

## RADD COMPO PEQ

### *Cautère sur jambe de bois ?*

Depuis juin dernier, les *COMPO PEQ* ont explosé au point d'avoir coûté 2M€ à la compagnie en juin (600 *COMPO PEQ*) et juillet 2009 (400 *COMPO PEQ*).

Rappelons qu'en raison d'un sureffectif moyenné de 340 PNC de juillet à octobre annoncé par la Direction, tous les RADD doivent être pris en repos depuis le 1<sup>er</sup> juillet à l'exception du RADD généré par une *COMPO PEQ* qui, au choix du PNC concerné, peut être pris en repos ou payé conformément à l'accord collectif PNC 2008-2013.

Il y a peu, la Direction certifiait que dès août, l'ajustement du dimensionnement prévu par la Prod serait de nature à résorber ces chiffres vertigineux...

Mais voilà, malgré l'ajustement opéré, sont encore intervenues 280 *COMPO PEQ* en août et 103 de plus pour la première quinzaine de septembre.

On voit bien là, les limites d'une gestion purement comptable du flux tendu appliqué au PNC où à force de vouloir faire des économies à tout prix, on ouvre sans discernement les robinets de la disponibilité sans solde et on refuse d'embaucher des étudiants... On ne laisse, dans ces conditions, aucune marge pour faire face à des événements soudains pouvant fortement impacter l'exploitation.

Lors de la session du CE le 21 septembre, il a été annoncé que pour éviter de payer les RADD *COMPO PEQ* et inciter le PNC à les prendre en repos, la Direction compte abonder la valeur en repos, c'est-à-dire augmenter le nombre d'heures... A ce stade, deux réflexions :

- Aujourd'hui, le PNC opte majoritairement pour le paiement du RADD *COMPO PEQ* plutôt que pour la prise en nature ;
- Cette souplesse de choix fait désormais défaut pour les autres types de RADD.

Comment, dès lors, espérer qu'un abondement des heures de repos des RADD *COMPO PEQ* remportera du succès au risque de dégrader l'activité individuelle réalisée ?

Questions subsidiaires :

- Si sureffectif PNC il y a, comment se fait-il que le nombre de PNC placés de réserve quotidiennement ne soit pas suffisant à diminuer substantiellement le nombre de compo peq ?
- Si l'équilibrage des plannings est correct, comment se fait-il que si certains PNC réalisent encore des vols en compo peq, d'autres découvrent régulièrement des jours de dispersion à la parution de leur TDS ?...

L'attitude de la Direction au sujet du sureffectif paraît aussi confuse que pour le projet de plan de départ volontaires PNC. Au point de se demander si l'un et l'autre correspondent à des réalités... ■

## PMR

### *Urgence...Saison 4 ?*



Depuis le 26 juillet 2008, en application de la nouvelle réglementation européenne, l'accueil et l'assistance en aéroport des passagers handicapés et à mobilité réduite sont placés sous la responsabilité des gestionnaires d'aéroports des 27 pays de la Communauté européenne.

Lors de la négociation de l'accord collectif PNC 2008-2013, la Direction s'était engagée par écrit à constituer un groupe de travail et entamer des négociations sur le problème récurrent des chaises roulantes. En effet, le PNC attend trop souvent à bord après l'atterrissage et au-delà de la fin du TSV que les services d'assistance au sol se mettent à l'œuvre.

Si le problème se posait déjà à l'époque, il est devenu plus irritant encore depuis l'entrée en vigueur le 13 mai 2009 des règles édictées par le ministère des transports américain (DoT, Part 382). Basées sur le principe de la non discrimination, elles ont, entre autres, pour conséquence d'abroger les limitations, applicables jusqu'alors, du nombre de PMR à bord.

Cela, sans que soient améliorés parallèlement les délais d'intervention des services d'assistance au sol. L'avalanche des RDV que vous nous faites parvenir alimente mensuellement les questions des délégués du personnel SNPNC. Mais nos interlocuteurs font, sur ce sujet, preuve d'une préoccupation telle qu'ils ne risquent pas la rupture d'anévrisme... Que nous soyons contraints de rester à bord sur le temps de repos post courrier et non payés n'a rien qui les dérange à titre personnel !

Nous venons donc de rappeler par courrier la Direction à ses engagements... ■

## UT 772

### *20 ans déjà...*

Le 19 septembre 1989, le DC-10 d'UTA effectuant le vol UT 772 Brazzaville/Paris



explosé en vol au-dessus du désert du Ténéré, au Niger, après une escale à N'Djamena au Tchad. Les 170 occupants (dont 14 PN) ont trouvé la mort dans cet attentat organisé par les services secrets libyens.

Le 19 septembre 2009, une cérémonie s'est tenue à 11 heures au cimetière du Père Lachaise devant la stèle du DC-10 d'UTA. Elle a été suivie à 15 heures d'une célébration œcuménique à l'église de la Madeleine. ■

## CRASH DU MONT SAINTE ODILE

### Quelques années de procédure



L'Etat ne sera pas condamné pour durée excessive de l'instruction dans le cadre de l'enquête

sur le crash de l'Airbus 320 d'AIR INTER assurant le vol IT 148 Lyon/Strasbourg le 20 janvier 1992. La Cour d'appel de Colmar a débouté le 18 septembre les rescapés (9 dont une PNC) et proches des victimes de l'accident qui avait coûté la vie à 87 personnes (dont 5 PN). Dans son arrêt, la Cour a confirmé le jugement rendu en octobre 2006 par le tribunal de grande instance de Strasbourg.

L'avocat de l'association réclamait 1,5 millions d'euros au titre du dommage moral, jugeant que l'instruction de la procédure pénale à l'encontre des six prévenus soupçonnés de responsabilité dans la catastrophe, longue de 14 ans, aurait pu être close dès 1997...

En outre, la chambre criminelle de la Cour de cassation a confirmé le 22 septembre l'arrêt de la Cour d'appel de Colmar qui avait relaxé en mars 2008 les six personnes poursuivies pour homicides et blessures involontaires dans cette affaire et dédouané Airbus de toute responsabilité civile. L'affaire est donc désormais définitivement jugée. ■

## SÉCURITÉ DES VOLS

### Expertise externe...

Le 17 septembre, Air France a annoncé qu'elle allait lancer une mission d'expertise externe sur la sécurité de ses vols, à la suite de l'accident du vol AF 447 Rio-Paris.

"Nous avons décidé d'approfondir encore notre analyse et de passer en revue tous les processus et toutes les opérations qui concourent à la sécurité de nos vols", selon une lettre adressée par la direction aux PNT.

La mission sera "composée d'experts reconnus, indépendants, et de dimension internationale afin de combiner les cultures française et internationale", ajoute la direction dans cette lettre. Elle comportera un membre de la compagnie américaine Delta Airlines, partenaire commerciale d'Air France.

Air France avait déjà mené une mission d'audit, mais interne, après la sortie de piste d'un de ses avions en 2005 à Toronto. L'appareil avait pris feu mais l'accident n'avait pas fait de morts.

Interne ou externe, encore faudrait-il que, contrairement à l'accident du Toronto, les pistes d'amélioration soient réellement mises en œuvre... ■

## METRO AERIEN

### Assis face à face



[En avion comme dans le métro : sur des tabourets inconfortables et serrés. C'est en gros le projet avancé par DesignQ, cabinet de conseil spécialisé en solutions pour le secteur des transports. DesignQ](#)

était notamment connu pour avoir dessiné les confortables fauteuils de Virgin Atlantic. Mais cette fois-ci, il s'est attaqué au transport de masse. Air France bientôt

cliente pour son nouveau modèle économique MC ? ■

## IPN

### Difficultés d'accès ?



Pas mal d'entre vous ont rencontré des difficultés ces derniers temps pour se connecter sur iPN. Dans plusieurs cas, l'adresse mémorisée dans les favoris personnels n'étant pas à jour, vérifiez et au besoin changez-la. [<https://ipn.airfrance.fr>] ■

## KLM

### Premium ordinarius ?

KLM s'essaie à son tour à l'alternative Premium. La compagnie batave a présenté sa zone « Economy Comfort » le 16 septembre.



Moins travaillée que la « Premium Voyageur » d'Air France, elle reste dans le même esprit d'offrir davantage de confort en classe économique. Chez KLM, cela se traduit par des sièges offrant jusqu'à dix centimètres d'espace en plus pour les jambes et dotés d'un dossier inclinable deux fois plus bas que les sièges classiques. La zone sera située à l'avant de la classe économique et permettra aux passagers de débarquer plus rapidement. Mais, contrairement à la « Premium Voyageur », aucun service inspiré de la classe affaires ne devrait être proposé (comme l'embarquement prioritaire).

L'« Economy Comfort » sera disponible sur tous les vols intercontinentaux de KLM à partir du mois de décembre. Les premiers appareils ont déjà été modifiés. Ces sièges seront proposés à un tarif supplémentaire situé entre 80 et 150 euros (aller simple), selon la distance du vol. ■

## ALITALIA

### Tableaux de famille à vendre...



Déarrassée de ses dettes et renflouée, la nouvelle ALITALIA (dont Air France-KLM détient 25% du capital) se présentait comme bien armée pour résister à la crise. La réalité est un peu plus difficile. La compagnie accuse en effet une perte d'exploitation de 273 M€ au premier semestre 2009 sur un chiffre d'affaires de 1276 M€. Le taux de remplissage de 59 % reste insuffisant pour relancer une dynamique financièrement vertueuse. Néanmoins, la direction d'ALITALIA estime que ses résultats sont meilleurs que ceux attendus et espère une amélioration au second semestre.

En attendant, elle racle les fonds de tiroir et vendra aux enchères la collection d'oeuvres d'art contemporain de la compagnie le 8 décembre à Rome. Les quelques 200 pièces représentent une valeur minimum d'un million d'euros. Les oeuvres, dont la plupart ont été acquises dans les années 50 et 60, seront présentées au public du 5 au 8 décembre prochain, a précisé le 16 septembre la

maison d'enchères chargée de la vente, Finarte.

Si malgré tout la situation d'Alitalia ne s'améliore pas, gageons qu'Air France sacrifiera son cash pour faire *son devoir d'actionnaire* comme elle le fait déjà si bien avec Transavia France dont elle éponge le déficit régulier... ■