



BASES PROVINCE :

2^{ème} point d'étape

Suite aux annonces prématurées de la Direction Générale qui se dit « résolument optimiste » quant à l'issue des négociations sur les Bases provinces, il est nécessaire de faire un point d'étape sur les propositions de la Direction qui sont à ce stade **inacceptables et très éloignées de nos demandes.**

L'Entreprise, par le biais d'un projet d'Accord spécifique Bases Provinces, veut créer un **nouveau modèle économique ultralibéral**, en remettant en cause toutes les règles de notre Accord Collectif actuel qui empêchent selon ce modèle de rendre les PNC plus productifs. Ainsi, de nombreuses avancées obtenues après des années de négociations et plus particulièrement suite à la grève de 2007, sont aujourd'hui menacées de disparition. **A l'heure actuelle, un tel accord constituerait un recul historique pour notre profession.**

Pour y parvenir l'entreprise souhaite attirer des volontaires en mettant en avant deux principes :

- Une augmentation des jours de repos, 16 à ce jour
- Une possibilité pour les PNC habitant déjà la province d'économiser le temps et l'argent qu'ils investissent aujourd'hui pour rejoindre Paris et effectuer leur mission

La Direction construit ainsi ce qu'elle estime être un accord idéal dont elle ne manquera pas de s'inspirer pour la négociation de notre futur Accord Collectif

Mais la contrepartie pour ces PNC se paie cher : jugez plutôt

Règles d'utilisation

- 80 heures réelles portées à 85 heures 3 fois dans l'année **contre une moyenne réalisée de 55 heures aujourd'hui.**
- Un RPC de 12 heures sur la majorité des vols contre un minimum de **16 heures actuellement.**
- Un tableau de prorata qui **abat les jours de repos dès la première journée d'absence** avec pour conséquence directe la disparition des journées enfants malades.
- Des plages **réserves atteignant 9 heures** de présence.
- Une utilisation des dispersions possibles jusqu'à la veille 18 h avec en compensation des valeurs de **RADD dérisoires de 6 heures !**
- Des changements d'activité (soir iso matin et inversement) possibles jusqu'à la veille 12 heures !
- **La disparition des journées Joker.**
- La disparition des dispositions sur le TSV de plus de 10 heures pour les vols partant avant 8h30
- **Un vol peut déborder jusqu'à 00h45 arrivée bloc sur un jour de repos.**
- L'Entreprise peut programmer **2 activités distinctes sur une même journée si le RPC est respecté.**
- 16 jours de repos mais soumis à **certaines exigences en matière d'absentéisme et de délai de prévenance.** En clair, si le PNC ne prévient pas suffisamment tôt de ses absences (J-1, 12h au plus tard) et plus généralement si l'absentéisme n'est pas contenu à un niveau que l'Entreprise juge satisfaisant, **elle supprimera ce 16ème jour de repos.**

La rémunération

A ce stade des négociations, tout en gardant le même système de rémunération, l'Entreprise projette de bouger certains curseurs qui auront pour effet de baisser mécaniquement notre rémunération :

- **En diminuant les temps de vol de référence** pour les rapprocher le plus possible des temps réalisés.
- **En diminuant le CMT** (Coefficient Majorateur d'Etape), on obtient une baisse de la rémunération de l'heure de vol.
- **En abaissant de 10 à 5 minutes la prolongation du temps de vol de référence** de chaque étape servant au calcul de la rémunération.

Le produit

Du fait de l'augmentation considérable de notre productivité, nous attendions un produit très simplifié. Il n'en est rien ! Le produit reste sensiblement similaire à ce que nous connaissons aujourd'hui sur Court Courrier et Moyen Courrier. Par exemple, repas spéciaux sur les vols les plus longs. Le tout bien sûr en gagnant en plus sur le nombre de PNC – **1 PNC sur A 319**, soit 4 voitures pour 3 PNC.

Au regard de l'augmentation prévue d'environ 30 % des heures de vol, ce mécanisme plafonnera l'augmentation de notre rémunération à 5 %, soit plus de 25 % de hausse de la productivité sans aucune compensation !

Notre Analyse

Si nous ne sommes pas opposés au « modèle industriel » que représentent les Bases Province, **nous sommes en revanche opposés au « modèle social »** qu'elles induisent.

La pénibilité générée par l'augmentation considérable des heures de vol et les conditions d'utilisation qui y sont attachées vont inmanquablement **impacter la santé du PNC**. Nos conditions de travail ne peuvent pas être comparées à celles des autres catégories de personnel, sol ou vol. **Certaines limites ne peuvent pas être franchies !**

Les efforts demandés aujourd'hui aux PNC, s'ils étaient acceptés en l'état, **mettraient un terme aux 50 ans de progrès social** pour lequel nos Organisations Syndicales se sont battues.

Il y a à ce stade des points de blocages importants qui restent inacceptable et nous avons fait des contre-propositions à la Direction.

Ces contre propositions s'appuient sur l'ossature de notre Accord Collectif actuel qui demeure pour nous une base indéfectible. Nous avons également demandé à ce que l'Entreprise redimensionne son projet et augmente les effectifs prévus.

De plus, la négociation à marche forcée et le forcing de la Direction qui sont aujourd'hui imposés pour mener ces discussions sont incompatibles avec le sérieux et le travail qu'impose un tel dossier. De nombreux aspects du projet n'ont tout simplement pas encore été abordés et la Direction souhaite terminer les négociations avant la mi-juin ! **Nous ne pouvons accepter de bâcler un tel projet qui, nous ne sommes pas dupes, pourrait remettre en cause tout l'avenir de notre profession.**

C'est tout simplement impossible ! **A moins que tout cela ne soit qu'un simulacre de négociations** pour tout simplement imposer ce projet en l'état en contournant les syndicats PNC ?

Notre conclusion

Le SNPNC et l'UNSA PNC, iront jusqu'au bout de l'exercice de négociation et se détermineront pour une signature en fonction de ce que l'Entreprise aura mis sur la table.

A ce stade le compte n'y est pas.

