

SUREFFECTIF PN

Résolution des élus du CE.OA



Lors de la session du Comité d'Etablissement des Opérations aériennes du 23 octobre, le SNPNC a voté la résolution suivante portée par les élus :

« Alors que le CCE prévoyait, dans son ordre du jour [NdR : le 21 octobre 2009], une information économique de l'entreprise, sur les actions à entreprendre pour maintenir sa compétitivité, et sur les projets de réorganisations envisagés, le Président de session [NdR : représentant de la Direction d'Air France] a refusé d'en évoquer les conséquences pour le PNC.

En effet, ce dernier a demandé que le débat, et les informations afférentes, soient portés devant le Comité d'Etablissement des Opérations Aériennes.

Ces faits, annonces et projets sont de nature à affecter de manière préoccupante la situation économique de l'Entreprise.

La session du comité d'Etablissement réunie ce jour demande à la Direction de répondre, point par point, aux questions suivantes, relatives aux conséquences des projets de réorganisation envisagés par l'entreprise :

- ❑ Quel est l'ensemble des mesures d'économie envisagées par l'entreprise pour les PNC et le PNT ? Quel est le gain de productivité recherché par catégorie de PN ?
- ❑ Existe-t-il un sureffectif PNC, si oui de quelle nature et de quelle ampleur et ce, division de vol par division de vol et par grade ?
- ❑ Quel est l'impact du nouveau programme de la saison hiver 2009-2010 sur cet éventuel sureffectif, et ce, division de vol par division de vol. Quel en serait le gain financier ?
- ❑ Quel est le volume d'heures supplémentaires sur les douze derniers mois, mois par mois, par catégorie professionnelle et par unité de vol ?
- ❑ Dans le cadre des négociations à venir sur le protocole de service moyen-courrier, l'entreprise envisage-t-elle de réduire les compositions équipages ? Si oui, à quelle hauteur ? Quel serait l'impact sur le sureffectif ? Quel serait le gain financier généré ?
- ❑ Dans le cadre de la négociation en cours du protocole de service long-courrier, l'entreprise envisage-t-elle à plus ou moins brève échéance de réduire les compositions équipages en modifiant les versions physiques des avions ? Si oui, à quel niveau ? Quel en serait l'impact sur le sureffectif ? Quel serait le gain financier généré ?
- ❑ L'entreprise, en fonction des questions précédentes, souhaite-t-elle créer un sureffectif structurel, afin

d'atteindre un seuil suffisant permettant de mettre en œuvre un plan de départ pour les PNC. Si oui, quelles seront les modalités exactes de ce plan de départ ? Quel serait le gain financier généré ?

- ❑ Combien de postes PNC sont prévus dans le cadre de la mobilité PS/PNC, en 2010, 2011, 2012 ? Quel est le calendrier d'intégration (Sélection, formation, mise en ligne) ?
- ❑ L'entreprise, sans présumer de l'aboutissement des accords long et moyen courrier, pense-t-elle que toutes les mesures qu'elle souhaite mettre en œuvre sont de nature à résorber les pertes financières de ces réseaux ? Si oui, à quelle hauteur ?

La session demande qu'un point soit porté à l'ordre du jour de la prochaine séance du Comité d'Etablissement du mois de novembre 2009, afin d'obtenir les réponses aux questions posées, et d'éclairer ainsi la session sur les impacts de la réorganisation de l'Entreprise pour le PN. »

Si la Direction a la sincère intention de lever le voile sur ses intentions jusqu'ici dissimulées derrière l'opacité et l'incohérence les plus complètes, elle ferait bien de répondre aux questions des élus qui ne font que traduire les interrogations des PNC... ■

COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE

Scotch Brite... Quand ça gratte...



Par vote majoritaire des élus titulaires, les membres du Bureau du CCE ont été révoqués lors de la session du 3 novembre dernier. La session a, le même jour, procédé à l'élection d'un bureau de remplacement :

Secrétaire G^{al} : Jean-Yves QUINQUENEL (Alliance PN) CE Opérations Aériennes, Secrétaire G^{al} adjoint : José ROCAMORA (CGT) CE Exploitation, Trésorier : Didier DAGUE (FO) CE Commercial France), Trésorier Adjoint : Bruno NEGRE (CGC) CE Exploitation.

Cette équipe, dont la palette syndicale est volontairement large aura la lourde tâche de redresser les finances et les activités sociales du Comité Central d'Entreprise malheureusement dans un triste état...

Le nouveau secrétaire général a annoncé que le mandat du nouveau bureau serait transitoire jusqu'aux prochaines élections début 2010. Il a défini sa mission autour de deux priorités : Réunir d'urgence les fonds nécessaires auprès des institutions bancaires afin d'éviter la mise en faillite, d'une part, et garantir toute liberté d'action au cabinet d'audit devant se pencher sur le fonctionnement du CCE, d'autre part.

Alors, un putsch ? Non une prise de conscience

collective et majoritaire que le SNPNC souhaite saluaire... ■

CONGÉ PATERNITÉ

Préparer l'arrivée de bébé...



A l'occasion de la naissance de son enfant ou en cas d'adoption, tout père de famille peut bénéficier d'un congé de paternité de 11 jours calendriers portés à 18 jours en cas de naissances multiples (CF Memento PNC page 40-32 juillet 2008).

Ce congé est traité comme une absence non rémunérée par la Compagnie mais donne la plupart du temps lieu au paiement d'indemnités journalières de la part de la Sécurité Sociale. Au titre de l'absence, il abat le nombre jours OFF du mois au cours duquel intervient le congé – Cf page 141 (LC) et page 194 (MC) de l'ACG – et les règles de reconstruction du planning du fait d'une déstabilisation de la part du PNC s'appliquent. PUA et PFA (13^{ème} mois) ainsi que le nombre de jours CRPN validés à titre onéreux sont abattus de 11/360^{èmes}.

En revanche les droits à congés annuels ne sont pas impactés et la durée du congé de paternité est prise en compte au titre de l'ancienneté compagnie. Le droit aux billets à tarifs soumis à restriction sur les lignes de la Compagnie, R1 et R2, est maintenu à l'exception des RN.

Les jours de congé paternité ne se confondent pas avec les 3 jours calendaires (consécutifs ou non) de congés exceptionnels pour événement familial accordés au PNC masculin dans le cas de la naissance ou d'adoption d'un enfant de l'intéressé (Cf. Convention d'entreprise, partie commune, page 10/76). Ces 3 jours sont accordés dans un délai de 15 jours (pour le PN exclusivement) entourant la naissance ou l'adoption de l'enfant. Ils n'entraînent pas de réduction de la rémunération et sont assimilés à des jours de travail effectifs (Cf. Code du travail, art. L. 3142-1 et suivant). ■

LYON ↔ NEW YORK

AF et DL jettent l'éponge...



Depuis le 4 novembre, Delta Air Lines et Air France ont décidé d'arrêter la liaison transatlantique directe Lyon / New-York, seize mois seulement après l'ouverture de la ligne. En septembre dernier, les deux compagnies avaient déjà renoncé à exploiter les quatre vols hebdomadaires effectués par la compagnie d'Atlanta durant la période hivernale en raison de la crise qui frappe le secteur aérien. Ils ne reprendront pas en avril. « *La ligne bénéficie d'un bon taux de remplissage mais cela ne répondait pas aux objectifs de rentabilité financière de la compagnie américaine* », a expliqué la Direction de l'aéroport de Lyon.

En un an, les Boeing 757-200 de 174 places ont transporté 50 000 passagers entre Saint-Exupéry et l'aéroport JFK. Sur la base des informations obtenues sur son site Internet (option « meilleur prix »), Delta commercialisait l'aller-retour en classe économique à 2.287 euros. Les compagnies prévoient deux fois plus de trafic dans les années à venir.

Avec la crise, la clientèle américaine et les classes affaires françaises ont boudé ce vol direct, qui en est désormais à son quatrième échec. Delta avait déjà fermé cette ligne en 2001, un an après son lancement. American Airlines et Air France s'étaient eux aussi lancés dans l'aventure en 1989

et 1990 avant d'abandonner. ■

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SNPNC

Rapport d'activité

L'assemblée générale du SNPNC s'est tenue le 9 octobre dernier. Les adhérents peuvent se procurer le rapport d'activité juillet 2008 – juin 2009 sur simple demande [snpnc@snpnc.org]. ■

AF 695 DU 27 OCTOBRE

Miami Twice...



Retour et atterrissage sur l'aéroport de Miami pour un Boeing 747-400 d'Air France qui en avait décollé trois heures plus tôt le 27 octobre. Le F-GITH, opérait le vol AF 695 à destination de Paris CDG et croisait depuis une heure au-dessus de l'océan Atlantique quand l'équipage a constaté plusieurs problèmes techniques touchant l'avion.

Les PNT ont estimé plus prudent de se mettre en attente et de descendre au niveau 300 le temps de diagnostiquer l'importance des problèmes rencontrés. C'est après 50 minutes que la décision a été prise de retourner vers Miami où l'appareil a pu se poser en toute sécurité. Un B747-400 de remplacement a assuré le vol qui a atteint Paris avec un retard total de 25 heures. ■

RISQUES PSYCHO-SOCIAUX PN

Une réalité PN ?

Le samedi 24 octobre, l'équipage du vol Air France assurant la liaison entre Singapour et Paris s'est déclaré incapable de travailler en raison de la tentative de suicide d'une des hôtesses lors de l'escale de Singapour. L'avion est rentré à vide à Paris.

La Direction d'Air France a précisé à la presse que l'hôtesse n'a passé que quelques heures à l'hôpital, où elle avait dû être accompagnée "à la suite d'un malaise sérieux". ■

RAYONNEMENTS IONISANTS

Double dose pour le PN...



Selon le dernier bilan 2008 de l'IRSN sur les expositions professionnelles aux rayonnements ionisants, la dose collective est en baisse alors que le nombre de travailleurs surveillés augmente.

Pour la première fois, l'IRSN a présenté un bilan dosimétrique de 20 275 personnels navigants des compagnies Air France et Air Calédonie International, naturellement exposés en altitude de vol aux rayonnements cosmiques, flux permanents de particules de haute énergie en provenance du milieu interstellaire. Les doses individuelles sont calculées par les compagnies aériennes, à partir des plans de vols de chacun des personnels navigants, à l'aide du système SIEVERT [http://www.sievert-system.org/] développé par l'IRSN.

En 2008, 85 % de ces personnels navigants ont reçu une dose efficace annuelle supérieure à 1 mSv, la dose individuelle maximale s'élevant à 5,1 mSv. La dose individuelle moyenne est égale à 2,2 mSv. ■

Comment installer un fusible...



Après le crash du RIO, le bras de fer sur la sécurité des vols entre Direction et pilotes a contraint le Directeur Général d'Air France à annoncer le départ au 31 décembre prochain de Gilbert Rovetto, Directeur Général Adjoint Opérations et Qualité, désigné Dirigeant responsable au printemps dernier à la place de

Pierre-Henry Gourgeon lui-même (Cf. GEN-OPS Révision du 04 JUN 09). Officiellement, la Direction évoque un départ en retraite, qui serait "programmé depuis le mois de mai". Coïncidence troublante, c'est au mois de mai également que la Direction a entériné le nouvel organigramme conduisant à la désignation de Gilbert Rovetto comme Dirigeant responsable.

Fallait-il que la sécurité des vols soit, bien avant le crash du 1^{er} juin, déjà un sujet délicat pour que l'on songe à mettre en place un fusible quasi pré retraité en cas de pépin ! En outre, on apprend qu'un groupe de nouveaux chefs pilotes (dont le responsable remplacera Gilbert Rovetto au comité exécutif d'Air France) va être créé et rattaché directement au... Directeur Général Pierre-Henry Gourgeon. Dorénavant, il y aura donc un groupe de fusibles... On n'est jamais trop prudent il est vrai !

« Cinq mois après l'accident du vol Rio-Paris, la Direction tente de rassurer ses pilotes » peut-on lire dans la presse... Mais y a-t-il vraiment de quoi être rassuré ? ■

NW 188 DU 21 OCTOBRE

Hold the line...



La Federal Aviation Administration, organisme de contrôle et de régulation américain a annoncé le 27 octobre qu'elle a révoqué les licences de vol des deux pilotes de Northwest Airlines qui avaient

oublié d'atterrir à Minneapolis le 21 octobre dernier. Le vol 188, en provenance de San Diego, était assuré en A320 et transportait 144 passagers et trois PNC.

Les deux PNT ont expliqué avoir perdu la notion du temps durant la croisière après avoir engagé une discussion sur le système de planning que les pilotes de Northwest vont devoir utiliser à la suite de la fusion avec Delta Air Lines. Discussion qui les a également amenés à utiliser leurs ordinateurs personnels – ce qui est interdit par la compagnie – pour travailler sur le programme. Ils ne se sont rendus compte de leur erreur que lorsque l'un des PNC est venu leur demander s'il fallait se préparer à l'atterrissage.

Cela faisait alors plus d'une heure que le contrôle aérien américain tentait de les contacter par radio et que leur compagnie leur envoyait des messages. Au sol, l'inquiétude a gagné (problème technique ? détournement ?) au point que quatre chasseurs de l'US Air Force ont alors été mis en alerte sans toutefois décoller. L'A320 avait déjà dépassé sa destination de 240 km jusque dans le Wisconsin. L'avion s'est finalement posé à Minneapolis après un virage à 180 degrés et un nouveau survol de la capitale de l'Etat du Minnesota.

La FAA accuse le commandant de bord et son co-pilote (53 et 54 ans et affichant vingt mille et onze mille heures de vol respectivement) d'avoir violé plusieurs règles de l'aviation fédérale et d'avoir mis en danger les occupants de l'appareil. ■

-9% de PDM sur l'Atlantique

Nord



Le 27 octobre 2009 à New York, Continental Airlines est devenue officiellement le 25^{ème} membre de STAR ALLIANCE qui

pèse désormais 570 millions de passagers transportés par un parc global de 4 000 avions n'assurant pas moins de 19 500 vols quotidiens.

La défection de la compagnie américaine, jusque là membre de SKYTEAM n'est pas seulement une simple histoire de rapports de forces ou de masse entre alliances concurrentes se partageant le monde. Elle bouleverse la donne sur le marché de l'Atlantique Nord qui est toujours le premier mondial en volume de trafic avec 60 millions de passagers transportés chaque année entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Avant le départ de Continental Airlines, SKYTEAM occupait la première place avec 36% de parts de marché en nombre de sièges offerts sur les liaisons entre l'Europe et les Etats-Unis, suivie par STAR ALLIANCE (25%) et ONEWORLD (22%). Le rapport s'est désormais inversé : STAR ALLIANCE prend la tête avec 34% de parts de marché.



Lufthansa Scandinavian Airl. Austrian Airl. Swiss LOT / Polish Airl. Spanair TAP / Air Portugal	Air France KLM Aeroflot Alitalia CSA / Czech Airl.	British Airways Finnair Iberia Malev
United Airlines Continental Airl. US Airways	Delta Air Lines	American Airl.
34%	27%	22%

Dans un article paru le 1^{er} novembre dans le quotidien britannique the Telegraph, le Président Directeur Général Jeff Smisek, explique que la fusion entre Delta et Northwest a eu pour conséquences de reléguer Continental Airlines au rang de « *partner junior* », ce qui a décidé la compagnie à quitter SKYTEAM en entraînant la compagnie panaméenne COPA Airlines dans son sillage.

« *La meilleure alliance se fait avec des personnes avec lesquelles vous n'êtes pas en compétition de telle sorte que vous pouvez offrir à la fois de l'échelle et de l'envergure. Vous n'avez pas réellement envie d'être dans une alliance avec quelqu'un qui vous force à capituler* » a-t-il ajouté. A partir du 17 novembre 2009 Continental Airlines opérera depuis CDG1.

Certains observateurs n'hésitent pas à affirmer, compte tenu de l'évidente complémentarité des réseaux, que l'arrivée de Continental Airlines au sein de STAR ALLIANCE n'est que le prélude à une fusion à venir avec United Airlines, dix-huit mois après une première tentative.

Mais ce bouleversement pourrait bien faire une victime, US Airways, dont le réseau est en concurrence frontale avec celui de Continental Airlines. Ce qui va très vite poser un problème au sein de STAR ALLIANCE.

Avec pour conséquence, le départ d'US Airways, qui pourrait ainsi retrouver American Airlines au sein de

SÉCURITÉ DES VOLS

Audit externe...



L'audit externe sur la sécurité des vols, demandé par les pilotes à la Direction d'Air France après le crash du Rio-Paris, en juin dernier, commencera au début de novembre. Chargée d'étudier les différentes procédures de vol de la compagnie, la mission sera présidée par Curt Graeber, universitaire américain, ancien expert de Boeing et grande référence en matière de sécurité aérienne.

L'équipe - six ou sept membres - accueillera aussi un spécialiste, à la retraite, de Delta Airlines. Les syndicats, qui en feront partie, souhaiteraient y associer un professionnel du management. Les conclusions de cet audit ne seront pas connues avant plusieurs mois, voire un an... ■

AF 447

Enquête administrative...



Le refus des autorités d'accepter un représentant des familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris à la commission d'enquête administrative (dite aussi technique) ne vise pas à rendre opaques les circonstances de l'accident. Il ne s'agit pas de protéger Air France, Airbus ou quelque autre partie prenante. Cela résulte de l'objectif essentiel de cette enquête : améliorer la sécurité. Le cadre de son déroulement est défini par le droit international, plus précisément l'annexe 13 de la convention de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

L'enquête administrative, conduite en l'occurrence par le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile puisqu'il s'agit d'un avion français, vise à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles du drame pour établir des recommandations de sécurité afin de prévenir de futurs accidents. Aucune recherche de responsabilité n'y est directement associée. C'est pourquoi le secret professionnel s'applique, même si les avocats et leurs experts savent parfaitement décrypter les rapports d'étape et le rapport final produits par le BEA. L'enquête technique doit faire progresser la sécurité du transport aérien. Elle ne cherche donc pas à désigner des coupables, mais à identifier des défauts matériels ou des processus inadaptés pour y remédier. Ainsi, le BEA peut ne pas faire apparaître dans ses rapports une défaillance si elle ne fait pas progresser la sécurité alors qu'elle serait appréciée à charge par un tribunal.

Ce type de demande des familles, soucieuses de comprendre et de faire leur deuil, était déjà intervenue après le crash de Sharm el-Sheikh. Elle s'explique. L'enquête technique progresse généralement plus vite que l'autre enquête, celle menée par la Justice qui, elle, doit réunir des accusés pour un procès. Parties civiles, les familles ont ici accès aux dossiers, mais les expertises sont lentes. Le rapport final technique du BEA sur le crash de juillet 2000 du Concorde est paru fin 2001, dix-huit mois après l'accident. La procédure judiciaire débouche seulement le 2 février prochain devant le tribunal correctionnel de Pontoise, dix ans

CRASH SAO PAULO

Rapport d'expertise final...



Le rapport d'expertise final sur l'accident d'un A320 de la compagnie brésilienne TAM le 17 juillet 2007 à Sao Paulo a été rendu public le 31 octobre. L'appareil effectuant le vol JJ 3054 en provenance de Porto Alegre n'avait pas réussi à freiner en fin d'atterrissage à l'aéroport de Congonhas, en plein cœur de Sao Paulo, et était sorti de la piste pour percuter un bâtiment de fret avant d'exploser et de faire 199 morts (12 personnes au sol plus les 187 occupants de l'avion dont 6 membres d'équipage).

Ce rapport, présenté aux proches des victimes et à la presse par le Centre d'investigation et de prévention des accidents aéronautiques (CENIPA), avance deux hypothèses, celle d'une défaillance mécanique et celle d'une erreur humaine, sans toutefois pointer de responsabilité directe. "La deuxième hypothèse (l'erreur humaine) semble la plus probable", souligne le document, qui fait état d'un entraînement insuffisant des pilotes de TAM en raison de la réduction du nombre d'heures d'instruction. Les experts n'ont pas trouvé de preuve d'une défaillance dans les commandes d'accélération et de freinage de l'Airbus, piste qui avait été évoquée au début de l'enquête.

Le chef du CENIPA, Jorge Kersul Filho, estime que c'est à l'enquête criminelle de déterminer d'éventuels responsables de l'accident. En novembre 2008, une enquête de l'Institut criminel de Sao Paulo (IC) avait conclu à des responsabilités partagées entre le pilote, la compagnie TAM pour détention d'un appareil non conforme et entraînement insuffisant des pilotes, Airbus pour des insuffisances du système d'alarme des freins et les autorités aéroportuaires. ■

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Engagement bling-bling ?

Les forêts absorbent le **CO₂** de l'atmosphère et chaque



hectare – arbres et sols forestiers – absorbe de 120 à 400 tonnes de carbone. L'ONG GoodPlanet, association à but non lucratif, créée le 1^{er} juillet 2005 et présidée par Yann Arthus-Bertrand, a lancé un programme « Action Carbone »

afin de lutter contre la déforestation.

Air France s'est associée à GoodPlanet en finançant un projet de préservation des forêts mené localement par WWF/Madagascar : 500 000 hectares de forêts sont concernés, ce qui représente un potentiel d'environ 60 à 70 millions de tonnes de carbone stockées qu'il s'agit de préserver. Le projet, d'une durée de trois ans et d'un coût de 5M€, a été lancé officiellement à Tananarive le 29 septembre 2008 en présence du Ministre de l'Environnement malgache et du Directeur Qualité, Environnement et Développement durable d'Air France.

Début novembre 2009, sacrifiant son cash pour valoriser ses (bonnes) actions, la Compagnie n'a rien trouvé de mieux que d'organiser un coûteux voyage de presse... en avion et à Madagascar. Soit environ 9 tonnes de **CO₂** émises par participant. L'objet de ce « voyage d'études » est de découvrir précisément, le puits de carbone malgache de GoodPlanet financé par Air France.

On appréciera à leur juste valeur carbonique les reportages et articles divers qui ne manqueront pas de relater cet événement *éco responsable*... ■