



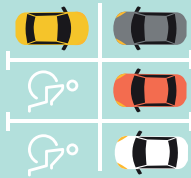
## MES DIFFICULTÉS DE PN CHEZ TRANSAVIA

### DÉPARTS

12:00 RETARDÉ  
15:00 RETARDÉ



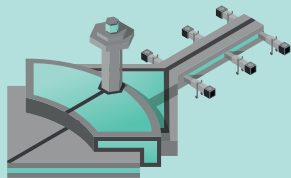
Absence de priorité aux filtres de sûreté dans un environnement surpeuplé.



Parking situé à 15 minutes de marche, souvent occupé ou inaccessible



Détournement de la *clause fatigue* à des fins économiques



Locaux en zone non sécurisée, sans toilettes et sans confort



Saturation de l'aéroport durant la saison d'été et sous-effectif au sein du personnel de police

## VIE QUOTIDIENNE

# LE SPL POINTE DU DOIGT LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Il va devenir de plus en plus difficile de faire partir nos avions à l'heure et dans un climat serein et apaisé. Il serait facile de vous recommander de prendre du recul sur la situation, de ne pas céder au *hurry up syndrome* et de faire un rapport pour expliquer la situation ayant causé du retard... Néanmoins, il n'est pas dans nos attributions de vous rappeler vos prérogatives de commandant de bord. ☺☺☺

T

Transavia



47-49, avenue Simon Bolivar  
75019 Paris



[www.syndicat-spl.fr](http://www.syndicat-spl.fr)



@SplTransavia



[transavia@syndicat-spl.fr](mailto:transavia@syndicat-spl.fr)



Notre volonté de changement ne souffre d'aucune ambiguïté. Le SPL se doit d'être force de propositions et se donnera tous les moyens afin d'améliorer les conditions de travail et de mettre en œuvre le Projet TO ([bit.ly/2DyFUsy](http://bit.ly/2DyFUsy)).

#### CHEMINEMENT ET FILTRE PN

Notre direction a reçu l'information des nouveaux cheminements d'accès aux filtres pour l'international un jour avant sa mise en œuvre par ADP ! Moins de 15 jours après, la compagnie est informée du changement de procédure au filtre n° 4 Schengen grâce à vos CREX et ASR ! Nous prenons acte de l'incapacité de notre direction d'anticiper ces sujets de notre vie quotidienne. Il devient urgent d'avoir des installations aéroportuaires à la hauteur de la taxation imposée par ADP ! Par conséquent, nous avons décidé de fixer un calendrier de rencontres avec Aéroports de Paris et le prestataire sûreté afin de déterminer toutes les possibilités qui pourront nous permettre la création, dans les plus brefs délais, d'un filtre exclusivement dédié aux PN.



#### ONE ROOF

Lorsque ONE ROOF sera ouvert, la compagnie ne prévoit pas de changement de la PPV. Elle attend l'extension du hall 3 d'Orly Ouest (travaux prévus

en 2020-2025) pour changer les locaux de la PPV vers cette extension après avoir identifié un parking pour les PN. Avec l'augmentation de la flotte et de l'effectif, nous estimons que les locaux de la PPV sont inadaptés. C'est pourquoi nous demandons à notre direction une réunion afin de déterminer de nouveaux locaux (en attendant l'éventuel hall 3). Nous vérifierons la localisation de ces locaux, les facilités d'accès, la prise en compte des commodités, la sécurisation du cheminement et l'exposition à la menace terroriste. Et enfin, nous demandons un rapprochement du parking PN au plus près de ces nouveaux locaux (afin de réduire la fatigue et les amplitudes d'engagement des PN).

#### CLAUSE FATIGUE

S'il n'est pas dans nos attributions de vous apprendre votre métier, il est en revanche de notre devoir de clarifier la règle de la *clause fatigue* que notre direction voudrait redéfinir maladroitement.

LA CLAUSE FATIGUE PRÉVOIT QUE  
« TOUT MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE DOIT  
S'ABSTENIR D'EXERCER SES FONCTIONS DÈS  
QU'IL RESSENT UNE DÉFICIENCE QUELCONQUE DE  
NATURE À LUI FAIRE CROIRE QU'IL NE REMPLIT  
PAS LES CONDITIONS D'APTITUDE NÉCESSAIRES  
À L'EXERCICE DE SES FONCTIONS ».

#### PEUT-ON POSER UNE CLAUSE FATIGUE PLUS DE TROIS HEURES AVANT LE DÉBUT DE TSV ?

Les exemples d'événements sans conséquences corporelles, mais ayant généré des conséquences psychologiques ne manquent pas. Tel est le cas d'un PN qui aurait eu un accident le matin et qui serait incapable d'effectuer son vol de l'après-midi. Il n'y a pas de *timing* pour subir un accident, il n'y a donc aucun *timing* à respecter pour poser une *clause fatigue*.

#### CHSCT

Seul le CHSCT est chargé de défendre vos conditions de travail et nous faire remonter tous ces éléments *via* votre élu SPL. Il est donc primordial, comme vous l'avez fait pour les problèmes de filtre, de rédiger un rapport factuel de l'événement (CREX ou ASR), qui sera ensuite transmis aux membres du CHSCT. Vous êtes également libre d'interpeller le Comité en écrivant à [comitechsct@fr.transavia.com](mailto:comitechsct@fr.transavia.com) ●