

Présentation du plan de QT été 2018

Le 1er mars 2018 s'est tenue la commission paritaire portant sur la présentation du plan de qualifications pour la saison à venir, été 2018.

Comme c'est l'habitude, nous avons eu droit à une présentation le matin, par le service des effectifs et l'après-midi à une présentation par la DRH Carrières du plan de QT nominatif.

Pour cette saison hiver, l'affichage est un plan de 354 QT ; sans coup féfir....

On est loin du temps des restrictions et surtout de la politique des « *plans de QT à zéro* » et du « *sureffectif PNT* ».

LC

Peu de changement sur la flotte LC, Entre départ A340 et arrivée B787, la flotte vive reste stable à 107 coques.

Sur A380, la panne du F-HPJE a retardé la mise en chantier des autres A380. Ces chantiers vont débiter prochainement ce qui restreint quelque peu l'activité sur ce secteur.

Cette activité s'est reportée sur le B777.

Plus globalement la Prod a prévu une meilleure optimisation des avions et donc une augmentation des cadences, c'est une annonce de +4.8% des HdV...ambitieux.

Au passage l'activité JOON est intégrée dans ces chiffres.

MC

La flotte vive reste stable à 104. Là encore, la meilleure utilisation des avions donne une augmentation des HdV d'environ 3.8% (*hors Antilles*).

On note le retour des rotations « *red eyes* » sur IST et TUN ainsi que des vols de nuit entre NCE et TLV.

Effectifs

En conséquence de cette croissance, l'effectif PNT se remet à croître.

Les réservoirs se vident plus vite que prévu. C'est un besoin estimé à 670 pilotes sur la période 2018-2020 et le recrutement cadet est réouvert depuis janvier.

Les cadences

Admirables une fois de plus.

Outre les secteurs A380 et B787, le B777 continue à jouer en « *ligue supérieure* » ... 76 HC pour les CDB et 81 HC pour les OPL (*malgré 100 QT OPL*).

Rejoint désormais par l'A320 ; 81 HC...Facile.

Le 330-340 améliore quant à lui son rendement rotation (*RR*) mais reste malgré tout dimensionné par les jours ON.

Cadences mensuelles prévisionnelles en Heures Créditées Décomptées									
		avr-18	mai-18	juin-18	juil-18	août-18	sept-18	oct-18	S17
CDB	A380	69	77	74	76	76	70	76	75
	B777	72	75	72	82	80	76	79	79
	B787	65	60	55	65	65	57	54	38
	A330-340	69	71	68	74	70	69	67	70
	LC	71	74	70	79	77	72	74	76
	MC	80	83	81	83	82	80	82	76
OPL	A380	70	76	77	81	78	71	75	76
	B777	76	79	78	83	83	78	80	78
	B787	56	57	52	75	74	68	70	41
	A330-340	69	70	70	74	75	74	74	73
	LC	73	76	75	81	80	76	78	76
	MC	80	82	82	85	82	80	76	76
TOTAL		75	78	76	81	80	77	77	76

Même si une partie de cette augmentation des cadences est justifiée par le passage à 12 JI sur MC, une autre partie de la réponse repose sur la mesure de TT qui permet de générer un reliquat de congés annuel. Ces cadences ambitieuses vont donc être associées à des DDA plus difficiles à placer, des demandes de congés annuels refusées, quant à avoir davantage de mois de TTA.... Et pendant ce temps à l'autre bout de la chaîne on peine à recruter des instructeurs et on a quelques « *difficultés* » à embaucher de nouveaux pilotes.

Nous sommes passé en quelques années d'une politique de la « *menace de licenciement* » à « *une croissance difficile à suivre* ». Belle anticipation.

Le plan de QT

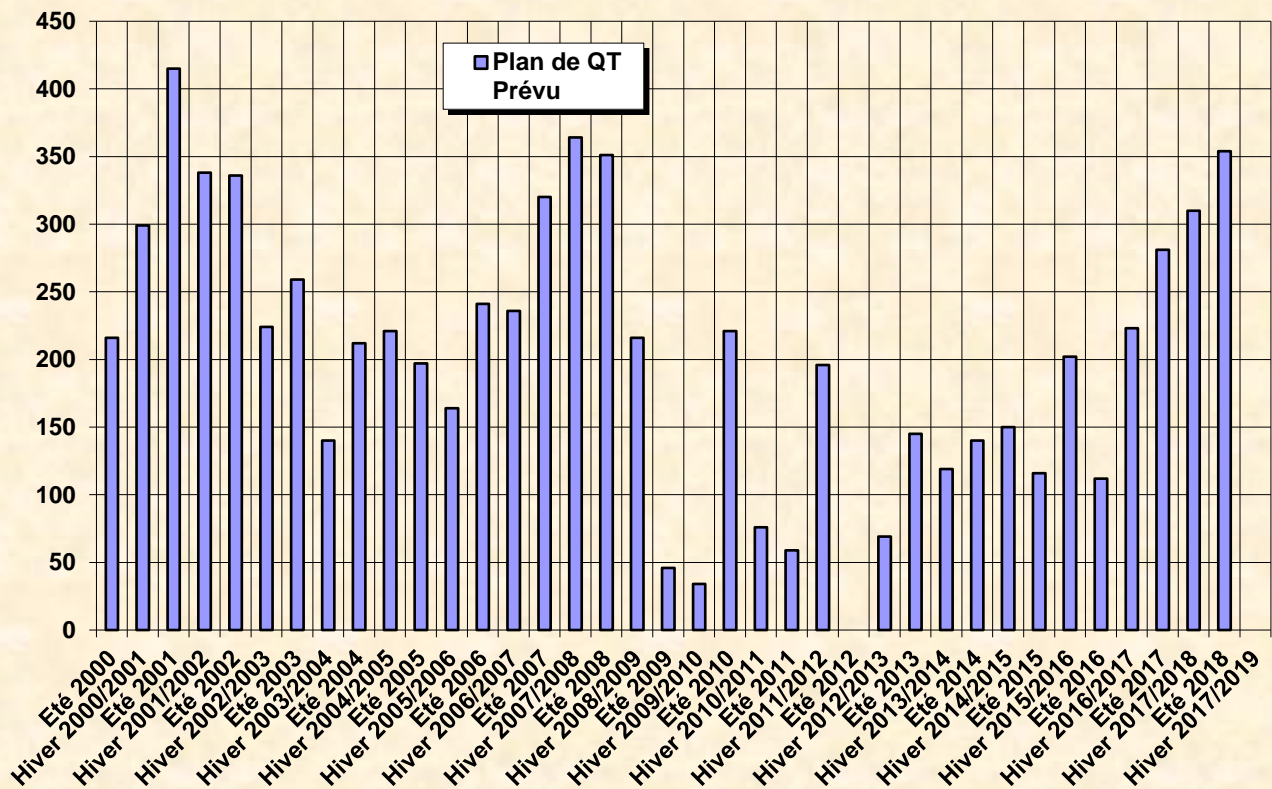
On nous a présenté un plan de 354 QT.

Malgré ce chiffre « *impressionnant* », cela ne nous permet pas de prendre une certaine avance sur la croissance actuelle.

Voici une petite illustration des plans de QT depuis 2000, comme sur le pic de 2001, celui de 2007 nous voici au pic de 2018 avec son lot de désignation d'office.

Anticipation disiez-vous ?

Nombre de stages par saison



Avec cet emballement, on note le retour des Désignations d'Office (DO), il n'y a pas assez de volontaires en OPL A330.

Décision a été prise par la DRH de ne pas communiquer aujourd'hui la liste de ces DO. Ceci sera fait à l'occasion d'une autre paritaire. Il est possible que ces stages OPL A330 (*prévus fin octobre*) soient simplement annulés ; réponse à suivre...

Autre souci, le plan de QT de ce jour ne respecte pas les règles de grément de stages ; certains OPL sont sur ce plan de stages alors qu'ils ne respectent pas le critère administratif que la compagnie (*par le niveau pro*) s'est fixée, à savoir avoir 20 mois de lâché en ligne à la date de la commission paritaire.

A quoi bon respecter les règles... Le retour de la confiance n'est donc plus un objectif !

13 OPL sont concernés par ce respect des critères techniques (20 mois). On pourra « récupérer » 2 de ces OPL avec la tenue d'une commission paritaire à venir, nous attendons la convocation. Il reste donc 11 OPL pour lesquels la DRH enfreint les règles liées au grément des stages de QT de notre Manex D (déposé auprès de la DGAC...).

Nous avons demandé un nouveau plan de stages conforme à ces règles.

Autre source de soucis, le manque de GI (*instructeurs sol*) pour assurer les QT. Ce manque est tel que la Cie a décidé d'externaliser des QT A330 (*Southampton*) et A320 (*prospection en cours*). Heureusement le simu B787 arrive comme prévu (*enfin presque, sa mise en service vient d'être reportée de juin à début juillet*).

Pour terminer, force est de constater que ce que nous avons écrit en mars 2017 reste d'actualité.

Avec un tel scénario, la croissance ne pourra se faire que par l'augmentation de productivité individuelle... Quand, en supplément, on apprend au chapitre congés annuels que les reliquats vont augmenter... « *Ça ne va pas être facile de faire passer le programme* ».

Le plan de QT disponible sur le site du SNPL est la version non conforme que vos DP ont refusé.

En conclusion, malgré un chiffre important de QT affiché, il sera difficile de respecter le programme de vol sans dégrader une nouvelle fois certains points de votre quotidien (DDA, congés).

Nous souhaitons néanmoins « *une bonne QT* » aux heureux élus

Le Bureau du SNPL Air France

Le référendum sur la rémunération se poursuit. Votre vote est essentiel pour montrer notre détermination. Votez et faites voter jusqu'au 14 mars sur :

<https://vote139.neovote.com>

Vous avez reçu vos codes par courrier pour les adhérents et dans vos casiers pour les non-adhérents.

En cas de difficulté, nous vous invitons à contacter le support technique au numéro vert 0.800.808.900 (service et appel gratuits) ou au 05.56.42.72.47 (tarif d'une communication nationale).



Telegram

Pour toutes les informations en direct, suivez-nous sur le fil Telegram du Bureau Air France. Téléchargez l'application Telegram pour smartphones et tablettes et scannez le code ci-contre ou rendez-vous sur :

<https://goo.gl/6Eemed>

