

## PROJET D'AMENDEMENT ET CHSCT-PN

### *Circonstances accablantes ?*



Lors d'une réunion au Ministère des affaires sociales le 22 juin dernier, nous avons été informés que le projet d'amendement dans le cadre du projet de Loi relatif à l'organisation et à la régulation des

transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, prévoyant de réduire significativement les compétences des CHSCT-PN a purement été retiré...

Cette tentative, suffisamment révoltante en soit, risquait, dans le contexte du drame du 1<sup>er</sup> juin, de rendre plus délicate encore la position d'Air France.

Outre l'opposition des syndicats PN, nul doute que les initiateurs du projet d'amendement en ont pris la mesure mais il est accablant de constater qu'il a fallu la disparition tragique de nos collègues de l'AF447 pour vaincre définitivement leur audace... ■

## PROJET D'AMENDEMENT ET MISSION

### *Tentative liberticide édulcorée...*



Toujours dans le cadre du projet de Loi portant diverses dispositions relatives aux transports, le projet d'amendement envisageant de limiter

le droit de grève des PN prévoyait d'introduire une définition de la mission ainsi rédigé : « Constitue une mission, une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation. » ; Ce qui empêche de fait le PN de se déclarer en grève lors d'un passage à la base.

Le hic, c'est que cette rédaction se télescope avec un arrêt du 20 novembre 2003 de la chambre sociale de la cour d'appel de Paris, confirmé par l'Assemblée plénière de la cour de Cassation le 23 juin 2006. Lequel arrêté concluait que : « Il en résulte nullement qu'une rotation qui, comme en l'espèce, peut comprendre deux vols séparés de plusieurs jours, constitue une seule et même mission. Au contraire, la nature des consignes qui y sont données milite plutôt en faveur de l'assimilation de la mission à la notion de vol. »

Toute la difficulté, pour "les amis du PN" consistait donc à trouver un moyen de limiter le droit de grève sans contredire ouvertement une décision de justice...

Exit la définition de la mission et voici le résultat de leur

cogito qui, à la rentrée parlementaire, devrait être soumis au vote de l'Assemblée Nationale : « Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L.422-2 à L.422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. »

Certes, contrairement à la proposition d'amendement originale, il resterait possible de se déclarer gréviste lors d'un passage à la base. Mais, même dans une forme édulcorée, le principe reste saumâtre sur le fond... ■

## R1 ET PN EN MISSION

### *Enfin une bonne nouvelle !*



Lors de la session du Comité d'Etablissement du 22 juin dernier, la Direction a annoncé officiellement aux élus que,

contrairement à ce qui avait été arrêté dans un premier temps, les partenaires de voyage accompagnant un PN en mission ne seront plus tenus d'acquitter le tarif d'un billet R1 ; le R4 est donc maintenu pour l'accompagnant partenaire de voyage à condition qu'il soit muni de la liste équipage. La pugnacité du SNPNC sur ce sujet a finalement payé ! ■

## COMPAGNIES AÉRIENNES ET SÉCURITÉ

### *Tableau d'honneur...*



Lancé en juillet 2008, Securvol.fr se propose d'établir un classement indépendant des

compagnies aériennes afin de mettre fin aux mauvaises pratiques du secteur en matière de sécurité. Les transporteurs sont classés de "A" (bon niveau) à "E" (interdit ou à interdire) en s'appuyant sur la note technique fournie par l'Observatoire de la sécurité aérienne et du tourisme (OBSSAT) de Genève en fonction de plusieurs critères (âge des avions, maintenance, etc...) croisé avec les incidents recensés et la manière dont il sont traités.

En catégorie "A" figurent notamment Singapore Airlines, Qatar Airways, Cathay Pacific, Emirates, KLM, Lufthansa, British Airways et... Easyjet...

Aucune compagnie aérienne française ne figure dans cette catégorie ; Air France a été déclassée de "A" en "B" (niveau correct) au motif que les sondes anémométriques, soupçonnées d'avoir joué un rôle dans l'accident du 1<sup>er</sup> juin dernier, auraient du être remplacées plus vite au nom du principe de

## « L'aéronautique est un monde opaque. »



Un interview intéressant est paru dans le JJD du 21 juin 2009 page 14 ; Nous le livrons à votre jugement :

« Elle est une des rares parlementaires français à mettre les mains dans le cambouis de la sécurité aérienne. Après une première étude en 2004, Odile SAUGUES, député du Puy-de-Dôme, prépare un rapport sur l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) attendu le mois prochain.

– **En 2004, vous aviez publié un rapport parlementaire sur la sécurité arienne avec 40 préconisations à la clé. Ont-elles été prises en compte ?**

L'une d'elle, l'établissement d'une liste noire, oui. Une autre, en revanche, non. Nous avons préconisé le refus de la nouvelle licence, qui prévoit une formation beaucoup plus courte pour les pilotes, et l'Europe a voté oui. Pour ce qui est des autres propositions, je n'ai pas d'information. L'aéronautique est un monde opaque. J'avais demandé que l'on organise chaque année une conférence parlementaire de manière à faire le point sur les mesures prises en matière de sécurité aérienne, mais l'Assemblée ne s'est pas emparée du sujet. En fait, cela redevient un sujet grand public uniquement quand un avion tombe. Dans ces cas, on parle trop, on avance tout de suite des conclusions hâtives, il y a des larmes, de la compassion, mais c'est insupportable parce qu'après le reste ne suit pas.

– **L'avion reste le moyen de transport le plus sûr...**

Ce n'est pas une raison pour ne pas se donner les moyens d'éviter des catastrophes. Aujourd'hui, le principal problème qui est dénoncé par les syndicats, ce sont les réductions de personnel, la tension dans les conditions de travail, qui ne sont pas bonnes ni pour la sérénité ni pour la qualité du travail effectué... On a pas le droit de tirer sur le facteur humain à l'infini. Les gains de productivité peuvent être dommageables dans le domaine de la sécurité aérienne.

– **Avez-vous des exemples ?**

On manque de personnel sur les vols longs courriers. On manque de personnel au sol lors des phases d'avitaillement. Il n'y a plus qu'une personne aux portes des A 318 pour accueillir les passagers. Personne ne vous dira officiellement que l'on rogne sur l'entretien des avions, pourtant on réduit les coûts de manière drastique. Et pas seulement dans les compagnies low cost. C'est l'ensemble du secteur du transport aérien qui est pris par ce souci de rentabilité, ce souci d'économiser des postes, d'économiser sur tout... L'erreur humaine intervient dans environ 80% des accidents d'avion. Qu'on respecte les hommes, leur temps de travail, leur temps de repos, leur formation, leur qualification... La fraîcheur d'un équipage, c'est aussi important pour la sécurité.

– **Faites-vous confiance au Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour élucider les causes de l'accident ?**

Le BEA français est extrêmement compétent et qualifié, mais contrairement au National Transport Safety Board américain, cet organisme dépend du gouvernement. Nous ne saurons que ce que l'on veut bien nous dire. C'est un des problèmes soulevés par les pilotes qui dénoncent une certaine consanguinité entre les responsables de l'aviation civile en France. C'est un petit monde à part : les gens de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) passent facilement au cabinet du ministre et vice versa, les experts sont des anciens du BEA ou d'Air France. On a l'impression que certaines choses se règlent en famille. » ■

### FONDS COMMUN DE PLACEMENT

Le beurre,...



L'amalgame du Fonds commun de placement d'entreprise Air France, HSBC EE COURT TERME (300 M€) avec le fonds HSBC EE MONETAIRE-part F (800 M€), décidé le 12 mai

dernier est effectif depuis le 23 juin 2009. Les deux fonds sont des FCPE monétaires, mais au passage les frais de gestion à charge du salarié ont été multipliés par 5 :

|  | AVANT       | APRES       |
|--|-------------|-------------|
| Commission de gestion                      | 0,00%       | 0,30%       |
| Honoraires du contrôleur légal des comptes | 0,06%       | 0,01%       |
|  | maxi 1500 € | maxi 4000 € |

Les frais passent donc de 0,06 à 0,31%. Ils sont prélevés sur la performance du support qui, rappelons-le, est monétaire avec une prévision de rendement de 1 à 1,5% dans le meilleur des cas pour l'année 2009. Déduction faite de la RDS et de la CSG qui accompagnent les frais de gestion, il devrait rester 0,5% soit moins que l'inflation prévue !

Selon les informations obtenues auprès du centre de renseignement téléphonique dédié au personnel, ce glissement d'un fonds à l'autre aurait été opéré à la demande d'Air France... Circonstance troublante, alors que la procédure prévoyait un délai de réalisation de trois mois, elle a été exécutée en moitié moins de temps... ■

### OCEANO NOX

...l'argent du beurre...



Par Flash Actu du 18 juin dernier, la Direction a informé l'ensemble des salariés qu'Air France-KLM venait de lancer une émission obligataire de 575 M€ destinée au financement de

sa flotte tout en lui permettant également de diversifier ses sources de financement et de rallonger la durée de vie moyenne de sa dette.

Le montant de cette émission d'obligations convertibles est susceptible d'être porté à un maximum de 661 M€ en cas d'exercice en totalité de la clause d'extension de 15% du montant initial. L'Etat français, qui détient 15,7% du capital de la société, a décidé de souscrire à l'opération à hauteur de la totalité de ses droits.

Le salarié actionnaire sera peut être tenté de contribuer à l'effort de crise en souscrivant à cette émission d'obligation qui porte le doux nom d'OCEANE. Car même dans le contexte acuel, ça ne peut guère rapporter moins que le fonds commun de placement désormais géré si gracieusement par HSBC !

Blague à part, il semble que le meilleur placement de l'épargne salariale en ce moment soit entre deux piles de draps, dans l'armoire normande héritée de grand-maman... ■

## CARTEL CONDAMNÉ

...mais pas la crémière !



Le groupe Air France-KLM a été condamné à une amende totale de dix millions de dollars canadiens (6,2 M€) « pour leur participation à un cartel du transport aérien de marchandises ayant une incidence sur la concurrence au Canada » a annoncé vendredi 26 juin le Bureau de la concurrence du Canada à Ottawa.

La Cour fédérale a reconnu que Air France, KLM et Martinair s'étaient rendues coupables d'avoir contrevenu à l'article 45 de la *Loi sur la concurrence*.

La première s'est vue infliger une amende de 4 millions, la deuxième de 5 millions et la troisième de 1 million de dollars canadiens. Les amendes ont été réduites parce que, par le biais du programme de clémence du Bureau, les compagnies ont *plaidé coupable aux accusations de complot* et ont accepté de se montrer coopératives pendant l'enquête, qui se poursuit au sujet du comportement reproché à d'autres transporteurs aériens de marchandises.

Les compagnies du groupe s'étaient concertées avec leurs concurrentes sur le montant des surtaxes en carburants à appliquer dans le transport de marchandises au départ du Canada entre avril 2002 et février 2006. Le bureau de la concurrence estime à environ 31,5 millions de dollars canadiens le montant des frais supplémentaires facturés... Bizarrement, aucun Flash Actu n'est venu nous compter la saga canadienne du groupe... ■

## LA MUTUELLE SE PORTE BIEN ...

et pourtant...



Ses comptes sont excédentaires, sa marge de solvabilité presque

trois fois supérieure au minimum requis, son cahier des charges d'un excellent niveau. Et pourtant, Air France va mettre sous tutelle cet outil précieux pour ses personnels.

Comment ? Par sa mise en co-assurance avec NOVALIS. Pourquoi ? Officiellement, parce que le gestionnaire choisi par le Conseil d'administration de la MNPAF, instance décisionnaire de la mutuelle, après un appel d'offres dont le monde mutualiste salue la précision et l'efficacité, semble à l'entreprise « sans expérience et plutôt fragile ».

Doit-on dire sans trahir la confidentialité des réunions du Conseil d'administration de la MNPAF auquel Air France participe, qu'il ne correspondait pas au choix de l'entreprise ?

Mais encore parce que la mutuelle ne se projette pas vers l'avenir (sic!) et ne traite pas l'épineux dossier des effectifs (le nombre de retraités est en constante augmentation alors que les actifs, eux, voient leur nombre baisser); cela fait 6 ans qu'Air France a imposé le retrait de tout ce qui concerne les retraités dans l'accord collectif MNPAF.

Mais aussi parce qu'en prenant un intervenant supplémentaire (le co-assureur), « nous ferons des économies » (re-sic!) Or, il ne faut pas être grand devin

pour affirmer qu'un second gestionnaire impliquera inmanquablement des frais de gestion supplémentaires.

A moins que le Directeur des Affaires Sociales d'Air France, maître d'œuvre de la négociation de l'accord mutuelle et par ailleurs administrateur de NOVALIS, n'ait imposé, sans aucun appel d'offre de la part de l'entreprise, le choix de NOVALIS pour le plus grand bien de ce nouveau co-assureur ?

Mais cela serait faire un procès d'intention qui n'a pas lieu d'être.

Encore que... ■

## ÉLECTIONS BRITAIR

*Pourquoi tant de haine ?*



Tous les syndicats amenés à négocier le protocole d'accord pré électoral des élections des représentants du personnel CE et DP à BRITAIR étaient d'accord pour établir des collèges spécifiques PNC et PNT en plus des trois collèges légaux. Tous ?

Non ! Un syndicat dogmatique et instigateur de la loi du 20 août 2008 (qui a modifié les règles de représentativité) a engagé un recours devant l'inspection du travail qui a, comme d'habitude, tranché à la lumière du Code du Travail.

Les PNC BRITAIR habitués à voter depuis des années dans leur collège spécifique seront pour la première fois éclatés dans les trois collèges légaux (salariés/employés, maîtrises et cadres) pour le scrutin d'août prochain.

Est-il utile de préciser qu'ils sont fous de rage à l'égard de ce syndicat prétendument démocratique mais qui s'oppose seul à la volonté majoritaire ?

Voilà le PNC prévenu : afin de parer ce mauvais coup, il faut obtenir un collège identique à celui qui devrait être proposé aux PNT lors de la rentrée parlementaire inscrit dans le code de l'aviation civile. Le seul qui garantisse aux PNC de ne pas finir, comme nos malheureux collègues de BRITAIR, noyés dans le nombre des personnels sol.

Quant aux consignes données aux inspections et aux Directions Régionales du Travail pour qu'en cas de refus d'un syndicat de créer un collège PNC, l'arbitrage de la Direction régionale du travail soit favorable à ce collège PNC, les PNC de BRITAIR savent, eux, qu'il ne faut pas y compter... ■

## ÉLECTIONS CITYJET

*Bis repetita...*



Le même syndicat, contestant les collèges spécifiques pour PNC et PNT voulus par la majorité des syndicats pour les élections des représentants du personnel CE et DP à CITYJET, demande l'arbitrage de l'inspection du travail en faveur des seuls trois collèges légaux !

Pourquoi tant d'acharnement à nier la spécificité de notre profession tout en prétendant la défendre ?... ■

## Autisme chronique...



On nourrissait peu d'illusion sur la capacité d'écoute de la Direction à l'égard des représentants des salariés. En ce qui concerne le projet de PNC dédiés première, il avait été demandé lors de la

session du CE lignes du 25 mai dernier de :

1. **Renoncer au principe de sélection ;**
2. **Ne pas limiter le nombre de PNC dédiés ;**
3. **Maintenir le principe du volontariat.**

Après avoir poliment écouté ces demandes, la Direction a ouvert la prospection des PNC dédiés première depuis le 22 juin :

1. **Le principe de sélection est maintenu ;**
2. **Le nombre de PNC est limité (800 au plus) ;**
3. **Le principe du volontariat est maintenu...**

Ouf ! On a eu chaud : pour un peu, la Direction tenait compte de l'avis unanime des élus ! L'autisme managérial a, semble-t-il, encore de beaux jours devant lui.

Afin d'observer les choses de l'intérieur, le SNPNC hésite... doit-il désigner un *délégué mystère* ? ■

### 1% LOGEMENT

## Omerta générale ?



Lors de la commission paritaire logement de juin, le SNPNC a demandé la suppression des mesures discriminatoires dont sont frappés les PNC désirant se loger en province.

En effet, il est une règle propre à Air France qui les exclue des prêts 1% d'accession à la propriété ainsi que des logements locatifs 1%.

**Motif officiel :** pour les PNC, les prêts sont accordés à la double condition de porter sur un logement situé à 100 km et à moins de deux heures de transport en commun (hors TGV et avion) de la base d'affectation...

**Motif inavoué :** ne pas inciter les PNC à vivre en province car les temps de trajet s'en trouvent allongés ce qui obère leur disponibilité et multiplie les risques accidentogènes pris en AT (AT dont il convient de faire l'économie financière)...

Certes, il existe pour les personnels sol une contrainte identique : 40 km et moins d'une heure trente de transport en commun (hors TGV et avion) du lieu de travail. Sauf qu'à part des cas rarissimes, ceux-ci souhaitent demeurer au plus près de leur lieu de travail compte tenu de la fréquence et de la régularité de leurs déplacements professionnels.

Pour autant, au SNPNC nous pensons qu'il y a un mélange des genres :

- D'une part : le lieu de résidence relève d'un choix personnel et il est du droit de chacun d'habiter là où il le souhaite en province ou non.
- D'autre part : le 1% patronal est un dispositif social acquis pour tous les salariés des entreprises qui cotisent au fond 1% et en écartant certaines catégories de personnel est discriminatoire.

Malheureusement, au sein de la commission, le SNPNC reste seul à évoquer et dénoncer cette pratique anormale... Les raisons du silence général nous échappent... ■

### RADD PAYÉS EN NATURE

## Essai non transformé...

L'accord collectif PNC précise en page 132 : « Le PNC a la possibilité de se faire rémunérer selon son choix son repos additionnel reporté ; il doit en faire la demande auprès du suivi planning avant la fin du temps de repos post-courrier du courrier concerné par ce repos additionnel.

Toutefois au début d'un mois M et pour le mois considéré, l'entreprise peut décider de la prise en nature systématique du repos additionnel ; cette décision sera motivée par une situation de sureffectif ; elle donnera lieu à information des Organisations Syndicales, auxquelles seront fournis des éléments chiffrés permettant d'apprécier la situation d'effectif du mois concerné. Cette disposition ne s'applique pas au repos additionnel pour composition d'équipage incomplète, pour lequel le paiement restera possible. »

La Direction ayant fait valoir un sureffectif moyenné de 340 PNC de juillet à octobre, depuis le 1<sup>er</sup> juillet les RADD générés par :

- ⇒ Les étapes supplémentaires ;
  - ⇒ Le dépassement de Temps de service de vol (TSV),
  - ⇒ Le non respect des protections avant courrier (PAC) dans le cadre d'une réserve,
  - ⇒ L'absence ou l'impossibilité d'utiliser le poste de repos,
  - ⇒ Le déclenchement d'une activité sur une période de dispersion,
  - ⇒ Maintien d'un courrier dans le cadre d'un vol reporté,
  - ⇒ Réduction du temps de repos en escale ou du temps d'arrêt avant vol minimum de programmation,
- ...ne sont pas payés mais doivent être systématiquement pris en nature, c'est-à-dire en heures de repos.

Prise dans son élan, la Direction a suggéré que soient également concernés (à titre exceptionnel, nous a-t-elle sussuré) les repos additionnels pour composition d'équipage incomplète.

Elle a essayé un tir de barrage de la part des signataires de l'accord collectif car gréer des équipages complets et dimensionner les blocs réserve nécessaires ne doit poser aucun problème lorsque, par ailleurs, on a des PNC à ne savoir qu'en faire.

Si, du fait de l'entreprise des compositions d'équipages incomplètes devaient intervenir, de deux choses l'une : soit le sureffectif a été surestimé, soit il n'existe pas du tout !

Dans un cas comme dans l'autre, il n'y a aucune bonne raison de priver le PNC de la possibilité de se faire payer le RADD consécutif à une composition d'équipage incomplète s'il le désire ...

Paradoxe managérial mis à part, c'était bien essayé tout de même... Non ?... ■