

PNC AIR FRANCE BASÉS POINTE-A-PITRE

Avenant signé.

Dans le cadre de la signature le 20 mai 2008 de l'accord collectif 2008-2013, nous étions convenus avec la Direction d'Air France d'étudier des aménagements adaptés au Réseau Antilles dans différents domaines (rémunération et règles d'utilisation), l'ensemble de l'accord étant lui-même applicable *in extenso* à nos collègues PNC AF basés à Pointe-à-Pitre.

Bien entendu, si le SNPNC a, dès le début des négociations, accepté le principe de dispositions adaptées à la situation particulière de nos collègues dominiens, celles-ci ne pouvaient en aucun cas être moins disantes que celles de l'accord collectif.

Les échanges avec la Direction n'ont abouti que le 27 novembre dernier par la signature d'un avenant paraphé par le SNPNC.

Dans cet avenant, les dispositions applicables aux PNC basés à PTP sont identiques à celles résultant des chapitres A (carrière PNC), C (couverture sociale), D (congrés) et E (travail en temps alterné) applicables aux PNC métropolitains.

En ce qui concerne le chapitre B (rémunération), elles sont également identiques à celles du PNC basé Paris moyennant :

- la prise en compte particulière de la valeur de la prime de vol ;
- la majoration de la « prime vie chère » (prévue par la convention d'entreprise) applicable désormais sur la prime C/C ainsi que la PFA ;
- la rémunération des délais de route lors des déplacements en Métropole (visa US, stages sécurité, stages C/C) ;
- la rétroactivité sur la rémunération du 1^{er} décembre 2008 au 30 novembre 2009.

En ce qui concerne les règles d'utilisation, ce sont celles des PNC affectés au moyen-courrier (chapitre G) qui sont applicables moyennant des aménagements concernant les réserves et leur équilibrage, l'heure de pointage spécifique du PNC et la création de RADD payés pour les repos post-courriers inférieurs à 16 heures.

Le SNPNC est désormais la seule organisation syndicale PNC à avoir engagé sa signature sur les accords suivants :

- L'Accord collectif global PNC 2008-2013 ;
- Les nouveaux rythmes moyen-courrier ;
- La cessation d'activité ;
- L'avenant à l'ACG pour les PNC basés Pointe-à-Pitre.

Si nous sommes regardants sur notre signature, nul ne pourra nous faire grief de ne pas savoir prendre nos responsabilités quand l'intérêt des PNC le commande...



EMPLOI DES PNC SENIORS

Proposition indigente...



L'article 87 de la loi n°2008-1330 de financement de la sécurité sociale pour l'année 2009 oblige les entreprises à fixer des objectifs chiffrés de maintien dans l'emploi

des salariés âgés de 55 ans et plus, d'une part, et dans les domaines d'action en faveur de l'emploi des seniors, d'autre part. Les PNC sont, comme tous les salariés, concernés par ces dispositions et la Direction a mis à signature un accord spécifique pour notre population ; accord où elle propose hardiment :

- Une augmentation de 5% de l'effectif PNC poursuivant son activité au-delà de 55 ans sur les 3 ans à venir. Or, la Direction a déjà estimé dans le cadre du dimensionnement des effectifs PNC que 50% des PNC en passe d'atteindre 55 ans poursuivront au moins jusqu'à l'âge de 56 ans (limite supérieure permettant de conserver le bénéfice de la prime de départ défiscalisée) ; on est donc loin d'*Objectif Lune*...
- Un aménagement des fins de carrière et une transition entre activité et retraite reposant sur le seul Temps alterné (TA) à partir de 50 ans. Or le Temps Alterné spécifique hors quota existe depuis fort longtemps pour ces PNC et figure déjà dans l'accord collectif PNC 2008-2013... La Direction n'a même pas tenté une ouverture en imaginant un dispositif ouvert au temps de travail choisi, avec comme alternative TA et Temps Mensuel Réduit (un vrai celui-là qui resterait à négocier sérieusement cette fois).
- Une transmission des savoirs et un développement du tutorat confié en priorité à des PNC volontaires âgés de plus de 45 ans dans le cadre de missions de co-animation des formations commerciales des jeunes PNC embauchés. Mais la Direction se refuse à étendre cette priorité au tutorat prévu par les contrats de professionnalisation qui ne manqueront pas d'être mis en œuvre aux premières embauches PNC venues.
- Aucun engagement dans le domaine de la pénibilité au travail, en particulier sur l'amélioration des situations de pénibilité.

Au global, ce projet d'accord relatif à l'emploi des seniors PNC souffre d'un manque d'ambition. L'engagement de la Direction apparaît plus formel que réel. En d'autres termes, il n'est ni bon ni mauvais, mais simplement inodore, incolore et insipide, tout juste utile à se mettre en conformité avec la loi. Il ne mérite donc pas l'encre qu'un syndicat dépenserait à y apposer sa signature... Le SNPNC s'abstiendra de galvauder la sienne.

Si la Direction a été si peu imaginative sur l'emploi des PNC seniors, c'est qu'elle sait pouvoir présenter à

l'Administration un plan d'action unilatéral qui permet d'échapper aux pénalités financières légales... Préserver le cash ne reste-t-il pas l'essentiel de ses préoccupations sociales ? ■

SÛRETÉ EN ESCALE

Sûreté optimum ?

Selon le memento sûreté 09.09 du 1^{er} octobre dernier, « *Tous les hôteliers se sont engagés à fournir à chaque PN une liste comportant : le Nom, l'initiale du prénom et le numéro de chambre de chacun des membres d'équipage. Aucun élément faisant référence à Air France ne doit apparaître sur cette liste. Cette démarche fera prochainement l'objet d'une mesure de sûreté dont le libellé exact sera intégré au GEN-SUR. Signaler tout manquement au chef d'escale.* »

Pourtant, plus d'un mois après l'entrée en vigueur de cette disposition, de multiples RDS font part de trop nombreuses irrégularités notamment à CIG / CAI / ORD / PUJ / DXB / BLR / DLA / BKO.

Il ne s'agit plus d'un manquement ponctuel ici ou là, mais d'une noria d'irrégularités qui mettent en évidence une application trop aléatoire de cette mesure.

Sur le nombre des non conformités constatées malgré les engagements pris par les hôteliers, Air France assure que « *La Direction de la Sûreté fait des rappels systématiques aux escales concernées. En outre, lors des missions menées par CL.DS, ce point est abordé. Tout manquement doit être signalé au chef d'escale.* »

Ce qu'on peut en déduire, c'est que même lorsque les PNC n'en sont pas les acteurs directs, notre sûreté en escale dépend de notre vigilance et de notre détermination. Signaler chaque manquement au chef d'escale, c'est bien ; Rédiger chaque fois un RDS et en faire parvenir une copie au SNPNC, c'est mieux ! Cela permet de mesurer au global l'efficacité des rappels systématiques de la Direction de la Sûreté aux escales concernées... ■

NOUVELLE POLITIQUE BAGAGES

Un filon juteux ?



Dans le cadre de son plan de retour à la compétitivité Air France a inauguré une politique bagage qui semble doré et déjà constituer une mesure porteuse : une taxe pour le deuxième bagage soute de ses voyageurs de la classe économique entre les Etats-Unis et l'Europe pour tous les billets émis à partir du 1^{er} novembre 2009.

Auparavant, tout voyageur Tempo sur ces destinations était autorisé à emporter en soute deux bagages d'un maximum de 20 kilos chacun, gratuitement. Désormais, seul le premier est gratuit jusqu'à 23 kilos ainsi que le bagage en cabine jusqu'à 12 kilos. Pour un deuxième valise en soute, les passagers de la classe voyageur, doivent acquitter un supplément fixé à 50 € au départ de l'Europe et 50 \$ au départ des Etats-Unis (40 € ou 40 \$ en cas de paiement par internet).

Cette nouvelle taxe devait, selon Air France, concerner 14% des passagers. Début décembre 2009, il nous est revenu que la moyenne des encaissements effectués

depuis sa mise en oeuvre par le seul terminal 2C est de 35.000 € par jour. Multiplié par 365, on atteint presque les 13 M€ annuels ! On imagine un chiffre d'affaire à peine moindre au départ des Etats-Unis et on ne peut que se réjouir de cette manne de cash... ■

AT ET INDEMNITÉS JOURNALIÈRES

Juste et courageux ?!



accidents du travail.

Jusqu'à présent, les accidents du travail n'étaient pas soumis à l'impôt sur le revenu, au contraire d'autres indemnités impliquant l'arrêt du travail, comme par exemple les congés maternité ou les arrêts maladie. Toutefois, une contribution de la part des salariés existait déjà puisqu'un accidenté du travail ne percevait que 60% de son salaire journalier de base le premier mois, puis 80% les mois suivants.

A son tour le 7 décembre dernier, le Sénat a soumis à l'impôt sur le revenu les indemnités journalières pour accident du travail. Il a repris le principe des députés d'une fiscalisation partielle, mais en le précisant. Résultat, seulement 50 % de l'indemnité journalière sera fiscalisée. L'autre partie de l'indemnité - qui correspond à une compensation d'un préjudice - échappera donc à l'impôt. Concrètement, la mesure s'appliquera aux indemnités journalières touchées en 2010 (et donc imposées en 2011).

L'allocation est le plus souvent versée à des salariés parmi les moins favorisés de la population française et la fiscaliser consiste à faire payer de l'impôt à ceux qui ont subi un préjudice au travail. Le produit de cette fiscalisation a été évalué à 135 millions d'euros par le Ministre du budget qui a déclaré que voter la fiscalisation de ces indemnités, « *C'est juste et c'est courageux* »... ■

CEMA

Conseil médical avisé ?



Par courrier joint au salaire de novembre, la Direction incite les PNC passant leur visite d'expertise médicale aéronautique en province ou à Percy-Clamart de rapatrier leur dossier auprès du CEMA d'Air France à Roissy afin de générer des économies pour la compagnie.

Si le transfert est seulement préconisé par le courrier, ce n'est pas un hasard : le PNC est personnellement détenteur de sa licence et le choix du centre d'expertise médical qui permet de la valider régulièrement dépend de lui seul. Rien ne l'oblige donc à procéder au transfert de son dossier vers le CEMA d'AF.

Concentrer aux seules mains de l'employeur le dossier médical d'expertise aéronautique en plus du dossier de la médecine du travail qu'il gère déjà, ne nous paraît pas sain... On a encore rien trouvé de mieux que la séparation des pouvoirs pour éviter certaines dérives...

En outre, rien ne garantit que le CEMA AF sera en mesure d'absorber un afflux de dossiers d'expertise aéronautique, puisqu'en raison de sa charge de travail actuelle, il refuse déjà les demandes de visite d'expertise extérieures à la compagnie... ■

AF447

Second rapport d'étape...



Le BEA a publié le 17 décembre le second rapport d'étape sur la catastrophe de l'Airbus A330 d'Air France reliant Rio à Paris dans la nuit du 1^{er} juin dernier.

Ce nouveau rapport n'avance aucune explication concernant les causes de l'accident mais apporte toutefois des précisions sur l'état de l'appareil lors de son contact avec l'océan. De nouvelles recommandations ont également été émises.

Nouvelles précisions sur l'accident :

- L'analyse des débris recueillis montre que l'avion était probablement entier lors de son impact avec la surface de l'eau et que l'arrière de l'appareil, avec la dérive, était toujours en place, cette dernière ne présentant pas les caractéristiques d'une rupture liée à des efforts latéraux.
- L'appareil a par ailleurs heurté l'océan Atlantique avec une assiette légèrement cabrée, une faible inclinaison (symétrie globale des déformations à droite et à gauche de l'appareil) et une vitesse verticale importante.
- Les volets hypersustentateurs étaient rentrés lors de l'impact.
- L'appareil est resté dans son domaine de vol et les variations d'altitude non commandées sont restées dans un intervalle de plus ou moins 1000 pieds durant l'émission des messages automatiques via l'ACARS.
- Aucune dépressurisation n'a eu lieu durant le vol, les containers des masques à oxygène étant restés fermés. L'altitude de la cabine n'a ainsi pas pu dépasser les 14000 pieds.
- Concernant les messages de maintenance, 10 des 24 messages transmis par l'ACARS sont liés à une incohérence des vitesses mesurées et 11 autres pourraient également résulter de problèmes anémométriques.
- Aucune explication n'est aujourd'hui encore possible concernant l'interruption de la transmission de ces messages (perte des deux générateurs électriques, perte d'antenne, ou position inusuelle de l'appareil empêchant un lien avec le satellite...).

Nouvelles recommandations :

- Le BEA a recommandé à l'AESA et à l'OACI d'augmenter le plus rapidement possible la durée réglementaire de transmission des balises subaquatiques à 90 jours (au lieu de 30 aujourd'hui), afin de rendre plus facile la localisation des enregistreurs à l'avenir. Il recommande également d'imposer une troisième balise pour tous les appareils opérant régulièrement au-dessus de zones maritimes.
- Idéalement, le BEA souhaiterait aussi une transmission plus continue des paramètres de vol de

base via les systèmes existants. Enfin, le BEA recommande à l'OACI de s'engager sur la possibilité d'installer des enregistreurs éjectables.

- Concernant les tubes de Pitot, le BEA souhaiterait une modification de leurs critères de certification jugés non adaptés aux vols à haute altitude, notamment parce que les caractéristiques des cristaux de glace composant les masses nuageuses rencontrées en croisière sont mal connues. ■

AF445 DU 29 NOVEMBRE

Le BEA s'y intéresse...



Le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) est actuellement en train de se pencher sur les circonstances qui ont conduit

un équipage d'Air France sur un Airbus A330-200 (F-GZCK) effectuant la liaison entre Rio et Paris à changer de niveau de vol pour éviter de très fortes turbulences.

Quatre heures après son décollage de Rio, le 29 novembre dernier, les pilotes du vol AF445 ont décidé, selon les procédures, d'effectuer une descente normale pour rejoindre un niveau de vol moins turbulent tout en émettant un message radio d'urgence (*MAYDAY*) pour indiquer le changement d'altitude, faute d'avoir obtenu une autorisation immédiate de la part du contrôle aérien. Un événement qui pourrait peut-être aider le BEA à mieux comprendre les circonstances de l'accident du vol AF447 du 1^{er} juin.

A l'arrivée de l'avion à Roissy, le commandant de bord a fait part de l'incident dans un rapport transmis, comme le veut la procédure, à sa division. De son côté, Air France n'aurait, en revanche, pas mentionné immédiatement l'incident au BEA, ni à la DGAC comme elle en a l'obligation.

Selon les informations du Figaro, le BEA a pris connaissance des faits grâce au pilote d'un vol qui croisait sur zone le 29 novembre et avait relayé le message d'urgence au centre d'Atlantico. Et c'est donc au final le BEA qui a pris contact avec la compagnie. Il a demandé à Air France le contenu des boîtes noires, qui enregistrent les paramètres de vol. La compagnie aérienne n'a toutefois pas été en mesure de les lui fournir puisque "*il s'avère que l'avion est reparti aussitôt*" pour l'Inde, a expliqué la porte-parole du BEA. Par conséquent, les données du vol pour Bangalore ont été enregistrées sur celles du vol Rio-Paris, qui ont ainsi été perdues.

L'avion contenait un autre enregistrement, appelé QAR, mais "*il y a eu un problème de formatage et, du coup, les données n'ont pas été enregistrées*", a expliqué la porte-parole du BEA. Il y a eu "*un défaut d'enregistrement*", a confirmé une porte-parole d'Air France, qui a précisé que la compagnie aérienne a transmis au BEA dans un délai de 72 heures, délai légal dans ce genre de cas, les autres informations dont la compagnie aérienne disposait.

Toujours selon le Figaro, les sondes Pitot de l'appareil n'auraient pas subi de givrage. Une information qui n'a été ni confirmée ni infirmée par le BEA dont une porte-parole a indiqué qu'il "*fallait lui laisser le temps d'interviewer l'équipage*".

Selon Air France, les pilotes n'auraient pas lancé l'appel d'urgence parce qu'ils se croyaient réellement en détresse mais pour avertir les autres appareils en raison de l'absence de couverture radar, comme c'est le cas dans cette zone de l'Atlantique, et de non réponse du contrôle aérien. L'incident est présenté comme un non-événement

et l'on évoque la possibilité d'une "surréaction" de la part de l'équipage. La compagnie a précisé que l'appareil serait descendu de 600 mètres, alors que le Figaro indiquait qu'il était passé de 33.000 à 28.000 pieds, soit 1 700 mètres de différence.

Aucun accueil particulier, ni pour les passagers ni pour l'équipage, n'a été organisé par Air France à l'arrivée du vol. Sur la liaison Rio-Paris, le numéro de vol AF 445 est celui qui remplace désormais, depuis le 7 juin 2009, le numéro AF447... ■

BILLETS R3

Utilisables jusqu'au 31 janvier



Si les coupons annuels prioritaires R3 doivent être retirés avant le 31 décembre, sans possibilité de report d'une année sur l'autre, leur utilisation reste possible jusqu'au 31 janvier de l'année suivante. Donc, si vous avez pensé à retirer votre coupon R3 avant le 31 décembre 2009 mais que vous ne l'avez pas utilisé, il vous reste jusqu'au 31 janvier 2010 pour le faire... Les coupons R3 sont utilisables par les PNC Air France et leurs ayant droits bénéficiant de R2 illimités. Le R3 permet de se présenter en qualité de passager R2 avec priorité sur tous les autres R2 (sauf le cas échéant, sur les passagers R2/fin de carrière qui bénéficient d'une meilleure priorité). Les coupons R3 peuvent être retirés à la billetterie située au niveau Forum de la Cité PN. ■

PNCmag

Luxe, calme et volupté...



Alors que la population PNC est de plus en plus remontée face à l'incohérence du discours et des choix de la Direction, nous avons la chance de lire dans PNCmag tout le mal qu'on se donne à vouloir notre bonheur. Une nouvelle idée ? Un nouveau projet ? Un nouveau produit ?

C'est l'actualité rose qui dégouline à longueur d'articles. On croirait lire *Point de Vue* et *Image du Monde*, l'actualité heureuse des princesses... Tout sujet susceptible de faire froncer les yeux du PNC est banni. Pour cautionner le discours lénifiant du papier glacé, on n'hésitera pas, au besoin, à recourir à l'interview de PNC choisis... Elle est pas belle la vie ? ■

CLASSE AFFAIRES

Air France encore épinglée...



Lu dans la revue professionnelle AIR & COSMOS n°2198 cet entrefilet qui consacre l'efficacité de « l'excellent » service marketing de la compagnie :

« AIR FRANCE FÂCHÉE AVEC LA

CLASSE AFFAIRES ?

Tout le monde se souvient du fiasco du précédent siège de la classe affaires d'Air France. Installés en position couchette, les passagers glissaient sous l'effet cumulé de l'inclinaison et du cuir qui en constituait le revêtement. Ce

n'est plus le cas sur ceux qui équipent les Boeing 777-300ER et A380 de la compagnie. Par contre, faute d'espace suffisant dans la coque du siège d'en face, les passagers se retrouvent les pieds coincés sans même chausser du 45. Un inconvénient qui aurait pu être évité en gagnant 10 cm de hauteur dans le plastique de la coque. »

Notre commentaire : si la presse spécialisée commence à partager les doutes du SNPNC sur la capacité du service marketing à mettre en œuvre un produit abouti, c'est qu'elle ne lit sans doute pas assez PNCmag... ■

A380

Un « bug » à Paris



L'Airbus A380 d'Air France est resté cloué au sol le 17 décembre à CDG en raison d'un problème technique. Il

devait décoller à 13H30 en direction de New York JFK et n'est finalement pas parti. "L'appareil a eu un petit incident technique au départ (...) On a annulé le vol et on a reporté les passagers sur un autre appareil", a confirmé un porte-parole d'Air France. Sur les 480 passagers à bord, "plus de 300" devaient être reportés sur un autre vol dans la soirée de jeudi, le reste vendredi, a-t-il précisé. Selon le porte-parole d'Air France, les passagers percevront des indemnités. "Les techniciens sont en train de déterminer l'origine de la panne", a-t-il aussi indiqué.

Le 15 décembre précédent l'A380 avait déjà connu une anomalie dans le circuit de carburant qui l'avait empêché de décoller de New York et avait contraint la compagnie française à réacheminer les 511 passagers sur d'autres vols à Paris. L'appareil était revenu à CDG en vol décommercié. ■

CARS AIR FRANCE

L'usine à gaz



Le 9 décembre dernier, s'est tenue avec la Direction une réunion pour faire le point sur l'utilisation des cars AF par les PNC. Pour rappel, la note de service qui s'applique actuellement est celle du 28/11/08 :

- Les PN porteurs de carte « option 2/3 » accèdent aux cars au même titre qu'un passager payant
- Les autres passagers compagnie du groupe AF, qu'ils soient PN ou PS AF ainsi que le personnel des filiales aériennes (Britair, Regional, City jet) sont acceptés gratuitement à bord des cars:
 - ⇒ après les passagers payants et PN AF porteur de la carte 2/3
 - ⇒ dans la limite des places disponibles et sur présentation du CMC et d'un justificatif de transport aérien
 - ⇒ seulement aux arrêts B/D de CDG T2 et d'Orly Ouest

Mais dorénavant, en plus des justificatifs déjà admis (coupon papier ou mémo electronic ticketing, CAB, OD pour les passagers en S1), les chauffeurs accepteront les CAB présentées sur un téléphone et les mémos voyage sur écran d'ordinateur.

Au SNPNC, on estime que tant que la Direction refusera la mise à plat des indemnités de transport des PNC qui relèvent du PV de 74, on fera du bricolage pour continuer à

faire tourner l'usine à gaz ! Mais remettre à plat ce sujet suppose une volonté réelle de négocier avec les *partenaires sociaux*, comme la Direction aime à nous appeler... ■

ADHERENTS DU SNPNC

Agendas SNPNC 2010

L'agenda 2010 du SNPNC et le livret des rotations long-courrier hiver 2009/2010 vous ont été adressés à domicile. Si vous ne l'avez pas reçu contactez-nous [snpnc@snpnc.org] ■