

Bilan en fin de négociation, selon la direction : 218 millions d'économies à fin 2014 au lieu de 249 millions initiaux*, soit 19,3 % au lieu de 22,1%

	initial	fin de nego	écart	
1	Rémunérations			
2	augmentations générales bloquées	-34,5	-34,5	0
3	IKV vs IKS	-5,2	0	5,2
4	Ralentissement des promotions	-3,7	-3,7	0
5	mesures GVT scénario 1	-11,2	-12,1	-0,9
6	retenues sur absences (1/30ème)	-0,1	-0,1	0
7	maitrise des RADD	-3,1	-1,2	1,9
8	Garantie au net sur la maladie	-1	0	1
9	Baisse du coût horaire des PNC			
10	compopeq chef de cabine LC bi cabine	-7,3	-2,3	5
11	changements règles utilisation des PNC MC (-16%hv)	-25,4	-25,1	0,3
12	transfert de compétences A320 LC vers MC	-0,3	-0,3	0
13	impacts en effectifs (réduction du besoin en effectif)			
14	compopeq A319 BP et Paris	-9,5	-9,1	0,4
15	Bases provinces	-14,7	-14,7	0
16	Ratio S de 30 à 32 sur 777 COI DOM à compter de W 2012	-3,9	-5,7	-1,8
17	changement compopeq 1ère LC	-2	-8,6	-6,6
18	réduction compopeq LC A340, A330, A380, B777	-29	-28,1	0,9
19	réduction 3 jours de CP	-11,4	-11,4	0
20	impact PJR à compter 2015	non chiffré	cf ligne 17	
21	impact LC des changements de règles RPC	-13,3		13,3
22	impact chgt règles repos en escale LC	-40,3	-32,8	7,5
23	réduction de la DMG LC de 1 jour	-10,2	-5,5	4,7
24	changt règles d'exploitation LC/MC (joker, absentéisme,..)	-3,5	-3,5	0

* Chiffrage Secafi recalculé en fonction des évolutions d'hypothèses entre la feuille de route initiale de la direction et la situation à fin juin 2012 (cf. rapport Secafi du 28 juin).



Bilan en fin de négociation, selon la direction : 218 millions d'économies à fin 2014 au lieu de 249 millions initiaux*, soit 19,3 % au lieu de 22,1% (suite)

	initial	fin de nego	écart
25 impacts sur IR, hébergement & frais			0
26 compopeq A319 BP et Paris	déjà compté	déjà compté	
27 réduction compopeq LC A340, A330, A380, B777	déjà compté	déjà compté	
28 Bases provinces	déjà compté	déjà compté	
29 cartes pressing	-2,3	-2,3	0
30 prestations embarquées	-3,1	-4,2	-1,1
31 Optimisation IR & prestations embarquées	-0,9	-0,9	0
32 renégociation héberg et transp en escale	-7,6	-5	2,6
33 softrules MC - impact hébergement	-2,1	déjà compté ?	2,1
34 gains héberg et IR LC méridiens <=6	déjà compté	déjà compté	
35 gains heberg et IR LC méridiens >7	déjà compté	déjà compté	
36 <i>correction paramètres de rémunérations</i>	<i>non décompté</i>	2,9	2,9
37 <i>produit AMM/DAM avec -1PNC</i>	<i>non décompté</i>	-0,6	-0,6
38 <i>évolution compopeq sur bretelles</i>	<i>non décompté</i>		
39 autres économies			
40 annulations évitées en cas d'aléa - impact recettes	-1,5	-0,9	0,6
41 réduction impact compopeq en cas d'aléa majeur	-0,5		0,5
42 réorganisation encadrement PNC	-6	-6	0
43 <i>DIF</i>	<i>non décompté</i>	-2,3	-2,3
44 Enchaînement des mesures	4,1	4,1	0
45 <i>Impact indisponibles rémunérés</i>	<i>non décompté</i>	-3,8	-3,8
46 TOTAL mesures	-249,5	-217,7	31,8
Masse salariale + frais d'étapes	1130	1130	
Gains en %	-22,1%	-19,3%	

* Chiffrage Secafi recalculé en fonction des évolutions d'hypothèses entre la feuille de route initiale de la direction et la situation à fin juin 2012 (cf. rapport Secafi du 28 juin).



Remarques et compléments d'explications concernant le bilan de fin de négociations PNC

- **« Système qui limite le GVT » (ligne 5) :** 12,1 M€. Ce chiffrage correspond au scénario 1 (gel de la progression dans les échelons pendant 2 ans), qui devrait représenter une économie de 1,3 % de la masse salariale si appliqué au 1^{er} janvier 2013, soit $1,3\% * 934 \text{ M€} = 12,1 \text{ M€}$
 - > La différence avec le chiffrage initial de Secafi provient de différences de chiffrage envoyé par la Direction

- **« Correction des paramètres de rémunération » (ligne 37) :** PV/HC à 1,01 (contre 1) : impact de -2,9 M€ à 710 heures de vol.
 - > Il s'agit du coefficient de valorisation en prime de vol (multiplication des heures créditées rémunérées par le coefficient de 1,01).
 - > Dans l'accord ouvert à signature, le coefficient était bien à ce niveau. Toutefois, pour que les mesures de productivité en heures de vol (correspondant aux mesures valorisées 15.9 +9.0+7.9+5.5), se traduisent par une productivité économique, il fallait modifier des paramètres de rémunération de telle sorte que le PNC soit plus productif en heures de vol sans que cela n'augmente sa rémunération. Pour parvenir précisément à cet objectif, la Direction avait proposé 3 modifications à mettre en œuvre simultanément : la suppression des majorations pour période de vol > 10 heures, l'ajout de +20 mn (au lieu de +30 mn) au temps de référence pour le calcul des primes de vol, et le passage du coefficient PV/HC de 1.07 à 1. Suite à la négociation, le coefficient finalement retenu pour l'accord ouvert à signature étant de 1.01, cela représentait 2.9 M€ de gain non réalisé (donc productivité économique moindre que la productivité en HV).
 - > Mode de calcul des 2.9 M€ : l'assiette 2011 des primes de vol liées à l'activité vol, à l'activité sol, aux majorations de nuit et aux majorations de primes de vol pour heures supplémentaires (soit toutes les primes de vol impactées par le coefficient actuel 1.07) est de 308.2 M€. L'effet d'une modification de 0.01 de ce coefficient est donc de 2.9 M€ ($308.2/1.07 * 0.01$)



Remarques et compléments d'explications concernant le bilan de fin de négociations PNC

■ **« Impact Indisponibles rémunérés » (ligne 46) : 3,8 M€**

- > L'assiette de la masse salariale des indisponibles en 2011 est de 28.7 M€ pour 668 ETP. Les mesures envisagées conduisaient à réduire le besoin de 1692 ETP soit -13% ; l'on considère que les indisponibles vont baisser dans les mêmes proportions soit -13% de 28.7 = 3.8 M€.
- > *Remarque = nous avons du mal à comprendre la logique de ce calcul. Les économies calculées jusqu'ici concernent des gains de productivité conduisant à réduire les coûts (frais de personnels et coûts externes). La réduction du besoin en effectif est donc une conséquence de ces mesures de productivité, mais la baisse des effectifs nécessaires n'entraîne pas en tant que telle jusqu'à présent dans le calcul des économies. De plus il n'existe pas nécessairement proportionnalité entre la baisse des effectifs et le volant d'indisponibles non rémunérés.*

■ **Bases Province (ligne 15) :** nous avons noté dans notre rapport initial un écart de 3 millions d'euros entre l'estimation des gains par la direction et l'estimation par Secafi (différence de méthode de calcul)

■ **Encadrement PNC (ligne 43) :** gain de 6 millions d'euros. Cette mesure est un objectif et n'est réalisable que moyennant une évolution importante de l'organisation et des rôles

■ **PJR (ligne 17) :** les gains PJR sont pris en compte à fin 2014 alors qu'ils ne l'étaient pas dans la version initiale (comptés à partir de 2015) : ceci occasionne un gain supplémentaire de 6,6 millions d'euros

■ **Si l'on retire Bases Province, l'encadrement PNC et les indisponibles rémunérés, trois données sur lesquelles nous avons des réserves sur le calcul ou la faisabilité, nous pouvons approcher un gain à fin 2014 de l'ordre de 205 millions d'euros soit environ 18%, sous réserve d'une mise en œuvre de PJR en 2014.**

