

Roissy, Orly, le 17 juillet 2023

CONSIGNE Prestations PN : les portions minimales, ça suffit !

Voilà des mois que nos RP demandent des améliorations significatives des quantités et variétés des prestations servies aux pilotes. Le fait est qu'il n'y a pas une cantine ni un restaurant d'entreprise en France qui ne propose au moins deux plats au choix et la possibilité de rations supplémentaires et adaptées aux besoins.

Quelle profession se trouve régulièrement plus de 12 heures dans un espace réduit, sans possibilité de restauration alternative, confinée et isolée avec pour seule pitance, un unique plateau repas et/ou une pseudo-collation en mode slimfast, accompagnée d'un en-cas famélique (quand il est comestible) !?

La tendance qui s'affirme au fil des mois pour les prestations équipage, que ce soit sur LC pour l'essentiel, mais aussi sur MC avec des TSV qui s'allongent : c'est une variété en berne, des quantités très insuffisantes et des valeurs protéiques souvent ridicules, sans même parler de gustatif ou de produits à bonne valeur nutritive...

Comme dans d'autres domaines, la réduction des rations, mais aussi de la variété à des fins économiques s'opère tous azimuts en mettant en avant un peu d'écologie par-ci, une touche d'anti-gaspi par-là, et d'autres fadaïses pour naïfs terminaux...

Ces âneries vont du souci de la ligne svelte à diverses contraintes alléguées, lesquelles ne résistent pas à un examen un peu rigoureux des arguments avancés.

Dans un souci de rigueur et d'objectivité, nous avons consulté un professeur de médecine, nutritionniste de renom, en lui présentant plusieurs plateaux Pilotes sur lesquels nous avons pesé en temps réel, les quantités effectives de matière alimentaire, viande, poisson, légumes, etc. qui nous sont servies en vol...

Le bilan ne surprendra personne : « Sur la qualité comme sur la quantité, c'est absolument et indiscutablement insuffisant. »

Cela fait plus d'un an que les trajets LC vers l'Extrême-Orient sont rallongés du fait du conflit en Ukraine et de ses répercussions géopolitiques, cette situation amène à des TSV extrêmes. Les équipages passent donc souvent 14 ou 15h dans l'avion voir plus, et tout cela avec un trajet vers l'aéroport, un circuit dans l'aérogare et il faut ensuite parfois 18 heures plus tard encore prendre un moyen de transport en fin de mission pour rentrer chez soi !... Tout ça avec combien de repas ? Toujours un seul, c'est véritablement honteux et indigne d'Air France !

C'est dans la continuité d'une certaine exploitation, celle de toutes les ficelles pour gratter de façon mesquine sur les contrats et sur les conditions de travail, y compris aujourd'hui en affamant les pilotes ! Alors avec des plannings à 13 ou 15 jours par mois, cela a pu passer pendant un temps, les PN s'alimentaient et compensaient – en rentrant à la maison – les carences de l'entreprise, etc.

Aujourd'hui, cette situation perdure depuis trop longtemps et avec des cadences à bien plus de 15 jours, c'est aussi dégradant en termes humains qu'ingérable en termes de santé et d'apport calorique.

Les ORO.FTL 240 préconisent des choses simples :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Regles_FTL_agregees_synoptiques.pdf

"ORO.FTL.240 Alimentation

a) Au cours d'un TSV, tout membre d'équipage a la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer pour éviter une baisse de ses performances, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.

b) L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, de quelle manière l'alimentation des membres d'équipage est assurée durant le TSV.

AMC1 ORO.FTL.240 Nutrition

MEAL OPPORTUNITY

(a) The operations manual should specify the minimum duration of the meal opportunity, when a meal opportunity is provided, in particular when the FDP encompasses the regular meal windows (e.g. if the FDP starts at 11:00 hours and ends at 22:00 hours meal opportunities for two meals should be given).

(b) It should define the time frames in which regular meal should be consumed in order not to alter the human needs for nutrition without affecting the crew member's body rhythms."

Le paragraphe a) de cet AMC est limpide et Air France doit se mettre en conformité :

"when the FDP encompasses the regular meal windows (e.g. if the FDP starts at 11:00 hours and ends at 22:00 hours meal opportunities for two meals should be given)."

Nul n'est censé ignorer la loi... alors pourquoi Air France persiste-t-elle à ignorer en plus l'évidence du besoin alimentaire pour ses navigants ?

Pourquoi la médecine du travail ignore-t-elle cette maltraitance alimentaire (détournant le regard avec un manque d'attention pathologique) tout comme les conséquences sur l'aptitude des équipages à travailler correctement sur des durées prolongées ?

Compte tenu de ces éléments, il incombe au Spaf de taper une nouvelle fois du poing sur la table et nous vous proposons de soutenir et promouvoir la consigne suivante :

- **Commandez une prestation chaude supplémentaire par PEQ dès que le temps de service de vol + trajets recouvre les 2 périodes de prise de repas (11h-14h et 19h-21h).**
- **Assurez-vous que ces prestations seront fournies avant de partir.**

Ce besoin est typiquement avéré pour tout TSV de 8h et plus, incluant la période 12h-20h en heures circadiennes (départ maison ou hôtel à 11h et retour maison ou hôtel à 21h au mieux).

Quand rien n'avance correctement il faut savoir dire STOP.

Le Bureau du SPAF