

A Roissy, le 27 juin 2011.

Cher(s) collègues,

Le 16 juin s'est déroulé à Morlaix un CE extraordinaire.
 Un seul sujet était à l'ordre du jour, décliné en deux points :

1- information/consultation sur :

Le projet de protocole avec Air France portant sur :

- *La rétrocession de deux lignes franchisées (RNS-MRS, NTE-MRS) dans le cadre du projet base Air France.*
- *Reprise par Brit air de la ligne LYS-NTE en franchise, et*
- *Les conséquences éventuelles sur l'emploi.*

2 - Information sur les éventuels impacts du projet d'ouverture d'autres bases province.

Voici ce qui a été présenté :

Programme

Fil de l'eau		Après projet base MRS AF
CRK	NTE/MRS/NTE/MRS/NTE/MRS/NTE	NTE/LYS/NTE/LYS/NTE/LYS/NTE
CRK	réserve froide	LYS/NTE/LYS/NTE/LYS/NTE/LYS*
CR7	LYS /FCO/LYS/FCO/LYS	réserve froide
CR1	RNS/MRS/RNS/MRS/RNS	LYS/FCO/LYS/FCO/LYS

* à l'hiver 2011/ 2012, AF nous demande d'opérer une fréquence LYS/TLS qui se substituerait à une fréquence LYS/NTE en milieu de journée

Bilan sur un an des HdV :

CRK	+ 1067 hdv
CR7	- 2420 hdv
CR1	- 399 hdv

Impact emploi personnel navigant de la mise en œuvre du projet de protocole (base annuelle) :

Variation des effectifs (ETP)	
Base Nantes	
	0
Base Rennes	
CDB CRJ 100/700	-4
OPL CRJ 100/700	-4
HST	-4
Base LYON	
CDB CRJ 1000	+4
OPL CRJ 1000	+4
chef de cabine	+1
HST	+4

- Pas de mutation PN induite par ce projet de protocole,
 - Les sureffectifs de la base de Lyon permettent de gréer les besoins supplémentaires
 - La baisse des besoins à Rennes conduira à des MEP vers d'autres bases
- Promotion de 4 postes CDB et 4 postes OPL vers le secteur CRK.

Ce qui a été présenté était conforme avec les discussions que nous avons eues avec le SNPL AF. Le nombre de coque est bien conservée, les heures de vols seront compensées (sans doute au départ de Paris) et, à ce stade, pas de mutations induites.

Reste pour la direction d'Air France à passer quelques obstacles (référendum, nombre de volontaires suffisants, etc.) pour que l'hypothèse de l'ouverture de la première base province se fasse réellement à l'automne. Le **SNPL Brit Air**, par les échanges que nous avons pu avoir avec les principaux acteurs de ce dossier, reste convaincu que l'ouverture des bases provinces est un challenge, mais aussi une aubaine, pour tout le Groupe Air France.

Pour les autres compagnies du Groupe, ces ouvertures de bases doivent aussi représenter une vraie opportunité et la possibilité de mettre en place des synergies et les complémentarités nécessaires à leurs entières efficacités.

C'est pour cette raison que dès le 13 juin, par courrier RAR, le SNPL Brit Air a sollicité la direction de Brit Air afin qu'elle accepte d'ouvrir des négociations sur le périmètre du Groupe Brit Air et ce dans un délai raisonnable compatible avec la réalité de la mise en œuvre des bases province.

Seule la signature d'un accord périmètre peut être la réponse aux questions qui se posent en interne sur ce sujet. Le demander nous paraissait donc totalement opportun. Cette démarche était à l'origine coordonnée par toutes les sections **SNPL** des différentes filiales du groupe et permettait de s'inscrire dans une stratégie globale et totalement maîtrisée. La direction de Brit Air, elle aussi sans doute parfaitement coordonnée avec la direction d'Air France, nous a fait savoir qu'elle était prête à donner une suite favorable à cette demande dès lors que le projet bases province serait définitivement validé en interne à Air France et l'ensemble des modalités connues. Les réunions sur ce sujet devraient donc s'ouvrir dès la fin d'été avec un objectif pour l'automne.

De plus, les échanges que nous avons eus en amont nous laissent supposer que pour les pilotes de Brit Air, et aussi pour les pilotes des autres compagnies du Groupe Air France de droits français, cette réorganisation permettra de mettre en place de nouveau liens entre les PNT au sein du Groupe. Une commission interne au **SNPL** travaille sur ces sujets avec l'objectif d'ouvrir des négociations dès septembre avec le **Bureau Air France du SNPL** qui a pris l'engagement d'aller chercher sur ce dossier sensible un mandat fort au **Conseil Air France** de septembre.

Dans ces conditions, et face aux différents engagements pris et pour le moment tenu, nous avons considéré que la stratégie que nous développons était la bonne et seule réponse crédible, en matière d'emploi PNT, aux événements en cours.

Toutes ces raisons nous ont amenées à donner un **« avis favorable »** en CE *au projet de protocole avec Air France portant sur :*

- *La rétrocession de deux lignes franchisées (RNS-MRS, NTE-MRS) dans le cadre du projet base Air France.*
- *Reprise par Brit air de la ligne LYS-NTE en franchise, et*
- *Les conséquences éventuelles sur l'emploi.*

Notre amical compétiteur, qu'est Régionale, pour répondre à ces questions d'actualité, a décidé, malgré nos contacts permanents, de développer une stratégie différente de la nôtre.

Cette différence de stratégie répond sans doute plus à un contexte syndical local particulièrement instable qu'à la volonté de maintenir une stratégie transversale de toutes les sections **SNPL** sur ce dossier. C'est à notre sens regrettable, mais c'est ainsi. Pourtant, la seule réponse permettant aux autres compagnies du Groupe d'accompagner le projet bases provinces reste l'écriture d'un périmètre. A l'évidence, si la réponse de la Direction de Brit Air avait été différente, nous aurions pris d'autres options. **En tout état de cause, un périmètre ne peut pas s'écrire en 10 jours**, même sous préavis tant le sujet est vaste et complet, le nombre d'intervenants dans ce dossier étant de surcroît nombreux (Direction AF, Direction Brit Air, Direction Régionale, **SNPLAF ALPA, SNPLDBALPA, SNPLYALPA** etc.).

Dans ces conditions, les préavis tant en interne qu'en externe nous paraissent une bien mauvaise tactique au service d'une bien mauvaise stratégie.

De plus, notre consœur négocie aussi, actuellement, le niveau de sa NAO. Mélanger des sujets transverses, d'une importance capitale pour tous les PNT du groupe, aux sujets internes nous aurait mis dans une situation difficile si d'un coup, d'un seul, le niveau de la NAO proposé devenait suffisamment acceptable pour eux et les amenait à reconsidérer leur mouvement. Quid du dossier majeur ?

Dans ces conditions, et après analyse de ces éléments, nous avons considéré qu'il était impossible pour le **SNPL Brit Air** d'entraîner les pilotes de la compagnie dans ce conflit.

- La demande d'ouverture de périmètre ayant été demandée et obtenue, nous ne voyons pas bien ce qui pourrait être écrit de plus là-dessus en une semaine, encore fallait il le demander.
- Le niveau de la NAO d'une compagnie ne relève que d'une décision interne entre une direction et les syndicats représentatifs de cette compagnie. La NAO de Brit Air étant à ce jour clôturée et signée par l'ensemble des syndicats représentatifs de Brit Air, dont le **SNPL**, il nous paraissait inconcevable de mobiliser les pilotes pour la NAO d'une autre compagnie alors que nous ne l'avions pas fait pour notre propre NAO, fut elle pour une compagnie aussi proche que Régionale.

Malgré tout, nous ne manquerons pas de sortir dans les jours qui viennent des consignes de non substitution et souhaitons à nos collègues de Régionale de trouver une issue à la hauteur de leur implication dans la vie de leur compagnie.

De même nous entendons continuer à travailler avec détermination avec le SNPL Régional dans le dossier majeur pour les filiales françaises du groupe qu'est l'emploi des pilotes du groupe.

Cette volonté qui s'est déjà exprimée sans équivoque par les représentants syndicaux d'Air France devra faire l'objet par l'ensemble des autres sections du Groupe Air France d'une demande unique, parfaitement lisible pour être totalement crédible.

Bons vols à tous.

Le Bureau **SNPL Brit Air ALPA**.

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA
AFFILIE ECA, IFALPA – N° SIRET 785 743 246 00031 CODE APE 9420Z
Roissy-pôle Le Dôme – 5 rue de La Haye – BP 19955 - 95733 Roissy CDG CEDEX
Tel. (33) 01 49 89 24 00 – Fax (33) 01 49 89 24 10 – e-mail : snpl@snpl.com