



# ROTATIONS

## à Points Positifs 05/2019

*Près de 15 mois après sa mise en oeuvre il est temps de rappeler les principes fondateurs de ce nouveau système, de dresser les premiers constats et de proposer des aménagements afin de consolider le système.*

*Nous le voulons maintenant car si la phase de test du Bidding de cet été s'avère infructueuse on aura perdu du temps et ce n'est pas acceptable.*



## L'idée ? Transformer 2 problèmes en 1 opportunité

En attaquant la négociation de l'Accord Collectif 2017/2022 nous avons poussé nos interlocuteurs autour de la table à accepter le principe de cette évolution majeure qui visait à régler un double problème pour la collectivité :

- Toujours les mêmes qui effectuaient des rotations qui cumulaient tout un tas de désavantages et une fatigue importante (vols bi-tronçons, vols denses, machines particulières, temps d'arrêt réduit, escales plus ou moins attrayantes, horaires de vols qui perturbent les rythmes biologiques), et comme par hasard souvent les moins rémunératrices. En bref, toujours les mêmes qui effectuaient ces vols sans aucune compensation !

- Après presque 10 ans sans embauches notre système de DDA basé uniquement sur l'ancienneté était à juste titre de plus en plus critiqué. Et pour cause, élaboré à une époque de croissance importante où les départs étaient compensés par l'arrivée de nouveaux collègues, dans un système «fermé» les plus anciens restaient devant alors que les plus jeunes n'avaient aucune chance d'avoir à leur tour la possibilité d'obtenir des DDA sympas.

**Notre réponse : un système de DDA à points positifs qui valorise toujours l'ancienneté mais qui récompense les PNC qui effectuent les rotations mal-aimées afin de compenser les effets conjoncturels abusifs et injustes de l'ancien système.**

On a pu entendre ici ou là des râleurs professionnels dire que ce système engendre des rotations pénibles «et vice-versa» ?! Parce qu'il n'y en avait pas avant peut-être... Qu'ils voient plutôt le côté positif: cela crée un cercle vertueux qui diminue le nombre de blocs réserves.

La seule disposition qui force la Direction à modifier des rotations pénibles ? C'est le SGRF basé sur les REX fatigue ! Ce sont ces données qu'utilise aujourd'hui la DSAC pour contraindre AF à adapter certaines rotations, c'est la simple réalité.

On ne sait pas ce que va donner le test du Bidding mais une chose est sûre, cela ne supprimera pas ces rotations mais par contre cela arrêterait de les valoriser. Nous préférons les solutions concrètes plutôt que de râler sans rien vouloir changer...

# Nous avons amélioré certains aspects

D'abord nous constatons que beaucoup ont du mal à intégrer ces changements importants comme la non remise à 0 annuelle sur LC.

Dans la mesure où sur MC les PNC ont la possibilité de réaliser 2 DDA vol payants contre 1 seul sur LC, **un décrochage dans les moyennes de points entre les 2 populations est vite apparu.**

Pris indépendamment, cela n'a pas d'importance mais quand les 2 populations se challengent entre elles comme en cas de mobilité alors **la concurrence est déloyale**, d'autant plus quand l'une a des points positifs et pas l'autre !

C'est pourquoi un avenant a été signé en septembre 2018 pour y palier : en plaçant **les PNC en mobilité à la médiane du secteur d'arrivée** (c-a-d que le PNC concerné a plus de points que la moitié des PNC de son grade, et 50% moins), indépendamment de ce qu'il a dépensé ou gagné comme points dans le passé.

Cette situation transitoire ne peut plus perdurer.

Par ailleurs **plus le temps passe et plus le décalage s'agrandit entre les PNC «historiques» et les autres** : nouveaux embauchés ou les PNC de retour de longue absence (maternité, inaptitude), sans que l'on ait réussi collectivement à y trouver une réponse adéquate.

Nous entendons aussi les critiques des **PNC qui pour leur organisation de vie personnelle ne posent que des DDA Repos**, car ils obtiennent des points positifs mais ne peuvent les utiliser.

**Il n'est pas anormal qu'il y ait encore des imperfections, il faut les corriger. Nous demandons à revoir cette partie DDA avec un correctif plus lisible, plus juste pour la collectivité et plus qualitatif.**

## Remédions aux dysfonctionnements

Après avoir réfléchi longuement à tout un tas de possibilités et en échangeant avec les autres syndicats représentatifs, nous sommes arrivés à un considérer les principes suivants d'évolution :

- **Retour à la remise à 0 annuelle du compteur de points DDA en avril.**

Cela permet de régler les problèmes de mobilité et plus globalement les décalages irratrapables. Pour autant il est hors de question qu'un PNC ayant acquis des points + les perde. D'où la solution ci-après.

- **En plus des compteurs DDA vol et repos existant, création d'un compteur spécifique pour les points issue des rotations à points positif.**

**Ce compteur serait glissant sur 12 mois** (comme les subventions billetterie du CE).

L'addition des points + de ce compteur et du quota de points vol ou repos restant permettrait de départager les PNC.

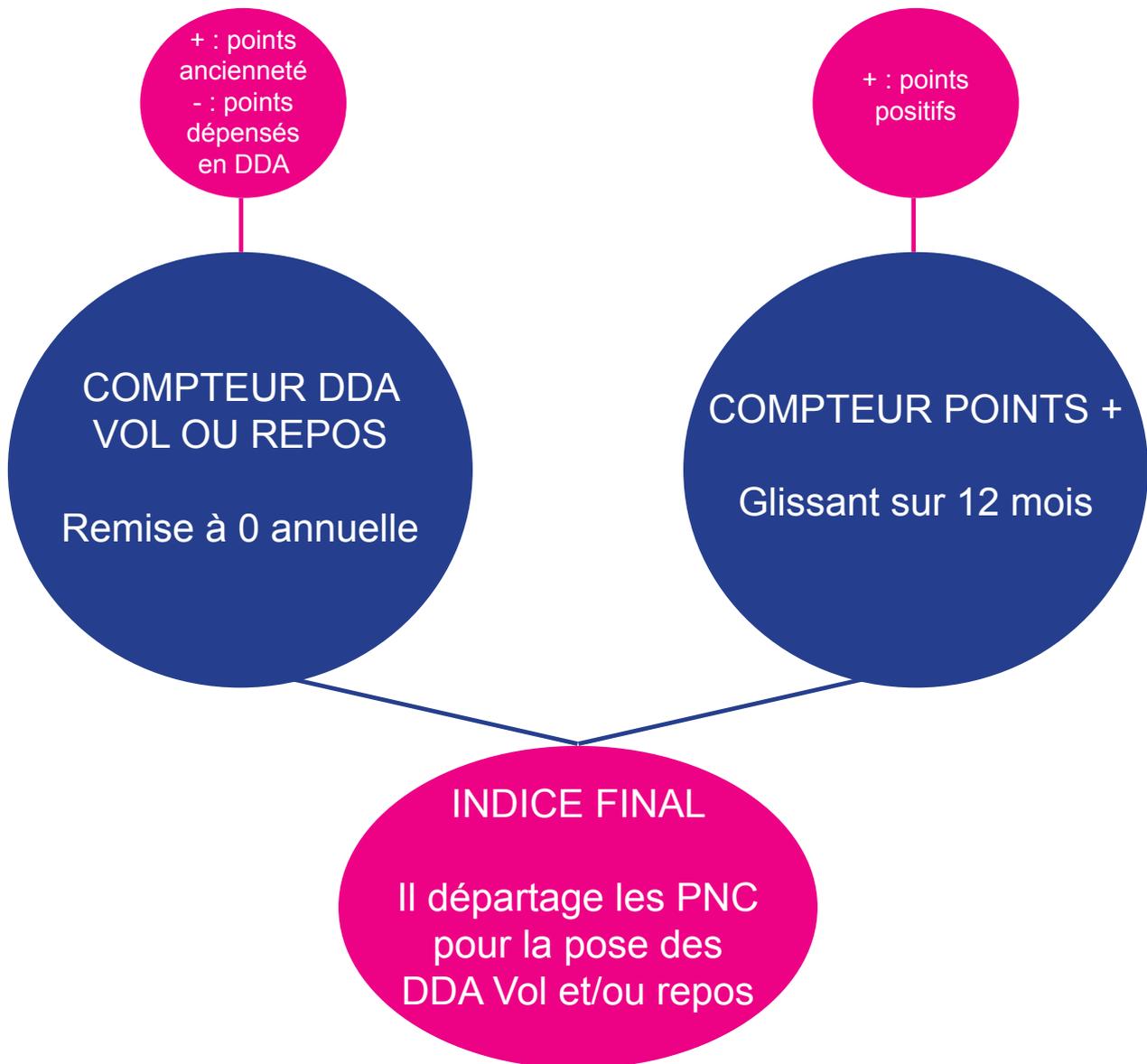
Ainsi les PNC qui n'utilisent que des DDA repos pourront aussi profiter de leurs points positifs.

- Nous allons en profiter pour **modifier la valeur des points** sur la base des statistiques du nombre annuel de rotations à points + afin d'ajuster ceux-ci aux impacts constatés.

**Nous allons préserver les principes fondateurs de cette évolution tout en gommant ses dysfonctionnements.**

**Réinventons votre quotidien**

# Solution prônée par l'UNAC : un système encore plus juste



## EXEMPLE

- 130 points dans mon compteur DDA vol,
- 140 points dans mon compteur DDA repos,
- 45 points dans mon compteur points positifs.

Pour la campagne DDA Vol je "pèse" 175 points.

Pour la campagne DDA repos je "pèse" 185 points.

Mes points positifs me servent à peser à la fois pour mes DDA vol mais aussi pour les DDA repos.

## Un ajustement des points

Enrichis par les statistiques d'une saison IATA pleine, il nous faut vérifier si la valeur des points est cohérente.

Nous savons désormais la moyenne mensuelle de points + gagnés ainsi que celle des points dépensés.

Nous pouvons donc projeter dans le système envisagé à quel moment de l'année un «plus jeune» PNC qui ne fait qu'engranger la moyenne des points «+» annuels va dépasser un PNC «plus ancien» qui ne fait que dépenser la moyenne des points «-» annuels, car finalement c'est ça

la vraie question à laquelle il nous semble devoir répondre.

Les faits : il faut 3 mois à un «plus jeune» PNC qui ne fait qu'engranger des points + pour dépasser un PNC avec une ancienneté supérieure de 10 ans, 6 mois pour dépasser un PNC avec une ancienneté supérieure de 20 ans, et 9 mois pour dépasser un PNC avec une ancienneté supérieure de 30 ans.

**Il faut décaler le résultat d'environ 1 mois afin de procéder à une légère adaptation en faveur de l'ancienneté.**

## Comment régler le curseur ?

Il y aurait tout un tas de manières de le faire, mais pour remettre de l'ancienneté mais le plus clair est simplement de rajouter des points ancienneté : passer à 100 points + 2 par année d'ancienneté nous semble la bonne solution.

Nous devons parallèlement nous préoccuper du léger décalage des compteurs principaux CC/MC vs LC dû à l'acceptation du scindement des repos sur LC, nous proposons tout simplement de ne plus valoriser l'acceptation du scindement lors de la pose DDA 1 LC «payants». Le scindement restera attractif car il facilite l'acceptation des DDA vol, mais cela règlera le décalage en cas de mobilité.

Il y aurait eu d'autres façons de faire mais nous ne voulons pas enlever la possibilité de faire des DDA1 positifs aux PNC d'autant que ça baisserait mécaniquement la satisfaction pour les PNC qui demandent des vols sympas et puis cela créerait une

injustice entre les PNC qui feraient par exemple un MEX en DDA1 (0 points) et un autre en DDA2 (8 points). Nous ne saurions expliquer cette différence de traitement.

Pour les mobilités/retours de longue absence du LC vers MC on gèle le compteur + qui sera dégelé en cas de retour. Si le PNC n'a jamais eu de compteur + nous n'avons pas arrêté de position définitive mais nous voudrions moins d'action manuelle de la Prod PNC qui a montré des aberrations dans le cas des mobilités à la médiane !

Quand mettre en place ce nouveau système? Dans la mesure où les PNC ne doivent pouvoir adapter leurs stratégies de pose en toute connaissance de cause nous défendons une transition en Février 2020 (pour les DDA d'Avril 2020), et nous souhaitons un avenant le plus vite possible pour que tout le monde ait le temps d'intégrer le changement !

**Nous n'accepterons pas d'attendre ni de supprimer un système vertueux qui conserve l'ancienneté tout en récompensant les PNC qui font les rotations les plus pénibles et les moins valorisées.**



**Ensemble construisons notre avenir**