

CLIMAT SOCIAL

Effet de serre ?

Air France, qui traverse des turbulences économiques, n'est pas pour autant épargné par les turbulences sociales.

Mardi 10 novembre, 80 % (selon Le Figaro) des agents d'escale de la compagnie chargés de l'enregistrement des bagages et de l'embarquement à Roissy ont fait grève. A l'appel d'un seul syndicat, les 500 à 600 grévistes protestaient contre leurs conditions de travail. Le mouvement a été indolore pour les passagers car des cadres d'Air France ont remplacé les absents.

Pour le 1^{er} décembre, six mois précisément après l'accident du vol AF447, deux syndicats PNT minoritaires avaient déposé un préavis de grève de quatre jours. Les deux syndicats demandaient la mise en place d'une « commission mixte de réforme de la sécurité des vols », c'est-à-dire que toutes les organisations syndicales soient associées à la réforme que la catastrophe de l'AF 447 a rendue nécessaire... La Direction a plié...

Au sein de la population PNC, les choses risquent aussi de tourner vinaigre :

- ✓ Une renégociation du protocole de service long courrier qui débouche sur un désaccord unanime des représentants PNC,
- ✓ Une productivité PNC que l'on veut accroître dans le cadre du projet NEO Moyen/Court courrier à partir du 1^{er} avril 2010,
- ✓ Des instances de représentation du personnel (DP, CE et CHSCT) dont les avis, suggestions ou recommandations sont superbement méprisées,
- ✓ Un TMR unilatéral décevant (signé en définitive par 88 PNC seulement !), alors qu'une réelle demande existe,
- ✓ Des engagements écrits non respectés afin de voir évoluer des irritants récurrents (ventes à bord, processus chaises roulantes et cars Air France),
- ✓ Un projet d'accord sur l'emploi de PNC seniors proche du vide sidéral,
- ✓ Des situations dangereuses pourtant connues mais non solutionnées (avitaillement carburant avec PNC et sans PNT à bord, escalier d'accès des avions au contact),

...sont autant de sujets propices à réchauffer de quelques degrés une température sociale déjà étouffante. Aussi inexorablement que le niveau des eaux sur la planète la cote d'alerte ne cesse de monter...

Seul le degré de confiance semble devoir rester constant depuis la grève d'octobre 2007, figé sur le zéro absolu de

Lord Kelvin. ■

MNPAF (1)

Accord complémentaire santé



Après de nombreuses tergiversations, les perspectives concernant l'accord MNPAF s'améliorent enfin; en effet, après

une velléité de l'entreprise de mettre la MNPAF sous tutelle par le biais d'un système de co-assurance, Air France a retiré son projet devant l'opposition quasi-unanime de la plupart des organisations syndicales.

Le projet d'accord a été soumis fin novembre au Comité Central d'Entreprise et mis à la signature début décembre; Air France prendra à sa charge 46% de la cotisation des salariés. Les augmentations des cotisations prévues pour 2010 sont très limitées (la plus forte est de 10€ pour un salaire annuel de référence de 64 791€) et diminuent pour les actifs mariés, PACSés ou concubins dont les revenus des conjoints ne dépassent pas le R.S.A. (Revenu de Solidarité Active soit 5 455,56€ pour 2010) entre 9,65 et 51,74% suivant le niveau salarial.

En revanche, en raison de la circulaire D.S.S. (Directive de la Sécurité Sociale) du 30 janvier 2009, concernant l'assujettissement aux cotisations de Sécurité Sociale, à la CSG et à la CRDS des contributions des employeurs au financement de la prévoyance complémentaire, les conjoints ayant un revenu supérieur au R.S.A. ne seront plus automatiquement couverts par la MNPAF. Ils devront donc donner à la MNPAF l'autorisation de prélèvements de leur cotisation sur compte bancaire. Un courrier en ce sens est parvenu dans les derniers jours au domicile des personnes concernées. La cotisation subira une évolution due, en particulier, à la disparition de la défiscalisation dont faisait l'objet la cotisation en 2009. ■

MNPAF (2)

Changement de gestionnaire



A compter du 1^{er} janvier 2010, un nouveau centre de gestion, le C.G.M.P. (Centre de gestion Mutualiste Partagé) gèrera le

contrat MNPAF. La nouvelle carte 2010 de la MNPAF vous parviendra fin décembre accompagnée d'un petit livret reprenant les précisions nécessaires concernant cette évolution. En résumé, pour l'adhérent de la MNPAF, très peu de changements, le cahier des charges de la MNPAF restant le même. En revanche, quelques améliorations sensibles en particulier pour les tiers payant gérés via l'organisme VIAMEDIS qui possède le réseau le plus étendu sur toutes les disciplines: établissements hospitaliers, pharmacies, centres

BADGES

Question de magnétisme

Un badge mains libres d'accès aux locaux de l'entreprise, lorsqu'il est démagnétisé, peut être re-magnétisé au bâtiment A, mezzanine du Siège pendant les horaires administratifs :

Administration – Sûreté Roissy pôle
Ouverture du lundi au vendredi
Sauf jours fériés et RTT employeur
De 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30.

En dehors de ces horaires, et sur présentation du CMC à l'accueil de la Cité PN et/ou au parking PN, les accès restent possibles..

En revanche, un CMC délivré par la préfecture de police ne peut être re-magnétisé par l'entreprise sauf à engager une procédure de renouvellement.

En cas de CMC démagnétisé, le CE lignes (CE.OA) délivre une carte sur laquelle le compte du CMC est transféré et qui permet d'accéder au restaurant d'entreprise. Cette carte peut être obtenue à la caisse centrale ouverte de 11h00 à 13h30 qui se trouve à l'entrée du restaurant de la Cité PN. ■

PRÊTS AU LOGEMENT

La CRPN peut vous aider...



Peu de PNC le savent, mais la caisse de retraite du personnel navigant accorde des prêts. Ce qui n'est pas anodin étant donné la prudence des banques à les

concéder dans le contexte économique actuel, mais aussi que les PNC désirant devenir propriétaires en province sont injustement écartés du 1% logement d'Air France.

Les principales conditions d'obtention d'un prêt CRPN sont :

- ◆ Etre en activité et avoir 3 ans de cotisations CRPN ou être pensionné
- ◆ Apport personnel = 10%
- ◆ Montant du prêt = 23 900 € + 5 400 € par enfant à charge fiscalement dans la limite de trois
- ◆ Taux d'intérêt = 3% (+ assurance)
- ◆ Assurance = 0,54% si contrat conclu avant l'âge de 60 ans
1,14% si contrat conclu après l'âge de 60 ans
- ◆ Charges (taux d'endettement) comprises entre 15% et 30%
- ◆ Montants maximum d'acquisition :
 - 341.000 € pour les affiliés sans enfant à charge
 - 418.000 € pour les affiliés avec un enfant à charge
 - 495.000 € pour les affiliés avec deux enfants à charge
 - 572.000 € pour les affiliés avec trois enfants à charge

Ces prêts portent sur l'acquisition d'une résidence principale ou de travaux importants en vue d'améliorer sa résidence principale. Les actifs ayant déjà bénéficié de

ce prêt le peuvent à nouveau, à partir de 40 ans, pour mieux préparer leur retraite, à condition du justifier de 15 ans de cotisations. Le prêt doit être remboursé avant le 70^{ème} anniversaire.

Davantage de renseignements au numéro suivant : 01.41.92.25.32. ■

SÛRETÉ

Inacceptable pour le PN...



Comment les paparazzi connaissent-ils les destinations de vacances des stars ? Le magazine télévisé "SPÉCIAL INVESTIGATION" diffusé

vendredi 13 novembre par Canal Plus a montré un reportage étonnant dans lequel on découvre un paparazzi qui *fait affaire* avec un agent d'escale d'Air France. Celle-ci donne, devant une caméra cachée, son accord pour consulter les listes des passagers d'Air France, d'Air Mauritius et de deux autres compagnies pour donner aux photographes les destinations des voyages des stars, mais aussi les noms des personnes avec qui elles voyagent. Elle accepte de l'argent en liquide contre ces informations. Benjamin Castaldi, Daniel Auteuil, Laurence Ferrari, Patrick Bruel et Laurent Baffie seront les victimes des informations fournies. Dans l'immédiat Air France n'a pas indiqué si une enquête avait été ouverte pour découvrir l'identité de l'hôtesse au sol qui intervient dans ce reportage et qui risque pourtant de la prison ferme.

Imaginons ce genre d'information monnayé, demain, à des pseudos paparazzi animés d'intentions moins commerciales et plus politiques... Se priveraient-ils de les utiliser pour mener des actions mettant en jeu la sécurité des vols ? Aux yeux du SNPNC, ce type d'agissement constitue, non seulement une atteinte au devoir de réserve et au respect de la vie privée, mais avant tout une transgression inacceptable des mesures de sûreté indispensables dans l'exercice de notre profession... ■

IRAQI AIRWAYS

Future recrue SKYTEAM ?



La compagnie aérienne IRAQI AIRWAYS envisage de reprendre ses vols directs entre Bagdad et Paris suspendus depuis 20 ans, ont annoncé le 9 novembre les autorités irakiennes. Le 30 décembre 2008, Air France-KLM et le ministère irakien des Transports avaient signé un protocole d'accord pour l'établissement de vols commerciaux vers l'Europe. Ce protocole couvrant en premier la préparation des ajustements techniques pour un établissement de vols commerciaux (d'Iraqi Airways), en coordination avec Air France. ■

AF 447

En(Quête) de vérité...



Les 7 et 8 novembre 2009 a eu lieu à Rio une cérémonie du souvenir en hommage aux victimes du vol AF 447 nous rappellent Concorde et PNCmag. Ce que ne dit pas la *presse maison*, c'est qu'une fois la cérémonie œcuménique terminée, les parents de huit victimes ont engagé des actions en dommages et intérêts aux Etats-Unis contre Airbus et plusieurs équipementiers

de l'A330. Il s'agit principalement de General Electric, Motorola et Intel selon les actions intentées devant la justice américaine en Illinois et Californie. Le montant des dommages et intérêts réclamés n'est pas spécifié. D'autres sociétés sont visées par les procédures engagées : Honeywell International, Thales, Rockwell Collins, Goodrich, Dupond, Judd Wire et Raychen.

Le véritable travail de deuil ne sera terminé, selon les familles françaises initiatrices des poursuites, qu'à la suite de la parfaite connaissance des causes de l'accident. Elles exigent donc la transparence la plus totale dans l'enquête alors que certains dénoncent déjà son opacité. Entre l'affliction et l'envie de savoir, c'est avec détermination que des membres de ces familles se sont rendues devant les palais de justice américains, pour certaines revêtues d'un Tee-shirt bleu sur lequel était inscrit "A la recherche de la vérité". Symbole d'une quête... ■

AF 447

Indemnisation des victimes



Environ 2,8 millions d'euros d'avances ont déjà été versés aux proches des victimes du vol AF 447 à titre d'indemnisation, a-t-on appris le 17 novembre auprès d'Axa Corporate Solutions, filiale de l'assureur français Axa, alors que 942 ayants droit ont été identifiés à ce jour.

Le Directeur Général Adjoint d'Axa Corporate Solutions, a précisé qu'aucun ayant droit n'avait, à ce jour, été complètement indemnisé à titre définitif, mais que "des discussions (étaient) en cours avec les familles qui ont souhaité entamer le processus d'indemnisation".

L'indemnisation des ayants droit est couverte par plusieurs assureurs, dont Axa Corporate Solutions, qui représente l'ensemble des assureurs et assumera 12,5% des indemnisations.

L'indemnisation des familles des victimes de crashes aériens incombe aux transporteurs en vertu d'une convention internationale, même s'ils n'ont commis aucune faute avérée. Il s'agit de la convention de Montréal (Canada), qui date de 1999 et qui a été transposée en droit français par un décret du 17 juin 2004. Elle a été signée par 91 pays, dont le Brésil et la France. Cette convention prévoit que les ayants droits peuvent bénéficier d'une avance sur indemnisation d'environ 17.600 euros par victime.

159 des 216 familles ont bénéficié de cette avance, ce qui porte l'enveloppe totale allouée à 2,8 millions d'euros environ. Le Directeur Général Adjoint d'Axa Corporate Solutions a expliqué que "la diversité des situations des ayants droit" et le caractère incomplet des informations recueillies "ne permettent pas" de donner une estimation de l'enveloppe globale des indemnisations prévues. ■

MISES EN PLACE

PAM et Planetmep

Depuis le 1^{er} novembre, un nouveau référentiel le Passenger Airport Manual (PAM) est mis en œuvre sur l'ensemble des escales du réseau AF-KLM. Ce document se substitue aux PGK sur les domaines client/bagages.

L'information diffusée par INFO PN le 18 septembre 2009, ne précise pas, et c'est dommage, que le PAM

est également devenu le référentiel concernant "les passagers à réduction non commerciale AF". A ce titre, il détermine les codes de priorité des billets de transport S1 que les PNC, entre autres, sont susceptibles d'utiliser lors de vols de mise en place.

L'accès au PAM n'est possible qu'en Intranet sur tous les postes informatiques via :

Intralignes Compagnie => onglet Qualité => onglet system IQ => accès Radar => base : exploitation & commercial => liens vers PGK, AHM, PAM.

Pour le PNC en MEP, le chapitre PAM 11.2 (pages 5 à 9 – Version 1) précise :

Vol MC international et métropole équipement C/Y :

Code Embarqu	Code Surclasse	Classe Réservat.	Classe Transport	Classe Vocation
01	99	Y	Y	-

Vol long courrier équipement C/S/M :

Code Embarqu	Code Surclasse	Classe Réservat.	Classe Transport	Classe Vocation
01	60	S	S	C

Vol long courrier équipement C/M :

Code Embarqu	Code Surclasse	Classe Réservat.	Classe Transport	Classe Vocation
01	60	M	M	C

Vol long courrier équipement P/J/Y :

Code Embarqu	Code Surclasse	Classe Réservat.	Classe Transport	Classe Vocation
01	60	Y	Y	J

Vol long courrier équipement J/Y ou C/Y :

Code Embarqu	Code Surclasse	Classe Réservat.	Classe Transport	Classe Vocation
01	60	Y	Y	J ou C

Les codes *Embarquement* et *Surclassement* figurent sur le titre de transport remis au PNC. Il doit y avoir concordance entre le nom du titulaire du billet et le PNC embarquant réellement.

Rappel : **Y** = voyageur, **S** = Alizé (COI), **C** = Affaires (COI), **M** = voyageur (COI), **P** = La Première, **J** = Affaires, **W** = Premium voyageur.

Lors des QDP d'octobre dernier, la Direction a confirmé que "le système de réservation automatisé « Planetmep » cherche à bloquer une place tarifaire la plus basse possible. Comme Planetmep réserve les billets deux mois à l'avance, la majorité des PNC vont avoir des billets en classe de réservation basse. Certains PNC peuvent disposer de réservations en premium Voyageur si la Mep a été ajouté au planning de manière tardive et que seules les classes de réservation haute contribution restent disponibles. Voyager en classe Premium de manière systématique a, de fait, disparu avec Planetmep, car dans le passé, les réservations étaient faites manuellement."

C'est beau le progrès informatique, non ? ■

A380

Un « bug » à New York

Lu dans AIR&COSMOS n



°2119 du 4/12/2009 :

« Air France vient à son tour de découvrir les joies de la mise en ligne de ce nouvel avion qu'est l'Airbus A380, après Singapore Airlines, Emirates et Qantas. Au terme d'une semaine d'exploitation sans histoires entre Paris et New York, l'appareil a été contraint de faire demi-tour 1h30min après son décollage de New York, vendredi 27 novembre. La cause : une panne informatique est venue perturber le bon fonctionnement du pilote automatique que l'équipage n'a pas réussi à enclencher. D'où sa décision de revenir au point de départ "en appliquant le principe de précaution et les instructions du manuel de sécurité". » ■

PLAN DE DÉPARTS VOLONTAIRES PNC

La Direction renonce....

Lors d'une réunion le 18 novembre 2009, la Direction nous a indiqué que la gestion du sureffectif PNC ne passerait pas par un Plan de Départs Volontaires (PDV). Selon ses propres termes, « le PDV n'est pas forcément l'outil le mieux adapté pour faire face à la situation. »

Certes un Plan de Départs Volontaires produirait un effet immédiat de déflation du sureffectif (départs rapides de PNC volontaires). Mais au moment de la reprise, il risque de placer la population PNC de l'entreprise en sous-effectif ; sous-effectif, d'autant plus difficile à compenser que les PNC partis dans le cadre d'un PDV bénéficieraient légalement d'une priorité d'embauche pendant 24 mois avec proposition obligatoire et délai de réflexion préjudiciables à l'ajustement de l'effectif PNC face à la reprise. En d'autres termes, la Direction considère que le sureffectif actuel est temporaire.

De plus, la mise en œuvre du PDV repose largement sur des mesures de départ en retraite incitatives pour les salariés âgés de 59 à 63 ans présents au sein de l'entreprise, avec dans certains cas, une aide financière pour le rachat de trimestres de cotisation manquants pour entrer en jouissance du régime général d'assurance vieillesse. Or aucun PNC ne répond au critère d'âge lui permettant d'envisager une retraite du régime général à taux plein.

Pour gérer le sureffectif PNC temporaire, la Direction envisage de maintenir les mesures déjà mises en œuvre dans le cadre de la phase 2 du plan de riposte graduée : suspension des recrutements, congés pour convenance personnelle et congés de réorientation professionnelle. Nous lui avons fortement suggéré le positionnement des heures de DIF (Droit Individuel à la Formation) sur le temps de travail et non pas en dehors comme cela se pratique actuellement...

Ce qui est sûr, c'est que la Direction reconnaît que « l'économie mondiale montre des signes de reprise. Plusieurs pays développés dont l'Allemagne, les Pays-Bas et la France, ont trouvé des rythmes de légère croissance alors que les pays émergents tels la Chine et l'Inde connaissent déjà une reprise forte. »

Alors ? Bientôt le bout du tunnel et la fin du sureffectif PNC ? ■

DROIT DE RETRAIT DU PNC

Le Point...

Le droit d'alerte et de retrait est prévu par l'article L.4131-1 du Code du travail. Il permet à tout salarié d'alerter



son employeur et de se « retirer » d'une situation de travail dont il pense qu'elle puisse présenter un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé. Le danger grave et imminent peut être défini comme une menace susceptible de provoquer une atteinte sérieuse à l'intégrité physique d'un travailleur dans un proche délai.

Le droit de retrait ne peut s'exercer sans utiliser au préalable ou en même temps la procédure d'alerte, qui consiste, pour le salarié, à signaler à l'employeur ou à son représentant, l'existence d'un danger grave et imminent. Aucun formalisme n'est imposé. Le droit de retrait n'est pas nécessairement effectué par écrit, mais une confirmation écrite du salarié apparaît très souhaitable pour éviter les ambiguïtés.

Il est à noter qu'en exerçant son droit de retrait, le salarié ne doit pas créer pour autrui une nouvelle situation de risque grave et imminent.

Le droit de retrait est un droit individuel et personnel. L'employeur ne peut exiger du salarié qu'il reprenne son activité tant que le danger subsiste. C'est à l'Inspecteur du travail, et à lui seul, que revient la responsabilité de la levée du droit de retrait. L'employeur ne peut prendre aucune sanction à l'encontre d'un salarié qui s'est retiré dans ce cadre. Aucune retenue de salaire ne peut être opérée.

Pour le PN, la coexistence du Code du travail et du Code de l'aviation civile (CAC) a conduit le secrétaire d'Etat chargé des transports à saisir le Conseil d'Etat pour savoir si les dispositions du Code du travail qui instituent ce « droit de retrait » sont applicables aux personnels navigants des compagnies aériennes.

Constatant que le CAC établit l'autorité du commandant de bord sur l'équipage et toutes les personnes embarquées, le Conseil d'Etat a estimé, dans son avis du 12 mars 1985, qu'une fois la mission débutée, seule le CDB peut décider d'exercer ce droit de retrait. Dès lors l'équipage se trouvant sous son autorité n'est plus fondé à exercer son droit d'alerte et de retrait.

A ce jour et faute de définition précise de la notion de mission, celle-ci a été assimilée à la notion de vol dans 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. »

En dehors de la mission, le personnel navigant, quelle que soit sa fonction, est libre d'exercer son droit d'alerte et de retrait afin de ne pas s'exposer à une situation de travail dont il pense qu'elle puisse présenter un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé (épidémie, hostilités, etc...). Il est tenu alors d'alerter l'employeur pour signaler l'existence de ce danger. Si elle n'est pas exigée, une information écrite est souhaitable.

La notion de danger et de risque étant par nature d'appréciation variable d'un individu à l'autre, il appartient à chacun de juger, en fonction des éléments en sa possession, de l'opportunité de faire valoir ce droit de retrait dans les limites précitées. ■