



A Tous PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

jeudi 22 avril 2010

T : 01 48 64 49 29 - CDG : 01 41 56 40 76/77/78 - ORY : 06 07 25 22 56 (merc&vend)

ACCORD DÉROGATOIRE

Jamais dans l'histoire de l'aviation nous n'avions vu une telle désorganisation du transport aérien, l'éruption du volcan islandais, générateur du nuage de cendres et qui depuis vendredi dernier a paralysé la totalité de l'Europe et une grande partie du reste du monde. Tout le monde en connaît les conséquences, des milliers de passagers et de membres d'équipage bloqués aux quatre coins de la planète.

DÉSORGANISATION

Il semblerait que le trafic aérien national soit en bonne voie pour retrouver une capacité de vol nominale, avant le début de la semaine prochaine. Mais la désorganisation de ces 5 derniers jours a de fait, d'autres conséquences en cascade et notamment sur la re-planification des TDS de la fin avril pour l'ensemble des PNC. C'est devant cette situation que la Compagnie a pris l'initiative de demander **des mesures dérogatoires** à l'ACG, pour permettre de disposer de **la plus grande réactivité** et d'**optimiser la disponibilité des ressources PNC** pour la reconstruction des plannings du mois, **sans surcoût PNC**.

Tous les syndicats PNC ont été convoqués à une réunion sur la présentation d'un Accord provisoire de dérogation à certaines règles de l'accord collectif du PNC jusqu'au 30 avril 2010. **Rappelons que seuls les syndicats signataires de l'ACG PNC (ce n'est pas le cas de l'UNAC) sont en capacité de négocier une dérogation.** Il s'agissait donc pour les « non-signataires », d'une simple réunion consultative. D'ailleurs

la négociation entre la Direction et les syndicats signataires (SNPNC-FO, UNSA et CFTC), a été finalisée après que nous avons été remerciés.

Certes nous pouvons tous comprendre les difficultés que rencontrent les services de suivi dans cette période d'incertitude et de chaos, pour une bonne raison : c'est que **bon nombre d'entre nous, bloqués en escale ou avec des plannings déstabilisés, ont dû faire preuve d'une extraordinaire adaptabilité pour réorganiser leur vie privée, et ce, quelquefois des coins les plus reculés de la planète.**

Certes, nous pouvons comprendre qu'il faille s'adapter par dérogation à une situation exceptionnelle, par le passé nous n'avons pas manqué de le faire, mais **toujours avec des compensations pour les équipages concernés.**

Pour l'entreprise, il est simple de nous expliquer qu'il faut faire des efforts en cas de crise et il lui est malheureusement tout aussi facile de nous expliquer qu'en temps normal, quand nous lui demandons une adaptation particulière et individuelle que ça n'est pas prévu et donc impossible.



Si nous avons été dans une situation de négocier ces dispositions, nous aurions accepté certaines des demandes de la Direction, à l'exception impérieuse de toutes celles qui impactent le repos des PNC.

Une fois encore, on demande au personnel de compenser la faculté récurrente de l'entreprise à ne pas pouvoir faire face aux situations de crise.

SURCOÛTS ?

Demander que le retour à une situation normale doive se faire sans surcoût nous paraît particulièrement « gonflé ». L'argument économique, s'il est bien réel, ne manquera pas d'être compensé par des assurances ou/et par des aides gouvernementales ou/et par des allègements de charges sociales. Nous avons du mal à croire qu'à ce moment-là **les PNC, ayant dû couvrir des frais supplémentaires pour s'adapter à cette situation de déstabilisation (frais de garde d'enfant, frais d'annulation de réservation de vacances, frais de transport et d'hébergement...), puissent espérer une quelconque compensation financière.**

Non seulement toutes ces demandes dérogatoires n'engendrent aucun surcoût pour la Compagnie, mais elles génèrent parfois des gains.

Une fois encore on demande au personnel de compenser la faculté récurrente de l'entreprise à ne pas savoir faire face aux situations de crise.

UNE COURTE DURÉE D'APPLICATION ?

Sur le deuxième aspect (celui de la courte période que couvre cet accord), outre que ces dispositions permettent une déstabilisation à la toute fin de mois avec forcément des conséquences sur la stabilité des TDS de mai (édités le 28 iso le 25), il est fort à parier que cette dernière semaine d'avril ne suffise pas à normaliser la production.

Cet « accord dérogatoire » exclut la dimension sociale de l'impact généré par cette désorganisation sur la vie personnelle de chacun. Seul compte l'objectif productiviste de la nouvelle philosophie de rémunération, gagner plus, quoi qu'il en coûte.

Pour rappel, nous avons demandé 2 jours OFF supplémentaires pour l'ensemble des PNC, d'ici la fin de l'année 2010, qui le cas échéant, auraient pu être utilisés pour couvrir l'absence de certains qui dans ce marasme, n'auraient pas pu effectuer des tâches programmées. Notre demande n'a visiblement pas été entendue par les négociateurs.

C'est donc la première fois dans l'histoire contractuelle d'Air France, que l'on laisse un blanc-seing à la Compagnie, au prétexte de circonstances exceptionnelles même si cela ne concerne qu'une courte période d'application, le 30 avril.

La question qui vient à l'esprit c'est : **quels arguments les signataires pourront-ils opposer à une éventuelle demande de la Direction de prolongation des mesures dérogatoires si perdurent des difficultés « d'optimisation de la disponibilité des ressources PNC » ?**

ET LA SÉCURITÉ ?

Nous sommes opposés aux mesures qui impactent le repos du PNC, mais aussi à la possibilité d'utiliser des FFCC au départ de la base, sur CC et MC, sans qu'il n'y ait eu concertation avec nos collègues PNT pour en déterminer plus avant un cadre d'utilisation.

Ce qui est envisageable, en escale, en cas de force majeure (déficience du CC) et donc avec un remplacement au plus tôt par un autre CC lors du premier passage à la base ou par la mise en place d'un CC, n'est en rien comparable avec le fait de pouvoir gréer des rotations de plusieurs jours avec des HST, éventuellement de très peu ou pas d'ancienneté du tout.

C'est à notre sens un vrai problème de sécurité et pour le moins la révélation de l'estime que porte la Compagnie à la fonction Chef de Cabine.

De mémoire, personne ne se souvient avoir vu des OPL faire fonction CDB au départ de la base.

Vous trouverez ci-après le lien qui vous permettra de lire les dispositions inscrites dans l'accord provisoire de dérogation à l'Accord Collectif PNC 2008/2013. Nous vous invitons à contacter les organisations professionnelles soit pour obtenir les explications sur ces modifications dérogatoires, soit pour leurs signifier toutes situations que vous jugerez abusives.

http://www.unac.asso.fr/upload/accords_AF/229.pdf