



RELEVÉ DE DÉCISION SIGNÉ PAR L'UNAC LE 25 OCTOBRE 2011

RELEVÉ DE DÉCISION DU 25 OCTOBRE 2011

1. Participation à l'évaluation par les HST

La direction a décidé d'engager une large concertation afin de partager les problématiques dans le domaine de la sécurité des vols.

Dans ce cadre, une instance d'échanges, associant des représentants des organisations professionnelles représentatives et des représentants de la direction, sera mise en place. A cette fin, chaque organisation professionnelle représentative désignera deux représentants. Cette instance sera présidée par le Délégué à la Sécurité des Vols de la Direction du PNC.

Nous allons pouvoir défendre notre projet d'élaborer, à l'instar de ce qui a été fait par les pilotes, un véritable audit de la compagnie en matière de sécurité des vols vue par les PNC

La Direction arrête les appréciations à bord des HST effectuées par la maîtrise depuis le 1^{er} octobre.

Si les mots ont un sens, la notation est arrêtée. La Direction ne va-t-elle pas tenter de remettre ce sujet sur la table ? Bien sûr que si, allons donc ! Quels naïfs vous faites. Elle cherche à le faire régulièrement depuis plus de 30 ans, mais à chaque fois notre réponse sera la même ! Si elle veut en parler, elle en parlera toute seule.

Un tel sujet ne peut être traité dans un contexte de tension sociale et sera discuté dans le cadre de cette concertation sans préjuger de son issue.

2. Long courrier

777-200/35J. Conformément à l'accord de sortie de crise, des vols d'essais ont été effectués.

Compte tenu des échanges réalisés, la direction a décidé :

Des aménagements sur les armements qui seront mis en œuvre fin octobre,

Le rétrofit de la flotte sur la base d'une modification conduisant à l'agrandissement du galley G4 en porte 3,

Le RADD exceptionnel de 12 heures par rotation à reporter, sera attribué aux équipages volant sur un avion non rétrofité.

A compter du mois de décembre 2011 le RADD exceptionnel sera programmé par bloc de 24 heures.

Les périodes comprises entre le 15 décembre et le 10 janvier, ainsi qu'entre le 15 juin et le 15 septembre ne sont pas éligibles à la programmation de ce type de repos additionnel. Les repos additionnels accumulés sur ces périodes pourront être programmés, à la demande du PNC, par blocs de 24 heures accolés. La programmation s'effectuera suivant les principes de l'ACG, sans excéder 6 mois, à partir de l'acquisition d'un bloc de 24 heures.

Ce RADD de 12h sera placé dans un compteur et lorsque le compteur contiendra au moins 24h il pourra être libéré par bloc de 24h formant un jour civil accolé aux MS ou aux CA. Ce n'est pas encore aussi bien que dans l'accord base province que nous avons négocié, mais on s'en approche.

Une réunion de présentation des aménagements sur les armements et du plan de modification du galley sera organisée courant novembre.

Toute utilisation de cet avion en version COI se fera en composition d'équipage correspondant à une version d'exploitation à 10 PNC : J/M (ou J/S/M après étude sur l'organisation du service).

En vertu des ratio définis par l'ancien protocole de service à bord, la Direction aurait pu mettre le 35J dans une version à 9 PNC. Nous avons obtenu qu'en cas d'utilisation de cette version la compo-peq soit au minimum de 10 PNC.

Protocole de service LC

Les parties signataires conviennent de mener les négociations dans un climat apaisé, en vue d'aboutir à un protocole de service LC, d'une durée déterminée d'un an, visant à définir la méthode retenue, et les garanties associées, pour accompagner les évolutions de service.

Dans ce cadre, et sauf en cas de dégradation de la situation économique (*), la direction confirme qu'elle ne mettra pas en œuvre au cours de l'hiver 2011 (saison IATA) et au cours de l'été 2012 (saison IATA) de modifications de services sur les vols long-courrier, conduisant à une modification des grilles de composition équipage par cabine, en Annexe, ou entraînant globalement une incidence significative sur les compositions équipage.

La Direction présentera courant décembre un point sur les effectifs PNC pour l'été 2012.

Cette période sera mise à profit pour mener et finaliser la négociation du protocole au plus tard au 31 mars 2012, ce dernier pouvant intégrer le cadre d'application des IRGAV. Un calendrier de réunions sera proposé aux organisations syndicales représentatives début novembre.

(*) La situation économique sera motivée et donnera lieu à une information des organisations syndicales représentatives, auxquelles seront fournis des éléments chiffrés permettant d'apprécier la situation.

Le précédent protocole était à durée indéterminée, nous en avons retiré notre signature depuis très longtemps puisque ne restaient que le SNPNC et l'UNAC en tant que signataires, jusqu'à ce que la Direction le dénonce. Nous préférons un accord d'une durée d'un an renouvelable, éventuellement, et que celui-ci parle moins des détails de service et plus des modalités de concertation préalable à toute évolution.

Signature de service

Un groupe de travail sera constitué, avant fin décembre, avec les organisations syndicales représentatives signataires pour partager les premiers retours d'expérience sur la mise en œuvre des signatures de service.

3. Court et moyen courrier

Conformément à l'accord de sortie de crise, des vols d'essai avec les organisations syndicales ont été effectués, en vue de définir le périmètre des vols sur lesquels sera maintenue une composition d'équipage à 4 PNC, pour les PNC base région parisienne .

Pour l'Europe depuis et vers CDG

Les parties signataires conviennent que le périmètre de vol à 4 PNC est le suivant :

les vols Amsterdam, Londres, Genève

les vols Düsseldorf, Francfort, Stuttgart

les vols Moscou, Kiev, St-Petersbourg, Tel-Aviv, Athènes, Istanbul, Rabat, Casablanca

Alger : compte tenu de l'évolution de la composition équipage sur cette ligne.

Les autres vols, opérés en A319 par des PNC base région parisienne, seront effectués à 3 PNC à compter du 1^{er} décembre 2011.

Pour la France

Les parties signataires conviennent que le périmètre de vol à 4 PNC est le suivant :

De et vers Orly : Brest, Bordeaux, Mulhouse, Strasbourg, Clermont-Ferrand (*)

(*) lorsque ces vols sont opérés en moyens propres AF.

De et vers Roissy : Nantes, Lyon

Les transversales dont le temps de vol programmé est < 1h10

LYS-NCE (A/R), LYS-TLS (A/R), LYS-BOD (A/R)

Les autres vols, opérés en A319 par des PNC base région parisienne, seront effectués à 3 PNC, à compter du 1^{er} décembre 2011.

La mise en œuvre de cette mesure est ajustée pour tenir compte des mobilités programmées dans la saison hiver ; en conséquence le passage à 3 PNC sur les vols ORY-TLS et TLS-ORY s'effectuera à compter du 1^{er} mars 2012.

En cas d'ouverture de lignes et/ou reprise de lignes en moyens propres, la composition équipage sera définie en application de la méthode qui sera décrite dans le protocole de service CC/MC dont la négociation est prolongée.

La Direction voulait passer tous les vols A319 à 3 PNC, la négociation a permis de conserver un nombre significatif de vols avec 4 PNC, notamment ALGER. TLS reste à 4 jusqu'en mars, ensuite la plus grande partie des A319 sera basée en province. La question va maintenant être de définir un nouveau modèle de service pour alléger les tâches à bord sur la France et le MC. .

D'ores et déjà, les parties conviennent que dans ce protocole de service un groupe de travail transversal s'attachera à prendre en compte les problématiques des bagages cabine.

Par ailleurs, en anticipation sur la finalisation de la négociation du protocole de service, un groupe de travail permanent associant la direction du PNC, la DLPV, les CDL concernés et les organisations syndicales signataires, sera lancé pour évaluer d'une part les évolutions de produits et d'autre part les méthodes de services susceptibles d'en améliorer la fluidité.

Cas particulier

Dans le cas d'un affrètement par Transavia d'un A319 avec PNC Air France, l'équipage sera de 4 PNC.

Pour redéfinir un nouvel équilibre entre les charges de travail à bord et les compositions d'équipage sur MC, nous avons obtenu de pouvoir en parler avec les véritables responsables et d'être associés à l'élaboration du produit à bord. Jusqu'à présent, les représentants des PNC n'étaient informés qu'une fois les décisions prises. Avec ce relevé de décision, les choses devraient évoluer favorablement. Un protocole de service permettra d'en finir avec les mauvaises surprises à bord découvertes au dernier moment.

ANNEXE

COMPOSITION D EQUIPAGE PRODUIT INTERCONTINENTAL (Saison IATA Hiver 2011 – Saison IATA Eté 2012)

La composition d'équipage est définie ci-dessous et ce, quels que soient les remplissages prévus ou constatés.

1. Cette grille est applicable par pont et par zones commerciales et s'entend hors prise en compte du CCP dans la composition d'équipage.
2. Les compositions d'équipage sont déterminées sur la base de la totalité des sièges de la version physique de la version concernée.

3. Nombre de CCP et CC au sein d'un même équipage :

1 à 5 PNC	1 CC	6 à 8 PNC	1 CCP +1 CC
9 à 16 PNC	1 CCP + 2 CC	17 PNC et plus	1 CCP + 3 CC

4. En cas d'indisponibilité de dernière minute d'un appareil, et si la réserve avion est assurée par un autre avion de capacité physique supérieure, la version d'irrégularité d'exploitation est déterminée à partir de la composition d'équipage de l'avion remplacé, en application de la grille de définitions des compositions d'équipage ci-dessous. Il ne peut être utilisé d'autres versions d'irrégularité d'exploitation que celles figurant au catalogue des versions édité chaque saison IATA par l'entreprise.

5. Pour toutes les configurations de cabine, les grilles de composition d'équipage seront les suivantes.

Nbre sièges	C	1 à 18	19 à 36	37 à 54	55 à 72
PNC		1	2	3	4

Nbre sièges	S	1 à 30	31 à 60	61 à 90	91 à 120
PNC		1	2	3	4

Nbre sièges	M	1 à 54	55 à 108	109 à 162	163 à 216	217 à 270	271 à 324	325 à 378	379 à 432	433 à 486	487 à 540	541 à 594	595 à 648	649 à 702	703 à 810
PNC		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Nbre sièges	P	1 à 6	7 à 12	13 à 18	19 à 24	25 à 30	31 à 36
PNC		1	2	3	4	5	6

Nbre sièges	J	1 à 14	15 à 28	29 à 42	43 à 47	48 à 56	57 à 69	70 à 82	83 à 92
PNC		1	2	3	4	5	6	7	8

Nbre sièges	Y + w	1 à 38	39 à 77	78 à 116	117 à 156	157 à 196	197 à 236	237 à 280	281 à 324	325 à 360	361 à 388	389 à 422	423 à 456	457 à 490
PNC		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13