

PROPOSITIONS ACG 2023-2028



Légende :

En Jaune : Nos propositions

En Vert : Nos propositions acceptées

PRÉAMBULE

Nous demandons retranscription / adaptation dans l'ACG PNC du dernier paragraphe du chap.14 de la Convention d'entreprise commune qui prévoit que :

«Le salarié qui, faute de place, n'aura pu rejoindre son travail en temps voulu, devra fournir un certificat du chef d'escale prouvant qu'il n'a pu être embarqué. Dans ce cas, les jours d'absence supplémentaires qu'il aurait été amené à prendre, seront en accord avec sa hiérarchie, imputés :

- soit sur ses droits à congés payés annuels ou à compensation d'heures,
- soit sur son congé payé de l'année suivante,
- soit imputés sur des jours CJT/RTT,
- soit considérés comme congés sans solde »

Nous proposons que le texte suivant soit ajouté dans l'ACG PNC

« 1) Tout PNC qui n'aura pu venir au terrain pour prendre sa mission à la base suite à un débarquement sur un vol numéro AF sur lequel il avait un billet réservé se verra positionner, par le cadre de permanence ou le suivi planning, une journée de dispersion à J le reste des journées initialement engagées seront utilisables par l'entreprise selon les règles 7.5.1 MODIFICATION DE L'ACTIVITE AVANT ENGAGEMENT DU TSV A LA BASE

2) Tout PNC qui n'aura pu venir au terrain pour prendre sa mission à la base suite à un débarquement sur un vol numéro AF sur lequel il avait un billet non réservé se verra positionner, par le cadre de permanence ou le suivi planning, une journée de CA (reliquat ou du quotas de l'année suivante) à J le reste des journées initialement engagées seront utilisables par l'entreprise selon les règles 7.5.6 DESTABILISATION DU FAIT DU PNC

CHAPITRE A : CARRIÈRE

1.2.5 DISPOSITIONS MODULANT LA DUREE DANS LA CLASSE NECESSAIRE POUR BENEFICIER D'UN AVANCEMENT

1.2.5.1 REPORT D'AVANCEMENT

« Ne peut bénéficier d'une mesure d'avancement le Personnel Navigant Commercial :

- qui a fait l'objet d'une sanction du second degré au cours de l'année de référence, ne justifiant pas de six mois de rémunération au cours de l'année de référence en raison d'un congé non rémunéré pour inaptitude au vol (maladie ou accident autre qu'accident du travail ou inaptitude autre qu'imputable au service). Cette durée de six mois est réduite au prorata pour le PNC bénéficiant d'un travail à temps alterné et/ou d'une activité partielle au titre du congé parentale et/ou du Congé Création d'Entreprise. »

Proposition : Supprimer ce chapitre, pas de report d'avancement car :

- le pnc en sanction aura déjà subi une mise à pied donc une perte d'argent, inutile de le sanctionner encore une fois
- Le pnc en maladie, longue maladie, inapte temporaire ne peut subir une double sanction (médicale donc involontaire et financière de la part d'AF)
- Phrase à rajouter si l'entreprise souhaite conserver ce point : « le retardement ne sera pas applicable aux pnc ayant été absent plus de 6 mois, l'année précédent le changement de classe, pour raison médicale, inaptitude temporaire, pnc aidant, pnc en congés maternité/paternité

1.2.5.2 ANTICIPATION D'AVANCEMENT

« Sur proposition de sa hiérarchie, un PNC peut bénéficier d'une majoration fictive de 12 mois de son ancienneté dans la classe.

En tout état de cause, le nombre de PNC pouvant bénéficier de cette mesure est égal au nombre **N** de PNC défini à l'article 1.2.5.1 « *Report d'avancement* ». »

Proposition : Supprimer ce chapitre car :

- système trop opaque sans référentiel d'attribution ni grille permettant de réellement justifier cet avantage accordé aux pnc concernés
- Un avancement ne peut se faire au détriment d'un retardement, si l'entreprise souhaite maintenir ce système injuste et non méritant, alors l'entreprise devra prévoir un budget annuel sur ce point et lors des comités de décisions, les OSR devront participer à un vote selon la présentation du dossier du pnc concerné.

2.1.2 EXAMEN DES CANDIDATURES

6/ Langues

Posséder un 4 en anglais (équivalent B2*) ou à défaut, et par compensation un 3 en anglais et un 3 (équivalent B1*) dans une langue référencée par l'Entreprise (Allemand, Arabe littéraire, Chinois mandarin, Coréen, Espagnol, Italien, Japonais, Langue des Signes Française, Néerlandais, Portugais, Portugais du Brésil, Russe, Suédois, Vietnamien).

Proposition : Rajouter la possibilité d'avoir une langue Africain

2.2. MODALITES D'ACCES A L'EMPLOI DE CHEF DE CABINE PRINCIPAL

2.2.1. ACTE DE CANDIDATURE

« Selon les modalités »

Proposition : utiliser un terme générique sans le définir concrètement permet à l'entreprise de les modifier d'une prospection à une autre sans notre accord

A défaut d'obtenir noir sur blanc une définition de ce que l'entreprise entend par « modalités », il faut être vigilant et se prémunir du risque en demandant à ce que des incontournables soient spécifiés par ex, ou en incluant la mise en place d'un comité si les modalités doivent évoluer d'une prospection à une autre.

2.2.4 EPREUVES DE SELECTION

Proposition : dans certains paragraphes il est précisé que les épreuves de pré-qualification sont éliminatoires, dans d'autres paragraphes cela n'apparaît pas.

Il faudrait que ce soit indiqué à chaque fois que la mention « épreuves de pré-qualification » apparaît par souci de cohérence et pour éviter les mauvaises interprétations. (Idem pour le paragraphe sélection CCP page 14)

Il serait bon également de s'accorder sur le seuil déterminant ce qui est éliminatoire pour éviter qu'il varie d'une session à une autre.

2.2.6 ETABLISSEMENT DE LA LISTE DES CANDIDATS RETENUS EN STAGE DE FORMATION CHEF DE CABINE PRINCIPAL

« Résultats professionnels non satisfaisants »

Proposition : il est nécessaire de définir clairement ce qui serait considéré comme "non satisfaisant".

Existe-t-il une grille ? Si oui, elle doit nous être communiquée

Qui rédige la grille et sur la base de quel référentiel ?

Qui arbitre le "non suffisant"

On voit bien que s'il n'y a pas de cadre défini, demain un cadre pourrait indiquer (par exemple) que 2 remarques sur le port de l'uniforme sont constitutifs d'un résultat professionnel non satisfaisant.

⚠ Nous attirons votre attention aussi à tout ce qui relève des indicateurs de performance (ex la ponctualité qui n'est pas nécessairement du fait du PNC...)

Bref, l'expression "résultats professionnels non satisfaisants" doit être précisée et cadrée.

Proposition : Nous demandons de revoir le terme « non satisfaisant »

3. MOBILITÉ

3.1.3. TRAITEMENT

La liste issue de la dernière campagne de mobilité complète la liste issue des campagnes précédentes. Les PNC sont classés sur cette liste selon l'ordre déterminé en application des critères successifs suivants :

(• par date de campagne (de la plus ancienne à la plus récente, y compris les campagnes réalisées avant le 1er janvier 2022) >

- Par ordre décroissant d'ancienneté PNC
- Par ordre décroissant d'ancienneté compagnie
- Par ordre d'âge décroissant.

Proposition : Nous préférons le critère de l'ancienneté PNC avant la date de campagne

3.3.3.4. COMITE DE SUIVI

Un comité de suivi composé des parties signataires se réunira en tant que de besoin afin de valider l'évolution de la mobilité. L'objectif de ce comité de suivi sera de mettre en adéquation la mobilité avec la réalité de l'activité et de l'organisation.

Proposition : ⚠️ Maintenir ce paragraphe ⚠️

3.2. CAMPAGNES DE MOBILITE CHEFS DE CABINE

3.2.2 TRAITEMENT

Il y a deux termes qui sont employés pour les listes de mobilité

Pour les maîtrises on dit que la liste est fusionnée avec la liste précédent alors pour les HST "fusionné" a été remplacé par "complète".

Proposition : Demandons de modifier le mot « fusionné » par « complète »

4. RECLASSEMENT

4.2.1. CAS GENERAL

Proposition : Le pnc reclassé ayant raté la campagne de congés SOL garde le bénéfice de ses congés pnc ou accepte des congés imposé sur volontariat.

CHAPITRE B : RÉMUNÉRATION

1.3 ECHELON D'ANCIENNETÉ

Proposition : En raison du vieillissement de la population création d'une hors classe bis ou d'un 11^{ème} échelon

4.1.2 DEFINITIONS DE L'ACTIVITE SOL

Réserve : créditée au temps réels 6H de réserve = 6 heures créditées

Immobilisation sol : journée 8 hcs iso 4, demi journée 4 iso 2

Temps de vol rémunéré (HV100%(r)) :

Le temps de vol servant au calcul de la rémunération d'une étape en fonction est indépendant du temps de vol réalisé. Il est égal au temps de vol de référence, prolongé de :

➤ 10 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier

➤ 30 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier.

Proposition : Revoir le temps à 15min pour le MC et 45min pour le LC

5.1 REMUNERATION AU TITRE DU REPOS ADDITIONNEL

Proposition : Rajouter les Radd accordés au titre des compo-peq lors des journées de grève ne seront pas rémunérées. Ils pourront être accolés ou reportés.

5.2.1 HOTESSE OU STEWARD DECLENCHE EN CHEF DE CABINE

Son montant est de 16,39 € à la date du 01/04/2020

Proposition : Revoir montant de la prime à 20€

5.2.2 CHEF DE CABINE TEMPORAIRE OU CHEF DE CABINE TEMPORAIRE FAISANT FONCTION DE CHEF DE CABINE

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine à titre temporaire perçoit, le mois où il exerce cet emploi, le traitement fixe d'un Chef de Cabine de 2^{ème} classe à son échelon d'ancienneté (ou le traitement fixe d'un C/C 1^{ère} classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe depuis au moins 5 ans), **et à l'exclusion de la prime de fonction Chef de Cabine.**

Proposition : demande de supprimer la phrase « à l'exclusion de la prime de fonction Chef de Cabine ».

CRÉER 5.2.6 :

Proposition : Prime note de langues comme au sol

CHAPITRE C : COUVERTURE SOCIALE

CHAPITRE QUI FERA L'OBJET D'UNE NÉGOCIATION CENTRALE AU MOIS DE JUIN : COMMISSION À LAQUELLE NOUS SIÈGEONS

2.3 MI-TEMPS MEDICAL

Temps partiel thérapeutique

« Le PNC, auquel le Médecin traitant a prescrit une activité à temps partiel est utilisé sous réserve qu'il ait reçu, à la fois, l'agrément de la Sécurité Sociale et l'avis favorable du Médecin du travail dans les conditions suivantes. »

Proposition : Possibilité de bénéficier de temps partiel pour motif thérapeutique pouvant aller de 20%, 40% ou 50% du temps plein.

2.4.1 CAS DU PNC, INAPTE TEMPORAIRE AU VOL QUI N'A PAS EPUISÉ LA GARANTIE DE REMUNERATION VISEE A L'ARTICLE 2.1 OU 2.2

2.4.1.1 « Durant la période où il est utilisé au sol, l'intéressé reste soumis aux dispositions réglementaires et conventionnelles du Personnel Navigant Commercial, sauf en ce qui concerne les conditions de travail et la discipline. »

Proposition : Le pnc ayant manqué la campagne de congés SOL a le choix de garder le bénéfice des congés pnc accordés ou accepter les congés imposés.

2.6 CONGÉ D'ADOPTION

Le congé d'adoption est rémunéré sur la même base que la période postnatale du congé légal de maternité conformément à l'article 2.5.1.5 « Rémunération pendant le congé de maternité ».

Paternité ?

Pour le chapitre 2.5.1.5 :

Depuis le 1er juillet 2021, le congé paternité a évolué. Voici les principaux changements à retenir :

- *la durée du congé paternité est passée de 11 jours calendaire à **25 jours calendaire** (de 18 jours à 32 jours en cas de naissances multiples) ;*
- ***une partie du congé paternité est obligatoire** (4 jours consécutifs doivent immédiatement être pris après le congé de naissance de 3 jours), soit 7 jours consécutifs au total ;*
- *le solde du congé paternité (les 21 jours ou 28 jours restants si naissances multiples) n'est pas obligatoire. Si le salarié décide de prendre ce solde, les jours de congé peuvent être pris immédiatement après les 4 jours obligatoires ou ultérieurement (dans les 6 mois qui suivent la naissance) et peuvent même faire l'objet d'un fractionnement.*

Ces changements s'appliquent pour toute naissance intervenue depuis le 1er juillet 2021.

La durée du congé paternité est (depuis le 11 mars 2023) :

- Prise en compte dans le calcul des droits liés à l'ancienneté (ex : indemnité de licenciement...) permettant ainsi aux salariés de conserver tous les avantages acquis avant le début de leur congé.
- Assimilée à une période de présence dans l'entreprise pour le calcul de la répartition de la réserve de participation.

3. INAPTITUDE DEFINITIVE A L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE PNC DECIDEE PAR LE CMAC

3.1.1 PROCEDURE DE RECLASSEMENT AU SOL AU SEIN DE L'ENTREPRISE

Proposition : Afin de faciliter le reclassement et garantir l'employabilité du pnc, les inaptitudes auront priorité pour couvrir les besoins d'emploi à l'AFCA. (C'est aussi une source d'économies).

- 3.1 Formalité

Dans le cas où il souhaite bénéficier d'un reclassement au sol ou d'une reconversion externe, il doit en informer l'Entreprise - service gestion paie PNC -.par lettre recommandée avec accusé de réception ou via mail à son RRH ou via EasyRH dans le délai de 1 mois ... [...]

Les salariés détenteurs d'une RQTH (ou en instance d'en avoir une avec un certificat de dépôt de dossier faisant foi auprès d'une MDPH) devront être gérés prioritairement avec le concours de DP.HP en terme de reclassement voire de maintien dans l'emploi.

- 3.1.1.1 Période probatoire

Le PNC reclassé au sol est soumis à une période probatoire de :

- trois mois pour le PNC reclassé dans un emploi du groupe N4/N2,

Proposition : supprimer la mention N1

- six mois pour les personnels reclassés dans des emplois des groupes N3/N4/N5 et cadre.

- 3.1.3 Niveau de reclassement au sein de l'entreprise

| Fonction / Ancienneté Compagnie | Coefficient minimum | Plage minimum de reclassement | Autorisation de postuler sur postes |
|--------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------|
| HST / STW | | | |
| Moins de 5 ans d'ancienneté | 250 → 262 | N2 | N3 |

| Fonction / Ancienneté Compagnie | Coefficient minimum | Plage minimum de reclassement | Autorisation de postuler sur postes |
|------------------------------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------------------|
| 5 à 10 ans | 270 → 282 | N3 | // |
| 10 à 15 ans | 290 → 292 | N3 | N4 |
| + de 20 ans | 300 → 302 | N3 | N4 |
| C/C | | | |
| Moins de 15 ans | 310 | N4 | N5 (AMDE / MO) |
| 15 à 20 ans | 330 | N4 | N5 (AMDE / MO) |
| + de 25 ans + 20 ans | 350 | N4 | N5 (AMDE / MO) |
| CCP | | | |
| Moins de 15 ans | 360 | N5 | // |
| 15 à 20 ans | 375 | N5 | // |
| + de 20 ans | 390 | N5 | // |

Cas du PN anciennement PS (PS/PN) en reclassement :

Il sera proposé le même emploi que celui quitté pour le cas du PN, anciennement PS ayant évolué au cours de son ancienne carrière sol vers des postes de management.

Exemple : certains PS/PN de province étaient AMDE au sol. Si un reclassement sol survient au cours de sa carrière en tant que STW/HST, il lui sera redonné son ancien grade d'AMDE. Même chose concernant les anciens LEADERS / RO / ROP / REFOPS.

Même chose concernant les anciens PS/PS ayant été N3.

Leurs anciens coefficients de rémunération PS leur seront réattribués si ceux-ci étaient supérieurs au tableau ci-dessus.

3.2.1.1 INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE AU VOL DECIDEE PAR LE CMAC ET RECONNUE IMPUTABLE AU SERVICE OU CONSECUTIVE A UN ACCIDENT DU TRAVAIL OU INVALIDITE SECURITE SOCIALE

« 4/27ème de mois sur la base du salaire mensuel de référence - tel que défini à l'annexe de la Convention d'Entreprise du PNC intitulée « indemnité de départ volontaire » - par année de service (***) de l'intéressé, »

Proposition : Réévaluation du 4/27ème qui est très peu

4. PNC RECLASSE AU SOL QUI RETROUVE SON APTITUDE AU VOL APRES INAPTITUDE DEFINITIVE AU VOL

Le PNC ayant fait l'objet d'une inaptitude définitive au vol décidée par le CMAC qui a été reclassé au sol et qui retrouverait son aptitude au vol auprès du CMAC aura la possibilité, s'il y a un besoin en effectif et en priorité sur toute nouvelle embauche PNC (toutes natures de contrat), de retrouver son activité au sein du personnel navigant commercial à son grade et classe à la date de son inaptitude définitive au vol, augmenter des points (traduits au sens de cet accord) que le PNC aurait reçu lors de ses Évaluations Annuelle de Performance PS. En outre et à la demande du PNC si ce n'est pas le cas lors de l'affectation de celui-ci, il pourra récupérer son secteur de vol d'origine sous réserve :

- d'être détenteur d'un certificat de formation à la sécurité (CCA) en cours de validité et/ou accepter de passer le stage AFCA permettant de réactualiser le CCA et/ou accepter que l'entreprise prélève sur son CPF (si réserve suffisante) dans le but de repasser le CCA.
- Cas spécifique : si le salarié est détenteur de la reconnaissance RQTH, en relation avec le service DP.HP et selon l'accord Handicap en vigueur, l'entreprise devra, de manière prioritaire, lui payer le CCA sur le budget de l'accord Handicap dans le cadre du maintien dans l'emploi des personnels en situation de Handicap.
- de son aptitude aux fonctions de PNC déclarée par le Médecin du travail.
- sous réserve d'avoir préalablement et intégralement remboursé le capital perçu au titre de l'inaptitude physique définitive au vol dans le cadre de l'assurance souscrite par la Compagnie ou accepte de se la faire prélever progressivement mensuellement sur salaire selon un tableau d'amortissement raisonnable pour les deux parties.

Proposition :

- Les notes de langues seront transférées sur le nouvel emploi sol. Si le reclassement intervient dans un service rétribuant les langues parlées (ex : passage CDG), les primes afférentes seront allouées au PNC en reclassement.
- Une « prime biseau » d'un délai de 2 ans, dégressive, sera attribuée aux PNC en reclassement, calculée sur une moyenne de ses 6 derniers mois d'activités vol en situation d'aptitude.

Pour les personnels ayant une RQTH, les notes de langue (LINGUEO, ...) seront payées par l'entreprise dans le cadre de sa politique Handicap, de maintien et d'évolution des personnels en situation de Handicap

Proposition : L'entreprise ne peut utiliser indirectement le compte CPF d'un personnel en RQTH pour la passation des notes de langues ou autres car cela serait un éventuel frein futur pour lui dans le cadre d'une reconversion cause Inaptitude et handicap. Il y a tout un budget alloué dans l'accord Handicap qui n'est jamais utilisé...

CHAPITRE D : CONGÉS

2. PERIODE D'ATTRIBUTION

Proposition : La période d'attribution garantie un accès aux R1. De façons équitable par rapport aux autres personnels de la compagnie

4. FRACTIONNEMENT

Proposition : demande de 3 jours minimum de congés au lieu de 4.

5. PLAN DE CONGES - ORDRE DES DEPARTS

Proposition : Les pnc absents lors de la campagne de désidérata (maternité, longue maladie supérieur à 90 jours) bénéficieront à leur retour d'un traitement hors quota et en Satisfaction totale.

CHAPITRE E : TEMPS ALTERNÉ

4.1 SATISFACTION DES DEMANDES

4.1.3 Temps alterné par mois entier et temps alterné fractionné pour les Pnc de plus de 50 ans

« Le nombre de demande de modification de rythme de travail est limité à 2 par année civile »

Proposition : demande de modifier la possibilité de changer de rythme sans limitation de nombre.

5 – CHANGEMENT DE REGIME DE TRAVAIL

5.4 Circonstances exceptionnelles

Proposition : le Pnc travaillant à temps alterné « peut » obtenir le retour au travail à temps plein en cours d'année en cas de circonstances familiales graves : modifier « peut » avec « obtient ».

7 – CARRIERE

Proposition : Les avis hiérarchiques et objectifs seront adaptés par rapport au temps de présence du candidat (fréquence de vols réduite), les OS y accorderont une attention particulière.

8 – REGIME GENERAL DE TRAVAIL

8.2 Régime de travail des Pnc en « Temps Alterné Fractionné »

Proposition : Beaucoup de refus des désidératas des périodes de TTA fractionné, demande d'un outil d'aide à la pose (accepté en cours de développement) et augmentation des quotas (à l'étude).

CHAPITRE F : REGLES LC

2. DEFINITIONS

> BASE PLANNING

« Aéroport indésirable : l'aéroport auquel le PNC n'est pas affecté peut être désigné comme aéroport indésirable pour un PNC non Indifférent Base-planning »

Proposition : Ne pas supprimer cette définition

> TEMPS DE SERVICE DE VOL (TSV)

Proposition : Faire évoluer la définition du TSV pour une prise en compte du TSV pour les maitrises H-1h15 iso H-1 pour les PNC à la base comme en escale eu égard à la préparation des vols et au pointage en amont.

3.2.2 ROTATIONS DEROGATOIRES

Proposition : Demande de suppression des rotations dérogatoires

3.4 TEMPS DE REPOS POST-COURRIER (EXPRIME EN RNN)

- Dans le tableau : Dernière période de vol entre 15h01 et 16h30(*) 5 RNN

Proposition : demande de rajouter « dont 3 RNN non recouverts »

- Si une rotation se termine par une période de vol supérieure à 15 heures le premier jour de repos post-courrier ne sera pas recouvert par un jour de repos base

Proposition : Remplacer en rouge par : les deux premiers jours

- « Pour un courrier dont le dernier service de vol comporte plusieurs étapes en fonction, il n'y a pas d'engagement d'activité avant J+3 8h30 locale (heure de pointage). »

Proposition : Pas d'engagement avant J+3 11h30 iso J+3 8h30

3.5.1 DISTRIBUTION A LA DENSITE

1) Si la densité est supérieure ou égale à 5,80, le réengagement d'activité ne peut avoir lieu avant J+3 à 11h30 locales heure de pointage (N.E.T)

2) Si la densité est supérieure ou égale à 6.10, le réengagement ne peut avoir lieu avant J+3 à 16h00 locales heure de pointage (N.E.T).

Proposition : NET recouvert par congés, perte du bénéfice de cette protection.

3.6.2 LIMITATION DE LA DOUBLE ALTERNANCE

« En élaboration, à l'issue d'une alternance E/W ou W/E, une période de repos base de 4 OFF minimum ou une rotation se situant dans les méridiens -2 à +4 doit être programmée pour interrompre la construction d'une double alternance.

• Particularité :

La création d'une double alternance ne peut donner lieu à un refus de DDA, ni à un refus d'échanges, ni à un refus d'affectation d'activité dans le cadre du OK Vol. »

Proposition : Supprimer la possibilité sur DDA, soit préciser sur DDA datés uniquement.

Possibilité de double voire triple alternance avec accord pnc moyennant RADD (risques SGRF avec OK vol)

3.8 VOLS DE MISE EN PLACE

Proposition : Surclassement

- Temps de vol de 4 à 8 heures / escale inférieure à 36 H
- Temps de vol de 8 à 12 heures / escale inférieure à 54 H

- Temps de vol sup à 12 H :

Si déclassement :

Premium : RADD 12 H

Economy : RADD 24 H

3.10 TEMPS DE PAUSE

Proposition : Pour les vols dont le temps de vol LIDO est > 15H00, le scindement du temps de pause est possible en concertation avec tous les membres de l'équipage, mais pas obligatoire.

4.6.4 CHANGEMENTS D'ITINERAIRE : DEROUTEMENT / ESCALE TECHNIQUE FACULTATIVE (ETF) / BASE OU ESCALE

a) Au titre du TSV :

- 6 heures par tranche de 30 minutes de dépassement, au-delà d'une franchise de 60 minutes, de la limitation du TSV propre au service de vol concerné définie à l'article 3.1.1.

Proposition : Demander la suppression de la franchise

4.6.5 VOL ANNULE/VOL SUPPRIME AU PNC

4.6.5.1 A LA BASE D'AFFECTATION

Proposition : Chambre prévu pour les PNC dont les vols sont annulés ou supprimés après 21h30 et même si prévenu avant l'engagement du TSV (2h30 avant le pointage).

4.7 REPOS ADDITIONNEL

Proposition : Tous les repos additionnels peuvent être pris à l'issue du RPC, soit payés, soit reportés au choix du PNC.

4.7.1 DEPASSEMENT DES LIMITATIONS REGLEMENTAIRES/BAREMES

« Un repos additionnel est attribué en cas de dépassement supérieur à 60 minutes de la limitation de TSV propre au service de vol concerné définie à l'article 3.1.1.

• Ce repos additionnel est de 6 heures par tranches de 30 minutes de dépassement au-delà de la franchise de 60 minutes. »

Proposition : Supprimer la franchise de 60 minutes ou réduire à 30 minutes

4.7.4 REPORT DU REPOS ADDITIONNEL

« Le PNC a toujours la possibilité de prendre son repos additionnel à l'issue du RPC sauf disposition contraire du présent accord. »

Proposition : Phrase en rouge à supprimer

4.7.6 REPOS ADDITIONNEL POUR COMPOSITION D'EQUIPAGE REDUITE

« Les PNC ayant fait partie de composition d'équipage incomplète au départ de la base d'affectation bénéficient d'un repos additionnel reporté et accolé à une des périodes de congés annuels suivantes selon la chronologie définie à l'article 4.7.4. »

Proposition : Phrase en rouge à remplacer par « Repos additionnel pris à l'issue du RPC, ou reporté et accolé »

« Par exception : un repos additionnel pour composition d'équipage incomplète sera attribué si :

- celle-ci est provoquée par l'Entreprise

ou

- malgré un délai d'acheminement suffisant pour compléter l'équipage cela n'a pas été réalisé par l'entreprise. »

Proposition : Préciser le terme « délais d'acheminement suffisant pour compléter l'équipage » et RADD compo-peq au retour si indisponibilité pnc.

5.2.1 BLOC RESERVE

RÉSERVE : créditée au temps réels 6H de réserve= 6 heures créditées

a) Procédure de contact dans le bloc réserve

« Les rotations comportant un bi-tronçon long-trajet sur le premier service de vol seront attribuées au PNC de réserve à J-1, 18 heures 30 (remplacement des absences des PNC sur ces rotations connues à J-1 avant 18H). Les absences connues après 18 heures seront traitées à J. »

Proposition : Si pas respecté RADD aux pnc de 12H.

d) Durée du bloc réserve

Proposition : Possibilité d'avoir des réserve longues 10J - 14J ou Réserves courtes 4J - 5J - 6J sur volontariat (choix d'options du PNC) toujours limitée à 28J dans l'année.

f) Programmation du bloc-réserve :

« blocs réserve sont programmés dans les plannings des PNC lors de la phase d'élaboration après les DDA. »

Proposition : Rajouter après la reprise des DDA 2

5.2.2 RESERVES

a) Réserves terrain (pour les CCP, C/C, HOT et STW)

Un PNC de réserve terrain ne peut être déclenché sur un service de vol d'une durée programmée est supérieure ou égale à 12 heures 30 lorsque l'heure bloc de départ programmée du premier vol de ce service de vol se situe au-delà des trois premières heures de sa réserve.

Proposition : Passé 3h de réserve, aucune rotation multi-tronçon ne pourra être attribué à un PNC. Possibilité d'avoir une chambre en cas de réserve non déclenché après 22H.

Réserves terrain de nuit

« Ce sont des réserves dont la totalité de la plage se situe entre 21H00 et 9H00 locale et dont tout ou partie se situe entre 24H00 et 6H00 locale. Elles sont considérées comme une activité de nuit et leur durée maximale est de 9 heures. Après une réserve terrain de nuit n'ayant pas donné lieu à départ en courrier, le PNC a droit à un temps de repos de 12 heures dont 1 RNN.

Les réserves terrain s'effectuent à l'hôtel, l'hébergement étant à la charge de l'Entreprise, si plus d'une heure de réserve se situe entre 24H00 et 06H00 locale. »

Proposition : Toujours d'actualité ?? A supprimer ??

b) Utilisation dans le cadre de la réserve terrain

« Le PNC de réserve terrain est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de bloc départ **programmée ou reprogrammée** (par ASM) se situe à l'intérieur de sa plage de réserve, y compris quand l'heure bloc départ se situe moins d'une heure après le début de la réserve ; dans ce cas, le TSV sera pris en compte dans sa totalité en ce qui concerne les limitations. »

Proposition : modifier la phrase en rouge « Programmée, reprogrammée ou retardée »

c) Réserve domicile à rajouter

6.3 REGLES D'ATTRIBUTION DES JOURS DE REPOS BASE

« Un week-end libre sera garanti par mois à chaque PNC ayant choisi cette option, dès lors qu'il n'aura pas sur ce mois une période de congé ou absence incluant déjà un week-end. »

Proposition : Garantie d'un week-end pour option 1 repos base.

7.1.4 Nuits de vol comportant plusieurs étapes en fonction dont aucune ne dépasse 7 heures

« Une prime de 100 € sera versée pour toute nuit de vol programmée comportant plusieurs étapes en fonction dont aucune ne dépasse 7 heures (heures programmées). »

Proposition : Prime de 100€ pour tous multi-tronçons sans restriction de durée de vol ou de notion de nuit en vol.

7.3 DESIDERATA (DDA)

a) Expression des desiderata et date limite de dépôt

« Les rotations pré-affectées aux cadres PNC en fonction CCP sont affichées dans chaque division à compter du 20 du mois M-2. »

Proposition : demande que ces rotations soient identifiables sous Crew Mobile car ces rotations ne sont pas visibles par CCP en repos ou CA entre le 20 et le 25 de M-2 ; et obligation de passer en division de vol pour en prendre connaissance.

Proposition : Encadrer les DDA 2 (type de DDA etc)

Proposition : mise en oeuvre d'une 3ème campagne DDA sur les vols restant disponibles (à l'instar du rattrapage). En cas de candidature multiple sur une même place, l'attribution se ferait, en premier lieu en fonction de l'attribution ou non des DDA 1 et 2, et en cas d'égalité en fonction de l'ancienneté dans le grade.

Cette disposition aurait pour vertu de réduire l'absentéisme. Disposition à moindre coût pour l'entreprise, elle permet à celle-ci de générer une économie non négligeable pour AF.

7.5.6 DESTABILISATION DU FAIT DU PNC

7.5.6.2 Dérogation

« Cette option sera limitée à 2 absences* (maladie, accident du travail, congé exceptionnel d'ordre familial lié au décès d'un proche ou jour enfant malade exclusivement) sur l'année civile, **hors mois de juillet et août** »

Proposition : Demande de supprimer la phrase en rouge ou à défaut de pouvoir bénéficier d'une stabilité planning durant les mois de Juillet / Août.

7.5.7 CAS PARTICULIER DU RETARD DU PNC / ALERTE TERRAIN

« Dans le cas où le PNC arrive avec plus d'une heure de retard, s'il ne lui est pas attribué une nouvelle activité, alors le PNC sera considéré comme absent. (Absence prévenue s'il a prévenu de son retard). »

Proposition : Rajouter sans le Retrait de 30ème même si monté au terrain (retard vol ou trafic routier..)

7.7 PBS

Proposition : Les expérimentations réalisées depuis 2019, destinées à déterminer la pertinence de l'utilisation d'un logiciel PBS afin de faire évoluer le processus d'élaboration des plannings PNC sont toujours en cours.

La mise en oeuvre éventuelle du logiciel courant 2024, à l'issue des travaux d'expérimentation, fera l'objet d'un avenant au présent accord collectif.

9.1.1 ACTIVITE ANNULEE

Proposition : Possibilité d'avoir une chambre en cas d'annulation de vol en exploitation à chaud et même si prévenu avant 2H30 le Jour J

10 E-LEARNING

« Les parties signataires souhaitent poursuivre et développer la réalisation des modules adaptés par le biais du e-learning. Aussi, l'ensemble des PNC des différents régimes d'emploi se verront attribuer chaque année d'instruction :

- une journée e-learning, si le total des formations programmées à réaliser en e-learning est inférieur ou égal à 6 heures,
- une journée de e-learning par **tranche de 6h**, si le total des formations programmées à réaliser en e-learning est supérieur à 6 heures »

Proposition : Phrase en rouge à modifier en ajoutant « complète ou incomplète »

CHAPITRE G : REGLES MC

Régime d'emploi MC

Reformulation « le régime d'emploi est dit Moyen-Courrier si cet ensemble de courriers est de type « moyen-Trajet » et effectué sur avion monocouloir.

01. DEFINITIONS

~~« Aéroport indésirable : l'aéroport auquel le PNC n'est pas affecté peut être désigné comme aéroport indésirable pour un PNC non Indifférent Base-planning. »~~

Proposition : Ne pas supprimer cette phrase

Il faudrait ajouter les définitions suivantes :

Vol retardé = vol dont le retard n'est pas officiellement reprogrammé en machine.

Week-end = période de fin de semaine du samedi matin au dimanche soir chômé et considéré comme une période de repos.

3.1. PNC VOLONTAIRES 4ON/3OFF/S4 (RYTHME DE BASE)

Hors bloc réserve, le 4^{ème} jour d'une séquence de 4 ON vol consécutifs ne pourra avoir un TSV supérieur à 11 heures en programmation.

Proposition : Modifier en 10 heures maximum.

3.2. PNC VOLONTAIRES 6ON/3OFF/S6

Après une période de 7 jours consécutifs glissants comprenant au moins un jour OFF isolé et/ou au moins une dispersion, et/ou au moins une journée de RADD, il sera programmé 3 jours OFF.

Proposition : Respect du rythme demandé, ne pas imposer un jour en plus en élabo même avec une dispersion.

3.3. PNC VOLONTAIRES 4ON/2OFF/S6

« Après une période de 5 jours consécutifs glissants comprenant au moins un jour OFF isolé et/ou au moins une dispersion, et/ou au moins une journée de RADD, il sera programmé 3 jours OFF. »

Proposition : Respect du rythme demandé, ne pas imposer un jour en plus en élabo même avec une dispersion.

« Hors bloc réserve, le 4^{ème} jour d'une séquence de 4 ON vol consécutifs ne pourra avoir un TSV supérieur à 11 heures en programmation. »

Proposition : demande du 4e jour TSV <10h iso 11h

4. Nombre de jours de repos base par mois (ou jours OFF)

« Chaque période de 2 jours de repos base consécutifs comprendra une protection de 57 heures en programmation ; ces 57 heures s'entendent de la fin du temps de service au début du temps de service suivant. »

Proposition : Protection de 64h iso 57h car pour une arrivée à 22h30 un dernier jour d'engagement avant S2, le pnc est actuellement réengageable à 7h30 il repart donc en lever tôt potentiellement après une arrivée tard.

4.1. TABLEAUX DE PRORATA

Ajout de la mention « dans la limite d'une journée par mois »

Proposition : demande de supprimer cette phrase

4.2. NOMBRE D'ACTIVITES MATINALES

« Exemples : sur un bloc réserve de 4 jours :

-1 rotation de 4 ON matinale : OK

-1 rotation de 1 ON matinale puis 1 rotation de 3 ON matinale : 12h de RADD CJR

-1 Rotation de 2 ON matinale puis 1 rotation de 2 ON matinale : 12h de RADD CJR

-1 rotation de 3 ON matinale puis 1 activité matinale : interdit

-3 activités matinales puis 1 activité matinale : interdit. »

Proposition : Demander 24h iso 12h

4.5. LIMITATION SUR LE NOMBRE DE VOL DE NUIT

« Hors bloc réserve, il n'est pas programmé ou reprogrammé plus de 2 étapes comportant du vol de nuit (en fonction ou en mise en place) par PNC et par mois;

Sauf en cas de volontariat Vols de nuit. »

Proposition : risque c'est d'avoir des PNC qui, sous couvert du volontariat, enchaînent les vols de nuit, sans se soucier du risque fatigue (risque SGRF). Demande de limiter à 2 vols de nuit par mois même avec le volontariat.

5.1.2 SERVICE DE VOL COMPORTANT UNE OU PLUSIEURS ETAPES DE MISE EN PLACE

Proposition : On ne prend pas en compte les transferts entre les bases parisiennes ORY/CDG qui ne sont donc pas considérés comme des MEP. Il faut prendre en compte le risque fatigue surtout pour les Pnc de réserve. Demande de prendre en compte le « réalisé ».

5.1.3 LIMITATIONS EN TSV SPECIFIQUES AUX COURRIERS CROISES

Proposition : La durée des transferts entre les aéroports d'Orly et de Roissy : demander du RADD de 12H en cas de dépassement de TSV. De plus le transfert n'est pas considéré comme une MEP par voie de surface.

5.2. MISE EN PLACE

Proposition : Ajout d'un sous chapitre concernant les mises en place à vocation J

5.6 REPOS EN ESCALE

« Temps de trajet prévu aéroport/hôtel/aéroport... »

Proposition : Il faudrait prendre en compte le départ du repos au moment du check in jusqu'au check out.

5.8 POSTE REPOS CABINE

« En cas d'absence de sièges contigus préservés, il sera attribué un repos additionnel aux PNC concernés à hauteur de 12h. »

Proposition : demande de réécrire comme suit « Un repos additionnel aux PNC concernés de 12h ».

6.2. POSITIONNEMENT ET REPORT DU REPOS ADDITIONNEL

« Si un pnc demande le paiement ou le report du RADD obtenu, alors aucun accolement à l'issue du RPC ne sera réalisé. »

Proposition : Il faudrait que le Pnc reçoive 1 sms sous 48H afin de confirmer le choix du Pnc, ainsi qu'un sms qui indique que le pnc a droit à du RADD, pourquoi pas une application sous Crew Mobile.

6.3 APUREMENT DU COMPTEUR RADD

« Au bout de 12 mois, le service planning pourra programmer les radd non utilisés par le Pnc ... »

Proposition : Faire ajouter que le Pnc ait le choix de le positionner sans contrainte si dda exprimé à M-3, ça laisse le temps de construire le planning et ça ne coute rien à la compagnie.

7. ACTIVITES SOL

« Après une activité sol, le repos minimum est fixé à 12 heures. »

Proposition : Demander au moins 14h aujourd'hui pour un stage finissant à 18h

8. E-LEARNING

« Au préalable de chaque saison d'instruction, les temps programmés des e-learning seront déterminés en fonction des temps de réalisation de ces e-learning par un échantillon représentatif de PNC... »

Proposition : Il faudrait définir ce qu'est un échantillon représentatif « Le même processus sera appliqué en cas d'e-learning complémentaires intégrés en cours de saison » ==> il n'y a pas d'assurance que ce processus soit mis en oeuvre avant le lancement effectif de la formation.

Or nous avons vu que sur les années précédentes, beaucoup de problématiques sont apparues (écran bloqué, video qui ne se lance pas, perte de la progression du stagiaire...) et ont fortement dégradé les conditions d'apprentissage des PNC, voir de leur qualité de vie au travail (accès en stage refusé, heures passées à refaire les formations...).

Pour se prémunir de ce risque, il serait préférable d'indiquer "Le même processus sera appliqué préalablement à toute mise en oeuvre d'e-learning complémentaires à intégrer en cours de saison » Il n'y a guère de situation exceptionnelle qui contraindrait l'entreprise à intégrer une formation en urgence.

9. BLOC RESERVE

9.1.2 LIMITATION DU NOMBRE DE JOURS DE BLOC RESERVES

« A titre exceptionnel, et à condition qu'il ne reste plus aucune possibilité... il pourra être programmé un bloc réserve supplémentaire d'un maximum de 4 jours »

Proposition : Bien que le texte ne soit pas modifié dans le projet d'AC, il me semble opportun de faire préciser que cette disposition n'est applicable qu'une seule fois par an.

Proposition : Demander la remise en place des réserves Domicile MC pour les pnc volontaires.

9.2.2 DECLENCHEMENT DE RESERVE

Proposition : Demander 24 heures de radd systématique pour les pnc qui sont déclenchés de réserve hors de leur base lorsqu'ils ne sont pas indifférent base

10.4. PRISE DE REPAS A BORD

Proposition : Ajouter une notion de temps mini afin que cela soit exprimé clairement et appliqué. Trop souvent le pnc mange à la hâte en moins de 5 min (besoins physiologiques non respectés)

10.7 RETARD DU COURRIER A L'ARRIVEE EN ESCALE

Temps de repos en escale réduit sur trajet aéroport/hôtel/aéroport

Proposition : prendre en compte le repos à partir du check in jusqu'au check out.

« A 10h00, sous couvert de l'utilisation du pouvoir discrétionnaire du CDB. »

Proposition : Reprendre le texte au MANEX A chapitre 7 sur la consultation de l'équipage 7.6.1. (B).C « repos en escale » : « la décision du cdb d'utiliser sa marge sur le repos réduit en escale doit être portée à la connaissance de chaque membre d'équipage au début de ce repos ».

10.8. Reconstruction du TDS suite a une annulation, modification d'une rotation du fait de l'entreprise, ou un retard au retour d'un courrier

Ce chapitre laisse trop de place à interprétation et doit être réécrit plus clairement avec exemples

« Une activité de remplacement à J si le Pnc est informé de sa nouvelle activité par un sms envoyé au plus tard à J-2 21H sans contrainte horaire »

Proposition : Faire modifier avec : entre J-7 et J l'horaire de la nouvelle activité ne pourra rentrer plus de 2 heures en aval de la rotation initiale, sauf accord du pnc.

Proposition : Faire ajouter que toute dispersion créée en cours de rotation doit respecter les horaires de fin de service au plus tard 2H en aval de la rotation initiale. En cas de rotation écourtée, un hébergement doit être prévu (ex : un 40N se transforme en 2 fois 20N, dans ce cas il faudrait que le Pnc ait le droit à une chambre).

10.9.2 ARRIVEE APRES 23H45 SUIVIE A J+1 PAR UNE AUTRE ACTIVITE

« En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, l'accord du PNC sera nécessaire pour maintenir son activité du lendemain... »

Proposition : Ajouter la phrase « sous réserve que le repos nocturne normal soit respecté. »

Et ajouter la définition du **Repos Nocturne Normal (RNN)** = temps de repos à la base comportant au moins 8 heures consécutives comprises entre 21h00 et 09h00 (heure France).

10.10 RECONSTRUCTION DU TDS DU FAIT DU PNC

Proposition : Demander stabilité totale pour JEM, Maladie, AT et à défaut au moins pour les PNC avec enfant TAUX HANDICAP SUP 50% Iso 80 aujourd'hui.

10.10.2.2 Dérogation

« Pour les PNC apportant la justification...le traitement de leur situation spécifique »

Proposition : faudrait simplifier l'écriture de ce paragraphe car il y a des informations qui n'ont pas lieu d'être indiquées à cet emplacement.

Cela donnerait : « pour les PNC ayant justifié à l'entreprise du handicap lourd de leur enfant, sans limite d'âge, (carte "mobilité inclusion" -anciennement dénommée carte invalidité- notifiant une incapacité égale ou supérieure à 80%), cette option sera étendue à 6 absences supplémentaires (jour enfant malade) et pourra être activée sans restriction toute l'année. »

Le reste du texte qui concerne les modalités d'étude de cas spécifiques devrait figurer dans la charte "handicap"

10.11 Utilisation de la dispersion issue du tds

Proposition : Reformuler la première ligne comme suit : « à 5 jours consécutifs d'activités (avec un maximum de 4 activités vols et/ou réserve plus une activité sol consécutives) au lieu de 4 »

10.12 POSSIBILITE SUR VOLONTARIAT EN SUIVI DE PRENDRE DES ROTATIONS SUPPLEMENTAIRES ET/OU D'UNE DUREE DIFFERENTE

« En cas de mouvement de grève des PNC d'Air France **sur une période déterminée**, les dispositions du présent article peuvent être ~~se~~ suspendues pour leur application »

Proposition : Nous comprenons l'idée de se prémunir des risques liés à un préavis de grève illimité et à l'utilisation qui pourrait en être faite par les PNC, mais cela ne doit pas nuire aux autres PNC. Demande de supprimer la phrase en rouge.

14.1.6 RECUPERATION DES POINTS DU DESIDERATA

« Les points sont restitués dans les situations suivantes : réduction du temps d'arrêt en escale, réduction du nombre de ON....augmentation du nombre de tronçons ».

Proposition : Il n'a rien sur le changement avion. Or le PNC n'est pas décisionnaire de ses compétences avion.

Il faudrait ajouter « et changement de famille avion » (à moins que l'on soit certain que tous les PNC CC-MC-BP soient compétents sur tous les avions de la flotte).

K. COMPOSITION D'EQUIPAGE

Comité Produit et Aménagement Cabine

- Il n'est pas précisé à quelle fréquence ce comité se réunit, l'idéal est tous les 6 mois.
- 2ème paragraphe, « associant la direction (Expérience client.....) à il y a la SV mais ça vaut le coup d'ajouter le SGRF, même s'ils sont rattachés fonctionnellement à la SV, le préciser oblige à avoir un regard fatigué lors de ces comités
- 3ème paragraphe «du présent accord » à préciser « avant la mise en application »
- 4ème paragraphe sur l'accompagnement pédagogique, ajouter « dont le programme et leur finalité sont partagés lors des comités » (cela permet d'être informé et de répondre aux PNC)
- 5ème paragraphe : ajouter à la fin, après « ce comité sera associé » à « aux travaux d'analyses et d'impact sur les conditions de réalisations du travail à bord, avant leur mise en application »

21. PRODUIT LONG-COURRIER ET COMPOSITION D'EQUIPAGE : Page 285

1.1.3 Cabines Premium Economy (W) et Economy (Y)

« Des tests seront réalisés pour déterminer la faisabilité d'un débarrassage couverts inox en W. » :
Etre hyper attentif sur ce sujet, d'autant que les cabines W augmentent, les galleys réduisent.

1.1.1 Cabine Business

B/ Composition d'équipage

« Le ratio en cabine Business est de 1 PNC pour 12 sièges, sauf sur les versions suivantes **intégrant la participation du CCP au service** :

- 773-14J : 1PNC
- 773-58J : 6PNC »

Proposition : demande de suppression de la phrase en rouge

1.3 Repas spéciaux (SPML)

Proposition : Pas souvent suivi en prescription, demander des réunions de suivi ou associer ce sujet aux comités de suivi.

23. PLAN D'ACTION MAINTENANCE - FLOTTE LC/CMC

Proposition : Donner une cadence de comités de suivi.