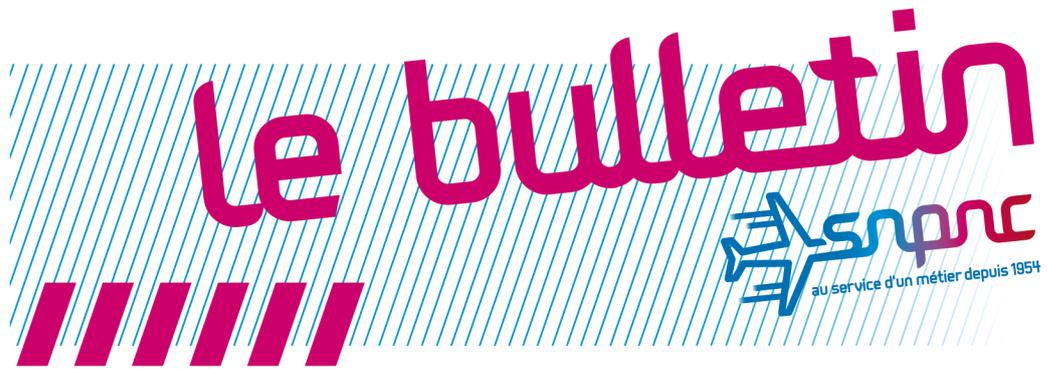


Syndicat National
du Personnel Navigant
de Cabine

Le Dôme – BAT 1
1, rue de la Haye — BP 18939
95732 ROISSY CDG CEDEX

snpnc@snpnc.org
01 49 19 58 18



À TOUS PNC AIR FRANCE MC ET CC// BS.13-08-076-AF

Bases Province : CYNISME ET ESCROQUERIE !



En début d'année, la presse révélait qu'au titre de 2012, la perte d'exploitation des bases province dépassait allègrement les 100 millions et que, pour 2013, la Direction tablait encore sur une perte de 70 à 80 millions d'euros...

Dans un précédent bulletin, le SNPNC vous faisait partager ses inquiétudes sur la pérennité des bases. Une inquiétude naturelle étant donnée l'approximation du « *business case* » (comme disent nos dirigeants apparatchiks) avec lequel le projet a été engagé.

Le 10 janvier 2013, Florence PARLY (toute nouvelle DGA de l'activité Passage Point à Point Orly et Escales France) déclarait que les bases sont « un succès d'abord opérationnel » et « une rampe de lancement pour le plan Transform dans la mesure où ce dernier reprend à son compte un bon nombre de leurs principes ».

**BUSINESS CASE
APPROXIMATIF, MAIS
CYNISME CRIANT**

Le 23 avril suivant, son de cloche sensiblement différent... Interrogé en marge du vol inaugural d'Air France à Kuala Lumpur, Alexandre de JUNIAC, signalait à la presse que le projet des bases province avait été imaginé par son prédécesseur Pierre-Henri GOURGEON et qu'il n'avait fait que « *prendre le train en marche* ». Il ne s'agissait pas d'un hommage appuyé au projet de PHG mais bien de s'exonérer de l'échec de sa mise en œuvre...

De ces babillages divergents, on déduit qu'un plan manifestement mal calibré (les bases province) a servi de « rampe de lancement » au projet de refonte de l'Entreprise entière (Transform2015)... Pas rassurant...

Ce discours variant au gré des circonstances trahit également une communication inorganisée, mais surtout il démontre un cynisme profond que l'Entreprise ne cherche même plus à masquer en public.



**CYNISME DONT LES
PNC BASES EN
PROVINCE FONT
LES FRAIS**

Avec une seule *Note de Direction* rédigée unilatéralement par nos apparatchiks, des PNC ont accepté de partir à Marseille, Nice et Toulouse et de participer au projet de l'entreprise. Désormais en récompense de leur engagement, ils ne perçoivent que le cynisme et l'abandon de ceux qui leur promettaient pourtant de faire souffler « *l'esprit base province* »...

Fameuse note que la Direction, faute de parvenir à un accord majoritaire avec les syndicats représentatifs du PNC, a instaurée unilatéralement comme règle de fonctionnement. Fameuse note qu'elle interprète à son gré quand elle ne sort pas de son chapeau de nouvelles procédures.

A titre d'exemple, voilà ce que les PNC, malgré leur nombre restreint, vivent sur la base de Nice :

- des dispersions soi-disant structurelles figurant sur les TDS et que la programmation utilise régulièrement. Réserves déguisées qui permettent de faire l'économie de 4 PV et des indemnités kilométriques.
- au prétexte de ne pouvoir placer les Radd de 18h en entier, ils sont attribués par tranches de 6 heures de minuit à 6h ce qui permet de faire repartir le PNC en vol dès 7 heures du matin. mise en place de la procédure OK/KO VOL non prévue par la note de direction.
- absence de lissage des plannings, certains PNC alignant 2 voire 3 rotations TLV par mois alors que d'autres n'en ont jamais de programmées en sortie de TDS (hors DDA). Idem pour ceux volant jusqu'à sept WE d'affilés du 15 au 15 et ceux qui sans être volontaires du matin se voient programmer 75% de leur activité du matin.
- 9 heures de réserve dans une salle équipée avec un distributeur de soupe en été et des sandwichs d'une validité de 10 jours en moyenne.

**AVEC 145 PNC
A NICE,
ÇA NE SE PASSE
PAS MIEUX
QU'À PARIS
AVEC 14500 !**

On est bien loin de l'esprit base, de la proximité et de la qualité avec lesquels la Direction faisait briller les yeux au début...Mais son cynisme devient criant lorsque l'on constate qu'en matière de rémunération les PNC basés à Nice (145) et Toulouse (208) sont l'objet d'une véritable escroquerie financière.

En effet, depuis le lancement à la saison été 2012, le programme des bases province et le nombre d'avion positionnés sur place ont été sensiblement revus à la baisse. Si MRS a conservé l'exploitation de 11 appareils, en revanche, NCE et TLS ont perdu chacune deux coques depuis la saison été 2013 : NCE est passée de 8 à 6 appareils et TLS de 10 à 8.

Or, la note N°12.11 rédigée en août 2011 par la Direction prévoyait une « **Garantie spécifique à la réduction d'activité** » (§.6, page 90). En cas de baisse du nombre de coques, cette clause garantissait un maintien du salaire des PNC concernés par amélioration du coefficient majorateur de tronçon (CMT) et de la rémunération du temps de vol.

DES METHODES DE VOYOUX !

Non seulement la Direction n'a jamais mis en œuvre cette clause pour les PNC basés à NCE et TLS, mais de surcroît, lorsque l'on consulte la note de service figurant désormais sur iPN, le paragraphe « **Garantie spécifique à la réduction d'activité** » a tout bonnement disparu sans que quiconque en soit averti !

C'est pourtant avec cette garantie que les PNC ont accepté de partir. Modifier la donne en cours de route et en catimini revient à trahir leur confiance de façon éhontée !

LE SNPNC ETUDIE ACTUELLEMENT LES VOIES DE RECOURS JURIDIQUES

**QUI S'OFFRENT AUX 353 PNC
INJUSTEMENT ABUSES PAR LA
DIRECTION**

**POUR DELIT D'ENTRAVE SUITE A LA
NON CONSULTATION DES ELUS DU
CE SUR LA MODIFICATION DE LA
NOTE DE DIRECTION**

**NOUS VOUS TIENDRONS BIEN EVIDEMMENT INFORMES
DES SUITES DE CETTE AFFAIRE...**

J'ADHÈRE EN 1 MN SUR WWW.SNPNC.ORG OU JE REMPLIS LE COUPON

NOM : _____ PRÉNOM : _____

SECTEUR : _____ E-MAIL : _____