

CR CSSCT PNC Du 14 mars 2025

Sont présents : Thomas MICHARDIERE, Président de la CSSCT PNC

Les membres de la CSSCT PNC : Delphine AUBIN coordinateur de séance
Christelle PAGONAKIS
Naima OUAZAR
Njima CHAMEN

Invité :

Johan JONCOUR

Astrid AURAY

Faustine SIMONNEAU

Christophe HENRIOT

Jérôme BROSSE

David MOLENGA

Julien MAUDET

Lucie PAILLAUD

Romarc LESAFFRE

Coralie FIALA

Chicralla FAOUAZ

Marine SERPEREAU

Membres de droit :

Loëva BOUDIGOU, Inspectrice du travail Siège de NTE

Vincent BERTON, Carsat de NTE

Marie-Andrée COMESSE Médecin du travail CDG

Docteur BLANOT Médecin du travail CDG

Sandrine RENQUIN, Adjointe DPNC Responsable du Pôle Réglementaire et Processus

Fabienne PAUGAM-ARZUR, Responsable Santé, Sécurité au Travail

SOMMAIRE

CR CSSCT PNC Du 13 mars 2025	1
1.Désignation de la coordinatrice CSSCT PNC	3
2. RH-SST-QVCT : État des lieux depuis novembre 2024.....	3
2.1 Accidents du travail (AT) et troubles musculo-squelettiques (TMS)	3
2.2 Suivi des maladies professionnelles.....	4
2.3 Suivi de l'absentéisme.....	4
2.4 Suivi des aménagements de poste	4
2.5 Nouveaux équipements de protection individuelle (EPI)	5
2.6 Hygiène cabine	5
2.7 Programme AXOMOVE.....	5
2.8 Médecine du travail	6
3. Procédure DPNA (PAXI)	6
4. Production : Visites hôtels	6
5. DSVMR : Fatigue et statistiques de débarquement	7
6. FFO : Indicateurs et protection du personnel en cas d'incident.....	7
6.1 Indicateurs des événements FFO.....	7
6.2 Organisation et suivi du groupe de travail FFO.....	9
6.3 Protection du personnel en cas d'incident.....	9
7. Questions diverses.....	10
Conclusion et recommandations sur la santé et la sécurité au travail.....	10

1. Désignation de la coordinatrice CSSCT PNC

L'instance a procédé à la désignation de Mme Delphine AUBIN coordinatrice de séance pour la CSSCT PNC en conformité avec les accords d'entreprise.

2. RH-SST-QVCT : État des lieux depuis novembre 2024

2.1 Accidents du travail (AT) et troubles musculo-squelettiques (TMS)

- Le Nombre total d'AT sur 12 mois : augmentation constatée, notamment des chutes de plain-pied et des incidents liés aux turbulences, une baisse importante des AT est constatée en janvier en corrélation avec une baisse significative du nombre de vols.
- Les TMS représentent 39 % des jours d'arrêt sur l'année, principalement dus à la manipulation des trolleys et des bagages.
- La fréquence des AT était importante en 2024 : l'objectif fixé d'un TF à 95 avec un TF effectif de 130 reste très élevé. C'est pourquoi l'objectif 2025 a été fixé à la hausse (135 sur 2025). Au 31 janvier, le TF PNC était à 120 en dessous de l'objectif. 120 de TF restant un TF très important.
- La population PNC a un TF plus que doublé par rapport au TF entreprise.

(Pour rappel : Le taux de fréquence (TF) rapporte le nombre d'accidents du travail avec arrêt au nombre d'heures travaillées multiplié par 1 000 000 (afin d'obtenir des chiffres exploitables)

- La gravité des arrêts est en baisse par rapport à l'année dernière. L'objectif du TG étant de 3 pour un TG effectif au 31 janvier de 2,34.
- Le TG PNC étant toujours 2 fois plus important que le TG entreprise.

(Pour rappel : le taux de gravité rapporte le nombre de journées de travail perdues pour incapacité temporaire divisé par nombre d'heures travaillées, multiplié par mille)

Les TF et TG PNC restent à des niveaux importants ce qui est assez décevant malgré une baisse significative du TG ces derniers mois. Ci-dessous un focus sur les AT TMS qui impliquent une gravité nettement supérieure aux autres typologies d'AT.

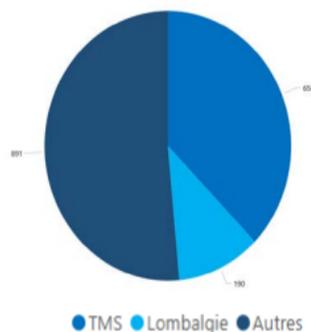


Figure 1: Focus T4

En termes de causalité annuelle 2024 (sur le déclaratif), notons les OBT (50%), les TMS (15%), les turbulences (8%) puis les FFO (20%) avec de plus en plus de remontés en termes de rapports/retour d'expérience, et ce, conformément aux consignes de la DOA et procédures associées.

Un fait nouveau est plus prégnant qu'auparavant : les AT dus aux turbulences qui sont plus importants dans le report et seraient dus, en partie, aux changements climatiques.

▲ Notons pour les élus que l'exposition FFO représentée en jaune dans les slides correspond désormais à l'appellation : « exposition aux produits chimiques et aux émissions de déchets.

La DSVMR précise que dans le cadre de la mise à jour du DUERP 2025, une révision des situations à risque a été faite avec de changements de qualifications, dont le FFO.

Le suivi des AT en février et mars n'est pas consolidé mais figure dans la présentation.

2.2 Suivi des maladies professionnelles

Plusieurs cas sont en cours d'analyse au niveau de la CPAM. Ces maladies sont principalement liées aux gestes répétitifs sur une exposition prolongée au risque TMS. Les mesures de prévention mises en place par l'employeur semblent nettement insuffisantes pour maîtriser ce risque. Le programme **TMS Pro** montre ses limites d'efficacité dans la population PNC, les mesures concrètes d'amélioration étant freinées en raison de l'ACMI et en raison de la maîtrise des coûts inhérente.

Cependant, il est important de rappeler que le parc des trolleys est une source récurrente d'AT et de postures contraignantes. De plus, le vieillissement de la flotte avion entraîne de plus en plus de difficultés dans la manipulation des portes de service, obligeant les PNC à effectuer de nombreux gestes répétitifs, de plus en plus impactant pour les articulations. Enfin, le service offert aux passagers contraint la population des CDC et des FF CDC à exécuter des mouvements contraints et répétés dans un temps de vol souvent trop court, empêchant l'application des bonnes pratiques.

La SST rappelle également qu'il y a peu de remontées par les PNC au CLB sur les difficultés rencontrées lors des manipulations portes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle un mémo opération a été diffusé début Mars 2025 pour rappeler la nécessité de faire ces remontées afin de permettre à la maintenance de faire des actions préventives. Cela n'a pas de rapport avec l'âge de la flotte mais plutôt de la responsabilité / devoir individuel.

S'agissant de l'application des bonnes pratiques, la Direction rappelle aussi qu'il est bien mentionné dans les livrets de service qu'il est possible de faire le service à 2 PNC sur un VRA. Il revient alors au CDC de le demander lors du briefing et d'organiser son service en fonction.

À noter que l'évaluation des risques TMS dans des conditions réelles n'a toujours pas été effectuée.

2.3 Suivi de l'absentéisme

Les élus font remarquer que les indicateurs production PN étant différents (calculs différents) de ceux du services SST, ils sont difficiles à analyser.

La DSVMR a précisé en réunion que les indicateurs Prod et DSMVR ne sont pas les mêmes et ne peuvent donc pas être comparés.

La production PN, en charge de l'absentéisme prend, dans ses indicateurs, le nombre de jours perdus dont la maternité.

Les données présentées par la Production PN sont macro.

Notons l'évolution constante de l'absentéisme de courte et longue durée avec une légère baisse sur les deux bases LYS et CDG en ce début d'année. On pourrait penser que la baisse de l'activité (4-flight) et le sureffectif sont des facteurs favorisant cette baisse.

2.4 Suivi des aménagements de poste

Les aménagements de poste sont très nombreux dans la population PNC, avec 35% des PNC LYS et 30% à CDG. Les aménagements de poste augmentent au global et sur CDG particulièrement.

Un travail a été réalisé de manière collaborative entre la DPNC, la production PN et la médecine du travail afin de formuler dans un tableau les aménagements de poste compatibles avec l'activité aérienne de HOP.

Pour la DOA ce tableau a été établi pour permettre, dans la mesure du possible, un maintien dans l'employabilité des PNC.

Ce document, est un outil de travail. La DPNC insiste sur le fait que c'est le bien le médecin du travail qui aura le dernier mot en conformité avec ses prérogatives.

2.5 Nouveaux équipements de protection individuelle (EPI)

Bouchons d'oreille moulés : tests réalisés avec les bouchons « ELACIN ER9 » avec une atténuation de 15 dB. Retour globalement positif. Il est probable qu'un partenariat soit conclu d'ici juin 2025.

La Direction a précisé en séance que des ajustements étaient à prévoir mais que ceux-ci se feront en fonction des retours PNC testeurs notamment sur les points à améliorer. Il faudrait ensuite étudier la possibilité d'ajustement individuel avec le prestataire.

Eux ont demandé la possibilité d'avoir des cordons qui relient les 2 protections pour éviter de les perdre.

Gants pour four : distribution en cours avec un retard constaté (70 % des PNC équipés). Relance des PNC concernés en cours.

2.6 Hygiène cabine

Des actions correctives sont mises en place pour améliorer le nettoyage des galleys, trolleys et poubelles. Elles consistent en :

- Des audits externes mandatées par AF
- Le retrait des sacs poubelles sur CDG se fait en transit par ACNA. Mais pas d'audit sur le sujet, les poubelles sont censées être nettoyées en night-stop ce qui n'est pas toujours fait.
- Il sera demandé aux PNC de jeter des gobelets pleins ou des liquides dans la poubelle trolleys. Une MAJ du livret des services est à prévoir. Effectuée en ce sens
- Le but est de cibler plus facilement les escales où la poubelle n'est pas nettoyée en night-stop.

2.7 Programme AXOMOVE

La mise en place d'un suivi kinésithérapeutique digital pour les PNC se poursuit. À ce jour, 32 PNC utilisateurs actifs sur 40 places en phase test et 17 rendez-vous kiné sont planifiés.

D'après certains retours terrain, le faible taux d'utilisation de ce programme s'explique par son caractère non obligatoire et par le fait que les séances ne sont pas intégrées au temps de travail.

La DOA/DSVMR précise qu'il s'agit d'une phase test d'une durée de 6 mois pour 40 PNC, ce qui justifie l'aspect non-obligatoire de la démarche.

D'autres retours font état d'un manque de visibilité de la communication qui n'a pas été bien comprises.

La DOA/DSVMR précise que de nombreuses de communications ont été effectuées pour donner de la visibilité à cette démarche :

- Une communication initiale et push-mail 17 janvier 2025 ;
- Un webinar a été visible sur les écrans des salles PPV le 30 janvier 2025 ;
- Distribution de flyers et affichage en salle PPV.
- Webinaire de lancement avec possibilité de la visualiser en replay si besoin ou non disponible au jour J.

La DOA SST DPNC met en évidence que l'équipe SST ainsi que les responsables de base et leur adjoint sont disponibles pour répondre aux questions sur sollicitation et afin de permettre une meilleure compréhension de la communication. Force est de constater qu'aucune démarche en ce sens n'a été effectuée.

Les élus notent toutefois une initiative positive du côté de la DPNC/DSVMR qui a le mérite d'exister. Les élus espèrent que les PNC qui ont des besoins en matière de prévention des TMS utiliseront le prestataire si celui-ci est contractualisé.

Compte tenu du faible taux de participation, la DOA/DSVMR précise que l'accès à cette application n'est plus disponible pour les PNC depuis le 7 mars.

2.8 Médecine du travail

- **Basculement de LYS vers CDG** : autorisation accordée par l'inspection du travail, en attente de précisions sur le calendrier.

3. Procédure DPNA (PAXI)

- Un incident récent impliquant un PAX DPNA a mis en évidence un manque de clarté dans la procédure de gestion de ces passagers à bord. De même, il manque une calibration de l'évènement.
- Une réévaluation des protocoles est en cours.

Côté RX et GDR, l'évènement a été calibré correctement au regard des retours reçus. Côté SST cependant, il manquait de informations sur les CRE et absence de DIAT, ce qui aurait permis d'évaluer/upgrader l'évènement concerné conformément à la réalité.

- Les élus demandent que le cadre de permanence appelle les deux PNC en cas de nouvel évènement.
→ La DOA confirme la prise en compte de cette action pour les prochains évènements qui surviendraient.

4. Production : Visites hôtels

La méthode de changement d'hôtel n'est pas assez claire conventionnellement, cela devra être précisé en CSCA. (Art 12.3.2 de la convention d'entreprise PNC)

Plusieurs visites d'hôtels ont été effectuées (Nantes, Porto, Séville, etc.), certaines sélections ont été rejetées pour non-conformité aux standards conventionnels attendus.

Il est important de noter plusieurs problématiques :

- Certains hôtels présélectionnés ne répondaient pas au cahier des charges, notamment en raison de leur localisation (proximité d'une voie ferrée ou d'une autoroute) et des offres de petit-déjeuner insuffisantes. Des élus CSSCT s'interrogent sur la pertinence de telles visites effectuées et rappellent que ces visites s'effectuent sur le temps de travail.

- Certains hôtels rejetés par les deux CSSCT PN, en raison de nuisances sonores ou de températures inadaptées (exemple à HAJ), sont néanmoins maintenus pour des raisons de coût.

La commission rappelle que la validation des hôtels repose sur des règles de mitigation des nuits courtes et de sécurité des vols. Aussi, les élus porteront le point en CSE.

Il a été décidé :

-HAJ : visites réalisées les 16/17 janvier : 3 hôtels visités avec en sélection le Leonardo Airport (non validé par les CSSCT PN)

-NTE : visites réalisées le 28 janvier : Sélection hôtels : Mercure Nantes Centre (stand-by long + réunions)

Oceania Aéroport Nantes

-OPO : visites réalisées les 5/6 février : Four Point by Sheraton Matonishos + transport Ane Tours

-SVQ : visites réalisées les 20/21 février : Melia Lebreros + Transport Driver Séville

Visite à venir :

PMI : avril

IBZ : mai

DBV : juin

CDG : juillet

Point sur le mercure CDG :

- Check in : pas de check-in dédié - rooming-list disponible sur un des comptoirs possibilité par l'hôtel de vérifier si le badge est bien en conformité avec la rooming-list (contractuel)
- Localisation des chambres : consignes de nouveau passées auprès du personnel sur le cahier des charges (non-communicante, éloignée des ascenseurs, offices)
- Attribution chambre : Supérieur si pas assez de disponibilité de chambre standard

5. DSVMR : Fatigue et statistiques de débarquement

- Il a été partagé une diminution du nombre de retours sur la période présentée (janvier 2025)
- Baisse du nombre de remontées de fatigue (REF), corrélée à la réduction du nombre de vols notamment 4-FLIGHT.
- d'ACR sur la période présentée, absence de fatigue excessive reportée via les REF.

6. FFO : Indicateurs et protection du personnel en cas d'incident

6.1 Indicateurs des événements FFO

- Hausse des signalements liés aux incidents de fumées ou odeurs inhabituelles en cabine. La majorité des causes est inconnue, ce qui est source d'inquiétude coté PNC.
- Actions correctives en cours : modification des équipements (ACM, boilers), ajustements des procédures de maintenance.

Ex en mars 2025 : 3 évènements en 10 jours au moment de la commission le 13 mars.

FFO EVENTS

ROOT CAUSE ANALYSIS - Last 12 months

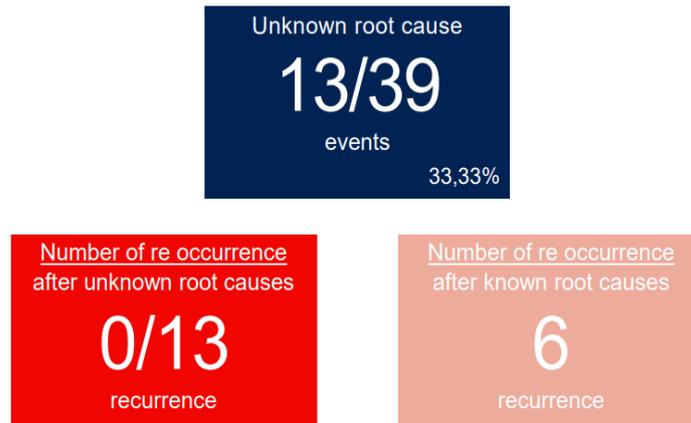


Figure 2: Extraction des root cause sur les 12 derniers mois

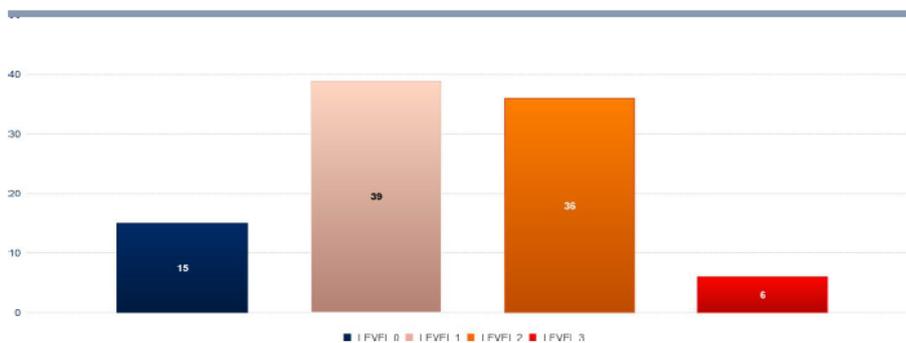


Figure 3: Niveau de classification OACI des FFO

Notons sur la slide ci-dessus les classifications des FFO :

- Level 0 : Pas de formulaire réceptionné
- Level 1 : Odeur transitoire (non persistante). L'odeur n'est pas trop forte et n'affecte pas gravement yeux, nez ou gorge. Une légère irritation peut survenir mais pas répandue et les symptômes disparaissent. L'odeur se dissipe avec le temps
- Level 2 : Odeur persistante. L'odeur demeure ou peut se dissiper avec le temps. L'odeur est détectable par plusieurs membres d'équipage ou PAX. Une irritation légère à modérée se produit chez deux ou plusieurs membres d'équipage ou PAX
- Level 3 : Odeur persistante. Odeur évidente pour les membres d'équipage et PAX. L'odeur est forte en intensité, augmente avec le temps ou se stabilise avec une intensité importante. L'odeur irrite considérablement les yeux, le nez ou la gorge

Enfin notons que sur les 12 derniers mois, il y a eu 19 événements FFO sur les E70 et 20 sur E90. Ce qui rapporté à la flotte met en lumière davantage d'évènements sur E70. D'après la maintenance cette différence n'a pas d'explication.

Les élus interpellent la DOA sur des erreurs dites « de procédure » qui ont entraîné parfois des temps supérieurs à 15 MIN avant atterrissage (temps d'utilisation des cagoules de protection respiratoire). Des améliorations en matière de formation ou procédures ne seraient-elles pas envisageables ?

Pour l'utilisation de la cagoule (temps d'utilisation par exemple) : le Manex va être mis à jour sur le processus d'utilisation de la cagoule et des études de sécurité seront effectuées afin de comprendre les difficultés d'utilisation de la cagoule en situation d'urgence. Certains PNC, confrontés à un événement FFO, n'ont pas réussi à garder leur cagoule de protection respiratoire en raison d'une sensation de brûlure du visage et d'étouffement (Cf Safety Report).

6.2 Organisation et suivi du groupe de travail FFO

Le suivi des incidents FFO reste une priorité, avec une meilleure analyse des causes racines et un changement de prestataire de réparation. Le calendrier des réunions sortira au fil de l'eau.

6.3 Protection du personnel en cas d'incident

Rappel des mesures de protection des INC, FSV et tuteurs, notamment en cas d'incident à bord des E-Jets.

La DOA précise qu'il est fait une application stricte de la réglementation EASA. Celle-ci précise bien qu'une PBE doit être installée et disponible dans l'avion à proximité du poste de chaque membre de l'équipage requis.

Un membre d'équipage requis étant défini comme un personnel indispensable à la sécurité des vols, susceptible d'intervenir pour éteindre un feu : à ce jour, selon le type avion ce nombre est fixé à 4 ou 5 PN dont 2 ou 3 PNC.

En conclusion, le nombre de PBE disponibles doit correspondre au nombre de PNC en poste à bord.

Selon les membres de la CSSCT-:

Au-delà des différents codes, tels que le Code du travail ou le Code des transports, l'élément le plus important, tant philosophiquement que factuellement, est que les PNC INC, les formateurs SV ou les tuteurs en mission de travail doivent également bénéficier d'une protection optimale en matière de santé et de sécurité au travail.

Non-conformité aux obligations de sécurité (Code du travail)

- **Article L4121-1 du Code du travail** : L'employeur a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs.
- **Article R4323-95 du Code du travail** : Les équipements de protection individuelle (EPI) doivent être adaptés aux risques et être disponibles en nombre suffisant pour les utilisateurs.

Si le nombre de cagoules n'est pas suffisant pour tout le personnel en fonction en vol (y compris les instructeurs ou observateurs), l'employeur est en infraction pour manquement à son obligation de fournir des équipements de protection adaptés et en quantité suffisante aux travailleurs. La cagoule, étant un EPI, doit protéger l'ensemble des travailleurs en fonction, y compris ceux qui n'ont pas de titre de transport et qui font partie intégrante de l'équipage. (Noté sur le dossier de vol comme en : I/U = supplément équipage. « I » pour Fonction Instructeur ou FSV sur le vol ; « U » pour PN en surnuméraire)

L'EASA impose un équipement minimum par membre d'équipage en fonction. Or, les INC et les observateurs étant en mission, ils n'ont pas de titre de transport et ne sont donc pas couverts par la convention de Montréal, qui protège uniquement les passagers et les salariés en mission extérieure.

Ce sujet fera l'objet d'une saisine des agences de l'état pour conseil car l'analyse reste complexe et les deux points de vue divergent.

7. Questions diverses

- **Travaux PPV CDG** : plus de projet.
- **Configuration des E170 sans four** : il n'y aura pas le même service PAX.

Conclusion et recommandations sur la santé et la sécurité au travail

L'analyse des indicateurs montre une persistance des troubles musculo-squelettiques et des affections ORL parmi les PNC. Ces problématiques nécessitent des actions renforcées en matière de prévention et d'adaptation des équipements. De plus, la non-application du code du travail en matière de protection des PNC en fonction par défaut d'EPI (cagoule de protection respiratoire) doit alerter l'instance sur ses responsabilités en matière de santé et sécurité au travail.

Il est recommandé au CSE de :

1. Renforcer la sensibilisation et la prévention des TMS par des formations spécifiques sur temps de travail. De lancer en collaboration avec la DPNC une évaluation en conditions réelle du risque TMS conformément au CT.
2. Promouvoir l'amélioration de la gestion de la fatigue PNC en tenant compte des remontées de terrain et en étant vigilant sur les ajustements des plannings si nécessaire.
3. D'être moteur dans l'amélioration des conditions de travail et d'hébergement, en tenant compte des retours des PNC et des élus du personnel (ce qui n'est pas le cas à date) avec un respect des accords.
4. D'être moteur dans la veille concernant la prise en charge des risques liés aux incidents FFO en veillant à une conformité réglementaire rigoureuse.