipages incomplètes devaient intervenir, de deux choses l'une : soit le sureffectif a été surestimé, soit il n'existe pas du tout !

Dans un cas comme dans l'autre, il n'y a aucune bonne raison de priver le PNC de la possibilité de se faire payer le RADD consécutif à une composition d'équipage incomplète s'il le désire.

Paradoxe managérial mis à part, c'était bien essayé tout de même. Non ?