

TRANSFORM 2015

PNC

RELEVÉ DE DÉCISION

AR
BC 611
DE FA JL
ML

SOMMAIRE

1. Préambule	page 3
2. Emploi	page 4
3. Rémunération	page 4
4. Productivité	page 5
5. Frais d'étapes	page 6
6. Règles d'utilisation moyen-courrier	page 7
7. Règles d'utilisation long-courrier	page 7
8. Structure	page 8
9. Couverture sociale	page 9
10. Principes de mise en œuvre	page 9
Annexe 1 : Règles d'utilisation du PNC : régime d'emploi moyen-courrier	page 12
Annexe 2 : Aléa majeur	page 21
Annexe 3 : Configuration Avion BEST et planning de déploiement	page 22

1. PREAMBULE

Ce relevé de décision formalise, en l'état des négociations, l'accord des parties signataires sur les mesures ci-après qui contribuent à améliorer l'efficacité économique de l'entreprise sur le périmètre PNC à hauteur de 20% dans le cadre du plan Transform 2015.

Les parties signataires conviennent de cette étape dans leur négociation afin de se donner le temps de rédiger le projet de nouvel accord collectif PNC à durée déterminée du 1^{er} avril 2013 au 31 octobre 2016 dont la signature doit intervenir au plus tard le 15 mars 2013.

Ces mesures décrites ci-après ont vocation à être intégrées dans un nouvel accord collectif PNC à durée déterminée du 1^{er} avril 2013 au 31 octobre 2016, sans modification de la valorisation économique associée.

Ce relevé de décision s'applique aux PNC dont la base normale d'affectation principale est la région Ile de France.

Les mesures de ce relevé de décision ont pour objet de :

- ✓ permettre à l'entreprise de mettre en œuvre son projet de Transformation,
- ✓ garantir, jusqu'à la fin du plan Transform en décembre 2014, aux organisations syndicales signataires la gestion des sureffectifs PNC sans départ contraint. Par ailleurs, le projet Best (aménagement des cabines Première et Business entraînant une réduction des compositions d'équipage) aura un impact direct sur l'emploi des PNC. Jusqu'au 31 octobre 2016, le volume de sureffectif constaté et directement lié à la mise en œuvre de ce projet tel qu'il a été présenté aux organisations professionnelles représentatives (documents en annexe 3 de ce relevé de décision), sera exclu de toute éventuelle mesure de départ contraint.

Ce relevé de décision cessera de produire tout effet au 16 mars 2013 et ne saurait en aucun cas se transformer en mesures à durée indéterminée à cette échéance.

Dans le cadre des modifications structurelles et opérationnelles pouvant toucher son organisation, Air France s'engage à ne proposer aucune modification du périmètre actuel du CE « Exploitation aérienne » et à défendre cette position auprès de la DIRECCTE sur la durée du nouvel accord collectif PNC.

Les parties signataires actent les diminutions d'équipage qui figurent dans le présent relevé de décision. La direction s'engage à mettre en place les services et la montée en gamme en business en adéquation avec les nouvelles compositions d'équipages.

2. EMPLOI

Les modalités spécifiques pour faciliter la résorption la plus rapide possible du sureffectif PNC seront inscrites par la direction dans un projet de Plan de Réduction des Effectifs de l'entreprise. L'accord définitif définira le contenu du projet de plan qui sera soumis à la consultation des Institutions Représentatives du Personnel.

Ces modalités comprendront notamment des incitations au départ pour des PNC éligibles à une retraite CRPN à taux plein, des incitations au départ temporaire de l'entreprise sous forme de Congé spécial sans solde, des incitations au départ temporaire de l'entreprise sous forme de Congé sans solde fractionné, ainsi que d'incitations pour des modalités de Temps alterné hors quota.

Par ailleurs une négociation sur un Aménagement du Temps de Travail sur le Mois sera ouverte en 2013 pour une mise en œuvre au plus tard en 2014 de manière pérenne.

3. REMUNERATION

Les parties signataires s'engagent sur un gel des augmentations générales pour les PNC sur les années civiles 2013 et 2014.

Dans le cadre de la limitation de l'évolution de la masse salariale recherchée par l'entreprise, les parties signataires conviennent de geler les changements d'échelons à compter du 1^{er} avril 2013, et ce pour une durée de 3 ans, soit jusqu'au 31 mars 2016.

La période du Plan Transform sera mise à profit pour étudier de nouvelles règles d'évolution de la rémunération de la carrière, prenant en compte l'allongement de la carrière type. Dans ce cadre, les règles permettant d'avoir un impact moyenné équivalent à la diminution de GVT recherchée (0,6%) seront définies. A l'issue de la période de gel, les mesures d'avancement individuel seront décidées en prenant pour point d'origine fictif le 01/04/2013 pour l'application des nouvelles règles. L'accord entérinant les nouvelles règles d'évolution de la rémunération de la carrière se substituera au gel des échelons présenté ci-dessus, à compter du 1^{er} avril 2016.

La décision prise de modifier le taux des indemnités kilométriques trajet fixé unilatéralement par la Direction, est annulée pour les PNC. Les barèmes IKS s'appliquent à compter du 1^{er} avril 2013.

Dispositions relatives aux RADD :

En Moyen-Courrier, tous les Repos additionnels peuvent être crédités dans un compteur CJR permettant de prendre des DDA repos supplémentaires, à l'exception des RADD accolés à la rotation à la demande du PNC.

A compter du 1er avril 2013, toute absence d'une journée hors dispositions légales ou contractuelles, sera sans solde et donnera donc lieu à un abattement d'1/30ème de la rémunération mensuelle (fixe, primes de fonction et MGA).

4. PRODUCTIVITÉ

Concernant les congés annuels, la répartition des congés annuels est la suivante :

IATA 2013 : 28 jours durant l'été et 17 jours durant l'hiver.

Puis à compter de IATA 2014, le PNC a droit à 45 jours calendrier de congés annuels. Sur la période été, le nombre de jours de congés payés annuels pris est compris entre 0 et 26 jours calendrier maximum au choix du PNC. Au-delà de 26 jours de congés payés pris en été, le PNC perd le bénéfice des 4 jours de majoration hiver.

Modifications des poses de journées Joker.

- Pas de contraintes jusqu'au 1er de M-1 (amélioration du cas des PNC en bloc Réserve par rapport à aujourd'hui).
- Pour les PNC hors bloc réserve pas de contrainte jusqu'au 20 de M-1.
- Possibilités maintenues entre le 20 et le 24 de M-1 si modification du TDS du PNC pendant cette période.
- En suivi après sortie de TDS, possibilité de poser un joker sur le premier jour de l'activité prévue jusqu'à J-2 18h00 en semaine et J-4 18h00 pour les week-end et jours fériés.

Par ailleurs le nombre de jours d'embargo Joker est ramené à 10 jours.

Les règles de contact moyen-courrier et long courrier sont adaptées :

Un groupe de travail pour préciser les procédures de contact, sans dégradation de l'enveloppe économique, est créé entre les parties signataires.

Plus généralement, ce groupe de travail pourra traiter d'aspects qualitatifs relatifs aux plannings des PNC (par exemple Bourse d'Echange, Réflexion sur les DDA, nouveaux rythmes DMG LC sur la base du volontariat...), à coûts constants. Ce groupe de travail sera lancé dans les 6 mois suivant la date de signature de l'accord collectif définitif.

Règle de contact : utilisation de la dispersion

En cas d'utilisation d'une dispersion issue des tours de service ou issue d'une reprogrammation du fait de l'entreprise, dès lors qu'un SMS aura été émis par l'entreprise :

- Jusqu'à J-2, 21h00, le PNC doit se conformer à sa nouvelle programmation.
- De J-2 21h01 à J-1 21h00, s'il accepte et effectue la programmation demandée le PNC bénéficie de 12h00 de RADD.
- A compter de J-1 21h01, s'il accepte et effectue la programmation demandée, le PNC bénéficie de 24h00 de RADD.

Les mêmes règles qu'exposées ci-dessus, pour les dispersions issues du TDS, seront appliquées pour les dispersions issues de la reconstruction du fait de l'entreprise positionnées 6 jours après l'activité initiale.

Optimisation des journées sol :

Un travail de rationalisation de la formation réglementaire PNC est entrepris. Ce travail permet une meilleure maîtrise des moyens de formation et une réduction adaptée des durées de formation, tout en restant conforme aux dispositions réglementaires en vigueur.

Par ailleurs, les modifications liées à la récurrence des visites médicales obligatoires permettront d'optimiser les journées d'activité sol des PNC, en combinant par exemple sur des demi-journées, visites médicales et formations.

Les changements relatifs au renouvellement du visa US conduisent à la suppression d'une journée d'immobilisation tous les 5 ans.

5. FRAIS D'ETAPES

Hébergement et transport :

L'hébergement et le transport des PNC feront l'objet des mesures complémentaires d'économie, qui seront présentées en comité d'hébergement. L'objectif recherché est une économie de 7,5% des frais liés à l'hébergement et au transport des PNC.

La compagnie Air France confirme que son objectif est de maintenir le principe d'un hébergement PNT/PNC.

Il n'est donc pas prévu d'augmenter le nombre d'hébergement dissocié par rapport à la situation actuelle.

Il est décidé de mettre en place un comité d'hébergement PNC.

Concernant l'emport de prestations embarquées, une simplification des prestations sur moyen-courrier et long courrier doit permettre une économie de 15% de l'assiette des coûts liés à ces prestations.

D'autre part, l'attribution ou pas d'IR sera plus étroitement liée à la présence de prestations embarquées (cf mesure déjà mise en place dans la phase 1 de Transform 2015).

Afin de pouvoir réaliser un double emport des prestations PN sur les night-stop Moyen-Courrier au départ de Paris, les PNC assureront la mise en place de la chaîne du froid en escale.

Cartes pressing : la « prime » pressing (indemnité d'entretien d'habillement) est remplacée par une carte pressing permettant, pour un montant équivalent à la prime, le nettoyage dans un des pressings d'un réseau partenaire.

6. REGLES D'UTILISATION MOYEN-COURRIER

Les principes inscrits en annexe 1 sont applicables aux PNC dont le régime d'emploi est moyen-courrier. L'accord définitif s'appuiera sur le projet d'accord soumis en juillet 2012 et l'ACG 2008.

En cas d'aléa majeur, validé pour 24h reconductibles par au moins une des organisations représentatives signataires, les règles d'utilisation du PNC moyen-courrier sont adaptées. (cf annexe 2)

7. REGLES D'UTILISATION LONG COURRIER

En cas d'aléa majeur, validé pour 24h reconductibles par au moins une des organisations représentatives signataires, les règles d'utilisation du PNC long courrier sont adaptées. (cf annexe 2)

Saisonnalité long courrier : mesure temporaire IATA 2014 - IATA 2015.

Sur la période du 1^{er} Juin au 30 Septembre, les PNC qui ont au moins une période de 4 jours de congés sur un mois auront un jour de DMG de ce mois reporté en jour OFF sur l'hiver suivant ; cette mesure concernera au maximum 2 mois sur l'été 2014 et 2 mois sur l'été 2015. Il ne sera pas reporté plus d'un jour de DMG par mois l'été, et il ne sera pas reporté plus d'un jour OFF par mois sur la saison hiver.

L'augmentation de productivité recherchée en nombre d'heures de vol annuelles est obtenue par l'ensemble des mesures ci-dessous.

Rotations LC :

Pour accompagner le développement de la compagnie, un groupe de Travail sera créé pour déterminer 4 destinations maximum avec des rotations dérogatoires pendant toute la durée de l'accord, qui seront choisies à chaque saison IATA par les parties signataires :

- En cas d'escale desservie deux fois par jour, si la dérogation est retenue pour les deux vols cela compterait pour deux de ces 4 destinations (idem en cas d'escale desservie 3 fois par jour si dérogation retenue sur les 3 vols cela compterait pour 3 des 4 destinations, etc...).

- Montée en charge : Deux destinations dérogatoires à l'été 2013 et à l'hiver 2013 : IAH avec un temps de repos en escale de 24h00 et 4 RNN dans le cadre d'une compensation à la règle de densité pour l'année IATA 2013 et EZE MVD avec 24h00 de Temps Arrêt avant Vol avant le retour EZE pour l'été 2013.
- A compter de l'été 2014 et sur le reste de la durée de l'accord, le nombre de destinations dérogatoires n'excédera pas 4 par saison.
- Protection planning : Il ne sera pas programmé au même PNC plus d'une de ces rotations par mois et pas deux mois consécutifs (hors bloc réserve ou DDA)

RPC : Lorsque la dernière période de vol est supérieure à 12h et inférieure à 15h : RPC = 4 RNN.

Composition d'équipage sur long courrier :

La composition d'équipage chef de cabine sur B777-300 (version 14J/14C) et sur A380 sera réduite d'un chef de cabine, remplacée par un HST/STW.

Le ratio S est passé de 30 à 32 sur B777 COI DOM, COI International et sur l'International.

Les Compositions d'équipage long courrier sont adaptées en cabine voyageur : le ratio en W/Y passe de 39 à 43. Cela se traduira par un PNC en moins sur A330, A340, B744 et A380 à compter de septembre 2013. Par ailleurs la Composition d'équipage du B777-42J est maintenue malgré l'augmentation de ce ratio W/Y, dans l'attente de l'aménagement de l'espace de travail en porte 4 et de la validation de cet aménagement par des vols tests. Cette évolution fait suite aux travaux et différents vols d'essais qui se sont déroulés courant 2012, et qui ont abouti aux principes suivants :

- ✓ Se rapprocher d'une seule unité de travail pour réaliser chaque phase de service en une seule fois (hors SPML et « à la carte ») ;
- ✓ Format plateau 2/3 ;
- ✓ Le débarrassage s'effectuera en vrac à l'aide d'une poubelle.

La première sur A380 et sur B777-300 est exploitée sur certaines lignes en version 5P. En cas de pression des ventes, la commercialisation des ventes en 8P ou 9P sera réouverte et la composition équipage sera ajustée.

8. STRUCTURE

La direction a pour objectif de réorganiser son encadrement PNC dans une perspective d'adaptation de la structure d'une part et d'un meilleur management des PNC d'autre part. Sur ce dernier point, elle s'engage à mettre en œuvre un groupe de travail constitué de représentants d'organisations signataires.

Uniforme : Diminution des points de 20% à compter de 2013. Par ailleurs, pas de campagne en 2014. En conséquence réouverture de la campagne 2013 pour tenir compte de cette mesure.

Le développement du e-learning sera fait sur les formations suivantes : formations techniques hôtelières La Première, formation nouveaux produits et services, formation à la mobilité moyen-courrier vers long courrier, formations CESSPN (747, 380, 777), formations promotionnelles (CCP, CC, instructeurs). Cet e-learning sera matérialisé sur une journée de dispersion identifiée. Cette dispersion reste utilisable par l'entreprise. Le volume de e-learning sera cadré à 60 000 heures par an pour l'ensemble de la population, le e-learning étant rémunéré 1 heure créditée non décomptée pour 2 heures d'e-learning. Pour ceux qui souhaitent effectuer ce e-learning sur le lieu de travail, un espace à cette attention sera mis à leur disposition.

Afin de permettre à l'entreprise de récupérer les financements liés au mécanisme du DIF, toutes les formations éligibles au DIF seront proposées aux PNC sous forme de DIF.

Diminution des journées de délégations : les parties signataires s'engagent à trouver les modalités acceptables afin de réduire le nombre de journées de convocation direction.

Il est prévu de dématérialiser les casiers PNC.

Préparation du poste repos équipage : les couchettes des postes repos équipage seront désormais préparées par les PNC avant leur prise de repos.

9. COUVERTURE SOCIALE

Les garanties de rémunération en cas de maladie, inaptitude, accident ou maternité sont assurées en « maintien de salaire net ».

10. PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE

Les organisations syndicales signataires souhaitent s'assurer de la cohérence de la mise en œuvre des mesures PNC avec le calendrier du projet Transform, tant dans sa composante industrielle que sociale.

Pour s'assurer de la transformation effective de l'entreprise, un observatoire de la transformation est créé.

L'observatoire de la transformation aura notamment pour mission :

- de déterminer et de modifier autant que de nécessaire le calendrier de mise en œuvre des mesures PNC,

- de suivre la mise en œuvre des différentes mesures.
- de suivre la corrélation avec les mesures prises dans le reste de l'entreprise.

L'observatoire de la transformation est composé en parité de membres de la direction et de 2 PNC par organisation syndicale représentative signataire.

La présidence de l'observatoire est assurée par un membre de la direction.

AR
BC GA
DL FA EL
TL

Fait à Roissy, le

20/02/13

Pour la société Air France

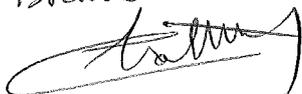
Anne Rigault



Pour les organisations syndicales

SNPNC

Bruno CHATELIER



David Lanfanchi



Gilles PARIOTI



UNAC

ERIC EMANUEL

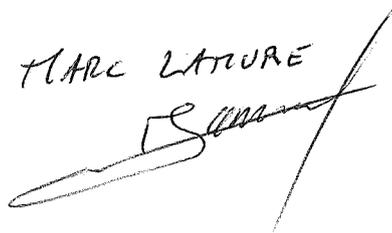


FLORE ARRIGHI



UNSA

MARC LATOURE



ANNEXE 1
PRINCIPES DE REGLES D'UTILISATION MOYEN-COURRIER

La rédaction de l'accord définitif du chapitre Moyen-Courrier s'appuiera sur le projet soumis en Juillet 2012 et l'ACG 2008. Il reprendra les principes ci-dessous :

- Une activité matinale est une activité dont l'heure de présentation est programmée avant 8h00 heure France
- En plus des courriers « Moyen-Trajet » actuels, sont rajoutées les escales des pays suivants : Arménie, Jordanie et Syrie
- L'heure limite de présentation dont la référence est définie dans la partie A du Manuel d'Exploitation, a pour valeur au 1^{er} avril 2013, au départ de la base H-1h15 et au départ d'une escale H-1h00
- Un RNN est une période de 8 heures consécutives comprise entre 21h et 9h (heure France).
- A la base, le **temps de service** commence à l'heure de pointage programmée et se termine 15 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé (1 heure 15 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé dans le cas d'un courrier croisé). En escale, le temps de service commence 1 heure avant l'heure programmée du premier vol et se termine 15 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé. L'heure de début d'un temps de service est en heure France.
- Le **temps de service de vol** débute à l'heure de pointage programmé et se termine 15 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé en fonction ou en MEP non isolée. Dans le cas d'un courrier croisé, le temps de service de vol se termine 1 heure 15 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé. L'heure de début d'un TSV est en heure France.
- Un **vol de nuit** est un vol en fonction ou en MEP dont tout ou partie du Temps de Vol se situe dans la tranche 00h00 et 05h59 (Heure France).
- Pour les PNC de régime d'emploi Moyen-Courrier qui sont affectés dans la région Ile de France, le dimensionnement des effectifs sera fait sur la base de 622 heures de vol programmées en moyenne annuelle, sur la base des temps médians. Ce principe sera pris en compte dans l'exercice pluriannuel de la Gestion Prévisionnelle Emploi et Compétence.
- En temps de service, l'utilisation du PNC est établie dans les limites de 55h de temps de service sur 7 jours civils consécutifs en programmation. Cette limitation est portée à 60h pour les PNC volontaires pour les volontaires 6ON/3OFF.

- En temps de service de vol, la limitation est portée à 55h sur 7 jours civils consécutifs en programmation.
- Il est proposé 3 types de volontariat :
 - Rythme de base 4ON/3OFF/S4
 - Volontariat 6ON/3OFF/S6
 - Volontariat 4ON/2OFF/S6

Le rythme de base est le rythme 4ON/3OFF. Une campagne de volontariat sera faite au plus tard 2 mois avant le début de chaque saison IATA pour les 2 autres rythmes. Ce volontariat est exprimé pour une durée indéterminée avec un minimum d'une saison IATA. Lorsque le pourcentage de PNC pour un des 2 types de volontariat (6ON/3OFF ou 4ON/2OFF) est supérieur à 20% de l'effectif par spécialité et par base planning, alors le planning de ces PNC sera construit en tenant compte de ce volontariat.

- **PNC Volontaires 4ON/3OFF/S4 (rythme de base)**

Il ne peut être programmé plus de 4 jours consécutifs d'activité.

Le planning d'un PNC comprendra au minimum une période de 4 jours de repos base consécutifs pour un mois complet d'activité ou son prorata.

Un bloc de 4 jours consécutifs d'activité vol ou réserve sera suivi d'une période d'un minimum de 3 jours consécutifs de repos base et/ou congé.

Entre une période d'activité vol de 3 ON dont la somme des périodes de vol est supérieure à 16h30 et inférieure à 18h00 et une période d'activité vol de 3 ou 4ON, il sera programmé une période d'un minimum de 3 jours consécutifs de repos base et/ou congé.

Après une période 5 jours d'activités comprenant un ou deux jours OFF isolés, il sera programmé 3 jours OFF.

Entre deux périodes d'activité vol de 3 ON ou 4 ON, il sera programmé une période d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base.

- **PNC Volontaires 6ON/3OFF/S6**

Le nombre maximum de jours consécutifs d'activité est porté à 6, sans limitation sur le nombre de période de 6 jours consécutifs dans le mois.

Un bloc de 6 jours consécutifs d'activité vol ou réserve sera suivi d'une période d'un minimum de 3 jours consécutifs de repos base et/ou congé.

Le planning d'un PNC comprendra une période de 6 jours consécutifs de repos base pour un mois complet d'activité (ou son prorata).

Après une période de 6 jours d'activités comprenant un ou deux jours OFF isolés, il sera programmé 3 jours OFF.

Entre deux périodes d'activité vol de 3 ON ou 4 ON, il sera programmé une période d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base.

- **PNC Volontaires 4ON/2OFF/S6**

Le nombre maximum de jours consécutifs d'activité est de 4.

Un bloc de 4 jours consécutifs d'activité vol ou réserve sera suivi d'une période d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base et/ou congé.

Le planning d'un PNC comprendra une période de 6 jours consécutifs de repos base pour un mois complet d'activité (ou son prorata).

Après une période de 5 jours d'activités comprenant un ou deux jours OFF isolés, il sera programmé 2 jours OFF.

Entre deux périodes d'activité vol de 3 ON ou 4 ON, il sera programmé une période d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base.

➤ Il sera attribué 14 jours de repos base par mois.

Il ne sera pas programmé plus de 2 jours de repos base isolés par mois. Chaque jour de repos base isolé comprendra une protection de 36 heures.

TABLEAU DE PRORATA DES DROITS EN JOURS DE REPOS BASE MENSUELS (OFF)

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	0	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	25	27	29
	1	3	5	7	9	11	13	15	18	20	22	24	26	28**	30
								16							31
Droit à OFF sur le mois	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

TABLEAU DE PRORATA DES S6

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	de 0 à 2	de 3 à 7	de 8 à 12	de 13 à 17	de 18 à 22
Durée minimale de la période de OFF consécutifs pour les volontaires 4ON/2OFF/S6 et 6ON/3OFF/S6	6	5	4	3	2

TABLEAU DE PRORATA DES S4

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	de 0 à 3	de 4 à 11	de 12 à 18
Durée minimale de la période de OFF consécutifs pour les volontaires 4ON/3OFF/S4	4	3	2

A* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels, joker, congé sans solde autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

28** : une absence de 28 jours sur le mois de février ne donne aucun droit à OFF sur le mois

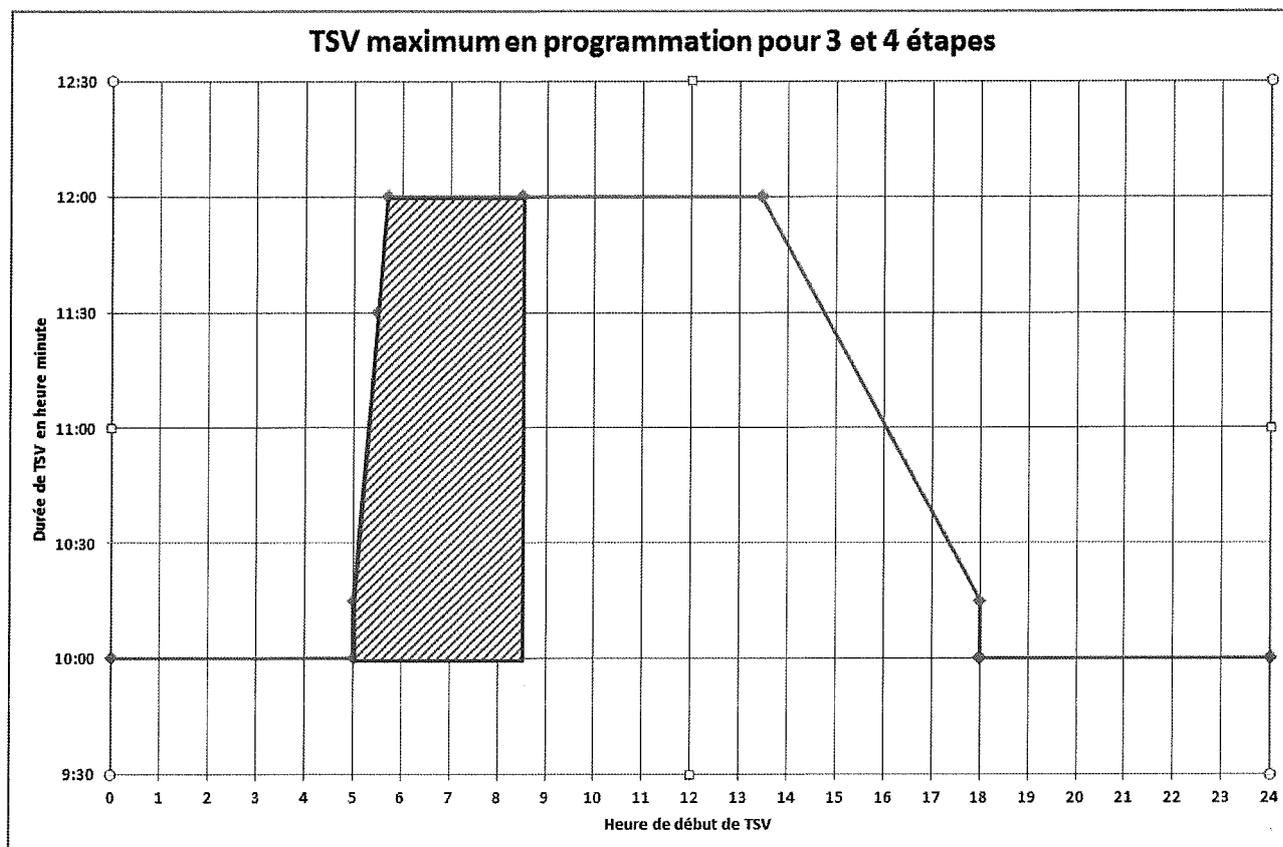
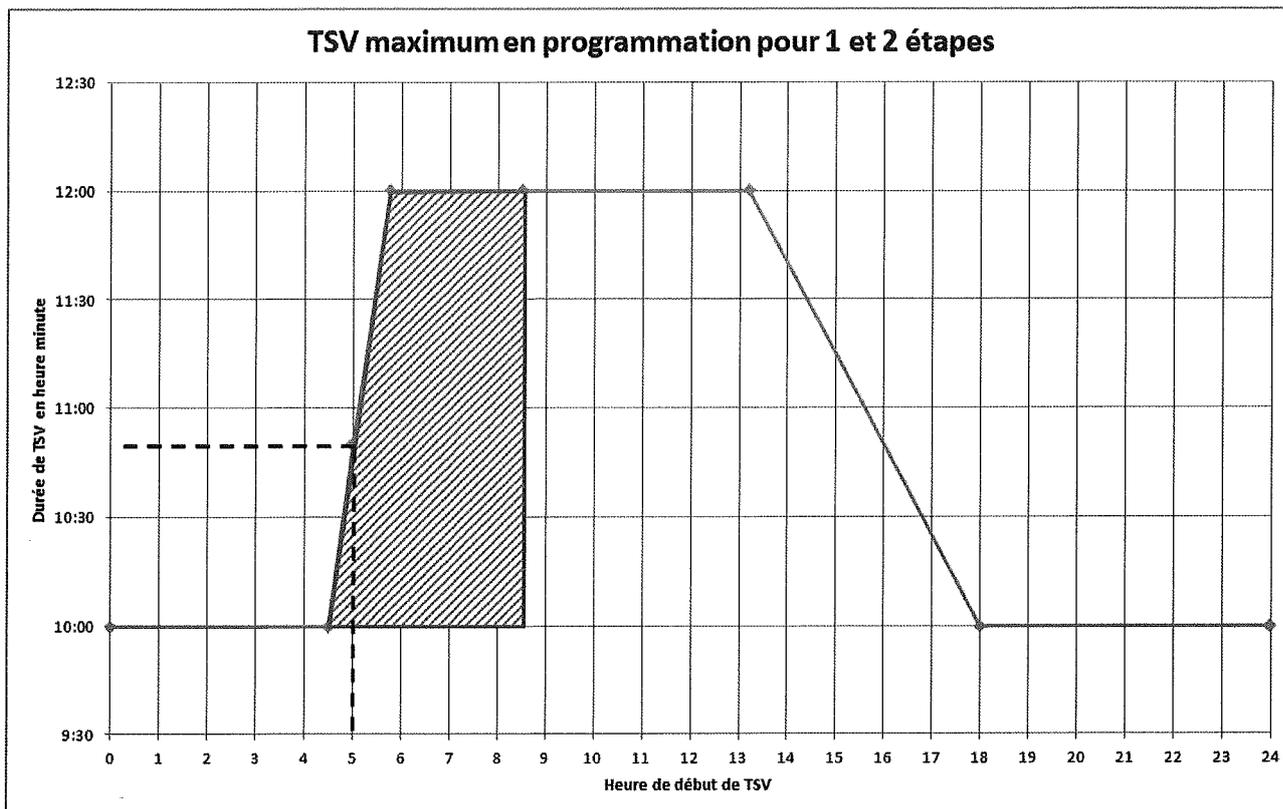
DL
FA
SC
RZ
GD
OR
RL

- Il ne peut être programmé plus de 3 activités matinales consécutives sauf dans le cas particulier d'une rotation de 4 jours où il pourra être porté à 4. Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il ne sera pas programmé plus de 4 activités matinales consécutives.
- La somme des périodes de vol sur 4 ON consécutifs est limitée à 24 heures et toute période de 3 ON consécutifs encadrée par des OFF ne pourra pas avoir la somme des périodes de vol supérieure à 18h. Ces protections s'appliquent uniquement aux PNC volontaires 4ON/3OFF/S4 et 4ON/2OFF/S6
- Hors bloc réserve, il n'est pas programmé ou reprogrammé plus de 1 vol de nuit en fonction ou en MEP par PNC et par mois.
En programmation et en suivi, un courrier comprenant un vol de nuit sera suivi de 3 jours de repos base pour les volontaires 4ON/3OFF/S4 et 6ON/3OFF/S6, et suivi de 2 jours de repos base pour les volontaires 4ON/2OFF/S6.
- Le PNC rattaché à une base-planning se verra programmer des courriers dont l'aéroport de départ et d'arrivée correspond à sa base-planning, à l'exception :
 - d'un courrier hors-base planning par PNC et par mois,
 - ou d'un courrier croisé par PNC et par mois.
 Si ces limites conduisent à réduire le besoin en effectif sur la base planning d'ORY, elles pourront être réévaluées dans le cadre d'un comité de suivi.
- En programmation, il sera recherché à équilibrer en terme d'occurrence les rotations suivantes entre les PNC d'une même fonction et d'une même base planning :
 - maximum par mois une rotation de 4 ON comprenant 4 services de vol matinaux consécutifs
 - maximum par mois une rotation dont la somme des PV est supérieure à 20h
 - maximum par trimestre une rotation comprenant un TSV dont la PV est supérieure à 8h00
 - maximum par mois une rotation comprenant un vol de nuit
- Limitation dans le cadre du courrier :

Ces dispositions s'appliquent à tout courrier de type « Moyen-Trajet ».

TEMPS DE SERVICE DE VOL

- **TSV Maximal en programmation**
La valeur du TSV maximal en programmation est fonction de l'heure (heure France) à laquelle débute le TSV et du nombre d'étapes en fonction du service de vol. Elle est déterminée par les graphiques suivants :



Pour les deux graphiques ci-dessus, le nombre de services de vol dont le TSV programmé s'inscrit dans la zone hachurée est limité à 1 sur 4 jours consécutifs d'activité.

AA
 Be GM
 FA EC
 NL

Pour les PNC volontaires amplitude longue (6ON/3OFF/S6), le nombre de service de vol dont le TSV programmé s'inscrit dans la zone hachurée est limité à 2 sur 6 jours consécutifs.

PERIODE DE VOL

La période de vol programmée est limitée à 8h00, avec une extension à 8h30 pour les services de vol de 2 étapes dont le début de TSV est entre 6h00 et 19h59.

Il ne sera pas programmé de rotation dont la somme des périodes de vol est supérieure à 24 heures.

REPOS EN ESCALE

La durée du repos en escale est calculée par rapport à des temps de service en programmation.

La durée normale du temps de repos en escale est égale à la durée du temps de service programmé du service de vol précédent, avec un minimum de 10 heures 30 minutes.

Si le temps de trajet prévu Aéroport/Hôtel/Aéroport est supérieur à 30 minutes ce temps de repos est majoré du Temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport moins 30 minutes.

Ce temps de repos en escale peut être réduit jusqu'à un minimum de 8 heures 30 minutes (éventuellement majoré du Temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport moins 30 minutes), sous réserve que :

- le TS programmé précédant ce repos ne dépasse pas 10 heures
- le TS programmé suivant ce repos ne dépasse pas la durée programmée à l'hôtel

Dans le cadre d'un repos en escale sous forme de day-use, il ne pourra être programmé et/ou reprogrammé qu'une étape avant et une étape après.

REPOS POST COURRIER

En programmation, le Repos Post-Courrier est égal à :

- 20 heures dont 1 RNN si le dernier temps de service de vol programmé de la rotation est supérieur à 11 heures
- 16 heures dont 1 RNN si un des temps de service de vol programmé de la rotation est supérieur à 10 heures
- 14 heures dont 1 RNN lorsque le dernier temps de service de vol programmé de la rotation est inférieur ou égal à 10 heures.

Le repos post courrier sera porté à 3 RNN si :

- La rotation a une période de vol supérieur à 8 heures et inférieure ou égale à 8h30
- La somme des périodes de vol de la rotation est supérieure à 22 heures et inférieure ou égale à 24h00.

Sur la semaine type de la saison, il ne sera pas programmé plus de 10% de TSV supérieur à 10 heures.

- Tous les repos additionnels peuvent être crédités sur un compteur C.J.R (Compteur Jour de Repos).

Les PNC ayant fait partie de compositions d'équipage incomplètes au départ de la base d'affectation bénéficient d'un repos additionnel qui alimentera son compteur de RADD CJR.

Le PNC a toujours la possibilité de prendre son repos additionnel à l'issue du RPC sauf disposition contraire. Si le positionnement à l'issue du RPC du repos additionnel total ne modifie en rien la suite du tour de service initialement programmé, ce repos additionnel est positionné à l'issue du RPC. Si le positionnement à l'issue du RPC du repos additionnel total modifie la suite du tour de service initialement programmé, et sauf demande du PNC, une partie peut être accolée et une partie est reportée. En cas de refus du PNC entraînant une déstabilisation de son planning, son planning sera reconstruit. La première partie (partie accolée) sera positionnée à l'issue du RPC par multiple de 12 heures. La deuxième partie sera reportée dans le compteur CJR.

- Engagement du TSV :
 - à la base, 2 heures avant l'heure de pointage programmée,
 - en escale, 1 heure avant l'heure programmée initiale de ramassage (heure de réveil).
- Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation des réserves :
 - Pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4 et 4ON/2OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois :
 - à 2 TSV programmés dans la zone hachurée sur 4 jours consécutifs d'activité
 - Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois :
 - à 3 TSV programmés dans la zone hachurée sur 6 jours consécutifs d'activité
- Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion
 - Pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4 et 4ON/2OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois sur deux des trois possibilités suivantes :
 - à 5 jours consécutifs d'activités (avec un maximum de 4 activités vols consécutives) au lieu de 4
 - ou à 4 services de vol matinaux consécutifs au lieu de 3 dans le cadre de l'utilisation des réserves
 - ou à 2 TSV programmés dans la zone hachurée sur 4 jours consécutifs d'activité

- Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois sur deux des trois possibilités suivantes :
 - à 7 jours consécutifs d'activités vols au lieu de 6 pour cause d'exploitation
 - ou à 5 services de vol matinaux consécutifs au lieu de 4, dans le cadre de l'utilisation des réserves
 - ou à 3 TSV programmés dans la zone hachurée sur 6 jours consécutifs d'activité

- En cas de retard à l'arrivée du courrier au retour à la base, le RPC pourra être réduit, sauf avis contraire du PNC, à la valeur maximale entre le temps de service précédent et 12 heures pour maintenir l'activité du lendemain. Dans ce cas un hébergement sera proposé au PNC et le PNC bénéficiera de 6h de RADD CJR par tranches de 30 minutes de réduction du RPC. En cas de refus du PNC entraînant une déstabilisation de son planning, son planning sera reconstruit.

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00 suivie d'une autre activité à J+1, l'accord du PNC sera nécessaire pour maintenir son activité du lendemain. S'il accepte, le PNC bénéficiera de :
 - 6 heures de RADD C.J.R pour le 1^{er} quart d'heure (bloc arrivée entre 23h46 et 00h00).
 - 6 heures de RADD C.J.R supplémentaires par tranche de quart d'heure de 00h01 à 00h45.
 - 12 heures de RADD C.J.R supplémentaires pour le dernier quart d'heure de 00h46 à 01h00.

En cas de maintien de son activité un hébergement lui sera également proposé.
En cas d'arrivée bloc après 01h00, l'activité du lendemain ne sera pas maintenue.

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, suivi d'un jour de repos base, le jour de repos base programmé le jour (J+1) est maintenu. Le PNC bénéficie de 6 heures de RADD C.J.R. en cas d'arrivée bloc entre 00h01 et 00h30. Le PNC bénéficie de 12 heures de RADD C.J.R. en cas d'arrivée bloc entre 00h31 et 01h00.
Si un bloc arrivée prévu à J est postérieur en réalisation à J+1 01h00, le jour de repos base initialement programmé le jour (J+1) sera reprogrammé sur le mois. En aucun cas une activité ne pourra être programmée sur cette journée.

- En cas de modification du tour de service du fait d'un aléa d'exploitation entraînant un retard au retour du courrier, la reconstruction du TDS respectera la structure (nombre de jours) de la (des) rotation(s) prévue(s) sauf accord du PNC. L'heure de retour de la nouvelle activité aura un décalage de 2 heures maximum en aval de l'heure de fin du dernier temps de service programmé de la rotation initiale (s'il y en a un).

- Dès qu'il a connaissance de son absence sur une activité programmée, un PNC doit prévenir l'entreprise au plus tôt ; toute absence devra être prévenue au plus tard

DL
 BE
 FA
 AR
 ST
 SC
 NL

2 heures avant l'heure de pointage programmée. En cas de non-respect de ce délai de prévenance, la stabilité du planning du PNC n'est plus garantie. Une convergence avec le planning initial sera recherchée dans les meilleurs délais, et au plus tard à J+7.

Sur la période de dispersion créée par un débarquement, une absence sur une activité programmée, un retard prévenu (délai à définir), ou créée lors de la reconstruction de son tour de service, le PNC pourra être placé de réserve. Cette réserve ne sera pas comptabilisée dans les limitations du nombre de réserve. Sauf volontariat du PNC, le déclenchement éventuel de cette réserve ne devra pas remettre en cause le courrier suivant sa reprise d'activité.

Dans le cas particulier d'une dispersion créée du fait d'un congé (congé exceptionnel d'ordre familial, congés sans solde, congé parental, congé de paternité ou temps alterné), le PNC ne sera pas mis de réserve.

- En cas de modification du tour de service du fait du PNC, le suivi planning reconstruit son tour de service en fonction des activités disponibles. En l'absence d'activité disponible, il pourra lui être programmé une réserve. En cas de modification du tour de service du fait du PNC créée par sa prise de repos additionnel ou son refus de réduire son RPC pour maintenir son activité du lendemain, le suivi planning reconstruit son tour de service en fonction des activités disponibles. En l'absence d'activité disponible, il pourra lui être programmé une réserve.
- En cas de modification du tour de service du fait du PNC, la stabilité des activités suivantes est maintenue, sauf accord du PNC.
- Les valeurs et les conditions d'acquisition des RADD sont identiques à celles de l'ACG 2008.
- Toutes les réserves positionnées suite une déstabilisation de l'entreprise, de la prise d'un RADD accolée à la demande du PNC ou faisant suite à une non réduction du RPC suite arrivée tardive, seront comptabilisées dans la limitation du nombre de jour de réserve par an et par PNC.
- Desiderata RADD CJR : Chaque mois le PNC peut exprimer un DDA repos par tranches de 24h isolées ou consécutives (sauf pour les journées des 24, 25 et 31 décembre, 1^{er} janvier) en plus de ses DDA repos mensuel ou trimestriel. Ce DDA repos gratuit à la même priorité que le DDA repos. Le compteur RADD CJR sera plafonné à une valeur d'une équivalence de 15 jours. Sur les mois verts, un abondement de 20% (arrondi à l'heure supérieure) sera crédité sur le compteur pour toute période de RADD CJR attribuée.

Un groupe de travail sera créé pour lancer une expérimentation sur les rythmes circadiens ainsi que la mise en œuvre d'un Système de Gestion du Risque Fatigue.

ANNEXE 2 ALÉA MAJEUR

L'annexe sur les aléas majeurs sera réécrite pour l'accord définitif sous réserve de non dégradation de la copie économique.

Un aléa majeur est une situation exceptionnelle d'exploitation constatée ou prévue (problème ATC, météo, réduction de capacité aéroportuaire, réduction d'espace aérien, mais hors grève interne) nécessitant la mise en œuvre des mesures dérogatoires validée par au moins une organisation syndicale représentative signataire, pour une période de 24 heures reconductibles. Une information de la validation sera communiquée dans les meilleurs délais aux autres organisations syndicales représentatives signataires. Une traçabilité de la validation sera effectuée et une copie sera envoyée aux organisations syndicales représentatives signataires.

JOURNÉES "JOKER" :

- La pose de nouvelles journées Joker est suspendue.

MOYEN COURRIER

- Extension des limitations de TSV
- Retard à l'arrivée à la base
- Report du repos additionnel
- Repos additionnel pour composition d'équipage réduite sur compteur CJR
- Annulation de tout ou partie de la rotation
- Utilisation Entreprise => PNC
- Limitation de nombre de jours d'activité consécutifs sous régime d'aléa majeur

LONG COURRIER

- Extension du délai d'attente au départ du courrier à la base
- Report du repos additionnel
- Report de repos additionnel pour composition d'équipage réduite
- Réserve terrain de jour
- Modification de l'activité avant engagement du TSV à la base
- Cas particulier du retard du PNC / Alerte terrain
- Utilisation Entreprise => PNC

ANNEXE 3 CONFIGURATION AVION BEST ET PLANNING DE DEPLOIEMENT

14 62

03/01/2011

Evolution Compoeq

B777-300

			P	J	W	Y	Tot
ACTUEL			8	67	28	200	303
	<i>nb PNC</i>	1	2	6	6		15
BEST Classique			4	58	28	208	296
	<i>nb PNC</i>	1	1	5	6		13
BEST QC			4	58	28	282	322
	<i>nb PNC</i>	1	1	3	7		12

B777-200

version initiale
4P

			P	J	W	Y	Tot
ACTUEL			4	49	24	170	247
	<i>nb PNC</i>	1	1	5	5		12
BEST Classique				40	24	210	274
	<i>nb PNC</i>	1		3	6		10
BEST QC				16	24	274	314
	<i>nb PNC</i>	1		2	7		10

B777-200

version initiale
3P

			P	J	W	Y	Tot
ACTUEL				35	24	280	309
	<i>nb PNC</i>	1		3	7		11
BEST Classique				40	24	210	274
	<i>nb PNC</i>	1		3	6		10
BEST QC				16	24	274	314
	<i>nb PNC</i>	1		2	7		10

AR
BC
FA
EC
NL

