



Point d'étape sur **LES BASES PROVINCE**

A en croire la Direction ce projet serait une « chance » pour les PNC habitant près des Bases Province. Ce que la direction n'entend pas c'est que si ce projet est peut-être attendu par certains d'entre nous, mais il ne doit pas pour autant être un miroir aux alouettes et **les PNC ne sont pas prêts à l'accepter à n'importe quel prix.**

A travers les Bases Province, l'objectif avoué de la Direction est de **réduire le coût des heures de vol de 25%** en se basant sur des **règles européennes (EU.OPS)** déjà appliquées par les Low-Costs.

Historique des EU-OPS

Les règles européennes concernant les limitations des temps de vol, de service et d'exigences en matière des repos existent depuis peu et n'ont fait l'objet d'aucune négociation aboutie.

Depuis juillet 2008, celles-ci sont entrées en vigueur et depuis, chaque Etat membre de l'Union Européenne doit respecter ces nouvelles règles.

Sous couvert de mettre en place **un niveau minimum de sécurité**, l'Union Européenne introduit des règles minimum obligatoires soit disant destinées à prévenir la fatigue des équipages en Europe.

Son existence n'est en fait que la caution d'une déréglementation et d'une augmentation considérable de la productivité initiées par les Low-Costs.

Pour preuve, ces règles européennes sont constamment revues à la baisse ceci sous la pression des lobbies et en particulier de RYANAIR.

AIR FRANCE s'est bien gardée de contraindre ces mêmes règles qu'elle fantasmait maintenant d'appliquer aux PNC bases Province.

Cette réglementation européenne sur laquelle AIR FRANCE s'appuie a bon dos. Il s'agit plutôt d'une **déréglementation aérienne au service des lobbies de toutes sortes** (AIRBUS, Low-Costs, compagnies traditionnelles...) au détriment des conditions de travail des employés de tout le secteur.

C'est le début de la low-costisation du MC et CC. Si l'Entreprise veut mener ce projet à terme, elle devra proposer des contreparties acceptables pour tous. Pour le SNPNC et l'UNSA PNC le compte à ce stade n'y est pas.

Soyons en sûrs, ce projet servira de modèle pour les négociations du prochain ACG 2013.

La suppression d'un PNC sur A319 n'est scandaleusement pas prise en compte dans cette réduction des coûts. La Direction considérant celle-ci comme acquise depuis la dénonciation du protocole MC qui arrive à expiration au mois de juillet.

P.H.GOURGEON a dit dans La Tribune du 18 novembre 2010 « Les règles de rémunération à l'heure de vol des navigants sont un élément handicapant. S'ils font plus d'heures de vol, ils atteignent des rémunérations qui absorbent les bénéfices obtenus par une hausse de la production »

Pour le SNPNC et l'UNSA PNC ces propos traduisent explicitement une menace directe sur l'Accord Collectif signé en 2008 qui nous a permis de retrouver un système de rémunération adapté à l'activité effectuée, et d'améliorer également nos conditions d'utilisation.

La volonté de la Direction est donc bel et bien d'appliquer les règles « EU-OPS » tout en revoyant notre système de rémunération.

Les règles d'utilisation PNC que la Direction compte mettre en œuvre.

N.B : Ces propositions ne sont pas définitives, la négociation étant en cours.

Ce tableau n'est donc qu'un point d'étape non exhaustif des propositions actuelles de la Direction.

	Actuel	Bases Province
TSV (Temps de Service Vol)	1h avant l'heure programmée du 1 ^{er} temps de vol jusqu'à 30 minutes après l'heure du dernier temps de vol. Norme 10h, maxi 12h. Avant 8h30, TSV maxi 10h.	1h avant l'heure programmée du 1 ^{er} temps de vol jusqu'à l' heure bloc arrivée du dernier temps de vol. 13h en 2 étapes, 12h30 en 3 étapes, 12h en 4 étapes, 11h30 en 5 étapes. Pas de limitation.
TS (Temps de Service)	Heure de pointage jusqu'à l'heure bloc arrivée + 30 minutes	Heure de pointage jusqu'à l'heure bloc arrivée + 15 minutes
En Exploitation	Arrivée bloc après 23h31 : Si OFF le lendemain, celui-ci est décalé.	Arrivée bloc après 00h45 : Si OFF programmé, celui-ci est décalé ultérieurement . Avant 00h45 le jour OFF est maintenu.
Activités matinales	Décollage avant 7h15 : doit être précédé de 3OFF mini ou Congés+2OFF mini ou d'une dispersion non utilisée.	Décollage avant 7h00 : aucune protection avant vol.
TV (Temps de Vol)	Limité à 8h	Limité à 9h
Nombre maxi d'étapes en fonction	4	5
Repos à la base	16h dont 1 RNN. Repos Nocturne Normal : 9 heures consécutives comprises entre 21h00 et 09h00 locales	12h la notion de RNN disparaît.
Protection des repos base	Protection des S2 (64h dont 3 RNN)	Aucune protection.
Repos en escale	Normal : 11h30 avec 10h de repos Réduit : 9h avec 7h30 de repos	Normal : 10h avec 8h de repos Réduit : 7h30 + 2X (temps de trajet aéroport/hôtel – 15min)
Repos après une activité sol	14h	12h
Dispersion	Entre J-7 et J-2 RADD de 12h Entre J-2 et J-1 possibilité de refuser. s'il accepte RADD de 12h Au jour J possibilité de refuser. s'il accepte RADD de 18h	Les jours de dispersion sont utilisables par l'entreprise avec un délai de prévenance à J-1 sans possibilité de refus
	Actuel	Bases Province

Rendement rotation (RR)	environ 4.1	5.83 (+42%)
TSV Moyen	environ 7.3	9.2 (+26%)
TSV > 10H	environ 3%	17%
Service De Vol 2 étapes	environ 25%	8%
Service De Vol 3 étapes	environ 45%	3%
Service De Vol 4 étapes	environ 11%	75%
Service De Vol 5 étapes	0%	14%
Rotations 1 ON	environ 36%	91%
Découchers	environ 64%	9% Uniquement découchés 2 ON (5/5 OU 5/3 OU 3/5)
Heures de vol réelles moyennes annuelles	environ 510	650 (+27,45%) 715 initialement
Nombre de jours OFF	12 OFF/mois + 3 J trimestriels + 1 RS. Proratisés.	14OFF/mois + 12 OFF annuels. Proratisés. Le tableau d'abattement ne nous a pas été présenté.
Congés annuels	48	48
Réserves	Blocs de 6 jours (48 jours sur 2 ans) Durée : 6 heures Délai de présentation réserve domicile : 3h30	Environ 2 jours / mois Durée : De 8 à 9 heures Délai de présentation réserve domicile : 1h00

Aucun document ne nous a été remis concernant la rémunération.

Les commentaires

du SNPNC et de l'UNSA PNC

Pour le Projet Bases Province, en clair non seulement la Direction d'AIR FRANCE engage cette négociation sur des bases inacceptables celles des **EU-OPS** et des **5 étapes**, mais en plus des conséquences très négatives sont d'ores et déjà programmées :

Moyen Courrier

- Impact sur les effectifs : avec la rétrocession de certaines lignes au départ de CDG aux Compagnies filiales BRITAIR, REGIONAL, en contrepartie des lignes captées par les Bases Province.

Court Courrier

- Impact sur les effectifs : baisse des besoins en PNC à Orly. En clair moins de 500 PNC, soit l'effectif divisé par deux.
- Impact sur les rotations d'Orly, abandon des découchers MRS, TLS, NCE, BOD. Aujourd'hui à Orly 35 % des rotations sont des rotations de 1 jour, 35% de 2 jours, 25 % de 3 jours et 5 % de 4 jours.

Dans le nouveau schéma pour Orly avec la création des Bases Province, il est prévu **77% de vol journée**, 15 % de 2 jours, 3% de 3 jours et 5% de 4 jours.

- Impact indirect sur la rémunération au travers de la quasi disparition des découchers qui pénalise fiscalement.

Tout ces impacts sont difficilement acceptables socialement.

Sur le fond et en projection des futures négociations de l'Accord 2013, le risque est immense de voir les conditions des Bases Province servir de Cheval de Troie à la Compagnie.

Dans un premier temps sur MC et CC et sans aucun doute à terme sur LC.

Elles ruinerait ainsi d'un seul coup toutes les avancées obtenues à l'arraché lors de l'Accord 2008-2013 dans tous les domaines.

Travailler différemment pourquoi pas, mais pour le SNPNC et l'UNSA PNC si un Accord Bases Province doit être finalisé, il ne peut se faire qu'en respectant un équilibre entre règles d'utilisation, rémunération et jours OFF.

