



NAVIGANTS
ugictpncaf.fr
CDG : 01.41.56.30.10 (6.41.84)
ORY : 01.41.75.16.75 (5.72.51)

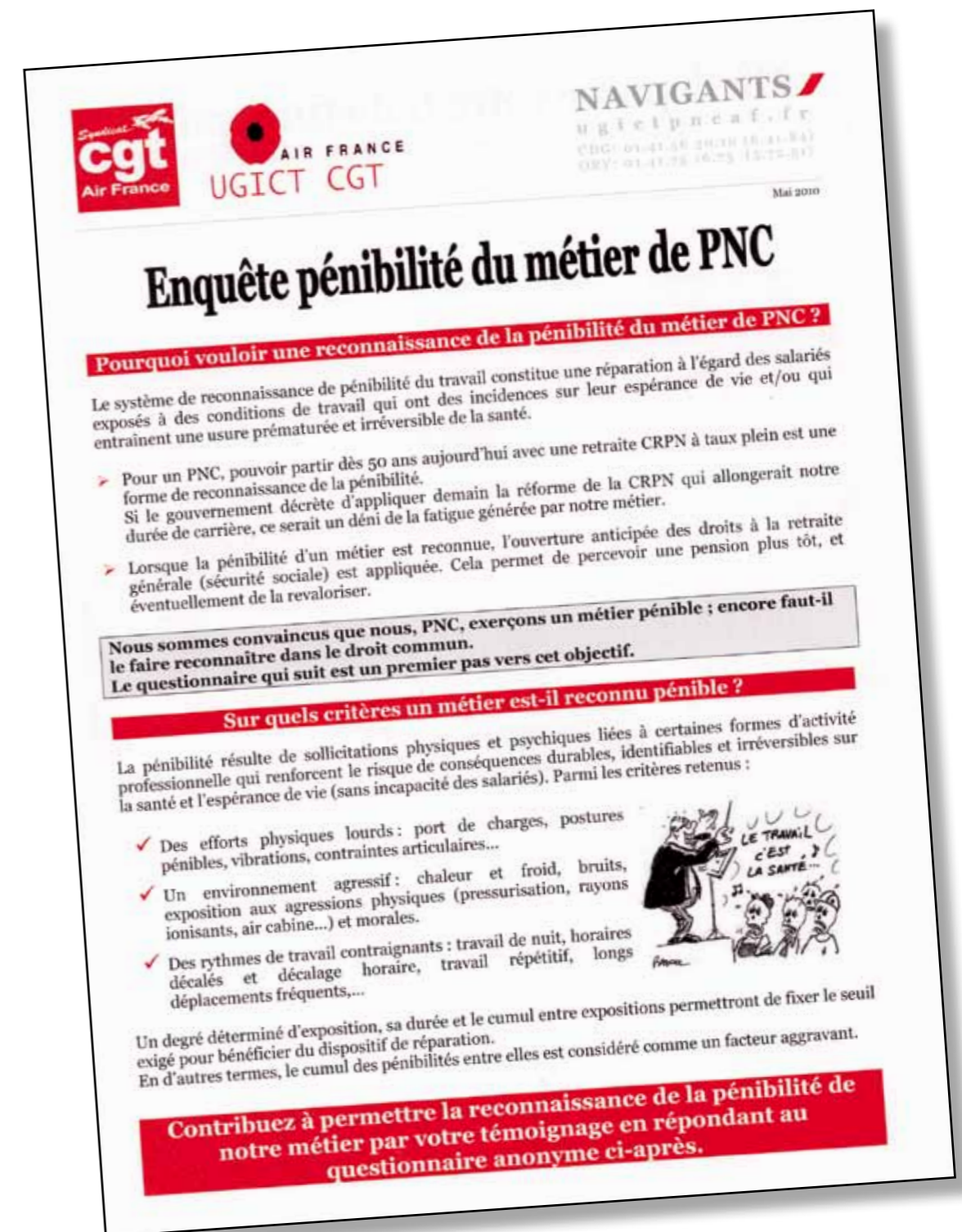
Sondage pénibilité PNC

ce que vous avez exprimé Janvier 2011

L'équipe de l'UGICT CGT PNC remercie tous ceux qui, en répondant à notre questionnaire, ont contribué à faire avancer le dossier pénibilité.

Bibliographie :

- Rapport Technique du Médecin du Travail AF, 2008 et 2009
- Etude intitulée « info sommeil » réalisée en 2004 par les Médecins du Travail secteur PN
- Rapport STARE, Observatoire sur la sécurité du transport aérien régional français vis-à-vis du risque de fatigue, Novembre 2010
- « Le décalage horaire a des répercussions sur la mémoire », Etude américaine citée par maxisciences.
- Rapport de synthèse central, services de santé au travail, AF, 2008
- Bilan social CE.OA 2008.





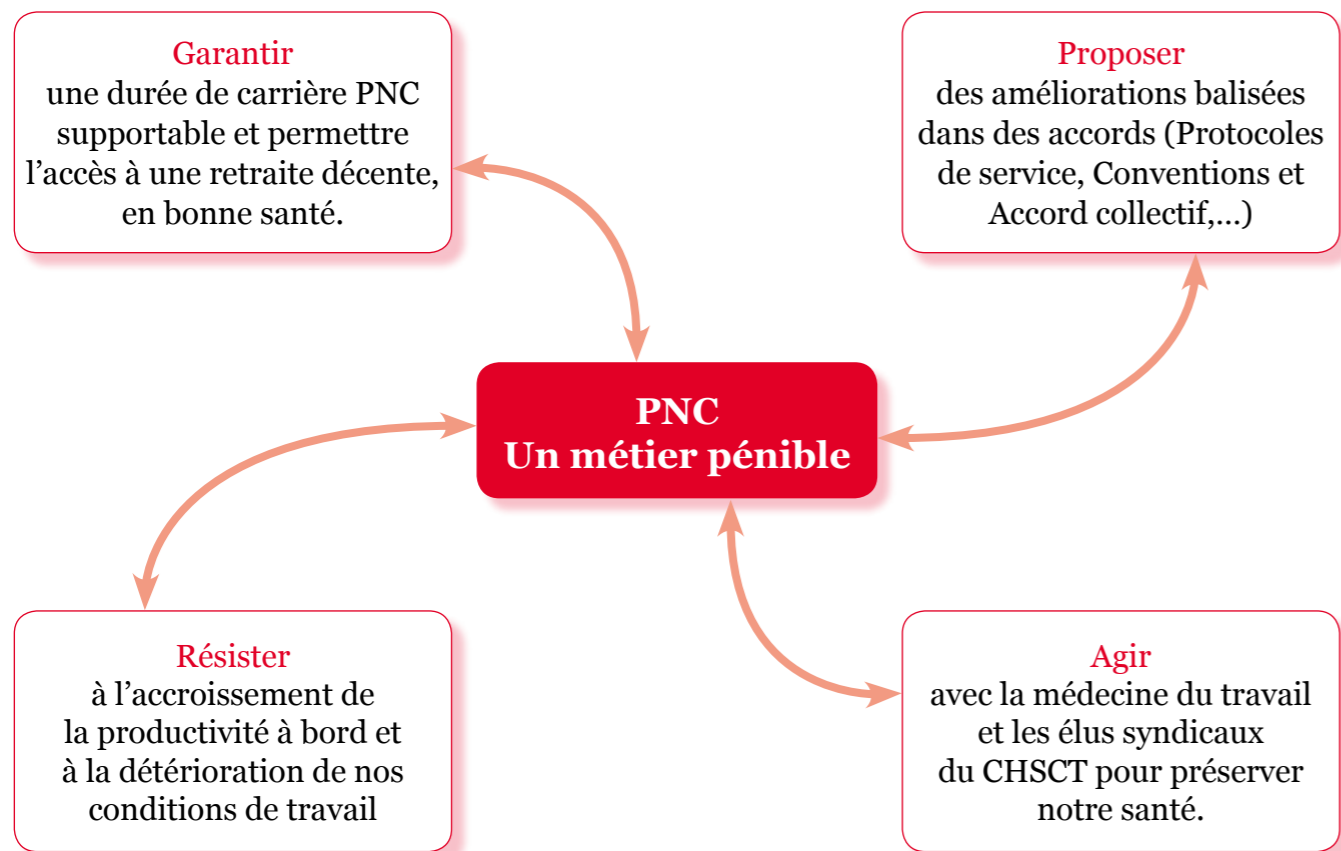
- La moyenne des retours pour les instituts de sondage est de **8 %**.
- **1921 PNC**, tous grades confondus, ont répondu à notre questionnaire, soit plus de **12 % de la population PNC**.

Les objectifs

- Avoir une photographie objective et représentative de la façon dont les PNC vivent leur métier à Air France, et ses conséquences sur leur vie.
- Contraindre la Direction, dans les futures négociations, à prendre en compte ce qui doit être amélioré concernant notre vie professionnelle.
- Reconnaître la pénibilité de notre métier. Ainsi, le projet de réforme CRPN visant l'allongement des carrières de 5 ans devra être remis en question.

Nous sommes le 1^{er} effectif de l'entreprise et, selon les projections, nous représenterons 46 % de l'effectif global AF en 2020 ! **Notre voix doit être entendue.**

Les moyens d'y parvenir



Nous tenterons de rester le plus neutre possible dans l'interprétation des résultats, ce qui ne nous empêchera pas par la suite de les utiliser pour mieux défendre vos intérêts.

Votre profil

Les sondés

1 - Sexe

Femmes	64,84 %
Hommes	35,16 %

- La comparaison entre la population PNC ayant répondu au sondage et la population PNC Air France sur la répartition des sexes montre que le panel des sondés est représentatif de la réalité.

2 - Grade

Hôtesse / Stewards	66,15 %
CC	25,46 %
CCP	7,77 %
Encadrement PNC	0,63 %

- Proportionnellement, ce sont les CC et CCP qui ont le plus répondu au questionnaire.

3 - Age

- de 25 ans	0,32 %
25 à 35 ans	29,50 %
36 à 45 ans	45,27 %
46 à 50 ans	17,88 %
51 à 55 ans	6,47 %
+ de 55 ans	0,58 %

- Les PNC de plus de 35 ans sont proportionnellement plus nombreux à avoir répondu au sondage.

4 - Ancienneté PNC

- de 5 ans	9,21 %
5 à 10 ans	16,18 %
10 à 15 ans	32,57 %
15 à 20 ans	11,50 %
20 à 25 ans	23,31 %
+ de 25 ans	7,24 %

- Deux chiffres frappants : les PNC ayant le plus d'ancienneté se sont exprimés en nombre, contrairement à ceux qui en ont le moins (moins de 10 ans d'ancienneté). Un tiers des répondants ont entre 10 et 15 ans d'ancienneté.

Population PNC Air France

1 - Sexe

Femmes	64,8 %
Hommes	35,2 %

2 - Grade

Hôtesse / Stewards	73,6 %
CC	18,5 %
CCP	5,6 %
Encadrement PNC	2,3 %

3 - Age

- de 24 ans	2,1 %
25 à 34 ans	37,5 %
35 à 44 ans	41,7 %
45 à 49 ans	12,5 %
50 à 54 ans	6,1 %
55 ans et plus	0,1 %

4 - Ancienneté PNC

- de 5 ans	19,9 %
5 à 9 ans	28,2 %
10 à 14 ans	21,9 %
15 à 19 ans	12,1 %
20 à 24 ans	10,7 %
25 ans et plus	6,8 %

Pointage

Autres critères auxquels vous avez répondu :

5 - Heures de vol

- de 1000 heures	1,56 %
1000 à 3000 heures	9,29 %
3000 à 5000 heures	12,67 %
5000 à 10 000 heures	43,66 %
10 000 à 15 000 heures	27,29 %
+ de 15 000 heures	5,52 %

6 - Rythme de travail

100%	62,91 %
92%	9,23 %
80%	14,01 %
75%	6,56 %
66%	4,46 %
50%	2,83 %

7 - Au cours de votre carrière, vous avez réduit votre temps de travail

43,77 % parmi 1807 réponses
Pour raison de santé ou de fatigue

32,13 % parmi 1696 réponses
Pour un problème de garde d'enfants

- Près d'un PNC sur deux a réduit son temps de travail pour des raisons de santé. **Pour autant, le congé sans solde, le temps alterné ou le TMR ne devraient pas être un palliatif à des conditions de travail fatigantes.**
- Un PNC sur trois a réduit son temps de travail pour répondre à des problèmes de garde d'enfant (parmi lesquels 88 % de femmes). **Ce sujet, toujours occulté par la Direction, montre que des solutions doivent être trouvées à cet aspect de la vie sociale (crèches 24/24h,...).**

Ce que dit le rapport STARE (novembre 2010)

« Observatoire sur la sécurité du transport aérien régional français vis-à-vis du risque de fatigue »
www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT_STARE_V2-o_finale.pdf

p.140

Environ 88 % des PN adhèrent au fait que les conditions de travail ont un impact important sur leur état de fatigue, environ 70 % que ce sont les horaires de travail qui contribuent le plus à leur fatigue.

p.143

Environ 98 % des PN pensent qu'il ne faut pas minimiser les risques liés à la fatigue, et environ 75 % qu'ils aimeraient être mieux informés sur la gestion de la fatigue.
Plus de 90 % des PN ne sont pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle « les conséquences liées à la fatigue sont minimales sur notre travail ».

Votre santé

8 - Depuis le début de votre carrière avez vous été atteint de :

Troubles du sommeil	78,50 %
Troubles ORL	69,02 %
Troubles articulaires (Dorsalgie, lombalgie, ...)	68,48 %
Troubles neurologiques (Maux de tête, ...)	51,45 %
Troubles circulatoires	46,55 %
Troubles dermatologiques	40,14 %
Troubles psychologiques (dépression et troubles associés)	40,09 %
Troubles musculaires	36,96 %
Troubles gynécologiques (fausse couche, dysovulation,...)	32,60 %*
Maladie infectieuse ou tropicale	24,57 %
Troubles respiratoires	15,19 %
Trouble hormonaux (thyroïde, diabète, etc)	14,44 %
Coliques néphrétiques	11,91 %
Troubles cardiaques	8,41 %
Cancer	3,61 %
Troubles digestifs	0,16 %

* Pourcentage recalculé en fonction de la population féminine seulement.

- Nous pouvions nous attendre à ce que les troubles du sommeil et ORL soient en tête de liste. **Ce qui est frappant, c'est que seul 1 PNC sur 5 échappe à ce type de troubles.**
- Notre métier a des conséquences indéniables sur notre système locomoteur : 2/3 des sondés ont ou ont eu des troubles articulaires, et 1/3 des troubles musculaires.

Ce que dit la médecine du travail

(Rapport technique du Médecin du Travail pour les PNC, RMT)

p.303, RMT 2009

« Les affections ostéo-articulaires et musculaires, deuxième cause d'incapacité au travail, restent constantes en nombre et gravité. Les plaintes et traumatismes articulaires et musculo-ligamentaires en vol restent fréquents. Elles résultent le plus souvent des équipements vieillissants ou inadéquats, de gestes et efforts physiques contraints, et de la complexité organisationnelle de tâches. »

- Quasiment 1 PNC sur 2 souffre ou a souffert de troubles circulatoires, un chiffre peu étonnant au regard du nombre de PNC portant des chaussettes ou des collants de contention.

Ce que dit la médecine du travail

p.363, RMT 2008

« Les sensations de jambes lourdes sont fréquentes chez les hôtesses. Bien qu'inconstants et non spécifiques aux navigants, les troubles veineux majoraient inconfort et pénibilité posturale au travail. (...) Les résultats de nombreuses études au sujet de l'origine des pathologies veineuses restent discordants. L'inconfort circulatoire dans la population PNC PNT est en revanche peu évalué ou peu publié. »



- **40 %** disent souffrir de troubles dermatologiques. On peut s'interroger sur le ou les déclencheurs ou facteurs aggravants : air cabine sec, causes psychologiques,...
- Une navigante sur trois a été victime de troubles gynécologiques. A notre connaissance aucune étude ciblée sur la population PNC féminine n'a été initiée pour tenter de mettre à jour un rapport éventuel de cause à effet de ce type de pathologie avec notre environnement professionnel et nos conditions de travail.
- Un PNC sur quatre a déjà été atteint de maladies infectieuses ou tropicales.

Ce que dit la médecine du travail

p.308, RMT 2009

Sur les maladies infectieuses : « L'émergence ou la réémergence de maladies infectieuses devient habituelle ces dernières années. Cette spécificité de notre suivi médical mobilise notre attention et nous oblige à répondre de manière réactive auprès des décideurs de l'Entreprise et des navigants. »

- **Plus de 40 %** : c'est le nombre de PNC exprimant avoir été affecté par des **troubles psychologiques du type dépression**. Un chiffre alarmant qui lève un tabou...

Ce que dit la médecine du travail

p.267, RMT 2009

Au vu des caractéristiques du poste de PN (poste de sécurité, relation de service où la dimension humaine est partie prenante,...), la santé psychique est un élément princeps (*NdR : premier*) de la sécurité des vols. Le suivi d'un tel indicateur de santé est important pour la prévention des risques.

p.140, RMT 2009

« Les motifs psychiatriques et les pathologies de l'appareil locomoteur représentent à eux seuls près de 2/3 des arrêts maladie. »

p.253, RMT 2009

« Les pathologies les plus fréquentes relèvent principalement de trois domaines :

- 34 % appareil locomoteur (traumatologie et rhumatologie),
- 31 % ORL, dominées par la problématique des otites barotraumatiques,
- 30% neuropsychiatrie dont :
 - 75 % sont des pathologies liées à des difficultés personnelles ou familiales (syndrome anxio-dépressif)
 - 25 % sont des pathologies liées aux conditions de travail ou à un événement professionnel stressant : problème sûreté, événement politique, agression, déroutement, échec professionnel (sélection CC/CCP, ressenti de harcèlement,...).

Ce que dit le rapport STARE (novembre 2010)

« Observation Court et Moyen Courriers »

p.136

Ce sont les PNC qui présentent le plus de troubles spécifiques de la santé [par rapport aux PNT] avec des différences significatives pour les pieds gonflés, la perte de poids, les otites à répétition et le mal aux jambes.

9 - Ces troubles ont-ils nécessité un arrêt de travail ?

Oui	80,57 %	Non	19,11 %
-----	---------	-----	---------

- **4 PNC sur 5** ont été arrêtés suite à l'un de ces troubles. **La nécessité et le nombre d'arrêts de travail pour ces troubles donnent la mesure de l'impact de notre métier sur notre organisme.**

Gestion du sommeil



10 - Avez vous des difficultés à vous endormir ?

Jamais	6,11 %
Parfois	49,11 %
Souvent	37,41 %
Toujours	7,37 %

Il peut être utile à ce niveau de regarder plus précisément ce qu'ont répondu les sondés en fonction d'autres paramètres, notamment leur ancienneté et leur rythme de travail. Le croisement des données donne le résultat suivant :

Difficultés à s'endormir, en fonction de l'ancienneté

	- de 5 ans	de 5 à 10 ans	de 10 à 15 ans	de 15 à 20 ans	de 20 à 25 ans	+ de 25 ans
Jamais	6,94 %	5,59 %	6,07 %	6,98 %	6,44 %	3,70 %
Parfois	58,96 %	54,28 %	50,00 %	51,63 %	40,69 %	46,67 %
Souvent	29,48 %	35,53 %	38,52 %	34,88 %	40,92 %	38,52 %
Toujours	4,62 %	4,61 %	5,41 %	6,51 %	11,95 %	11,11 %

- *Sans surprise, le pourcentage de PNC ayant souvent ou toujours des difficultés à s'endormir progresse avec l'ancienneté, allant de 34% pour les plus jeunes à 50% pour les plus anciens.*

Difficultés pour s'endormir, fonction du rythme d'activité

	100 %	92 %	80 %	75 %	66 %	50 %
Jamais	6,44 %	5,68 %	5,66 %	8,00 %	3,53 %	3,77 %
Parfois	50,38 %	45,45 %	48,48 %	51,20 %	42,35 %	45,28 %
Souvent	36,57 %	41,48 %	38,49 %	35,20 %	42,35 %	33,96 %
Toujours	6,61 %	7,39 %	7,17 %	5,60 %	11,76 %	16,98 %

- *Contrairement à ce qu'on aurait pu penser, les difficultés à s'endormir ne diminuent pas avec la prise de temps alterné. Ce résultat est à rapprocher du tableau 7 : **44 %** des sondés ont réduit leur temps de travail pour des raisons de fatigue. Contre toute attente, il semble qu'une activité partielle ne permette pas de trouver une réponse aux difficultés d'endormissement.*

11 - Gérez vous votre sommeil en prenant des médicaments ?

Jamais	54,60 %
Parfois	34,69 %
Souvent	8,31 %
Toujours	2,40 %

12 - En cas de difficulté à dormir les conséquences sur votre santé sont :

Faibles	10,03 %
Moyennes	41,07 %
Fortes	40,75 %
Très fortes	8,15 %

13 - Avec l'ancienneté PNC, la gestion de votre sommeil est :

Plus facile	5,69 %
Identique	29,02 %
Plus difficile	65,30 %

- *La prise de médicaments pour faciliter l'endormissement n'est pas un acte régulier pour une large majorité de PNC, même si la difficulté à s'endormir est ressentie par quasiment tous les sondés. Cette difficulté est perçue comme croissante avec l'ancienneté dans la fonction pour 2/3 des sondés, ce qui confirme les résultats de l'item 10.*
- *Seule une maigre proportion de PNC ressent comme faibles les conséquences du manque de sommeil sur leur santé.*

Ce que dit la médecine du travail

Etude intitulée « info sommeil » réalisée en 2004 par les médecins du travail secteur PN

p.24

« Le métier de navigant du transport aérien comporte des contraintes temporelles spécifiques associant :

- Une programmation des vols sur des plages horaires irrégulières
- Des décalages horaires fréquents sur long-courrier et des horaires décalés sur moyen courrier
- Des durées de missions réglementées mais inégales
- Un rythme de missions « normatif » et diversifié tous les jours d'une année

Les déstabilisations temporelles du long courrier altèrent en premier lieu les capacités d'éveil et de vigilance, puis dégradent les performances générales. »

p.26

« Le travail de nuit ou en horaires décalés contribue à créer une dette de sommeil. Cette dette dégrade de façon évidente les fonctions physiologiques, sensorielles ou mentales. (...)

On commence seulement à connaître les répercussions à long terme de la réduction chronique du temps de sommeil (relations sociales perturbées, maladies organiques, affections immunitaires, performances,...). »

p.7

« La durée totale du sommeil est plus longue au cours de la petite enfance, et se stabilise à 7-9h vers 20 ans. (...) Après la cinquantaine, le sommeil de nuit a tendance à se raccourcir et à se fractionner. La sieste devient compensatrice. »

Ce que dit le rapport STARE (novembre 2010)

« Observation court et moyen courriers sur la dette de sommeil des PN »

pp. 240-241

Le recueil de données sur le terrain et les observations ont permis de mettre en évidence une dette de sommeil importante au cours des repos réduits atteignant 40 % de la durée habituelle de sommeil. On constate que 92 % de l'échantillon présente des durées de sommeil inférieures à 6 heures au cours des repos réduits, contre 77 % pour les services du matin. (...) [La dette de sommeil] est en moyenne plus élevée pour les PNC que pour les PNT.

Rythmes biologiques

14 - Souffrez-vous de perturbations de vos rythmes physiologiques (horaires de repas, sommeil) ?

Jamais	3,55 %
Parfois	39,67 %
Souvent	42,28 %
Toujours	14,51 %

- 56 % (souvent + toujours) des PNC sondés mettent en évidence les conséquences néfastes, avec une récurrence chronique, de notre mode de vie professionnel sur notre horloge biologique. Moins de 4 % des PNC disent ne pas souffrir de ces perturbations.

15 - Estimez vous que ces perturbations sont :

Faibles	7,97 %
Moyennes	44,36 %
Fortes	40,84 %
Très fortes	6,83 %

- Seuls 8 % estiment les perturbations faibles, 47 % fortes ou très fortes.

16 - Avez-vous choisi le CC, MC ou LC pour raisons physiologiques ?

OUI	52,81 %
NON	47,19 %

- L'idée préconçue selon laquelle les PNC choisiraient un secteur d'activité (CC, MC ou LC) principalement pour convenances personnelles tombe. **Pour 1 PNC sur 2, c'est la prise en compte des conséquences sur leur santé qui a déterminé le choix de leur régime d'activité.**

17 - Le dérèglement de votre horloge biologique vous semble-t-il irrémédiable ?

OUI	40,24 %
NON	58,23 %
A voir	1,53 %

- Plus de la moitié des PNC estime temporaire le dérèglement de ses rythmes biologiques.

Ce que dit une étude américaine récente sur le décalage horaire

Cité par maxisciences.com : « le décalage horaire a des répercussions sur la mémoire »

Les voyageurs internationaux pourraient se sentir fatigués et tête en l'air, même un mois après le retour à un rythme normal. Le décalage horaire aurait en effet des répercussions à long terme sur le cerveau, indique une étude américaine. (...)

« Ce que nous pouvons dire, c'est que, que vous soyez steward, interne en médecine ou que vous fassiez les trois huit, les perturbations répétées du rythme circadien (rythmes biologique d'environ 24h) a de grandes chances d'avoir un impact à long terme sur votre comportement cognitif et sur les fonctions cérébrales », indique Lance Kriegsfeld, professeur de psychologie à l'Université de Berkeley en Californie.

La recherche se base sur une étude réalisée auprès de hamsters auxquels ont été imposés des décalages horaires de six heures deux fois par semaine, pendant un mois (l'équivalent d'un vol Paris-New York). Des hamsters ont été utilisés car ces animaux possèdent un rythme circadien de 24 heures identique à celui des humains. Comme prévu, les hamsters, désorientés, ont présenté des troubles d'apprentissage de tâches simples. Mais ce qui a surpris les chercheurs, c'est que ces problèmes d'apprentissage ont persisté un mois encore après être retourné à un rythme normal. (...)

L'étude précise que cette découverte pourrait avoir de grandes implications dans les maladies dont souffrent les travailleurs de nuit, ou ceux qui effectuent des Long Courriers : diabète, maladies cardiaques, hyper tension et cancer. Une recommandation pour diminuer les effets de ces décalages : s'accorder un jour de repos par heure de décalage.



Fatigue et récupération

18 - Après une courte période de non activité (repos post-courrier), arrivez-vous à récupérer :

Jamais	16,51%
Parfois	56,97%
Souvent	23,43%
Toujours	3,09%

• **Seul un quart des PNC déclare pouvoir récupérer après les repos inhérents à une rotation.** Cela peut traduire que les repos des rotations sont insuffisamment liés à la pénibilité de la mission effectuée ; ou encore que la fatigue générée par notre activité est persistante. Par ailleurs, la manière dont sont construits les plannings individuels influence indéniablement le ressenti en terme de fatigue.

Le même tableau, croisé avec l'ancienneté des sondés :

	- de 5 ans	de 5 à 10 ans	de 10 à 15 ans	de 15 à 20 ans	de 20 à 25 ans	+ de 25 ans
Jamais	8,72%	13,91%	16,56%	20,47%	18,58%	19,70%
Parfois	51,74%	55,96%	59,51%	54,42%	54,59%	63,64%
Souvent	31,98%	27,48%	21,48%	23,72%	23,62%	12,12%
Toujours	7,56%	2,65%	2,46%	1,40%	3,21%	4,55%

• En additionnant les lignes 'jamais' et 'parfois', le résultat est sans appel : **avec l'ancienneté, les difficultés à récupérer après un repos post courrier s'accroissent.**

• **Obtenir des repos adaptés à la pénibilité des rotations, à leur enchaînement, aux alternances est-ouest pour le Long Courrier, et aux récurrences de levers tôt sur Court et Moyen Courrier est une réponse au manque de récupération entre deux rotations.**

19 - Après une longue période de non activité (mois OFF, congés), arrivez-vous à récupérer :

Jamais	1,75%
Parfois	21,35%
Souvent	48,78%
Toujours	28,13%

• **Un PNC sur cinq ne parvient pas à récupérer suffisamment après une longue période de non activité.**

Ce que dit le rapport STARE

« observation court et moyen courriers »

p.238

Dans le cadre de l'observatoire systématique, l'analyse des plannings des équipages a permis de montrer qu'en dehors des contraintes opérationnelles et commerciales, le processus de conception des plannings des équipages est influencé par divers éléments liés à la vie sociale des équipages.

L'utilisation d'un modèle prédictif prenant en compte la composante cumulative de la fatigue montre que, sur un sous-échantillon de plannings considérés critiques vis-à-vis du risque fatigue, 6% des services du matin suivant un repos réduit présentent une probabilité supérieure à 30% de générer un niveau de fatigue dit « critique ». (...) Cela résulte notamment de l'enchaînement aléatoire des services dans les plannings individuels qui découle de la planification globale des rotations, y compris des rotations comprenant des repos réduits. Ce résultat souligne (...) qu'il est pertinent de gérer le risque fatigue à l'échelle des plannings et d'intégrer les services et repos précédents.

Fatigue et santé

20 - Avez-vous été en arrêt maladie pour des raisons de fatigue ?

Jamais	41,41%
Parfois	48,64%
Souvent	8,53%
Toujours	1,41%

• **90% des PNC ne s'arrêtent jamais ou s'arrêtent parfois pour des raisons de fatigue, alors que 80% se sont arrêtés à la suite de troubles de santé liés à leur activité professionnelle. Ainsi, bien que fatigués, la majorité des PNC continue à voler : ils attendent que la fatigue porte des effets délétères sur leur santé avant de s'arrêter (cf tableau 9). Au seul motif d'être fatigué, les PNC culpabiliseraient-ils de s'arrêter ?**

21 - La fatigue due à votre activité a-t-elle entraîné : Des sautes d'humeur ?

Jamais	7,64%
Parfois	42,54%
Souvent	43,02%
Toujours	6,80%

49,82%

• **La moitié des sondés exprime avoir des sautes d'humeur du fait de la fatigue.**

Ce que dit le rapport STARE

« Observation Court et MC sur le lien fatigue / planning / sécurité des vols chez les PNT »

pp.70-71

L'étude de la fatigue et de la sécurité au travers de l'analyse des paramètres de vol (ASV) est un enjeu important dans le cadre de la mise en place d'un observatoire de l'activité des PNT.(...) Les résultats de ces analyses contribuent à une meilleure visibilité de certaines pratiques, mais la question est posée de savoir s'il est possible à travers ces analyses d'appréhender la fatigue et sa relation à la sécurité. (...) Les travaux d'EasyJet (Steward et coll., 2003) étudient notamment l'impact de deux types d'enchaînement de rotations 6/3 (6 services de matins consécutifs, suivis de trois jours de repos, puis 6 services d'après-midi suivis de 3 jours de repos) comparées à 5/2/5/4 (5 services de matins consécutifs, suivis de deux jours de repos, puis 5 services d'après-midi suivis de 4 jours de repos) sur la fréquence d'occurrence des événements de leur système d'ASV. Leurs résultats montrent une réduction significative du nombre d'événements de sévérité 3* avec le type de rotation 5/2/5/4, initialement construite pour minimiser les méfaits circadiens.

*NdR : échelle de 1 à 3, qui repose sur la détection d'écarts de performances de pilotage (selon une approche normative) ou de non respect de procédures. Le niveau 3 est le plus sévère.

Ce que dit le rapport STARE

p.135

Globalement, les troubles de l'humeur sont les plus cités par les PN. Les PNC sont les personnels déclarant le plus de troubles généraux de la santé, avec des différences significatives [par rapport aux PNT] pour les baisses des défenses immunitaires, les troubles cardio-vasculaires, les troubles musculaires et articulaires, et les troubles de l'humeur.



Déprime, démotivation, apathie, laisser-aller ?

Jamais	15,11 %
Parfois	52,45 %
Souvent	29,12 %
Toujours	3,32 %

32,44 %

- Un PNC sur trois vit des troubles du comportement, dont certains peuvent être des signes avant-coureurs voire des manifestations de troubles anxio-dépressifs.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2008)

p.362

« Les états anxio-dépressifs sont fréquents dans la population des PNC. Leur dépistage s'accompagne souvent d'arrêts de vol prolongés pour désadaptation au vol. »

Des troubles alimentaires ?

Jamais	23,93 %
Parfois	47,00 %
Souvent	24,30 %
Toujours	4,76 %

29,06 %

- Un PNC sur quatre est victime de troubles alimentaires fréquents ou continus.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.388

Il y a deux fois plus de personnes maigres ou en dénutrition parmi la population des PN : 7% contre 3,6% (de la population française.)

p.331

33% des PN interrogés ont rapporté un épisode d'intoxication alimentaire sur les 12 derniers mois.

Des maux de tête ?

Jamais	26,61 %
Parfois	45,75 %
Souvent	24,19 %
Toujours	3,44 %

27,63 %

- Un quart des PNC souffre régulièrement de céphalées suite à la fatigue des rotations.

Des nausées ?

Jamais	49,02 %
Parfois	37,66 %
Souvent	11,85 %
Toujours	1,47 %

13,32 %

- Un PNC sur huit ressent des nausées du fait de son activité professionnelle.

22 - Ces troubles sont-ils, selon vous, en rapport avec votre activité professionnelle ?

OUI	85,66 %
NON	13,90 %

- Il ne fait aucun doute pour 85% des sondés que les effets de la fatigue sur la santé sont liés à l'activité professionnelle.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.45

« Les consultations pour fatigue et altération du moral constatées ces dernières années chez certains PNC sont restées notables en 2009, avec un taux d'épisodes anxio-dépressifs ou de fatigue pathologique proportionnellement élevé. »

p.65

A propos de l'occurrence et de l'incidence des syndromes anxio-dépressifs chez les PNC :

« Elle est un motif important de consultation chez les PNC, avec celle des états de fatigue anormale. (...) Il est important de rechercher ce qui, sur le plan professionnel, pourrait être un élément susceptible de générer de tels troubles, ou simplement d'en aggraver les conséquences. Il faut privilégier tout ce qui peut aider, sur le plan du travail, à améliorer la situation, à atténuer les difficultés ou minimiser les conséquences. Il est un fait indéniable : les états anxio-dépressifs sont mal tolérés chez les PNC. »

23 - Suivez-vous un traitement régulier pour une de ces affections ?

OUI	26,83 %
NON	73,17 %

- Un quart des PNC sondés suit un traitement régulier sur ce qu'ils estiment être les effets de leur activité professionnelle sur leur santé : troubles du comportement, maux de tête, nausées, troubles de l'alimentation.

24 - Votre maladie a-t-elle été reconnue en maladie professionnelle ?

OUI	10,57 %
NON	89,37 %

- Bien que certains que leur activité professionnelle a des effets sur leur santé, seul un sondé sur dix a pu faire reconnaître sa maladie en maladie professionnelle.

25 - Si NON, vous a-t-on informé des démarches à suivre ?

OUI	11,86 %
NON	88,14 %

- Le fait que :
 - la pénibilité du métier de PNC n'est pas reconnue
 - les effets de notre activité professionnelle sur notre santé sont encore flous pour les pouvoirs publics et les professionnels de la santé
 - les PNC manquent d'information pour faire reconnaître leur maladie en maladie professionnelle

Ces éléments peuvent expliquer le pourcentage relativement faible de PNC ayant obtenu une reconnaissance de leur maladie en maladie professionnelle.

26 - Vous a-t-on dissuadé d'engager des démarches ?

OUI	7,69 %
NON	92,38 %

- Fait inquiétant, près de 8% des sondés disent avoir été dissuadés d'engager des démarches en vue de faire reconnaître leur maladie comme maladie professionnelle. Rapprochez-vous de vos délégués UGICT CGT PNC si vous êtes dans cette situation.



27 - Depuis le début de votre carrière, combien de jours avez-vous été arrêté pour maladie ?

Résultats dépouillés en fonction de l'ancienneté

	- de 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	15 à 20 ans	20 à 25 ans	+ de 25 ans
- de 5 jours	35,09 %	12,29 %	5,78 %	4,65 %	3,00 %	3,01 %
5 à 30 jours	45,03 %	40,86 %	28,05 %	19,07 %	15,67 %	10,53 %
31 à 90 jours	15,79 %	29,57 %	33,00 %	33,02 %	30,88 %	27,82 %
91 à 180 jours	2,34 %	11,96 %	18,48 %	27,44 %	21,89 %	23,31 %
+ de 180 jours	1,17 %	5,32 %	14,52 %	15,81 %	28,34 %	35,34 %

- Le fait qu'il y ait un glissement vers un plus grand nombre de jours d'arrêt maladie avec l'ancienneté est prévisible. En revanche, le nombre de jours d'arrêt maladie est alarmant : ainsi, à 25 ans d'ancienneté, un PNC sur trois a été arrêté plus de six mois au cours de sa carrière.

28 - Votre encadrement vous a-t-il fait des remarques déplacées à ce propos ?

OUI	22,44 %
NON	77,51 %

- Près d'un quart des PNC dénonce des remarques déplacées suite à un ou des arrêts maladie. Les directives données à l'encadrement, telles que l'objectif de la réduction de l'absentéisme chez le PNC, mettent en évidence la méconnaissance chez nos hauts dirigeants de l'activité PNC et de la fatigue qu'elle génère. L'UGICT CGT PNC fait régulièrement valoir l'aspect « secret médical » et le caractère légal de l'arrêt maladie, trop souvent perçu comme absentéisme abusif.
- L'émergence d'accords d'entreprise relatifs aux risques psychosociaux (stress au travail), ou « la Charte sociale et Ethique », dont nous sommes signataires, vise à prévenir des dérives de ce type.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2008)

p.363

« On objecte (...) trop facilement au médecin du travail ses décisions d'arrêt de vol ou l'ordonnance d'absence de certains PN.

On ne semble pas mesurer les conséquences professionnelles, individuelles et collectives du maintien au poste d'un PN diminué dans ses capacités, ni même la responsabilité du médecin qui accorderait une aptitude à l'égard d'un opérateur chez un sujet fragilisé. »

Ce que dit le rapport STARE

p.98

Dans le monde du travail, l'absentéisme est un indice des conséquences du travail sur la santé des personnels. Il traduit une désadaptation de l'individu à la charge de travail qui lui est demandée (Fondation Européenne pour l'Amélioration des Conditions de Vie et de Travail, 1997). La désadaptation s'exprime par des manifestations organiques et/ou psychologiques, plus ou moins pathologiques.

Elle résulte d'un déséquilibre entre la personne et son environnement de travail, véritable conséquence d'une contradiction entre les demandes et exigences du travail, et la capacité du personnel à y faire face en termes d'aptitude et de compétences. (...)

Ces causes peuvent toutes se traduire par un état de fatigue aiguë et/ou chronique, physique et/ou mental, qui va être source d'absentéisme ou favoriser la survenue d'une pathologie, elle-même responsable d'un absentéisme.

Outre les coûts directs ou indirects pour l'entreprise, son analyse est importante pour étudier l'impact des rythmes de travail sur la santé.

Obligations légales de l'Entreprise

29 - Avez-vous été informé des risques liés à la toxicité de l'air dans les avions ?

OUI	26,80 %
NON	73,20 %

Note de notre représentant Ugict-Cgt PNC au CHSCT : comme tout moteur mécanique, les pièces des différents étages de turbine de réacteur ont besoin d'être lubrifiées. Il faut assurer l'étanchéité du système par des séries de joints d'étanchéité. Il doit arriver qu'avec l'usure due à l'utilisation intensive des moteurs, les joints deviennent plus ou moins étanches : il y a alors un risque de passage de vapeurs d'huile dans le système de conditionnement d'air, puisque l'air comprimé en cabine passe par les réacteurs.

Or les constituants de cette huile intègrent environ 5 % d'organophosphates, composés qui seraient nocifs. Leur inhalation provoquerait des symptômes allant du mal de tête à la sensation de nausées, irritation cutanée, désordres d'ordre nerveux à effet plus ou moins immédiat.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2008)

p.353

Plus de 200 produits ont été identifiés dans l'air des cabines par des tests variés.

p.356

Le dossier de la qualité de l'air des cabines d'avion mérite toute notre attention. Il fait partie de celui plus général de l'évaluation des risques sanitaires de l'exposition aux faibles doses, avec un triple défi : mise en évidence, quantification, gestion du risque. (...)

Pour ce qui concerne les effets sur la santé de l'inhalation des vapeurs d'huile (...), il n'y a pas consensus général. (...)

Au-delà de la question des vapeurs d'huile, la qualité de l'air des cabines comprend les sujets des débits de ventilation, des altitudes cabine, de la pollution microbienne, des pollutions intentionnelles. C'est un vaste chantier.

30 - Savez-vous ce que sont les rayons ionisants ?

OUI	75,09 %
NON	24,86 %

31 - Avez-vous été informé des risques liés aux rayons ionisants ?

OUI	45,98 %
NON	53,91 %

32 - Dans le cadre de la médecine du travail, avez-vous bénéficié d'un suivi médical spécifique relatif à l'exposition aux rayons ionisants ?

OUI	17,68 %
NON	82,22 %

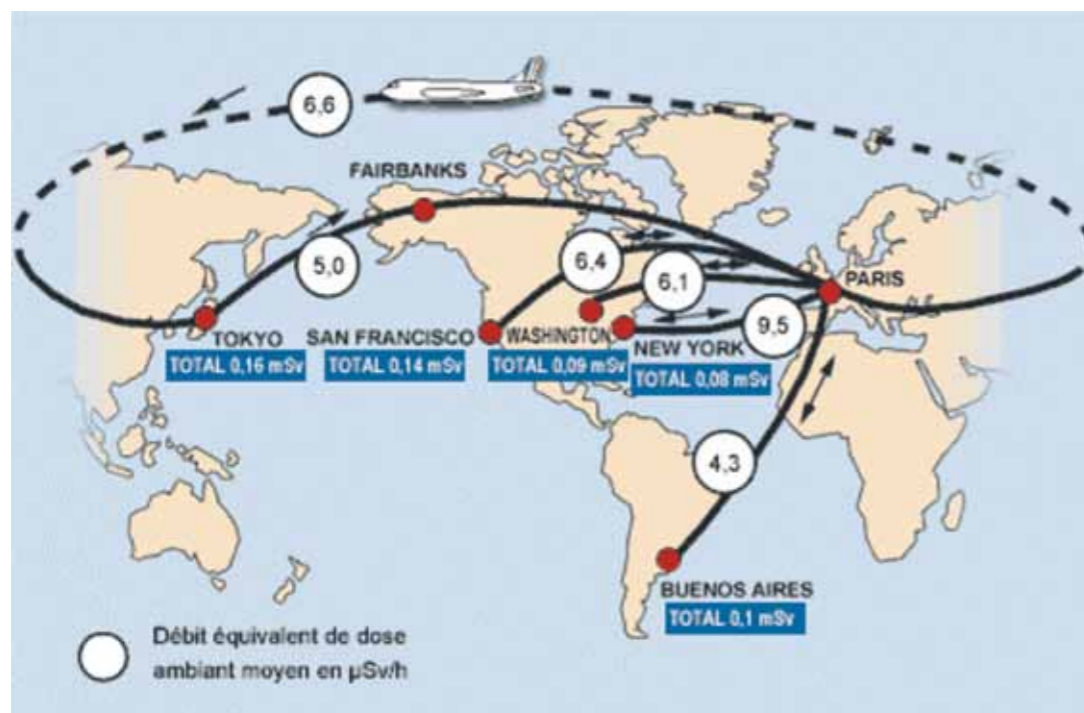
- Nous pouvons être affectés par les rayons ionisants en vol, surtout lors du passage des pôles, lors du transport en soute de marchandises dangereuses, sur la terre ferme (par exemple en Bretagne où les sols émettent des doses infimes de radioactivité), et lors des passages en Poste Inspection Filtrage, où des rayons X sont émis pour analyser le contenu des bagages.

Sur les rayons ionisants

Sur Terre, nous sommes exposés à divers types de rayonnements naturels : le « spectre électromagnétique », dans lequel nous trouvons notamment la lumière visible mais aussi les rayonnements ionisants. Ces rayonnements sont des ondes électromagnétiques comme le sont les ondes radio ou les rayons X.

Les rayonnements de très grande énergie (ondes et particules) sont capables de traverser d'épaisses couches de matière. En vol, nous sommes exposés à ces particules énergétiques de manière variable, en fonction notamment de l'altitude de vol, du temps de croisière (temps d'exposition), et de la latitude du lieu survolé.

Les effets pénétrants des rayonnements ionisants englobent une vaste gamme de réactions. Pour exemple voici quelques effets recensés, pour des doses supérieures à 1 Sv (note : 1 Sv = 1.000 mS) : érythème, déficience lymphocytaire, diminution des villosités intestinales, stérilité, insuffisance respiratoire.



Mesures réalisées sur des routes représentatives des différentes situations d'exposition aux rayonnements cosmiques. Dans les cercles, est mentionné le débit équivalent de dose ambiant moyen sur le vol en microsieverts par heure (µSv/h). La dose totale est donnée pour un aller-retour en millisievert (mSv). Pour le vol Paris-New York, la mesure a été effectuée en Concorde. (source : IRSN)

La prise en compte de l'exposition aux rayonnements naturels est l'une des innovations de la directive européenne n° 96-29. Concernant la protection du personnel navigant, l'article 42 prévoit les dispositions suivantes :

« Chaque État membre prend les dispositions nécessaires pour que les entreprises exploitant des avions prennent en compte l'exposition au rayonnement cosmique du personnel navigant susceptible de subir une exposition supérieure à 1 mSv par an (1 Sv = 1000 mSv). Les entreprises prennent les mesures appropriées, afin notamment :

- d'évaluer l'exposition du personnel concerné,
- de tenir compte de l'exposition évaluée pour l'organisation des programmes de travail, en vue de réduire les doses du personnel navigant fortement exposé,
- d'informer les travailleurs concernés des risques pour la santé que leur travail comporte,
- d'appliquer l'article 10 au personnel navigant féminin. »

L'article 10 de la directive concerne la protection particulière pendant la grossesse. Lorsqu'elle a informé l'employeur de son état, une femme enceinte ne doit plus être affectée à une activité en vol dès lors que la dose équivalente reçue par l'enfant à naître jusqu'à la fin de la grossesse est susceptible de dépasser 1mSv.

Vos accidents de travail

33 - Avez-vous déjà eu un accident du travail (AT) ?

OUI	68,80 %
NON	31,20 %

• **Deux tiers des sondés ont vécu un accident de travail.** Ce chiffre, alarmant, est à rapprocher du nombre d'accidents du travail qui surviennent chaque année (source : bilan social CEOA) : en 2008, 1534 AT ont été déclarés chez les PNC, chiffre qui n'évolue guère d'une année à l'autre.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.272

La fréquence des AT (environ 9,5/100 PNC, versus 2,5/100 PNT) reste élevée, avec à l'origine principalement les deux mêmes problèmes (Otite barotraumatique, accident de manutention et de circulation) malgré les actions de sensibilisation.

34 - Combien d'accidents du travail avez-vous eu depuis le début de votre carrière ?

• En moyenne, ceux qui ont déjà vécu un accident du travail en ont déclaré trois au cours de leur carrière.

35 - Votre déclaration d'accident a-t-elle été compliquée ?

OUI	28,88 %
NON	71,04 %

• Pour près de 30 % des PNC, la déclaration d'accident du travail a été compliquée. Une donnée qui pourrait fausser le nombre réel d'accidents du travail.

36 - Votre accident du travail a-t-il été contesté ?

OUI	30,25 %
NON	69,60 %

• Un PNC sur trois s'est vu contester son accident du travail. Une autre donnée qui peut minimiser le nombre réel d'accidents du travail

37 - Au total, combien de jours avez-vous été arrêté pour accident du travail ?

- de 5	9,51 %
entre 5 et 30	52,68 %
entre 30 et 90	25,31 %
entre 90 et 180	7,44 %
+ de 180	5,06 %

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.288

Le relevé des pathologies principales ayant occasionné un arrêt de travail en AT, quelle qu'en soit la durée, ou en maladie (égale ou supérieure à 21 jours) permet un classement par ordre décroissant de fréquence :

- 1 - Barotraumatisme de l'oreille et du sinus
- 2 - Episode de fatigue et du trouble du sommeil
- 3 - Etat résultant d'épisode à connotation anxieuse ou dépressive
- 4 - Manifestation ORL de caractère saisonnier (rhume, angine, sinusite,...)
- 5 - Cervico-dorso-lombalgies

38 - Aujourd'hui, vous considérez-vous comme complètement rétabli ? (sur 1308 réponses)

OUI	67,97 %
NON	31,88 %

• Parmi les sondés ayant eu un accident de travail, près d'un sur trois ne se considère pas comme complètement rétabli.

39 - Séquelles éventuelles ?

• Parmi ceux non complètement rétablis, qui ont répondu à cette question ouverte, les réponses les plus fréquentes concernent :

- Problèmes ORL (37,8%)
- Maux de dos (29,8%)
- Troubles musculo-squelettiques autres que dorsaux (18,2%)

Ce que dit le rapport STARE

p.98

Il est intéressant de distinguer l'épidémiologie liée aux accidents du travail de celle liée aux arrêts de maladie. On peut faire l'hypothèse que les accidents du travail sont plus influencés par la fatigue que les arrêts de maladie, car survenant en situation d'activité.

Votre licence

40 - Votre licence a-t-elle été suspendue quelque temps ?

OUI	22,14 %
NON	77,81 %

• Plus d'un PNC sur cinq en activité a eu sa licence suspendue.

41 - Si OUI, combien de temps ?

- d'un mois	20,48 %
1 à 3 mois	38,80 %
3 à 6 mois	18,07 %
+ de 6 mois	22,65 %

42 - Votre état de santé vous a-t-il déjà fait craindre de perdre votre licence de vol ?

OUI	40,28 %
NON	59,72 %

• Sur 1730 réponses, 40% des sondés craignent ou ont craint de perdre leur licence de vol du fait de leur état de santé.

43 - Si OUI, pour quel type d'affection ? (exprimé en nombre)

ORL	216
Troubles vertébraux/dorsaux	96
Troubles musculo-squelettiques	67
Troubles psychologiques	66
Troubles thyroïdiens	56
Troubles cardiaques	27
Cancer	19
Troubles circulatoires	19
Maladies diverses	19
Troubles respiratoires	18
Troubles sanguins	18
Troubles de l'appareil digestif	15
Troubles urologiques	15
Troubles ophtalmologiques	11
Troubles cérébraux/neuronaux	8
Fatigue	8
Autres troubles	8
Maladies infectieuses	8
Diabète	5
Troubles du sommeil	4
Allergie	3
Perte de poids / Anorexie	3
Perte d'équilibre/vertiges	3
VIH	2
Troubles dermatologiques	2

• Nous avons fait le choix de publier toutes les réponses. On peut supposer un degré de sévérité important pour chacune des pathologies exprimées ci-dessus, puisque les 716 personnes qui ont répondu à cette question craignent ou ont craint que ces troubles entraînent la perte de leur licence de vol.

44 - Avez-vous été en mi-temps thérapeutique ?

OUI	11,02 %
NON	88,92 %

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.209

Pour ce qui concerne les **inaptes temporaires** au poste (PNC) mais aptes à un poste (au sol), il s'agit essentiellement de :

- grossesses
- procréations médicales assistées
- causes psychologiques ou sociales

p.286

La plupart des inaptitudes au poste de travail avec changement de poste correspond au passage au sol d'hôtesse enceintes souhaitant continuer à travailler. Le reste répond à une attente de changement d'emploi ou à une facilité pour un suivi médical particulier. On assiste à une augmentation de la demande de postes au sol en relation avec des difficultés à la réalisation d'une grossesse.

Les **aménagements de poste** recouvrent essentiellement :

- les avis favorables aux reprises du travail en mi-temps thérapeutique
- les demandes de jours d'immo pour la réalisation d'examen médicaux
- les interventions ayant pour finalité de favoriser la survenue d'une grossesse (...)
- les troubles du sommeil et certains problèmes familiaux nécessitant une adaptation fine du planning

p.300

Les **restrictions d'aptitude** sont fréquentes chez les PNC. Les principales causes demeurent les affections ORL, musculo-articulaires, digestives, et les troubles anxio-dépressifs (en constante augmentation)

p.395

Relevé des **pertes d'aptitudes vol définitives** de 2005 à 2009 (PNT et PNC) :

Les causes les plus fréquentes sont celles d'ordre psychologique (tous types de syndromes anxio-dépressifs) (...) puis les problèmes locomoteurs/rhumato.



Psychologiquement et socialement

45 - Votre activité a-t-elle engendré des problèmes familiaux ?

Difficulté de garde d'enfants	71,14 %
Difficulté d'éducation de vos enfants	48,76 %
Séparation, divorce	46,37 %
Etes vous parent isolé ?	20,24 %

• Au-delà des murs de l'Entreprise et de la carlingue de l'avion, **un des aspects de la pénibilité liée à notre métier tient à la difficulté de concilier vie professionnelle et sociale.**

Les chiffres exprimés démontrent que notre travail, caractérisé par des rythmes atypiques, a des conséquences sur la qualité de nos vies familiales et privées : 46 % des PNC ont connu une rupture et presque 50 % témoignent de difficultés pour l'éducation des enfants.

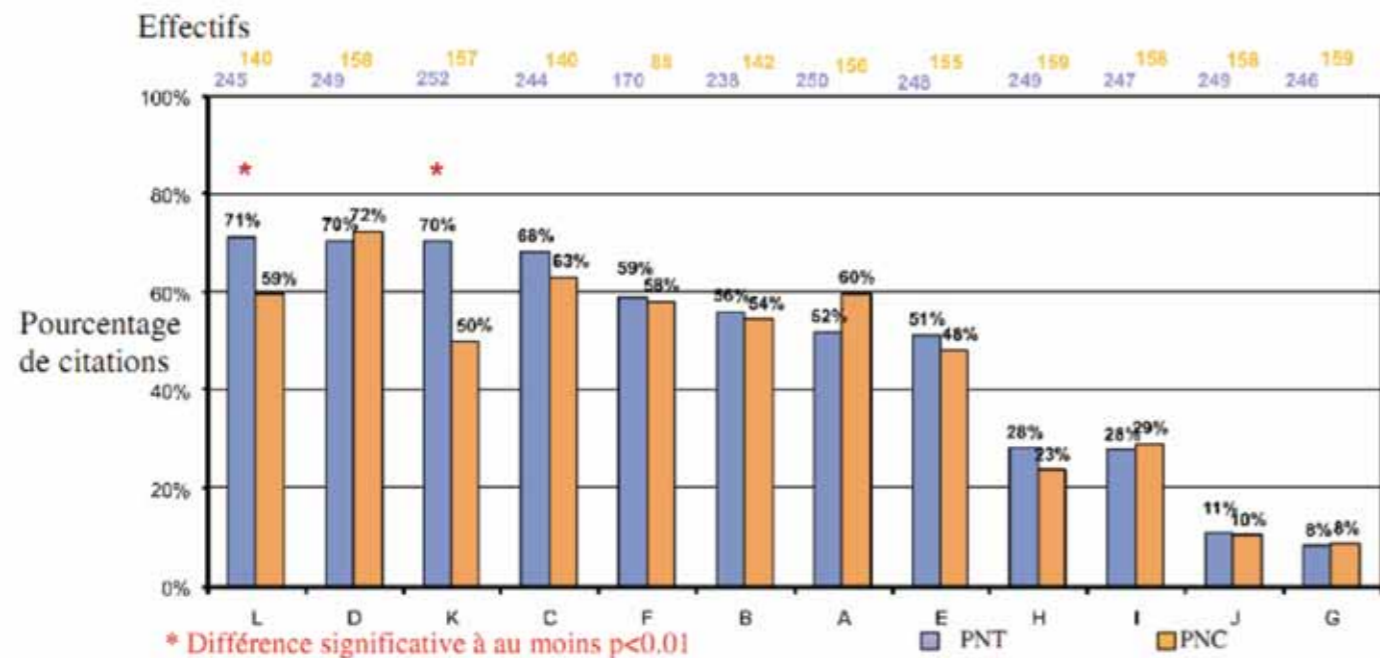
• La difficulté pour les PN de faire garder leurs enfants est très largement exposée : plus de 71 % des PNC concernés rencontrent ce type de problème.

Le sujet ne peut plus être occulté et un véritable chantier doit être ouvert pour que les Entreprises du transport aérien apportent des solutions satisfaisantes à cet aspect de la vie sociale (création de crèches 7/7 jrs et 24/24h).

Ce que dit le rapport STARE

p.138

Pourcentage de citations des activités pénalisées par les horaires de travail pour les PNT et les PNC :



A : Passe-temps ou sport

B : Votre partenaire

C : Votre famille proche / vos enfants

D : Vos amis et vos relations

E : Événements culturels (cinéma, théâtre...) ou sorties

F : Vie associative / activités religieuses

G : Aller à la banque ou à la poste

H : Aller chez le dentiste, le médecin, le pharmacien

I : Recevoir un réparateur chez vous

J : Faire des courses / travaux domestiques

K : Partir en week-end

L : Partir en famille

46 - Pendant le vol, vous est-il arrivé d'être stressé par :

L'insatisfaction ou l'agressivité de nos passagers	88,16 %
Un problème d'ordre technique	69,06 %
Les turbulences	65,87 %
Un problème d'ordre médical (PAX ou PN souffrant)	64,52 %
Votre hiérarchie	61,28 %
Le poste qui vous a été attribué	56,63 %
Par la présence d'un reconduit à la frontière et son escorte	54,30 %

• 88 % des sondés mettent en avant une caractéristique incontestablement pénible de l'aspect commercial du métier : la gestion comportementale des insatisfactions PAX dans la relation clientèle.

• Un tabou est levé : 61 % des PNC disent être stressés par la hiérarchie pendant le vol !

C'est un facteur de risque psychosocial dont la Direction doit mesurer l'ampleur. Ce facteur anxiogène doit sérieusement être pris en compte pour tout projet de réforme managériale, tel le Projet PNC qui visait à instaurer le contrôle systématique en vol des Hot/Stw par la Maîtrise.

L'encadrement PNC est-il suffisamment formé à cet aspect du stress au travail occasionné par les méthodes de management et les objectifs fixés par la Direction Générale ?

• Un autre tabou tombe : les PNC peuvent aussi avoir peur en avion.

• Les PNC expriment majoritairement avoir déjà été stressés par le poste attribué à bord. On peut supposer que l'imposition des postes à bord sur LC serait un facteur d'accroissement du stress au travail vécu par les PNC.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

A propos des conséquences liées aux turbulences

p.359

Nombre d'évènements Turbulences : 100 à 150 / an = 2,3 % des CRAT totaux.

p.362

Siège habituel des lésions : elles sont surtout physiques et touchent :

- Surtout les membres : 29 % inférieurs, 27 % supérieurs
- Dans 36 % des cas, le rachis
- Dans 7 % des cas, la tête
- Dans 1 % des cas : divers, brûlures essentiellement

p.364

Les PNC ont plutôt tendance à privilégier la protection des matériels (pour limiter le risque de projectiles) plutôt que se protéger eux-mêmes (retenir un casier, un trolley,...)

47 - Avez vous un sentiment d'insécurité à bord ?

OUI	27,84 %
NON	68,34 %
Parfois	3,88 %

• **Un PNC sur quatre éprouve un sentiment d'insécurité à bord.** Les évènements récents (AF447 notamment) pourraient expliquer ce taux élevé de sensation d'insécurité dans notre environnement de travail. Sans doute existe-t-il d'autres raisons, qui nécessiteraient d'être recensées.

48 - Quand vous partez en rotation vous est-il arrivé d'être angoissé :

Le risque de ne pas revenir vous est-il venu à l'esprit ?	78,51 %
Car vous quittez vos proches malades ou en difficulté ?	77,27 %
Car vous quittez vos proches, même si tout va bien ?	71,24 %
Car vous vous inquiétez pour la garde de vos enfants ?	43,49 %
Par l'idée d'être détourné et pris en otage ?	19,18 %

• La réponse la plus fréquemment citée est la venue à l'esprit du risque de ne pas pouvoir revenir. Là encore, l'AF447 peut expliquer la raison d'un si fort taux de réponse. Ce résultat inquiétant, mériterait d'être précisé en fréquence et en degré de stress ressenti. Ces taux élevés d'angoisse liée à l'éloignement familial et social nécessiteraient une étude plus affinée sur le degré d'angoisse perçue.

49 - En escale, redoutez-vous :

L'instabilité politique (émeutes, attentats,...) ?	77,94 %
D'être malade ou accidenté ?	67,59 %
D'être agressé à l'extérieur ?	55,95 %
Les phénomènes météo (ouragan, cyclone,...) ?	52,67 %
D'être agressé dans l'hôtel ?	26,69 %

• **Les impacts psychologiques liés à l'exercice de notre métier ne se limitent pas à la cabine seule :** ils se vivent dans toute la globalité de l'environnement de la mission (avion, escale, hôtel,...). Les PNC sont loin d'être indifférents aux contextes environnementaux : politiques, météorologiques, sanitaires et sécuritaires. Ici aussi, les chiffres élevés mériteraient que les réponses soient affinées en fonction du degré de stress éprouvé.

50 - Avez-vous vécu une de ces situations ? (1585 réponses)

OUI	49,09 %
NON	50,85 %

51 - Si OUI, laquelle ? (Exprimé en nombre)

Cyclone / ouragan / orages forts	267
Problème de santé en mission	225
Instabilité politique / émeutes / guerre	156
Volcan	84
Agression en escale	77
Insécurité en escale	50
Attentat en escale	49
Tremblement de terre	39
Décès d'un pax à bord	32
Accident	29
Pax indiscipliné	23
Problèmes techniques avion	20
Sécurité à bord	11
Prise d'otage	7

52 - Selon vous, AF a bien géré votre situation au moment des faits ?

OUI	397	49,81 %
NON	383	48,06 %
Moyennement	19	2,38 %

53 - Avez-vous bénéficié, ensuite, d'un suivi par l'Entreprise ?

OUI	11,58 %
NON	88,42 %

• **Seul un PNC sur dix a bénéficié d'un suivi par l'Entreprise suite à des difficultés vécues.** Même si toutes les situations ne nécessitent pas a priori un suivi, ce nombre peu élevé peut être rapproché des 50 % de PNC insatisfaits de la gestion des événements par la Direction.



• Nous avons relevé les 14 réponses les plus récurrentes. Ajoutons que le vécu de ces situations ou l'expérience témoignée par un tiers (les collègues à bord, par l'Entreprise - bulletin Survol, stages BEPN,... - ou par la presse) peuvent faire naître ou accentuer angoisses et peurs.

• Les avis sont très partagés, nous nous retrouvons avec presque autant de PNC qui pensent que la Direction a su gérer la situation que de PNC qui pensent le contraire.

54 - Pour vous, quel est l'aspect le plus pénible de notre métier ? (Mise en valeur des résultats les plus récurrents)

Fatigue (manque de récupération, de sommeil)	56,17 %
Décalage horaire / horaires décalés	35,01 %
Nuits en vol	27,68 %
Rythme de travail	23,88 %
Eloignement familial / déstructuration sociale	14,48 %
Relations hiérarchiques	10,73 %
Charge de travail / contraintes physiques à bord	9,86 %
Caractéristiques environnement cabine avion	8,25 %
Perturbation du rythme biologique	8,07 %
Stress	7,67 %
Gestion planning / vie privée	6,06 %
Relation PAX	4,90 %

• Pour rappel, cette question était ouverte et ne proposait aucun élément de réponse prédéfini. La somme des pourcentages est supérieure à 100, car certains des sondés ont donné plusieurs réponses.

• La fatigue est l'élément dominant, et nous pouvons légitimement penser qu'elle est la conséquence des items suivants :
- Les nuits en vol, le décalage horaire et les horaires décalés sont intrinsèques aux conditions d'exercice du métier de navigant.
- Quant au rythme de travail, il est mis en place par l'employeur, après négociation avec les organisations syndicales. Ce point est à mettre en lien avec l'item « charge de travail », lui aussi défini par l'employeur.

Ainsi, si la fatigue est une des conséquences du métier de navigant de par ses horaires inadaptés aux rythmes biologiques, il revient à l'employeur d'attribuer le repos nécessaire à la récupération des PN.

• Viennent ensuite l'éloignement et la déstructuration sociale, eux aussi inhérents à notre métier. Ce résultat est à rapprocher de l'item 'gestion planning/vie privée', qui dépend des règles collectives mises en place par l'Entreprise. Nous pouvons nous interroger sur le vécu de la vie sociale en équipage : comment est ressenti le fait de ne jamais travailler avec les mêmes collègues ? Comment les moments de solitude (choisis ou contraints) sont-ils vécus en escale ?

• Le fait que les relations hiérarchiques (pressions hiérarchiques, reconnaissance, évaluation,...) puissent apparaître comme un élément pénible doit mettre en garde l'Entreprise de l'inadaptation de sa méthode de management. Si beaucoup de PNC vivent mal les relations avec leur encadrement, il serait intéressant de savoir comment les cadres PNC vivent à leur tour la pratique managériale et les objectifs imposés par la Direction Générale.

• A propos du stress :

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

Rapport de synthèse « service de santé au travail » Air France, 2008

p.47

Nous avons essayé d'étudier le stress professionnel, non pas le stress dans sa généralité (...). Ce n'est pas un sujet nouveau. Cela fait déjà un bon nombre d'années que ce thème a été évoqué par l'ensemble des médecins du travail dans leurs rapports et par les partenaires sociaux.(...)

Nous avons créé un outil qui s'appelle SVP ; en français, cela veut dire Stress et Vécu Professionnel. Nous avons maintenant le retour d'environ 2000 questionnaires. Mais certaines populations en sont encore exclues. (...) Nous n'avons pas de retours ni d'étude sur les navigants.

p.7

Dès lors que le stress présente un risque pour la santé des travailleurs, l'Accord interprofessionnel sur le stress au travail prévoit que l'employeur engage sa responsabilité s'il ne prend pas de mesures de prévention anti-stress. En effet, en vertu de la directive cadre 89/391 du 12 juin 1989 et des articles L.4121-1 à 5 du Code du travail, l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour assurer et protéger la santé physique et mentale, ainsi que la sécurité de ses salariés.

Ce que dit le rapport STARE « Observation Court et Moyen Courriers »

p.115

Les six inconvénients [du travail de navigant] les plus cités sont les mêmes pour les deux échantillons [PNT et PNC]. On constate cependant des pourcentages de citations significativement plus importants pour les PNC pour la fatigue (accumulation/difficulté à récupérer/baisse de vigilance/effet sur la santé). (...) Il est par ailleurs frappant de constater que les horaires de travail constituent des éléments ressortant comme étant un avantage (temps libre) et un inconvénient (travail le week end, fatigue).

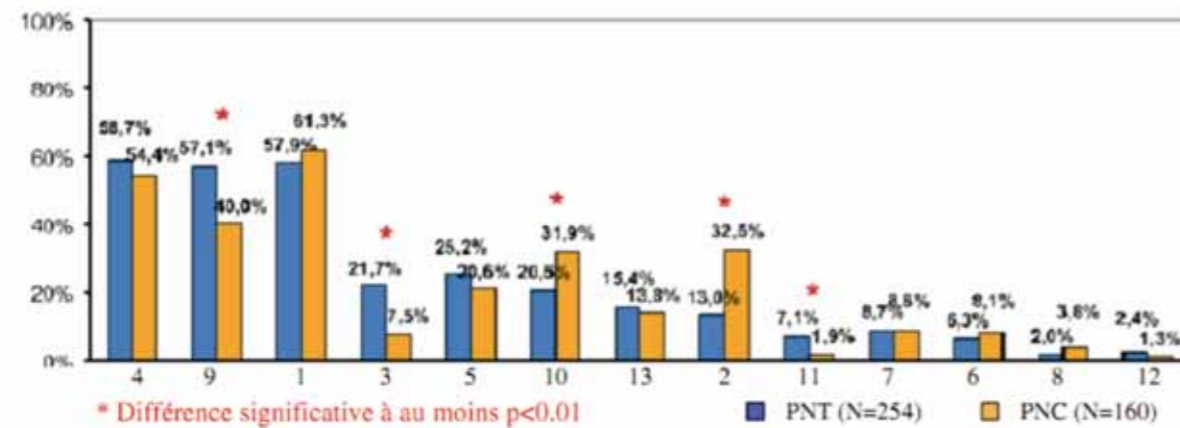
Inconvénients du travail PNT PNC

	PNT	PNC
Vie familiale, sociale : éloignement, absence, horaires décalés, travail le week-end	84,70 %	86,60 %
Nuits courtes : temps d'escale trop court, fatigue, manque de sommeil	49,60 %	48,00 %
Fatigue : accumulation, difficulté à récupérer, baisse de vigilance, effet sur la santé	37,40 %	56,40 %
Levers tôt successifs : fatigue	37,40 %	32,40 %
Alimentation décalée, irrégulière / mauvaise qualité des repas, repas froids	13,70 %	31,30 %
Amplitude de travail trop longue : trop de vols, trop de jours travaillés	10,30 %	8,90 %

p.126

Pourcentage de citations des conditions de travail jugées les plus pénalisantes sur le plan de la fatigue pour les PNT et les PNC

Pourcentage de citations



- 1: Ambiances physiques (bruit, température, qualité de l'air ...)
- 2: Contraintes posturales
- 3: Exigences mentales (attention visuelle, concentration)
- 4: Cadence de travail, pression temporelle
- 5: Ruptures de cadences
- 6: Certaines destinations ou certains types d'aéroports
- 7: Répétitivité du travail
- 8: Poids des responsabilités
- 9: Contraintes liées aux plannings
- 10: Qualité des repas
- 11: Conditions d'hébergement en escale
- 12: Pressions commerciales
- 13: Situations de contrôle ou d'instruction

55 - Une augmentation de la durée de carrière au rythme de 100 % vous paraît-elle possible ?

NON	94,08 %
OUI	4,75 %
Le choix doit être possible.	0,58 %
NON, sauf nécessité économique	0,42 %
Oui, en temps alterne	0,16 %
Oui, si la condition physique le permet	0,05 %

• L'immense majorité des PNC estime impossible une augmentation de la durée de carrière à un rythme 100 %.

Ce résultat est à rapprocher de la réforme de la CRPN (votée en 2008 et dans l'attente d'un décret d'application ministériel) qui ferait passer de 25 à 30 le nombre d'années nécessaires pour faire valoir ses droits à la CRPN à taux plein. Au vu du résultat ci-contre, on peut s'interroger sur le nombre de PNC qui seront en capacité physique et mentale d'aller au-delà de 25 années de carrière à un rythme de 100 %.

Conclusions & Perspectives



Médecine du Travail

La médecine du travail a pour rôle d'alerter en cas d'atteintes physiques, mentales ou sanitaires manifestes liées à l'activité professionnelle ; elle est un acteur incontournable dans la détection des pathologies en lien avec l'exercice de notre métier. Elle est notre alliée, individuellement et collectivement.

Hélas, la médecine du travail relève le manque de moyens mis à sa disposition pour effectuer correctement sa mission de santé et de prévention.

Ce que dit la médecine du travail (RMT 2009)

p.298

Les moyens matériels d'étude sur le terrain sont jugés insuffisants. Pour mener des études telles que l'évaluation mesurable de la charge physique ou la pénibilité d'une activité lors d'une situation réelle de travail, des outils de mesures spécifiques sont nécessaires en complément des observations et enquêtes.

Les matériels de métrologie de base (cardiofréquence-mètre et logiciels) font défaut pour l'ensemble des services médicaux de la compagnie, malgré plusieurs demandes argumentées ces dernières années. (...). Précisons que le coût des équipements et des études demandées n'est proportionnellement pas onéreux au regard de celui du service apporté dans le cadre de la prévention des risques.

p.308

La réforme de la médecine du travail toujours en attente devrait affirmer le renforcement pluridisciplinaire de nos actions. (...)

Une inquiétude s'esquisse concernant notre indépendance professionnelle et l'avenir de notre métier face aux enjeux de santé de plus en plus complexes au service des salariés de l'entreprise.

Sécurité à bord

- La pénibilité n'est pas uniquement une affaire de santé : elle est un paramètre influent dans la chaîne de sécurité aérienne.
- Le rapport STARE, fréquemment cité, étudie entre autres les conséquences de la dette de sommeil des PN sur la vigilance et son impact sur la sécurité en vol. Le lien entre les deux est évident et démontré.
- De plus en plus déqualifiée par la Direction et reléguée au simple rôle de service hôtelier, il est primordial de rappeler que la fonction première des PNC est la sécurité à bord .

La pénibilité du métier de PNC est l'affaire de tous.

Prendre en compte la vie des PNC

Nous l'avons vu, notre activité génère obligatoirement des contraintes sur nos rythmes biologiques, notre santé et notre vie sociale.

C'est une réalité immuable. Pour autant, il est de la responsabilité de l'Entreprise de mettre en œuvre des conditions de travail (rythmes des rotations et charge de travail à bord) à même de préserver la santé de ses PNC.

Par ailleurs, permettre une amélioration de la qualité de la vie sociale est possible : stabilité des plannings, crèches 24/24h, temps partiel, planning davantage « à la carte »,...

La réforme de la CRPN, qui augmenterait de 5 ans la durée de carrière des PNC, et dont nous empêchons l'application depuis janvier 2008, est un déni de la pénibilité de notre métier.

En l'état, elle est inappropriée et contradictoire avec les exigences (suscitées par les PNC) de prévention de notre santé au travail.

Perspectives

- Une étude anthropologique et épidémiologique approfondie ciblée sur le PNC s'appuyant sur des études en milieu aéronautique, des questionnaires et des observations de terrain (observations cliniques, psychologiques, comportementales et ergonomiques) permettrait de mettre en lumière par des professionnels les pénibilités (car le sondage démontre qu'elles sont plurielles) inhérentes à notre métier. Ce questionnaire est une première étape confirmant cette nécessité. Vos réponses sont autant d'éléments incontestables qui nous permettront d'inciter voire d'obliger les différents acteurs (Médecine du Travail, CE, Entreprise, Aviation Civile, Ministères,...) à approfondir le dossier et à apporter des solutions aux atteintes portées à notre santé.
- Un tabou doit être levé. Des statistiques mentionnant l'âge moyen de la mortalité des PNC par rapport à la moyenne nationale doivent être entreprises et publiées.

Notre CE a et a toujours eu les prérogatives pour financer et lancer de telles études. Il appartient au bureau du CE*, dont nous sommes actuellement exclus, d'engager le processus. Pour notre part, ce sujet est un axe prioritaire.

* Exécutif du CE, composé de représentants syndicaux (aujourd'hui SNPL, UNAC, SNPNC, UNSA, CFTC)

