PROTOCOLE D'ACCORD D'AMENAGEMENT ET DE REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL DES PILOTES

PREAMBULE ET CHAMP D'APPLICATION :

Le présent accord s'inscrit dans le cadre de la loi du 19 janvier relative à l'aménagement et à la réduction du temps de travail et du décret 2000-1030 du 18 octobre 2000.

Cet accord s'inscrit dans l'objectif partagé d'une croissance forte de la compagnie, génératrice d'emplois durables et de déroulement dynamique de carrière, ainsi que dans l'objectif de faire bénéficier les Pilotes d'une Réduction du Temps de Travail qui réponde aux attentes des personnels.

Le présent accord prend en compte le développement de l'emploi qui constitue un objectif essentiel des signataires. Ce développement doit se traduire en emplois durables, à durée indéterminée, coordonnés avec les objectifs économiques de l'entreprise.

Il s'applique à l'ensemble des Pilotes (hors encadrement) en activité à la compagnie dont la base d'affectation est la région parisienne, à l'exception de la division Concorde, des stagiaires en formation initiale et des instructeurs. Des dispositions spécifiques seront recherchées pour ces différentes catégories au plus tard au 31 mars 2001.

Il réalise également l'objectif de mise en oeuvre d'un nouveau mode de décompte de l'activité en heures créditées.

Compte tenu de cette modification profonde du système de décompte, les valeurs des paramètres de ce présent accord ne valent que pour cet accord, et ne préjugent pas des valeurs des paramètres d'un éventuel nouveau mode de rémunération aux heures créditées.

La nouveauté des notions mises en oeuvre simultanément dans l'ARTT et le nouveau mode de décompte aux heures créditées nécessitent des développements informatiques et donc des délais de réalisation fixés en annexe 2.

CHAPITRE 1 : DECOMPTE DE L'ACTIVITE

Ce chapitre ne s'applique pas aux Pilotes en situation de stage de qualification, adaptation initiale, stages d'intégration OPL, stages lâchers CDB, stages d'adaptation de transition qui restent gérés par le RPNT.

1.1. Définitions de l'activité vol :

Ces définitions ne concernent que le présent accord et ne remettent pas en cause celles de l'accord du 08 mars 1996, valables pour les règles d'utilisation.

Tme: Temps moyen d'étape des vols en fonction, calculé au Service de vol. Le Tme a une valeur minimum de 1 heure.
Cmt: Coefficient majorateur d'étape calculé pour chaque Service de Vol.

Cmt = SUP (70 / (21 Tme + 30) ; 1)

Hcv : Pour un Service de Vol :Heures créditées au titre des heures de vol du Service de vol.
Hct: Pour un Service de Vol : Heures créditées au titre du Temps de Service de Vol.
Hca : Pour un courrier : Heures créditées au titre du Temps d'Absence d'un courrier.
Cmm: Coefficient majorateur mensuel utilisé en rémunération sur moyen courrier.
TSV : Le TSV débute 1heure avant l'heure programmée ou réalisée (si elle est antérieure) du premier vol et se termine ½ heure après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé du Service de Vol.
TA : Le Temps d'Absence est le temps décompté depuis le début du premier service de vol programmé ou réalisé (s'il est antérieur) jusqu'à la fin du dernier service de vol réalisé d'une rotation (selon définition du TSV ci-dessus).

1.2. Définitions de l'activité Sol :

Hcs: Heures créditées au titre de l'activité sol.

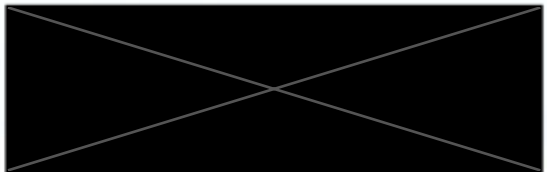
Toute journée d'activité sol est créditée 4 Hcs.

Les activités sol concernées sont : réserves non déclenchées, stages de maintien de compétences, support simulateur, stages compagnie (hors stages de qualification, adaptation initiale, stages d'intégration OPL, stages lâchers CDB, stages d'adaptation de transition), jours de délégation syndicale, visite médicale de renouvellement de licence, visite médicale du travail. Cette liste n'est pas exhaustive d'activités sol aujourd'hui non existantes. Certaines activités ne mobilisant qu'une demi-journée (se terminant avant 13H00 locale ou débutant après 13H00 locale et d'une durée maximale de 4heures) se verront créditées d'une demi journée soit 2 Hcs.

1.3. Décompte mensuel de l'activité :

1.3.1. Moyen courrier :

Hcv = (Σ HV100%) x Cmt + Σ MEP /2.
Hct = TSV / 1.64 avec un TSV minimum de 5,74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les Mep isolées.
Hca = 4 HC x nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée. En cas d'irrégularité, si la fin du dernier service de vol d'une rotation, programmé avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.



Heures créditées par Service de Vol :	**H1**	=	**Sup (Hcv ; Hct)**
Heures créditées par Rotation :	**H2**	=	**Sup (Hca ; Σ H1)**
Heures créditées au mois :	**HC**	=	**Σ H2 + Σ Hcs**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata du nombre de jours civils d'engagement de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

1.3.2. Long courrier :

Hcv = (Σ HV100%) x Cmt + Σ MEP /2.
Hct = TSV / 1.75 avec un TSV minimum de 7 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les Mep isolées.
Hca = TA x 5/24.

Heures créditées par Service de vol :	**H1**	=	**Sup (Hcv ; Hct)**
Heures créditées par Rotation :	**H2**	=	**Sup (Hca ; Σ H1)**
Heures créditées au mois :	**HC**	=	**Σ H 2 + Σ Hcs**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata du temps d'absence de la rotation considérée exprimé en heure UTC sur chacun des mois, multiplié par H2.

CHAPITRE 2. MAINTIEN DE LA REMUNERATION

Ce chapitre ne s'applique pas aux Pilotes en situation de stage de qualification, adaptation initiale, stages d'intégration OPL, stages lâchers CDB, stages d'adaptation de transition qui restent gérés par le RPNT.

2.1. Moyen courrier :

Les mécanismes actuels de rémunération sont inchangés sauf pour les points suivants :

- le Cmm personnalisé est calculé au mois comme suit:

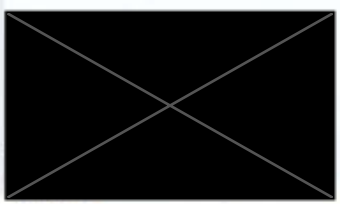
  Cmm = [Σ ((Σ HV100%) x Cmt)] / Σ HVl00% et remplace le CMT personnalisé antérieur.

- les journées d'activité sol recensées au paragraphe 1.2. sont rémunérées à hauteur de 4 PV par jour et 2 PV par demi-journée.

- Le taux de base de la prime de vol « groupe de base » est portée à 360.72 francs (avant intégration du coefficient majorateur d'intégration de la prime complémentaire), soit une majoration de 2.5%.

La prise en compte des heures fictives n'est pas modifié sauf sur les points suivants :

- Le calcul actuel des heures fictives liées au temps d'absence est annulé. Il est remplacé par le calcul des heures fictives liées au nombre de jour d'engagement conformément au paragraphe 1.3.1 définition des Hca.
- le minimum d'heures fictives par service de vol est à 3,50 heures. Ce minimum ne s'applique pas en cas de mise en place isolée.



2.2. Long courrier :

Les mécanismes actuels de rémunération sont inchangés sauf pour les points suivants:

- les journées d'activité sol recensées au paragraphe 1.2. sont rémunérées à hauteur de 4 PV par jour et 2 PV par demi-journée

- les taux de base des primes de vol long courrier sont portées aux valeurs suivantes (avant intégration du coefficient majorateur d'intégration de la prime complémentaire et pour le long courrier PEQ 2 du coefficient 1.03 et du KSP), soit une majoration de 1% :

A310	B767	A330/A340	B777	B747	B744	Ref B727
376,68 Frs	387,08 Frs	406,28 Frs	419,64 Frs	442,18 Frs	445,31 Frs	355,44 frs

Le calcul des heures fictives n'est pas modifié sauf sur les points suivants :

- le minimum d'heures fictives par service de vol est porté à 4H00. Ce minimum ne s'applique pas en cas de mise en place isolée.

- le nombre d'heures fictives au titre du Temps d'Absence par tranche de 24 heures est porté à 5 heures.

2.3. Cas particuliers :

La rémunération des jours de délégation syndicale est traitée par le protocole de droit syndical.

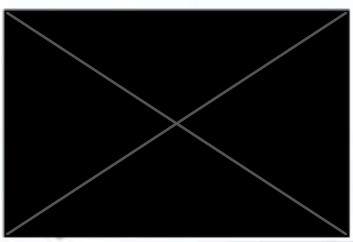
Une journée de support simulateur est rémunérée à hauteur de 4 PV par jour et déclenche en outre le versement de 1/30ème de la prime d'instructeur.

L'alinéa F de l'article 3.1.5.2 du RPNT n°3 d'avril 97 est annulé. En conséquence la réserve non déclenchée est traitée en décompte selon le paragraphe 1.2 du présent accord et en rémunération selon les paragraphes 2.1 et 2.2 du présent accord. De même, la réserve déclenchée sera rémunérée selon le principe de rémunération du présent accord avec un minimum de 4 PV.

2.4. Heures supplémentaires :

- Traitement fixe : chaque heure créditée supplémentaire, au-delà de 75 HC, donne lieu au versement de 1/75ème du traitement fixe mensuel (fixe + PNH) majoré de 25%.

- Primes de vol: chaque heure créditée supplémentaire, au-delà de 75 HC, donne lieu au versement d'une majoration de 25% du taux moyen de primes de vol obtenu par le quotient défini pour le mois considéré par : montant des primes de vol en fonction, des primes de vol liées aux activités sol du paragraphe 1.2., de la majoration de nuit et des primes de vol de mise en place, divisé par le nombre total d'heures créditées du mois considéré.



Les circonstances suivantes : stages de qualifications, entrée / sortie de l'entreprise, congés sans solde, congés formation, congés annuels, congés exceptionnels familiaux, maternité, maladie, accident du travail ainsi que les activités non traitées dans le paragraphe 1.2. abattront le seuil de déclenchement des heures supplémentaires selon la règle des 30ième. Les activités sol créditées n'abattent donc pas.

CHAPITRE 3. LIMITATIONS

3.1. Limitation en temps de travail :

La limitation du temps de travail sur 7 jours consécutifs est fixée à 50 heures (53 heures en réalisé).
Avec accord écrit de l'intéressé pour chaque saison, cette limitation est portée à 55 heures (58 heures en réalisé).
La limitation du temps de travail par mois civil est de 160 heures et de 190 heures sur 30 jours consécutifs de la base d'affectation.
La limitation du temps de travail à l'année est de 1600 heures.

3.2. Limitations en heures de vol :

Sont prises en compte 100% des heures réelles de vol en fonction et 50% des heures réelles de mise en place.

3.2.1 Avion moyen courrier :

80 heures par mois civil.
90 heures sur 30 jours civils consécutifs de la base d'affectation.
800 heures par année civile.

3.2.2. Avion long courrier :

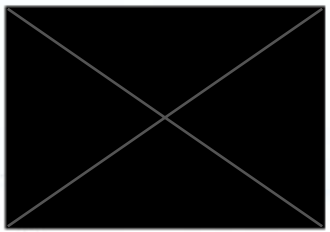
90 heures par mois civil (4 mois par an et de façon non consécutive, la limitation mensuelle pourra être portée à 95 heures).
95 heures du 16 du mois au 15 du mois suivant.
265 heures sur trois mois civils consécutifs.
850 heures par année civile.

CHAPITRE 4. JOURS D'INACTIVITE

4.1. Limitation du nombre de jours d'activité

L'activité d'un pilote ne doit pas excéder 206 X $\frac{(365 - N)}{365}$ jours civils (arrondis au chiffre inférieur) par année IATA .
N est le nombre de jours de congés de toute nature, de maladie, de temps alterné, de maternité et d'accident du travail en cours d'année. Chaque journée d'activité supplémentaire au delà de ce seuil sera compensée par un jour « d'inactivité compensatoire » obligatoirement pris pendant les trois saisons IATA suivantes et perdu au delà. Le statut de ce jour est celui d'un JI.

A la demande du Pilote, il sera accolé aux congés annuels et ne pourra être refusé.



Le compteur des journées d'activité sera, chaque mois, incrémenté du nombre de jours d'activité réalisé en activité vol ou sol et du nombre de jours « d'inactivité compensatoires ». Un récapitulatif sera adressé à chaque pilote en fin d'année IATA.

De plus, un équilibrage des journées d'activité, par spécialité au sein de chaque division, sera recherché chaque mois.

4.2. Pilote Moyen Courrier :

Par mois complet d'activité : 12 JI mensuels avec une période « minimale » de 5 jours.
Pour le mois de février, 1 des 12 JI pourra glisser sur janvier ou mars et sera attribué au constat d'élaboration de ce mois.

Les règles de prorata figurent en annexe 1 du présent accord.

Les JI sont attribués au maximum en cinq périodes.

Dans un mois civil d'activité, il ne sera pas programmé plus d'1 JI isolé (porté à 2 avec accord de l'intéressé).

La période « minimale », au sens de la réglementation Air France en vigueur, pourra être scindée en 2 périodes sur demande de l'intéressé à l'occasion de l'expression de son desiderata. Dès lors, il n'aura pas de JI isolé programmé dans le mois considéré.

En réalisation la période « minimale » pourra être scindée en 2 périodes avec l'accord de l'intéressé.

Les modifications nécessaires à l'application de ces dispositions seront réalisées dans l'application informatique du traitement des desiderata.

4.3. Pilote Long Courrier :

Par mois complet d'activité : 11 JI mensuels avec une période « minimale » de 5 jours.
Par semestre complet d'activité : 6 JI semestriels

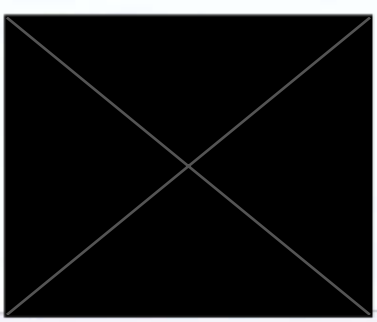
Les règles de prorata figurent en annexe 1 du présent accord.

Dans un mois civil d'activité, il ne sera pas programmé plus d'1 JI isolé (porté à 2 avec accord de l'intéressé).

La période « minimale », au sens de la réglementation Air France en vigueur, pourra être scindée en 2 périodes sur demande de l'intéressé à l'occasion de l'expression de son desiderata. Dès lors, il n'aura pas de JI isolé programmé dans le mois considéré.

En réalisation la période « minimale » pourra être scindée en 2 périodes avec l'accord de l'intéressé.

Les modifications nécessaires à l'application de ces dispositions seront réalisées dans l'application informatique du traitement des desiderata lorsque celle-ci sera disponible.



CHAPITRE 5. EMPLOI

5.1. Développement de l'emploi :

Les nombres de Pilotes concernés dans ce chapitre s'entendent en équivalent plein temps.

Les parties réaffirment leur objectif commun d'une poursuite d'un développement ambitieux de la Compagnie. Les dispositions du présent accord ajoutées aux créations d'emplois liées à la croissance de la Compagnie devraient générer 710 embauches sur les 3 ans à venir, si les hypothèses actuelles de croissance de 7% de SKO par an sur 3 ans sont vérifiées.

L'engagement de 145 embauches supplémentaires pour l'ARTT réalisé sur 5 ans sera indépendant des hypothèses de croissance (105 minimum pour l'ARTT sur 3 ans et le complément à 145 pour l'ARTT sur les 2 années suivantes).

L'effectif de référence pris en compte dans le présent accord est l'effectif pilote titulaire d'un contrat de travail Air France. Il est fixé à 3336 pilotes au 1er novembre 2000.

Un point d'étape sera effectué au 31 mars 2004 afin de contrôler le niveau des embauches atteint au titre de l'ARTT.

Les parties signataires s'engagent à prendre les dispositions permettant de garantir une égalité d'accès aux sélections pilotes AF pour :

- les pilotes demandeurs d'emploi éligibles au « dispositif de remise à niveau et d'aide à la qualification », mis en oeuvre par l'ANPE, la DGAC et la FNAM
- les pilotes du Groupe Air France
- les autres pilotes.

5.2. Dimensionnement des effectifs :

A compter de l'année IATA 2004/2005 et selon le niveau des embauches atteint, le dimensionnement des effectifs sera déterminé de manière à ce que l'activité, par spécialité et par division de vol, ne dépasse pas le seuil des heures supplémentaires pendant plus de six mois sur une année IATA.

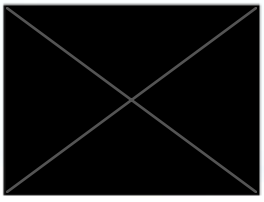
Le plan de qualification sera présenté aux organisations professionnelles PNT chaque année avant le 1er mars.

5.3. Egalité professionnelle entre hommes et femmes :

La Compagnie s'est toujours attachée à suivre scrupuleusement les dispositions légales d'égalité entre hommes et femmes.

Au-delà de la stricte application de ses obligations légales, la Compagnie s'est engagée au niveau central, à mettre en oeuvre des outils de suivi pertinents, notamment sur les aspects de discriminations à l'embauche afin de pouvoir en assurer une analyse dynamique.

Les indicateurs pour la population des pilotes seront débattus et analysés dans le cadre du Comité de Suivi du présent accord. Il sera porté une attention particulière à l'égalité d'accès aux fonctions d'instruction et d'encadrement.



Les dispositions suivantes sont appliquées depuis le 1er octobre 2000 : les pilotes féminins en situation d'inaptitude au vol pour maternité sont reclassés au sol. En cas d'inaptitude à un emploi au sol, reconnue par le médecin du travail, les pilotes perçoivent du début jusqu'au terme de leur congé légal de maternité leur salaire fixe et leur minimum garanti d'activité (y compris les primes spécifiques pour les instructeurs, cadres, experts ou chargés de mission), déduction faite des indemnités journalières de la sécurité sociale.

Ces dispositions seront reprises dans un accord spécifique sur la situation des pilotes en situation d'inaptitude au vol pour maternité, à négocier avant le 30/09/2001.

5.4.Temps alterné :

Le développement de l'activité à temps alterné est mis en oeuvre afin de répondre aux aspirations des pilotes et de permettre un partage du travail sur une base volontaire ayant pour conséquence la création d'emplois permanents.

Le protocole relatif au temps alterné du 18 septembre 1987 sera modifié et complété dans l'objectif de :

- créer un régime à 75% à la place du régime à 66%
- modifier l'ordre de glissement des mois OFF du régime à 83%
- mettre en place une bourse d'échange
- réaliser en régime à 75% un minimum de 20% des quotas contractuels disponibles pour le régime à 83%

Les quotas contractuels de référence de temps alterné pris en compte dans le présent accord pour l'exercice 2002 sont les quotas contractuels 2001 majorés de 10%. A compter de l'exercice 2003, les parties s'engagent à faire croître ces quotas à un rythme annuel de 8% pendant 5 ans.

Ces modifications seront mises en œuvre à l'occasion de la campagne d'expression des volontariats de temps alterné pour l'exercice 2002.

5.5. Temps partiel :

Les parties signataires s'engagent à saisir la Commission Nationale Mixte du Personnel Navigant pour la mise en œuvre de dispositions réglementaires adaptées.

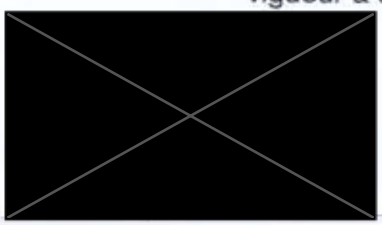
5.6. Compte Epargne Temps :

Les parties signataires conviennent d'examiner la mise en place d'un Compte Epargne Temps selon les principes définis dans l'annexe 3.

CHAPITRE 6. VIE ET SUIVI DE L'ACCORD

6.1. Le présent accord s'inscrit dans le cadre de la loi du 19 janvier 2000 relative à l'aménagement et à la réduction du temps de travail et du décret n° 2000-1030 du 18 octobre 2000 relatif à la durée du travail du Personnel Navigant. Il fera l'objet du dépôt prévu à l'article L132-10 du Code du Travail. Il est conclu pour une durée indéterminée et est applicable à compter du 1er avril 2001. Les mesures transitoires entre le 1er avril 2001 et la mise en oeuvre informatique font l'objet de l'annexe 2.

Les dispositions de cet accord se substituent à toutes dispositions de même nature en vigueur à ce jour.



6.2. Conformément à la loi mentionnée ci-dessus il sera créé un Comité de Suivi du présent accord composé de membres des Organisations Syndicales signataires et de membres de la Direction. Chaque organisation syndicale signataire y désignera deux représentants (un titulaire et un suppléant). Il aura notamment pour rôle de contrôler l'évolution des effectifs.
La première année, le Comité de Suivi se réunira autant que de besoin pour la mise en oeuvre de l'accord puis au moins une fois par saison au cours de l'année suivante. C'est ainsi que les parties signataires s'accorderont pour éviter les différends issus d'une mauvaise interprétation du texte.
A l'initiative de l'ensemble des parties signataires, d'autres organisations syndicales PNT non signataires pourront être invitées.

6.3. Les parties signataires s'accordent à considérer que tout doit être fait pour éviter que des différends liés au présent accord conduisent à des arrêts de travail ou à des tensions nuisibles à l'exploitation.

6.4. Les parties signataires s'accordent à considérer que les dispositions du présent accord répondent aux dispositions légales concernant l'aménagement et la réduction du temps de travail et notamment aux dispositions de l'article 19 de la loi du 19 janvier 2000 ainsi qu'au décret 2000.1030 du 18 octobre 2000.

Fait à Roissy, le 21 mars 2001

Pour le SNPL

Pour le SPAC

Pour le SNPNA

Pour le SPAF

Pour ALTER

Pour la CFE-CGC

Pour le SYNAF-CFTC

TABLEAU DE PRORATA DES JOURS D'INACTIVITE MENSUELS MOYEN-COURRIER

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0 1	2 3 4	5 6	7 8	9 10 11	12 13	14 15	16 17 18	19 20	21 22	23 24 25	26 27	> 27
Nombre de JI mensuels restants	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale de la période	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	1	0

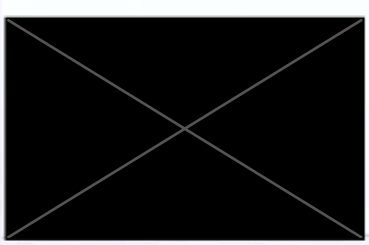
TABLEAU DE PRORATA DES JOURS D'INACTIVITE MENSUELS LONG-COURRIER

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0 1 2	3 4	5 6 7	8 9	10 11 12	13 14	15 16 17	18 19	20 21 22	23 24	25 26 27	> 27
Nombre de JI mensuels restants	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale d'une des périodes	5	5	5	4	4	3	3	2	2	2	1	0

TABLEAU DE PRORATA DES JOURS D'INACTIVITE SEMESTRIELS LONG-COURRIER

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0 à 25	26 à 51	52 à 77	78 à 103	104 à 129	130 à 156	> 156
Nombre de JI semestriels restants	6	5	4	3	2	1	0

La transformation des JI saisons moyen courrier en JI mensuels supprime la grille de prorata des JI saisons.



Dates d'application et mesures transitoires

- Au 1er Janvier 2000 :

  Le paiement des stages de maintien des compétences est porté à hauteur de 4 PV / jour.

- Au 1 er octobre 2000 :

  Les augmentations des PHB long et moyen courrier décrites aux paragraphes 2.1 et 2.2 sont effectives à cette date.

- Au 1er novembre 2000 :

  Les journées MIM MDC qui auraient été programmées entre le 1er novembre 2000 et le 31 janvier 2001 seront rémunérées à 4 PV par jour.

- Au 1er mars 2001 :

  L'avance forfaitaire est portée à 75 PV.
  L'indemnité de départ en retraite est calculée selon l'article 2.3.2.2, quatrième partie du RPNT n°1 en prenant comme base de calcul 75 PV.

- Au 31 mars 2001 :

  Le paragraphe 4.1 du présent accord sera appliqué pour l'année IATA 2000.

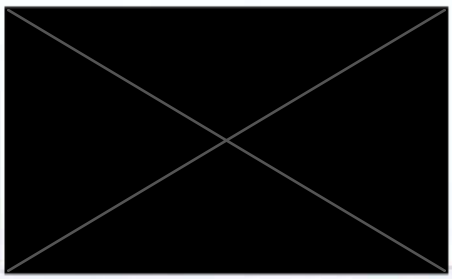
- Calendrier et informatique :

  La valorisation des activités sol en décompte sera effectuée à compter du 1er avril 2001.
  La valorisation des activités sol en rémunération sera effectuée à compter du 1er mars 2001.

  Les paramètres des minima Heures Fictives par Service de vol et au Temps d'Absence utilisés pour la rémunération seront modifiés au plus tôt sur l'activité d'avril 2001 et au plus tard sur l'activité de juin 2001.

  Le décompte de l'activité selon la méthode des heures créditées, et la rémunération induite, seront réalisés et appliqués au plus tard au 1er novembre 2001 sans rétroactivité. Le passage d'un seuil de déclenchement des heures supplémentaires moyen courrier de 71.64 HD à 75 HC sera effectué en même temps. A compter de l'activité d'avril 2001, pendant la période transitoire précédant le passage à ce nouveau décompte, il sera attribué aux pilotes moyen courrier (hors stagiaires de qualification) 2 PV par mois au prorata des 30ème d'activité.

  En moyen courrier, les Jours d'Inactivités seront attribués selon la nouvelle répartition dès le mois d'avril 2001 sans la possibilité de scinder. La possibilité de scinder en réalisé sera quant à elle possible dès le mois de mars 2001.
  En long courrier, les Jours d'Inactivités seront attribués selon la nouvelle répartition dès le mois de juillet 2001. La possibilité de scinder en réalisé sera quant à elle possible dès le mois de mars 2001.



Principes de création d'un Compte Epargne Temps

Les conditions suivantes devront être réunies pour permettre la création d'un Compte Epargne Temps :

1 - L'alimentation sera restreinte aux congés annuels dans la limite de 8 jours par an.

2 - Les reliquats de congés de l'année IATA « N » devront impérativement être pris au cours de l'année IATA « N+1 » ou mis dans le Compte Epargne Temps dans la limite définie ci-dessus.

3 - La programmation de l'alimentation du CET devra se faire en même temps que l'expression des desiderata de congés de la saison IATA « Hiver ».

4 - La valorisation pécuniaire des jours sortis ne pourra différer de celle des jours entrés. Pour ce faire, deux pistes seront étudiées :

la prise des jours CET avant la qualification de type suivante
une échelle de conversion Temps / valorisation.

5 - Un préavis d'un an, compatible avec le dimensionnement des effectifs et les campagnes de qualification, devra être respecté par le pilote pour la sortie d'une période de jours du CET.