

GREVE D'OCTOBRE 2007

Le SNPNC condamné à 1 300

€



Dans le cadre du renouvellement de l'ACG, six syndicats (CFTC – SNPNC – FO – SUD Aérien – UNSA – UNAC/CGC) déposaient le 19 octobre à Air France un préavis commun pour un arrêt de travail les 25, 26, 27, 28 et 29 octobre 2007.

Le même jour, une lettre recommandée du Directeur Général Adjoint des Ressources Humaines et Affaires sociales d'Air France était adressée à quatre des organisations (SNPNC – FO – UNSA – UNAC/CGC) mentionnant un manquement au dispositif de « *veille sociale* » et les menaçant d'engager leur responsabilité financière « *dans l'hypothèse où vous maintiendriez cet appel à la grève* »...

La Direction entendait focaliser les discussions sur les menaces de contentieux tentant ainsi de faire renoncer les syndicats à la grève. Elle obtint satisfaction au moins sur un point : l'éclatement partiel du front syndical. Sa menace de représailles conduisit l'un des syndicats à retirer son préavis de grève... pour en déposer un nouveau du 1^{er} au 3 janvier puis le reporter du 1^{er} au 3 février 2008 et jamais mis à exécution en définitive...

Malgré ce déballonnage, le SNPNC, FO et l'UNSA maintiendront le préavis après avoir obtenu confirmation de leurs avocats respectifs que la jurisprudence nous était favorable et nous exposait, au pire, à une condamnation toute symbolique... Le mot d'ordre sera suivi de façon historique !

Le 26 octobre, sans même attendre la fin de la grève, la Direction a fait délivrer assignation aux trois syndicats, dont le SNPNC, devant le Tribunal de Grande Instance de Bobigny, leur réclamant à titre de réparation des « *pertes* » liées à la grève, des sommes astronomiques. Le SNPNC – sans doute en hommage à sa combativité et à sa représentativité ? – se voit réclamer la condamnation la plus élevée des trois demandes 15.114.542 € ! Vous avez bien lu : 15.114.542 euros...

Bien évidemment le SNPNC contestera cette demande en soulignant notamment le contexte – négociation d'un nouvel accord collectif global (ACG) PNC et inertie d'Air France pour entamer et poursuivre les négociations, intransigeance de la Direction sur le contenu de l'ACG et absence de relation causale entre l'exercice du droit de grève et les pertes alléguées par Air France.

L'affaire a été plaidée le 18 juin 2009 devant la 1^{ère} Chambre du Tribunal de Grande Instance de Bobigny. Le délibéré, c'est-à-dire le verdict, a été rendu le 29 octobre. Si la faute contractuelle des trois syndicats a été retenue, la condamnation par le Tribunal est sans rapport avec les sommes demandées par Air France : 1 000 € chacun.

On ajoutera que, comme c'est souvent le cas en la matière, le Tribunal condamne chacune des trois organisations à verser à Air France 300 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile (qui concerne les frais engagés pour le procès).

Si le SNPNC ne saurait se réjouir d'une condamnation, il n'en estime pas moins que le recours au conflit collectif était indispensable face à une Direction butée qui avait, entre autres, amputé unilatéralement le délai de neuf mois de négociation pourtant prévu contractuellement... ■

PROCÉDURES DISCIPLINAIRES

Pandémie automnale ?

Dans le cadre de la procédure d'entretien préalable à une sanction disciplinaire, le règlement intérieur stipule que « *cet entretien est obligatoirement précédé d'une information écrite aux délégués du personnel titulaires de l'établissement et du collège auquel appartient le salarié en cause, sauf opposition écrite de ce dernier.* »

Du 28 août au 21 septembre, 10 courriers concernant des entretiens préalables sont parvenus aux délégués du personnel...

Date	Div.	Sect.	Deg.
28/08	AME	B	2 nd
04/09	AME	D	1 ^{er}
14/09	AME	C	2 nd
14/09	ASIE	B	1 ^{er}
14/09	ASIE	C	2 nd
17/09	AME	E	2 nd
17/09	COI	B	2 nd
17/09	COI	B	2 nd
21/09	AME	E	1 ^{er}
21/09	AMO	A	2 nd

Si nul ne peut à priori déterminer la justesse ou la véracité des faits reprochés, il n'en demeure pas moins que le nombre de procédures est révélateur d'une tendance. Ce décompte reste subjectif, certes, mais il n'est pas moins significatif que les indices de *ponctualité* ou *satisfaction client*...

Encore pourrait-on affiner ce baromètre en tenant compte du nombre de procédures initiées sans que les délégués du personnel n'en soient informés en raison de l'opposition écrite du salarié concerné. Combien sous la pression « *amicale* » ont renoncé à se faire assister ? Mystère...

Depuis plusieurs mois maintenant, les délégués du personnel SNPNC interrogent mensuellement la Direction sur ce sujet afin d'obtenir une photo nette de ce qu'il se passe réellement au sein d'Air France. Tout cela, répétons-le, sans préjuger de la justesse ou non des procédures.

Ils n'obtiennent que des réponses imprécises dans les meilleurs des cas. Preuve, s'il en fallait, que la Direction n'est pas très à l'aise avec l'application des dispositions disciplinaires d'un règlement intérieur sur lequel l'unanimité des élus du CE avait formulé un avis négatif en juin 2006... ■

Où en est-on ?



La Cour des comptes a procédé à un audit de la Caisse. Dans le rapport d'Observations définitives rédigé à cette occasion, on peut lire au sujet du projet de réforme :

« Ce projet, approuvé à une faible majorité par le conseil d'administration du 24 janvier 2008, est maintenant soumis à l'approbation de la tutelle. Pour la Cour, ce projet de réforme doit tout à la fois assurer la pérennité du régime et maintenir une équité entre les différentes catégories des personnels concernés. »

« La Cour relève cependant que l'institution d'un taux de pension unique au nom de la simplicité du système serait en réalité consommatrice de ressources, toutes choses égales par ailleurs; autrement dit la pente unique jouerait dans le sens contraire à la réduction du déséquilibre du régime, puisqu'elle conduit à majorer le taux des pensions des navigants techniques. »

« En tout état de cause cette réflexion menée par la commission de réforme montre que la caisse est confrontée à la perspective d'un durcissement des conditions requises pour l'obtention de la retraite à taux plein. Encore faut-il que la nécessaire baisse des taux de rendements soit supportée par l'ensemble des cotisants, la réforme du régime destinée à le pérenniser ne pouvant se concevoir sans un effort équitable entre ressortissants. »

Tout cela est très clair sur l'appréciation portée par la Cour au sujet des éléments contenus dans la réforme. Néanmoins, l'iniquité entre PN, d'une part, et PNT AF, d'autre part, ne constitue pas le seul grief que l'on peut faire au projet...

C'est la raison pour laquelle, nous avons adressé à plusieurs reprises des courriers aux Pouvoirs Publics afin d'exprimer notre opposition au projet de réforme.

Il nous a été confirmé que le gouvernement, dans les mains duquel le dossier de la réforme CRPN se trouve désormais, n'envisage pas de saisir le Conseil d'Administration afin qu'il revoit sa copie.

Après avoir recueilli les commentaires de l'Administration, le gouvernement a décidé d'entendre les organisations syndicales, les unes après les autres.

Reçus en mai dernier au Ministère des transports, nous avons réitéré notre opposition au projet.

Il nous a été indiqué que le mode de répartition prévu par le projet de réforme devait être modifié. En revanche, selon nos interlocuteurs, l'augmentation du temps de cotisation (passage du couple "75" au couple "80") ne serait pas remise en cause compte tenu que :

- la dégradation du rapport démographique (cotisants/pensionnés) évoqué par la Cour des comptes n'a guère de perspective d'amélioration ;
- les incidences de la situation économique actuelle ne militent pas en faveur d'un assouplissement des conditions prévues dans le projet.

Aux dernières nouvelles qui nous sont parvenues en septembre, le décret d'application du texte final devait être promulgué au mieux dans quatre mois. Ce qui, sauf coup d'accélérateur, serait de nature à hypothéquer la mise en œuvre de la réforme dès janvier 2010 ... ■

Sureffectif organisé ?



Pour la saison IATA hiver 2009/2010, la rotation sur Bangkok avec bretelle sur Saïgon ou Hanoï passe de 7 à 6 jours ON avec 25 heures de repos entre l'arrivée à Bangkok et la bretelle

Lors du temps d'escale à Saïgon ou Hanoï, compte tenu de l'impossibilité d'hébergement satisfaisant prévu par la PGO, d'une part, et du problème d'obtention de visas vietnamiens, d'autre part, la Direction a choisi de maintenir l'indemnité repas Bangkok supplémentaire au titre de la rotation.

Etant donné la pénibilité que présente la bretelle sur le Vietnam si proche du vol Paris/Bangkok [arrivée à BKK à 12h25 heure locale et départ à 13h55 le lendemain pour la bretelle, donc pas assez de repos par rapport au décalage et au temps de vol de l'aller programmé en 10h50], le SNPNC a demandé le maintien de la rotation en 7 ON avec 48 heures entre l'arrivée à Bangkok et la bretelle à l'identique de la précédente saison hiver..

Lors de la commission emploi et formation du 9 octobre la Direction a précisé que la rotation en 6 jours ON sur Bangkok est conforme à l'accord collectif PNC et que la bretelle sur Saïgon ou Hanoï l'est tout autant. Elle a ajouté par ailleurs que l'indemnité repas supplémentaire n'a pas pour but de compenser une insuffisance de repos à Saïgon ou Hanoï mais le non respect d'un standard de confort prévu par la PGO.

Afin de remédier à la pénibilité, la Direction a prévu l'augmentation de la PAC (Protection avant courrier) de 36 heures à 48 heures et du repos NET (4 RNN) de 6 heures à 11 heures 30 le dernier jour du repos post courrier. Des compensations trop minces à notre avis mais qui présentent pour la compagnie l'avantage d'être indolores financièrement...

Toujours selon la Direction, le passage de 7 à 6 jours ON sur cette ligne jugée fragile génère, compte tenu du contexte économique dans lequel l'entreprise évolue, une économie financière même si, deux indemnités repas sont attribuées pour chaque bretelle : une au titre de la particularité du plan de prestation et une autre, comme il a été pratiqué depuis plusieurs saisons, au titre de l'impossibilité d'hébergement au Vietnam.

Précisons que cette modification produit une économie de 15 ON par jour soit sur l'ensemble de la saison près de 2 700 jours ON ! Que faire de cette économie lorsque l'on prétend par ailleurs que le PNC est en sureffectif ? ■

ACTION DAY - 5 OCTOBRE 2009

Briser la loi du silence...



Lundi 5 octobre, des centaines de pilotes et membres d'équipage de cabine étaient mobilisés dans les aéroports de 22 pays européens dans le but d'informer le public que l'UE détient les preuves scientifiques en matière de fatigue des équipages et de sa dangerosité potentielle. A cette occasion une distribution a été faite de fausses cartes d'embarquement reprenant des informations détaillées sur la fatigue des équipages et expliquant pourquoi les règles européennes devaient être changées.

Il y a un an déjà, étaient diffusées au plus haut niveau de l'Union les conclusions scientifiques concernant la fatigue des équipages : c'est le fameux rapport "Moebus", commandité par l'Union Européenne elle-même !

Ce rapport met en évidence les risques de la fatigue sur la sécurité des vols et formule des recommandations concrètes en matière législative afin d'assurer la protection des passagers et membres d'équipage contre ces risques.

Plutôt que d'envisager un changement rapide du droit aérien, un incroyable lobbying des compagnies aériennes a entraîné l'Union européenne dans l'inaction et l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) a adopté de nouvelles règles début janvier 2009 sans tenir compte des recommandations du rapport.

L'ETF (European Transport Workers Federation) agit aux plus hauts niveaux des instances sécurité de l'aviation civile. Avec l'ECA (European Cockpit Association) il a décidé de rompre la loi du silence et de rendre le débat public, dans les aéroports, auprès des médias et des institutions européennes.

Cette journée d'action est la première d'un certain nombre d'actions futures conjointes des associations de pilotes et équipages de cabine engagées à mettre en évidence les risques de sécurité dus à la fatigue de l'équipage.

"La sécurité du vol est la mission principale de chaque membre d'équipage de cabine. Mais le droit communautaire n'est pas suffisant pour permettre à l'équipage la possibilité d'effectuer le rôle de sécurité d'une manière efficace et alerte. Nous le savons par expérience, et des preuves scientifiques le confirment. Le rapport Moebus met clairement en évidence que le facteur humain est capital pour la sécurité des voyageurs. Il faut suivre les constats scientifiques", déclare le Secrétaire de l'ETF.

L'inertie au niveau européen a eu pour conséquence de déclencher la réaction des professionnels de la sécurité des vols : *"Si l'UE n'agit pas, nous en avons la volonté"* ajoute le Président de l'ECA.

Lorsque les compagnies aériennes prétendent qu'il n'est pas nécessaire de modifier les règles communautaires en matière de fatigue, on sait le but poursuivi : des règles plus strictes, telles que recommandées par les scientifiques afin de préserver les équipages de la fatigue, ont un coût dont il convient de faire l'économie...

Si pour les équipages, la sécurité n'a pas de prix puisque leur peau est en jeu, il semble que cette dernière ne soit pas inestimable aux yeux des employeurs...

Il serait illusoire de penser que les équipages de certaines entreprises, couverts aujourd'hui par des règles d'utilisation mieux disantes que les minima européens, ne sont pas concernés. Dans la concurrence acharnée qu'elles se livrent, les coûts d'utilisation PN représentent pour les compagnies une variable d'ajustement qu'on cherchera nécessairement à tirer vers le bas.

C'est la raison pour laquelle, le SNPNC participe activement aux démarches entreprises au niveau européen ; Démarches auxquelles tout PN devrait se sentir concerné... ■

PLAN DE DEPART VOLONTAIRES PNC

Pas tout de suite ?

Lors de la session du Comité Central d'Entreprise intervenue le 4 septembre dernier, la Direction annonçait qu'elle entendait mettre en œuvre un plan de départs volontaires pour l'ensemble des salariés de l'entreprise à l'exception des pilotes et des mécaniciens.

En excluant d'entrée les deux catégories de personnel précitées, la Direction laissait clairement entrevoir que le PNC était concerné par ce plan. Et de fait, des réunions de concertation consacrées au PNC étaient prévues dès le 18 septembre avec les organisations syndicales. Comme nous l'avons déjà écrit, rien de concret n'en est sorti.

Parallèlement les réunions de concertation portant sur le personnel sol ont très vite abouti au ciblage des périmètres concernés et à des chiffrages précis.

Le tout devait être bouclé dès le 21 octobre afin que le projet de plan de départ soit soumis pour avis et consultation aux élus du Comité Central d'entreprise. Dans le projet de départs volontaires présenté aux élus, aucune allusion au PNC...

Qu'on ne s'y méprenne pas, le SNPNC n'est pas déçu et ne réclame pas un plan de départs volontaires pour le PNC... Mais on s'interroge tout de même sur les effets d'annonce recherchés et sur leur cohérence avec la cacophonie des chiffres portant sur le sureffectif PNC ! ■

TROISIEME C/C SUR 380

Une petite victoire...



Enfin ! Conformément à la demande générale, il semble que la Direction, à moins qu'elle ne revienne sur son engagement, prévoit quatre maîtrises (1 CCP et 3 C/C) sur 380 parmi 22 PNC dont 17 compétents au minimum.

Si on ne peut qu'être satisfait d'une telle décision, pour d'évidentes raisons (sécurité et management), nous nous garderons bien d'une quelconque forfanterie sur le sujet...

En effet, il convient de garder en mémoire qu'un 380 équivaut à un B-777 et un A-340 superposés. Or, un B-777, c'est trois maîtrises (1 CCP et 2 C/C) et un A-340 autant ; soit, au total, six maîtrises (2 CCP et 4 C/C).

Un besoin en C/C minoré du quart, quand celui en CCP sera diminué de moitié ; A chaque mise en ligne du 380 (pour lequel sept équipages PNC par appareil sont prévus) ce sont donc 14 postes maîtrises de moins à pourvoir, ceci n'étant pas sans conséquence sur le volume des sélections futures.

Certains objecteront que les PNT sont dans une situation pire avec des besoins systématiquement divisés par deux... Soit, mais au SNPNC on préfère se consoler en observant que la Compagnie n'a commandé que douze exemplaires de l'avion et n'a pas l'intention d'en équiper exclusivement sa flotte long courrier. Pour l'instant du moins... ■

DECLARATION ACCIDENTS DU TRAVAIL

Evolution dès janvier 2010...

A compter du 1^{er} janvier 2010, deux types de compte

rendu d'accident de travail (C.R.A.T.) seront disponibles à bord :

- le CRAT B (B pour bénin) lors d'un accident n'entraînant à priori ni soin ni consultation mais qui permet à tout moment en cas d'aggravation la consultation d'un médecin et la transformation en AT pour prise en charge (ex : brûlure légère avec du café) ;
- le CRAT lors d'un accident nécessitant la consultation auprès d'un médecin ou d'un organisme de soin et pouvant entraîner un arrêt de travail (ex : plaie ouverte suite à un choc violent).

Dans un cas comme dans l'autre, vous ne serez pas tenus de passer au médical Air France. ■

AF 447

Récupération de l'épave ...



Faisant le point sur le dossier du crash de l'AF 447 Rio-Paris, Jean-Paul Troadec, le nouveau directeur du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, qui succède à Paul-Louis Arslanian (atteint par l'âge de la retraite), a précisé devant la presse aéronautique le 26 octobre que les recherches de l'épave (et des enregistreurs de vol) n'étaient pas abandonnées.

"Cette troisième phase ne pourra commencer qu'après avoir levé l'incertitude sur le point d'impact de l'avion avec la mer", a-t-il expliqué. "Une commission d'océanologues et de météorologues travaillent à partir des dernières positions ACARS et de celles des débris pour établir, en quelque sorte, une rétro-dérive et réduire la zone de recherches". Les contrats avec les sociétés d'exploration et les méthodes de travail pourraient être finalisés à la mi-janvier. Coût de l'opération : entre 10 et 20 millions d'euros. Airbus a annoncé au BEA son intention de participer au financement. Air France l'a évoqué, mais sans formaliser.

"A ce stade, on n'a pas d'élément qui permette de dire ce qui s'est passé dans le cockpit" et "nos connaissances sur cet accident ne nous permettent pas d'élaborer un scénario", a indiqué le nouveau directeur du BEA. Toutefois, a-t-il ajouté, le BEA va publier un nouveau rapport d'étape sur cet accident *"courant décembre"*, complétant celui du 2 juillet et *"qui ira un peu plus loin dans la compréhension et les circonstances de l'accident"*.

Ce rapport comportera des éléments sur la météorologie, les messages de maintenance automatique « acars » transmis par l'A330 d'Air France ainsi que l'analyse de mesures incohérentes de vitesses répertoriées sur d'autres vols. Surtout y figureront les enseignements tirés des comptes rendus d'autopsie des victimes. Le BEA vient seulement de les recevoir, rédigés en portugais. Après traduction, cela permettra de mieux apprécier les conditions de l'impact. Le rapport devrait aussi inclure des « recommandations » pour améliorer la technique des enregistreurs de vols. ■

PROCEDURE PRE-PLEIN CARBURANT

DGI du CHSCT-PNC...



Lors de leur réunion du 23 octobre 2009, les élus PNC du CHSCT ont validé la consignation d'un avis de danger grave et imminent (DGI) ainsi rédigé :

"De nombreuses escales pratiquent une « procédure de pré-plein carburant ». Dans le cadre de cette procédure, il arrive fréquemment que les PNC se trouvent à bord pendant ces pré-pleins sans la présence des PNT. Le CHSCT a alerté la compagnie sur ce sujet dès le mois de septembre 2009 et, malgré les demandes des membres du Comité, aucune mesure corrective ne semble avoir été mise en place afin de sécuriser la présence des PNC à bord lors de l'avitaillement carburant sans PNT.

En conséquence, les représentants CHSCT PNC considèrent que ces situations constituent pour les PNC et autres intervenants une situation de Danger Grave et Imminent et décident de consigner le présent avis."

Lors de cette même réunion, les élus du CHSCT ont formulé la proposition (CHSCT-PNC 2009-10-23-01) suivante :

"Le CHSCT PNC propose à la compagnie qu'elle interdise la présence de PNC à bord de l'avion en l'absence des PNT dès lors que la procédure « pré-plein carburant » est en cours."

Encore combien d'alertes avant que la Direction se préoccupe de notre sécurité ? ■

CHUTES DE HAUTEUR

Chronique d'une mort annoncée ?



Mardi 27 octobre Air France était à la barre des prévenus du tribunal correctionnel de Créteil pour répondre d'homicide involontaire après la chute mortelle d'une hôtesse à Orly.

Le 1^{er} février 2005 au matin, notre collègue avait chuté d'un escalier autotracté après le débarquement par l'arrière de l'avion des passagers d'un vol Air France Biarritz-Orly, la passerelle avant étant utilisée pour l'évacuation d'un passager victime d'un malaise. Elle était décédée à l'hôpital des suites de ses blessures.

Cette triste histoire devra-t-elle se répéter ? On ne peut que le craindre tant la Direction fait la sourde oreille à nos alertes concernant le danger couru par le PNC lorsqu'il accède ou descend de l'avion sur des escaliers métalliques abruptes. Une de nos collègues, Chef de Cabine, résume très bien la situation dans un message qu'elle nous a adressé :

«Faudra-t-il qu'un d'entre nous meurt en tombant de l'escalier métallique nous conduisant de l'avion à la piste pour que la direction modifie le circuit et qu'on puisse emprunter l'escalier en béton en milieu de passerelle ?

J'ai fait de nombreux REX dans ce sens mais aucune évolution ni même réponse.»

La Direction ne peut plus prétendre qu'elle ne sait pas...