



A Tous PNC AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

Lundi 8 Août 2011

BASES PROVINCE

Après 8 mois de discussions et 48 réunions de négociation, l'accord « Bases Province » vient d'être signé par l'UNAC.

Après plusieurs mois de négociation sur la mise en place des bases province, les syndicats PNC n'étaient pas parvenus à un accord acceptable. Le 8 juillet, la Direction Générale constatant que le projet d'accord n'était pas signé par les syndicats représentatifs, elle décidait de mettre en œuvre des dispositions réglementaires, donc unilatérales, pour les PNC volontaires vers une affectation Marseille.

Nous ne pouvions accepter que des PNC soient soumis à des règles non acceptées par l'UNAC ni par aucun autre syndicat. C'est pourquoi, dans le préavis de grève de fin juillet, nous avons ajouté à nos revendications la prolongation de négociations sur les bases province.

Le protocole de sortie de crise du 23 juillet améliore de façon substantielle certaines règles applicables aux PNC volontaires pour les Bases Province. Il prévoit également la réouverture de négociations sur ce sujet.

Des négociations se sont déroulées entre le 25 juillet et le 5 août pour aboutir à **un nouveau projet d'accord collectif applicable aux PNC volontaires** pour être basés à Marseille dans

un premier temps, puis ensuite à Nice et à Toulouse.

Ce projet d'accord améliorant de façon importante les règles d'utilisation, de carrière et de rémunération des PNC basés en province, **l'UNAC** a décidé de signer ce projet d'accord le lundi 8 août.

Malheureusement, cet accord n'a pas été signé par les autres syndicats représentatifs. Comme aucun syndicat n'a à lui seul une audience supérieure à 30 % et que pour être valide un accord collectif doit être signé par un ou des syndicats représentant plus de 30 % des voix au premier tour des élections titulaires du comité d'établissement, cet accord n'est pas juridiquement valide. **Pour autant, notre signature nous rend légitimes à réclamer l'application intégrale des dispositions prévues dans l'accord.** La Direction Générale a accepté d'appliquer toutes les clauses de cet accord aux PNC volontaires pour être basés en province.

Rappelons qu'un accord est TOUJOURS un compromis entre les partenaires sociaux et, sans être idéales, les règles d'utilisation négociées sont une amélioration très importante des

Des améliorations nombreuses et significatives ont été apportées aux dispositions prévues par la Direction.

L'objectif de l'UNAC a été de trouver des compensations qualitatives aux exigences de ce nouveau modèle industriel.

Un volume mensuel moyen de 16,33 OFF composé de 14 JI mensuels + 5 JI trimestriels + 2 JS

règles précédemment prévues par la Direction. C'est donc une protection significative et un encadrement essentiel pour tous ceux qui craignaient d'être soumis à l'arbitraire de la Direction. Certes, il ne s'agit pas juridiquement d'un accord collectif, mais nous avons, suite à notre signature, toute la légitimité nécessaire maintenant pour exiger une application intégrale et durable de toutes les règles négociées.

DE NOUVELLES RÈGLES

Il s'agit d'une expérimentation portant sur de nouvelles règles pour lesquelles un bilan sera effectué dans six mois. Si des aménagements s'avéraient nécessaires à l'issue de cette période d'observation, nous exigerions une nouvelle négociation pour corriger les anomalies qui auraient éventuellement été constatées.

L'objectif de l'UNAC a été de trouver des compensations qualitatives aux exigences de ce nouveau modèle industriel. De façon synthétique, ce modèle est construit autour d'une augmentation significative de la productivité physique QUOTIDIENNE. La journée de travail est plus dense puisque le modèle conduit à faire voler les avions toute la journée avec deux équipages, un le matin et un l'après-midi. Les premiers décollages du matin se feront donc plus tôt (entre 6h00 et 9h00) pour des arrivées entre 10h45 et 16h00 ; les premiers départs de l'après-midi s'effectueront entre 13h30 et 16h30 pour des retours entre 21h15 et 23h25.

L'activité annuelle en heures de vol passe d'environ 500 à 550 heures à Paris à une plage comprise entre 630 et 650 heures à Marseille.

Le TSV étant généralement compris entre 9 h et 10 h, mais pouvant aller jusqu'à 12 h, il fallait donc trouver des « compensations » afin que la pesée globale soit équilibrée. Naturellement, nous sommes arrivés à nous dire que des journées plus denses devaient s'accompagner de plus de jours de re-

pos et d'un rythme « activité + repos » différent. C'est la séquence 3 ON maxi (hors BR et immos sol), suivie de 3 OFF mini qui a été privilégiée, dans un volume de OFF de 16,33 jours (14 JI + 5 JT + 2 JS), soit par exemple sur un trimestre : 16 OFF sur le premier mois, 16 OFF sur le deuxième mois et 17 OFF sur le troisième mois, ou 15, 16 et 18, ou 14, 17 et 18...

Un très long travail sur les tableaux d'abattement des jours OFF en fonction du nombre de jours d'absence nous a permis de maintenir des jours OFF comparables en pourcentage aux abattements prévus par l'accord collectif PNC de Paris. De plus, **une prise en considération particulière des absences pour soigner un enfant malade (AEM) ajoute un plus considérable au volet social de la protection du PNC.**

Les limitations en heures de vol, mensuelles, trimestrielles et annuelles de l'accord collectif PNC Paris sont inchangées pour les bases province. L'utilisation de la dispersion reste soumise aux mêmes règles qu'à Paris.

En compensation de l'impossibilité de poser des journées joker (liée aux limitations du nombre de jours de réserve, 2 par mois en moyenne, maxi 3 sur un mois), une fois par trimestre, l'un des JI pourra être posé à la discrétion du PNC sous forme d'un désidérata gratuit et prioritaire. Le planning sera donc construit autour de cette journée garantissant une date OFF qui contrairement à la journée joker ne sera pas décomptée des CA.

Parmi les difficultés auxquelles nous avons été confrontés, la double activité sur une même journée civile a été la plus délicate. En effet, du fait des créneaux horaires disponibles au départ d'une des escales du réseau Marseille, il est impossible matériellement d'écarter le risque en exploitation d'une arrivée retardée au-delà de 23h45, ce qui fait que le temps de service de vol déborde sur la journée ON suivante. Afin de ne pas rendre

Les limitations en heures de vol sont identiques à celles de Paris.

Le dimensionnement en effectif sera fait sur la base de 630 à 650 heures par an par PNC.

Un JI à la main du PNC sous forme d'un DDA gratuit et prioritaire.

Création d'un compteur de RADD utilisable par tranches de 24 heures.

l'exploitation de cette ligne impossible, nous avons imaginé des protections maximales ainsi qu'une forte compensation. En cas d'arrivée tardive (maxi 1 heure), l'activité du lendemain ne peut être maintenue qu'avec l'accord du PNC. Dans ce cas, un RADD particulier lui sera donné : le « RADD CJR ». Ce type de RADD entre dans un compteur de jours de repos qui peut être utilisé par le PNC « par tranches de 24 heures ». Ce RADD fonctionne comme le DDA prioritaire.

L'autre gros écueil a été l'absence de RNN et les valeurs de RPC. Le maintien de ces deux règles à l'identique de Paris aurait conduit à construire des rythmes 1 ON/10OFF, 10N/10OFF, etc. ce qui était incompatible avec notre recherche d'activité soutenable. La seule solution trouvée a été de limiter la consécuitivité des ON : **pas plus de 4 jours consécutifs d'activité et pas plus de 3 jours consécutifs d'activité vol, hors réserve. Un bloc de 4 ON sera encadré de deux périodes d'un minimum de 3 OFF consécutifs (ou CA).** Il ne sera pas programmé plus d'un jour d'inactivité isolé par mois, **ce jour isolé aura une durée minimum de 36 heures.**

RÉMUNÉRATION

La partie rémunération de l'accord Base Province est globalement identique à ce qui a été négocié par le SNPL pour les pilotes.

L'augmentation de la rémunération ne suivra pas l'augmentation de l'activité à due proportion. C'est un fait et cela est directement lié au modèle économique envisagé par l'entreprise. Néanmoins, **le net à payer des PNC basés province sera supérieur à celui que l'on connaît à Paris de 6,5% en moyenne (soit environ un demi-mois de salaire supplémentaire par an). De même, le minimum garanti en activité sera porté à hauteur de fixe + 90 PV. Soit une augmentation minimale de 5,8%.**

Techniquement, à l'identique de ce qui a été négocié avec les PNT, deux le-

viers ont été utilisés par la compagnie pour « contenir » la rémunération de notre activité.

- Dans le décompte de l'activité qui sert à déterminer le seuil de déclenchement des heures supplémentaires, il faudra intégrer un Cmt' égal à 1 au lieu du Cmt réel (Coefficient Majorateur de Tronçon).

- Le temps de vol rémunéré est égal au temps de vol de référence d'une étape + 7 mn (au lieu de 10 mn). Bien entendu si le temps de vol réalisé est supérieur, c'est celui-ci qui continue de s'appliquer.

Ce sont là les deux seuls curseurs du système de rémunération PNC qui ont été modifiés par rapport à l'Accord Collectif. Dans l'éventualité où une baisse d'activité surviendrait dans une Base Province, ces curseurs retrouveraient progressivement les valeurs des Bases Parisiennes en fonction du nombre d'avions affectés sur les bases.

Fiscalement, l'absence de nuitées sera compensée partiellement par le nombre de montées au terrain. Il est toujours possible, dans des cas particuliers, de voir sa fiscalité progresser. C'est également vrai en restant sur les Bases Parisiennes.

EN BREF

Notre objectif premier dans la négociation de cet accord a été de **trouver des équilibres qui permettent de garantir la soutenabilité de l'activité des PNC dans les Bases Province sur la durée d'une carrière.** Notre priorité s'est donc portée sur la qualité de l'enchaînement d'activité et de repos suffisants. Le rythme nous est apparu primordial ainsi que le volume de repos. Lors de la mise en place d'un système aussi nouveau, il nous paraît indispensable de faire, avec la Direction, des points d'étapes réguliers. C'est pourquoi, dès à présent, nous avons prévu un premier rendez-vous dès 6 mois après le démarrage de la première base. **Nous envisagerons notamment d'améliorer la visibilité des plannings**

Pas plus d'un jour OFF isolé par mois, celui-ci ayant une protection de 36 heures.

Prise en considération particulière des Arrêts Enfants Malade.

La rémunération des PNC basés en province sera supérieure au niveau de rémunération que l'on connaît à Paris de 6,5 % en moyenne.

Le mini garanti en activité sera porté à fixe+90 PV, ce qui représente 5,8 % d'amélioration.

Création de 160 postes PNC pour les Bases Province.

(notre objectif est d'arriver à une visibilité sur 8 semaines glissantes). Nous serons particulièrement attentifs aux occurrences d'arrivées tardives, en vue de limiter les impacts sur un même PNC.

Nous étudierons tout particulièrement des possibilités supplémentaires d'aménagement des rythmes pour coller au plus près des attentes des PNC volontaires Bases Province. **Nous souhaitons par exemple créer des rythmes 3 matins, 3 OFF mini, 3 après-midi, 4 OFF mini, 3 matins, etc.**

CONTAMINATION ?

Pour nous, ces nouvelles règles d'utilisation n'ont vocation à s'appliquer que dans les Bases Province. Ce ne sont pas ces dispositions spécifiques qui influenceront sur la négociation de l'accord collectif Paris, mais plutôt

RYANAIR, EASYJET, VUELING, le déficit d'Air France, la crise mondiale, etc. Et puis, rappelons-le, l'accord Base Province est bien plus favorable que les règles d'utilisation des PNC d'autres compagnies du groupe AF, qui travaillent à côté de nous et qui effectuent exactement la même activité que nous : les lignes AF. Donc, ne nous faisons pas peur avec de faux prétextes. Avec ou sans Bases Province, notre Directeur Général nous l'a déjà dit, selon lui le coût des PNC est « hors marché » ! Ça c'est une bonne raison d'avoir peur...

De plus, nous ne voyons pas très bien en quoi le fait de laisser la Direction mettre en oeuvre des règles d'utilisation moins favorables UNILATÉRALEMENT, en cas d'absence d'accord, pourrait avoir moins de conséquences sur le futur accord collectif PNC Paris !

QUEL AVENIR ?

Nous avons travaillé de façon très constructive avec les équipes de négociation du SNPNC et de l'UNSA. Une partie non négligeable des avancées de cet accord n'a été rendue possible que parce que les délégués de nos trois syndicats ont travaillé ensemble. En revanche, leurs instances internes de décision n'ont pas fait les mêmes choix que le Bureau AF de l'UNAC et ils n'ont pas signé le projet d'accord. Néanmoins, ce travail en commun nous rend optimistes quant à nos capacités à unir nos forces pour les futures négociations et surtout pour affronter la tempête qui menace à l'horizon. Car, ne nous enterrons pas la tête dans le sable, la tourmente qui traverse l'économie mondiale aura des conséquences sociales très sévères pour les salariés d'Air France. Une présentation des comptes du premier trimestre sera effectuée au CCE de septembre prochain, et la Direction Générale pourrait annoncer des mesures d'austérité qui auraient des conséquences sociales douloureuses. Pour mémoire, zéro embauche PNC en 2009, zéro embauche PNC en 2010, 54 embauches PNC en avril/mai 2011, 50 embauches PNC pour Marseille en août/septembre 2011, et... c'est tout. Pour 2012, une centaine d'embauches étaient prévues, nous n'en verrons sans doute pas la couleur, crise oblige. Seul petit espoir possible, les 160 embauches prévues pour les Bases Province.



Abonnez-vous à la Newsletter UNAC pour recevoir par mail les informations concernant la profession, sur notre site : www.unac.asso.fr

Abonnez-vous aux fils RSS du site www.unac.asso.fr pour recevoir en temps réel toutes nos publications sur votre ordinateur.



ADHÉSION UNAC - 3, place de Londres - 95727 Roissy cdg cedex

Nom :
Prénom :
Matricule :

Adresse :

Tél :
Mail :