

Bases Province : Un choix Cornélien



• Le vif du sujet



Au cours de la réunion du 20 Décembre 2010 entre la Direction et les syndicats, les premiers documents de travail concernant la typologie des rotations « bases province » nous ont été remis. A ce stade uniquement au départ de Marseille.

Des pistes de réflexion dans le domaine de la répartition des journées OFF, du nombre d'heures mensuelles à effectuer, des règles de carrière applicables aux bases, et enfin de la possibilité ou non d'avoir du temps alterné, ont été également évoquées.

• Typologies Rotations

Projets des documents de travail sur les rotations au départ de Marseille, plusieurs réflexions :

Nombre étapes / jour :

- 2 étapes **9%**
- 3 étapes **2%**
- 4 étapes **81%**
- 5 étapes **8%**



Le TSV moyen sur un total de 110 rotations en 4 étapes :

- **TSV inférieur à 8H00** **29**
- **TSV entre 8H00 et 9H00** **68**
- **TSV entre 9H00 et 10H00** **21**
- **TSV entre 10H00 et 11H00** **5**
- **TSV supérieur à 11H00** **3**

Le TSV sur un total de 12 rotations en 5 étapes :

- **TSV entre 8H00 et 9H00** **7**
- **TSV entre 9H00 et 10H00** **5**

• Notre analyse du volet « Production »

La principale différence par rapport aux règles d'exploitations prévues par l'Accord Collectif PNC réside dans la **création de rotations « 5 étapes »**

A ce stade l'Entreprise ne fournit aucune garantie permettant de borner l'utilisation des PNC sur les rotations bases province :

- Pas de définition de repos post courrier
- Pas de limitations de lever tôt
- Pas de limitations de TSV décollage avant 8 H30



Si les TSV moyen semblent à peu près identiques à ceux d'aujourd'hui, ceux-ci ne prévoient à ce stade aucune butée maximale.

On constate une diminution des « deux étapes » (9 % contre 32 % aujourd'hui), une augmentation des « 4 étapes » (82% contre 65% aujourd'hui).

Le rendement rotation visé est de 6 heures (5,84) contre 4,69 aujourd'hui.

Les rotations de deux jours se font toutes en **deux fois 5 étapes**.

Le seul point positif concerne des rotations communes PNT/PNC ne prévoyant aucun changement d'appareil (8 % aujourd'hui).

En synthèse, il s'agit d'un transfert massif des vols « la Navette » au départ de Paris vers MRS, à l'exception du premier décollage ORY du matin et du dernier vol du soir qui rentre sur Orly.

• Le Contrat de travail

Toujours aucune certitude concernant le contrat de travail des PNC basés Province. L'Entreprise se bornant à ce stade à déclarer que les PNC pourraient être gérés par un Accord de Base spécifique qui regrouperait des nouvelles règles d'utilisation et celles d'une rémunération nouvelle mouture ...

• Nombre de jours d'engagement par mois



Là encore, on en est au stade des supputations puisque d'un côté on annonce comme objectif annuel 750 heures de vol en sachant que l'Entreprise vise les 80 heures réelles de vol par mois.

Soit, à raison de 6 heures par jour, un objectif atteint en **14 jours !**

Attention danger ! Ceci est en totale contradiction avec le discours de certains délégués qui annoncent à qui veut l'entendre que le PNC pourrait bénéficier de **18 jours OFF !**

Ce qu'ils oublient de préciser c'est que la Direction parle de jours **ON VOL** auxquels il convient d'ajouter les journées de réserve, la formation, les qualifications et le lissage sur l'ensemble de l'effectif de « l'effet absentéisme ».

Si l'on prend en compte l'ensemble de ces paramètres, le chiffre des jours OFF s'écroule littéralement en passant à **14 ou 15 par mois !!!**

Il est important de rétablir la réalité et de ne pas laisser croire n'importe quoi ! Il faudra bien rendre des comptes à ceux à qui on aura raconté des sottises.

• Répartition des jours OFF au mois



Au cours de la réunion, l'Entreprise nous a présenté une répartition des journées OFF avec l'algorithme suivant :

4 ON * // 3 OFF // 4 ON // 3 OFF // 4 ON // 3 OFF // 3 ON // 6 OFF

* Les 4 ON seraient déclinés en 2 décollages matin et 2 décollages soir

Il ne s'agit là que d'une simulation et il appartient à chaque syndicat, en fonction du nombre de jours OFF qui sera déterminé, de défendre le rythme qui sera le mieux adapté.

Le débat est ouvert mais soyons clairs : sans connaître le nombre de jours OFF retenus, il devient difficile de savoir à quoi ressemblera « un planning type ».

De nombreux rythmes de travail sont possibles, mais au final il faudra là encore défendre le mieux adapté.

Reste évidemment la colonne vertébrale de notre travail qui consiste à négocier des règles d'utilisation qui détermineront aussi l'enchaînement des rotations.

• Quelle marge de négociation ?



Les seuls variables d'ajustement pour les syndicats assis à la table des négociations deviennent alors :

- Exiger une réduction du nombre d'heures de vol annuelles
- Faire des paris sur la baisse de l'absentéisme
- Ou refuser en bloc le dossier ...

En deux mots limiter les ambitions démesurées de l'Entreprise en matière d'augmentation de la productivité et rendre ce projet des bases province socialement acceptable pour le PNC.

La Compagnie, consciente de l'intérêt des PNC pour ce projet a décidé de le vendre très cher et joue sur tous les tableaux. **A ce stade « le compte n'y est pas ».**

Absence de règles d'utilisation, une rémunération lissée sur l'année du type forfait avec 40% d'heures de vol en plus pour 5 % d'augmentation de salaire à mettre en balance avec une augmentation non négligeable des impôts et pour couronner le tout un affichage de jour OFF insuffisamment appétissant pour allécher le PNC volontaire. Le tout restant de toute façon assez indigeste.

• Concernant les règles de carrière



Sur ce plan, l'Entreprise nous déclare vouloir conserver le chapitre Carrière.

Là aussi des difficultés sont à prévoir et de nombreuses questions restent en suspens :

- Je suis HST/STW détaché base pour 2 ans ou + et il y a un recrutement C/C sur la base Roissy. Puis je postuler ?
- Je suis CCT sur la base Roissy et ma promotion se fait sur les bases province. Puis je refuser ?
- Je suis HST/STW Court/Courrier ou Moyen/Courrier et volontaire **départ Base actuelle**. Suis-je prioritaire pour l'affectation Base Province ?

• Concernant le volontariat



Là encore, l'Entreprise ne répond pas encore aux questions que se posent les PNC.

- Quelles règles vont s'appliquer ?
- Est-ce « classiquement » la liste d'ancienneté qui sera prise en compte ?
- Aujourd'hui personne ne sait combien ni où se trouve les volontaires Bases. Sur Court Courrier ? Moyen Courrier ? Long Courrier ? Et s'ils seront en nombre suffisant...

Seule « photographie » à peu près fiable, le chiffre de **40%** actuel fourni par l'Entreprise et représentant le nombre de PNC AF qui habiteraient la province (hors Ile de France) soit à plus de 400 KM de Paris.

Pour autant y aura-t-il beaucoup de volontaires ?

• Concernant le temps alterné et les CA



Sur ce sujet la posture de départ d'AF a évolué dans le bon sens puisqu' elle n'envisage plus d'interdire l'accès au Temps Alterné pour les PNC volontaires bases Province.

Malgré cela, la Direction nous explique qu'il lui sera difficile d'accorder sur un petit nombre de PNC, les mêmes facilités d'accès au TA que celles pratiquées dans le cadre des CDL de Roissy et d'Orly dont le dimensionnement en effectif permet plus de souplesse. Le problème se pose également pour les CA et en particulier en été.

Une réflexion côté Direction est en cours et une analyse plus fine des besoins devrait permettre de définir les pourcentages qui pourraient être accordés.

A l'instar de ce qui est actuellement prévu par notre accord collectif, une étude est également prévue sur les possibilités offertes par mois et sur quels mois.

Beaucoup de questions restent en suspens pour les syndicats et tout le monde navigue à vue dans une négociation dont la forme donnée par l'Entreprise « on y va au chausse-pied » est inacceptable. En effet le seul objectif de cette négociation pour AF: réduire les coûts d'une manière drastique sur le réseau Court Courrier.

Alors non seulement les syndicats vont avoir à gérer l'impact social immédiat de cette négociation pour les PNC basés province mais aussi IN FINE les inévitables conséquences sur les négociations à venir en 2013 sur l'ensemble du futur Accord Collectif Global PNC.

Il paraît évident que ce projet, même si nous réussissons à en limiter certains excès, deviendra un « laboratoire social » à portée de main pour Air France.

La tentation sera alors grande pour l'Entreprise de généraliser à l'ensemble du réseau des conditions de travail et de rémunération largement inférieures à celles que nous connaissons actuellement.

Certains syndicats viennent d'ailleurs de lui servir la soupe en prétendant que la rémunération variable est aujourd'hui inférieure au forfait. Mensonge que les chiffres de la CRPN (neutre sur ce sujet) contredisent totalement.

Mais bien sûr vous n'êtes pas obligés de nous croire ...

