



Roissy, le 03 février 2010

## ***INVERSIONS DE LCP A BRIT AIR***

Les premiers CRJ1000 viennent d'intégrer la flotte. L'arrivée de ce nouvel avion qui devait être porteur d'espoir pour l'ensemble des salariés est à ce jour une source d'interrogation pour l'ensemble des PNT.

Ce n'est pourtant pas faute d'avoir été pris de vitesse, le calendrier de son arrivée, qui plus est retardé, était connu de longue date.

La particularité de ce 100 places est qu'il a été considéré par l'EASA comme une variante du CRJ et qu'à ce titre il ne bénéficie pas d'une QT particulière.

Est-ce à dire que cet avantage industriel pourrait mettre à mal toutes nos règles de carrières, tant en accession pour les OPL que pour les CDB du secteur 100/700 ?

Nous ne le pensons pas malgré le fait que la DOV refuse à ce jour d'appliquer les règles promotionnelles.

La LCP existe, elle est synonyme pour l'ensemble des PNT de stabilité, d'équité et de transparence. Cette LCP permet d'établir des règles de carrières générales, simples et intangibles.

### **Pour les OPL :**

26 OPL originaire du secteur 100/700 ont été nommés sur le secteur 900/1000 hors appels d'offre. Ces nominations représentent un préjudice pour l'ensemble des autres OPL qui auraient légitimement pu prétendre à être nommés sur ces deux avions avec l'éventuelle promotion financière liée à un avion dont le CDN est supérieur à 85 siège.

Même la parole du DGD n'a plus grand poids face à une DOV qui fait comme bon lui semble. Un engagement de la DG avait été pris dès la fin du mois d'octobre pour arrêter ces nominations hors appel d'offre. Nous avons constaté depuis la nomination de 6 nouveaux OPL sur le secteur CRJ900/1000.

Alors que les actes de carrières pour les OPL se raréfient, cette opportunité de carrière aurait pu redynamiser la fonction OPL permettant aux volontaires d'avoir enfin un nouvel élan professionnel.

### **Pour les CDB :**

18 CDB originaires du secteur 100/700 ont été nommés hors appels d'offre. De la même manière, ces nominations représentent un préjudice pour l'ensemble des autres CDB qui auraient légitimement pu prétendre à être nommés sur ces deux avions avec l'éventuelle promotion financière liée à un avion dont le CDN est supérieur à 85 siège.

La nomination de ces 18 CDB avec l'octroi d'une grille de rémunération supérieure, est une anomalie et une injustice majeure dans les carrières des autres CDB plus anciens.

Cette attitude est totalement incompréhensible, tant dans la gestion économique des effectifs que dans la volonté de maintenir un climat social serein nécessaire à la mise en exploitation d'un nouvel avion.

Ces inversions de LCP ne pourront pas rester sans conséquences sur le climat social de la compagnie. Cela est d'autant plus inacceptable que la DOV a reconnu par deux fois en séance plénière qu'elle avait la possibilité de faire des appels d'offre mais qu'elle ne le ferait pas, et bien sur sans être capable d'en justifier la raison. Les autres OPL et CDB ont-ils démérité ? Sont ils moins compétents que ces 44 pilotes ? Comment une DOV dont le patron du service est un PNT peut elle prendre la décision de faire 44 inversions de LCP sur le secteur supérieur de la compagnie ? Souhaite elle réellement apaiser le climat social ou au contraire continuer à mettre de l'huile sur tous les feux ?

Ces décisions ne resteront pas en l'état, le **SNPL** n'acceptera JAMAIS que la compagnie retombe dans les travers du copinage que nous avons toujours combattu. Le fait du Prince n'a pas sa place à Brit Air.

**Des actions tant individuelles que collectives vont être engagées pour faire cesser cet état de non droit. Si vous pensez avoir subi un préjudice de carrière, le SNPL vous accompagnera dans vos démarches afin de vous réintégrer dans vos droits. Nous vous invitons donc à contacter vos délégués sur le sujet.**

**Par courrier, nous avons interpellé le P-DG de la compagnie sur ces sujets. Nous attendons sa réponse.**

Plus généralement la question posée est de savoir si la gestion de la flotte et donc des carrières se fera en mono secteur ou si les secteurs seront « étanches ».

Cette décision est du seul ressort de la compagnie.

Depuis plus d'un an, les deux syndicats représentatifs du PNT ont travaillé sur un texte permettant de faire un secteur unique. Nous y sommes prêt et pensions que ce serait la voie vers laquelle la direction irait.

A ce jour, et malgré des affirmations contraires et ambiguës, parfois habilement distillées en recyclage, c'est bien la direction qui refuse d'aller vers cette solution de secteur unique. Nous assumons nos positions, à elle d'assumer les siennes sans pour autant reporter la responsabilité de ses (non) choix sur les syndicats.

De la même manière, si elle décide de séparer les secteurs, qu'elle l'annonce et qu'elle l'assume entièrement.

La seule situation que nous combattons est cette espèce de non choix qui fait que les secteurs restent étanches pour certains, mais pas pour tous...

***Le bureau SNPL Brit Air***