

AÉROINFO

La revue de l'UNSa Aérien n°29, JANVIER 2025



La sécurité des vols avant tout

SOMMAIRE

SÉCURITÉ DES VOLS

- 4 La sécurité des vols, priorité des priorités
- 5 L'AEI dévoile ses objectifs
- 7 Discours de l'UNSa Aérien SNMSAC : situation des mécaniciens avions en France et état des lieux chez Air France
- 8 La formation des mécaniciens avions, clé de voute de la sécurité

VIE SYNDICALE

- 12 L'UNSa Aérien SNMSAC rencontre différentes sections syndicales
- 15 Compte-rendu de l'assemblée générale de l'UNSa Aérien SNMSAC
- 16 Bilan fin 2024

ACTUALITÉ

- 18 Peut-on augmenter les taxes sur l'aérien français sans pénaliser le secteur ?

ENVIRONNEMENT

- 20 Démantèlement et recyclage, deux enjeux majeurs



UNSa Aérien
17, rue Paul-Vaillant-Couturier
BP32, 94311 Orly Cedex
Tél. : 01 48 53 62 50 ou 01 48 53 62 51
bureaunational@unsaerien.com
www.unsa-aerien.fr

Directeur de la publication :
Laurent Dalonneau.

Rédaction : Laurent Calvet, Laurent Dalonneau,
Nicolas Dauvé, Jean-Noël Morette.

Conception graphique et édition :

Patricia Jezequel, Alain de Pommereau.

Photos : ADP, Air France, DR, Laurent Dalonneau.

Illustration : Hervé Pinel.

Impression : AJ2M, sur papier recyclé.



ÉDITORIAL

Être sur tous les fronts pour protéger les entreprises



Laurent Dalonneau
Président
de l'UNSa Aérien
SNMSAC

POUR CETTE NOUVELLE année je vous souhaite tous mes vœux de bonheur, santé et réussite.

En 2025, les sept membres du bureau national de l'UNSa Aérien SNMSAC continueront à tout mettre en œuvre pour la défense de tous les salariés. Cela doit passer aussi par la sauvegarde des entreprises. Que ce soit les compagnies aériennes, les centres de maintenance, les sociétés d'aéroport, les sociétés d'assistance aéroportuaire, celles qui assurent la sécurité des personnes

et des biens, et le secteur des hélicoptères, nous sommes tous dépendants des politiques gouvernementales. Qu'il s'agisse de la hausse des taxes en tous genres, de la gestion des effectifs ou de la formation professionnelle et syndicale, les acteurs syndicaux ont leur mot à dire. L'UNSa Aérien, la fédération UNSa Transport et l'UNSa sont là pour soutenir chaque action de défense individuelle et collective. Ce vingt-neuvième numéro de notre revue semestrielle est consacré notamment à la sécurité des vols. En effet les diverses actualités internationales nous montrent à quel point il est primordial de tout mettre en œuvre pour que tous les agents soient bien formés, protégés de toute agression temporelle, psychologique et aussi qu'ils soient en nombre suffisant pour accomplir au mieux toutes leurs tâches quotidiennes.

Nos missions de syndicaliste à divers niveaux peuvent nous amener à prévenir de potentiels choix politiques à hauts risques. Charge à nous de bien expliquer nos positionnements.

Alors que souvent les directions d'entreprises, comme les politiques, sont bien contents d'entretenir certains clivages, « DIVISER POUR MIEUX RÉGNER », sachez que nous faisons de notre mieux pour honorer le soutien de nos adhérents et sympathisants.



unsa-aerien.fr



Maintenance en ligne sur un Boeing 777.

AFI KLM E&M PATRICK DELAPIERRE

La sécurité des vols, priorité des priorités

Comme de nombreux autres secteurs, le monde de l'aéronautique fait face à une pénurie de personnel, donc par conséquence de personnel qualifié. Cette situation oblige l'industrie aérienne et les entreprises de maintenance à recruter des personnes qui n'ont pas initialement pour vocation de travailler dans le domaine de l'aérien. Ces recrutements se traduisent souvent par des formations accélérées, ce qui peut impacter la qualification et les compétences des nouveaux employés, malgré l'objectif fondamental de sécurité, qui reste indispensable dans l'aéronautique.

La sécurité des vols est une priorité absolue, tant dans la construction que dans la maintenance des avions. Toutefois, malgré les efforts de sensibilisation des entreprises du secteur, certaines dérives déjà existantes pourraient s'accroître sous la pression de la rentabilité. La presse rapporte de nombreux incidents techniques et l'UNSA Aérien et l'AEI alertent depuis longtemps les autorités sur les conséquences d'un sous-effectif organisé mais aussi d'un manque de qualifications du personnel. Dénoncer ces dérives et renforcer les mesures de sécurité et de surveillance est impératif. Il en va de la vie ou de la survie du secteur.

Détecter et prévenir les oublis

Dans le processus de fabrication, des points de vigilance et des contrôles rigoureux sont essentiels pour détecter et prévenir les oublis, les défauts de conformité ou les erreurs d'assemblage. Ces contrôles sont une barrière cruciale contre les manquements. Et que ce soit au début de la fabrication de la

moindre petite pièce ou lors de l'assemblage final, il est indispensable que ces contrôles perdurent et que l'autocontrôle des compagnons, techniciens et autres intervenants ne soit pas généralisé. N'oublions pas que ce ne sont pas des brouettes ou ustensiles de cuisine qui sont fabriqués mais des avions et que des vies en dépendent. Cela nécessite aussi d'inculquer et d'ancrer la sécurité des vols dans l'esprit de tous les intervenants. Et nous ne visons pas seulement les agents opérationnels. À tous les niveaux les responsables doivent avoir cette culture de l'aéronautique.

Les opérations effectuées doivent être surveillées à chaque étape. Par exemple, tout composant, qu'il s'agisse d'une petite pièce ou d'un assemblage complexe, doit être soumis à des inspections minutieuses. Ces inspections doivent inclure des vérifications de conformité aux spécifications techniques, des tests de résistance et des essais de performance. Les systèmes de gestion sur la qualité doivent être robustes et inclure des audits réguliers pour s'assurer que toutes les procédures ont été suivies à la lettre.

Pour ce qui est de la maintenance, la vigilance et la qualification des salariés opérateurs sont des remparts essentiels. Les interventions de maintenance doivent être scrupuleusement documentées et vérifiées par des techniciens qualifiés. Chaque opération, qu'il s'agisse d'un simple contrôle de routine ou d'une réparation complexe, doit faire l'objet de multiples vérifications indépendantes pour garantir qu'aucune étape critique n'a été négligée. Les intervenants doivent effectuer les opérations pour lesquelles ils sont

qualifiés et reconnus en tant que tel. Il est de fait connu que certaines personnes (par manque de personnel) insistent pour que certains ouvriers dépassent les périmètres de leurs qualifications.

Des instituts veillent et lancent des alertes

L'Aircraft Engineers International (AEI), association qui regroupe les syndicats de techniciens aéronautiques du monde entier, œuvre et alerte régulièrement les autorités compétentes sur le manque de formation adéquate pour les licences et le manque de personnel qualifié. L'AEI souligne également la nécessité de renforcer les niveaux de formation pour garantir une maintenance sûre et efficace.

Afin de pallier ces risques, des organismes telles que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), la Fédération Aviation Administration (FAA) en Amérique du Nord, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et d'autres entités réglementaires veillent au respect des normes de travail rigoureuses pour que tout soit fait dans les règles de l'art. La vigilance de chaque acteur du secteur est primordiale car les risques encourus et les conséquences potentielles peuvent être dramatiques.

Heureusement, ces incidents restent marginaux et l'avion demeure le moyen de transport le plus sûr. La sécurité dans l'aéronautique, que ce soit au niveau de la construction ou de la maintenance, doit toujours rester la priorité numéro un pour garantir des vols sûrs et protéger la vie des passagers et équipages.

LAURENT CALVET

L'AEI dévoile ses objectifs

Le congrès de l'Aircraft Engineers International (AEI) s'est tenu à Sydney du 28 octobre au 1^{er} novembre 2024.

Au congrès de l'AEI, quinze syndicats parmi les trente membres ont participé, représentant des compagnies aériennes de divers pays, comme Qantas, SriLankan, KLM, Lufthansa, British Airways, TAP, SAS (Scandinavian Airlines System), Singapore Airlines et sept compagnies américaines. L'UNSA, toujours membre de l'AEI, est le seul syndicat français qui œuvre à promouvoir et protéger le métier de mécanicien tout en contribuant au maintien de la sécurité aérienne.

Ce congrès a permis des échanges d'informations et des débats autour des situations que rencontrent nos professions. Des décisions concernant la réglementation aérienne avaient été initiées par l'AEI lors de précédents congrès. Par exemple, la licence Part-66, mise en place en 1997, résulte de discussions et propositions faites par l'AEI pour adopter une licence individuelle auprès de l'EASA (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne).

Les chantiers de l'AEI

RETOUR SUR LES RÉGLEMENTATIONS ET RETOURS DE TERRAIN

Geir Oven, consultant et expert en réglementation, est membre permanent des commissions Part-66, Part-145 et Part-147 à l'EASA. Il nous a demandé des retours sur les difficultés et les incohérences que les mécaniciens rencontrent au quotidien, afin de les exposer au bureau exécutif pour d'éventuelles modifications réglementaires.

MODIFICATION DES EXAMENS DE LICENCE EN JUIN 2024

Les examens de licence ont évolué. Les questions ouvertes, qui impliquaient des réponses interprétables différemment selon l'instructeur, ont été remplacées par des questions à choix multiples (QCM) impliquant des réponses précises. Ce changement, soutenu par l'AEI, vise à uniformiser les évaluations. Nous travaillons également sur le développement d'une licence élec-

tronique dématérialisée, déjà adoptée aux États-Unis, qui offre des avantages en termes de rapidité, de mise à jour des informations et de sécurité contre la fraude. Ce projet pourrait moderniser et renforcer l'EASA, qui a déjà délivré plus de 35 000 licences.

LOGBOOK TECHNIQUE UNIFORMISÉ

L'UNSA Aérien avait proposé l'idée d'un *logbook* technique standardisé il y a quatre ans (carnet de bord du commandant de bord qui recensait les problèmes techniques rencontrés) et ce projet est actuellement en débat en commission. L'objectif est de faciliter la formation et d'uniformiser les carnets de bord pour éviter les erreurs d'interprétation, tout en renforçant la sécurité aérienne. L'idée avance et l'on envisage la standardisation sur les *logbooks* électroniques (ETLB) avec des logiciels communs, garantissant une trame unique pour toute l'Europe..

MODIFICATIONS SUR LA CERTIFICATION CRS A

Grâce aux interventions de l'AEI, la certification de remise en service (CRS A) a été revue: la notion de →



DISCOURS DE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC

La situation des mécaniciens avions en France et état des lieux chez Air France

→ «tâche simple», jugée trop ambiguë, a été supprimée au profit de tâches uniquement réalisables par des techniciens qualifiés.

PROPOSITION DE FUSION DES LICENCES B1 ET B2

En réponse au manque de mécaniciens et à l'évolution technologique, l'EASA examine la possibilité de fusionner les licences B1 et B2, comme c'est le cas aux États-Unis où la licence est identique pour les techniciens travaillant sur avions et hélicoptères, qu'ils soient spécialisés en mécanique (B1) ou en électricité (B2), y compris dans le domaine militaire. En Europe, une licence unique pourrait aider à pallier le manque de personnel qualifié et offrir des passerelles pour les techniciens militaires.

LICENCE B1e POUR AVIONS ÉLECTRIQUES

La licence B1e a été créée pour les avions 100% électriques de moins de 5700 kg, ce qui illustre bien l'adaptation de la réglementation aux nouvelles technologies.

IMPORTANCE DES RETOURS ET DE LA COLLABORATION INTERNATIONALE

L'importance des retours terrain et des rapports d'incidents est cruciale. L'AEI joue un rôle clé dans la régulation de notre métier, influençant des aspects qui peuvent transformer notre quotidien. Pour mieux comprendre vos attentes sur ces évolutions réglementaires (licence, for-

mation, qualification, etc.), l'UNSA Aérien vous enverra prochainement un questionnaire.

AMÉLIORATIONS DU SITE INTERNET DE L'AEI

Robert Swankhuizen du NVLT KLM, récemment nommé aux relations publiques, travaille sur une refonte du site internet afin d'en faire un outil plus intuitif et riche en informations pour nos métiers et les discussions en cours (airengineers.org).

Les interventions marquantes

Plusieurs intervenants ont pris la parole durant le congrès. Paddy Crumlin, président de l'ITF (International Transport Federation), a souligné l'importance de la coopération entre syndicats et organisations pour échanger sur nos expériences, nos idées et pour défendre les intérêts du secteur des transports.

John Goglia, ancien directeur technique du NTSB (équivalent américain du BEA) et président de l'AMC (compétition internationale des mécaniciens aéronautiques). L'AEI participe à l'AMC depuis deux ans, avec cette année une deuxième place au classement général et une première place en recherche de pannes. Nous recherchons un technicien pour représenter l'UNSA Aérien lors de la prochaine compétition (encadré page suivante).

www.amccompetition.com

Le soutien à la sécurité et à la réglementation mondiale

Enfin, l'AEI a joué un rôle dans l'affaire de la compagnie pakistanaise PIA qui opérait sous réglementation européenne avec des pratiques non conformes, autorisées par la législation pakistanaise. Le syndicat des mécaniciens de PIA nous a sollicités pour intervenir, et après un audit de l'EASA, la compagnie a été interdite de vol en Europe.

La licence Part 66 des mécaniciens-techniciens aéronautiques est individuelle et vous engage pénalement. Elle impose un cadre strict qui limite vos heures de travail et les conditions dans lesquelles vous pouvez signer les certificats de remise en service (CRS). Par exemple, elle interdit de travailler plus de six jours consécutifs, de dépasser quarante-six heures programmées par semaine, et impose un repos de onze heures minimum entre chaque vacation. En cas de dépassement de ces limites et d'un incident, vous seriez seul responsable, car cette licence implique une responsabilité individuelle et légale. Étant membre du bureau de l'AEI, l'UNSA Aérien garantit et assure le bon fonctionnement de l'organisation générale et l'orientation stratégique que l'AEI peut adopter. Chaque technicien aéronautique adhérent de l'UNSA Aérien est automatiquement membre de l'AEI, 2% de votre cotisation annuelle lui sont versés pour son fonctionnement. ●

NICOLAS DAUVÉ
MEMBRE DU BUREAU EXÉCUTIF AEI
DÉLÉGUÉ FRANÇAIS AEI

Très heureux de représenter l'UNSA Aérien SNMSAC ici à Sydney, je remercie Chris et l'ALAE pour l'organisation du congrès et vous fais part de notre constat au cours de ce congrès.

UN MANQUE DE MÉCANICIENS QUALIFIÉS

Comme de nombreux pays, nous constatons un manque alarmant de mécaniciens en France. Plusieurs facteurs expliquent la baisse d'attractivité du métier: salaires stagnants, conditions de travail difficiles et qualité de vie en baisse. Malgré les efforts faits après la grève post-Covid pour améliorer la situation, le problème persiste.

INITIATIVES D'AIR FRANCE : DES AVANCÉES LIMITÉES

Air France a consenti à accorder des primes pour les qualifications multiples, à faciliter les évolutions de carrière et à améliorer la qualité de vie au travail. Cependant, les augmentations de salaire de base et les horaires adaptés restent insuffisants. De plus, les autres MRO (centres de maintenance aéronautique) en France ont relevé leurs tarifs, alors qu'Air France persiste à croire que ses avantages compensatoires (billets GP, mutuelle AF et CSE) font encore la différence – ce qui n'est plus le cas.

LES RISQUES DE LA SOUS-TRAITANCE : UNE QUALITÉ DE MAINTENANCE PRÉOCCUPANTE

Face à la pénurie de techniciens, Air France a augmenté le recours à la sous-traitance. Si certaines MRO sous-traitantes sont de qualité mais coûteuses, d'autres, situées en Afrique ou en Europe de l'Est,

ont des tarifs plus abordables mais fournissent une maintenance au rabais. Les avions reviennent souvent en mauvais état, nécessitant de nouvelles vérifications en France. Ce recours excessif à la sous-traitance génère des coûts cachés et des risques pour la sécurité des vols.

LA FORMATION : UN ENJEU MAJEUR POUR LA RELÈVE

Auparavant, Air France avait sa propre école de formation de haut niveau. Vendue en 2006 pour des raisons financières, l'école a été remplacée par des formations publiques et externes, dont le niveau est jugé insuffisant. La direction d'Air France a d'ailleurs mis en place des petites écoles pour compléter la formation pratique des élèves et nouveaux embauchés.

UNE SITUATION ALARMANTE : LE CERCLE VICIEUX DU SOUS-EFFECTIF ET DE LA SÉCURITÉ

Le manque de mécaniciens expérimentés et de jeunes formés engendre une tension permanente. La dégradation de la maintenance est un fait, qui soulève une question cruciale: doit-on attendre un incident pour agir? La sécurité des vols doit rester une priorité, au-delà des impératifs financiers.

Cet exposé met en lumière l'urgence d'améliorer les conditions des mécaniciens pour garantir la pérennité de la maintenance et la sécurité aérienne. ●

NICOLAS DAUVÉ

Rejoignez l'équipe AEI à l'AMC 2025 !

● L'aei a brillé à l'AMC (Aerospace Maintenance Competition) organisée par l'outilleur Snap On, terminant deuxième parmi plus de quatre-vingt équipes. Un membre a même remporté le premier prix pour la recherche de panne sur un inverseur de poussée.

Participez à la prochaine édition à Atlanta (États-Unis), du 8 au 10 avril 2025 !

Nous recrutons un(e) technicien(ne) pour notre équipe. Les critères :
● Adhérent UNSA Aérien
● Licence B1 ou B2
● 10 ans d'expérience (hangar, piste)
● Bon niveau d'anglais
Les frais sont couverts par l'UNSA et l'AEI.

CONTACT nicolas.dauve@unsaerien.com
laurent.dalonneau@unsaerien.com



La formation des mécaniciens avions, clé de voute de la sécurité

Comment assurer au maximum la sécurité des vols ? La formation des mécaniciens avions est une étape essentielle mise à mal aujourd'hui par un apprentissage trop rapide et par un manque de techniciens que les entreprises n'ont pas anticipé.

La sécurité des vols repose sur plusieurs facteurs qui incluent, entre autres, les performances des appareils, la compétence des équipages, la maintenance, ainsi que la gestion des risques. La maintenance y tient, de fait, une part importante. Elle est logiquement effectuée par des mécaniciens qui travaillent en suivant documents techniques et règlements.

En tant que formateur et après avoir dispensé des formations pour des techniciens adultes sur Airbus au sein d'Air France, je suis en charge depuis quatre ans de la formation pratique de jeunes et moins jeunes apprentis en première année d'un cursus bac pro section mécanicien aéronautique. Quatre années durant lesquelles les facteurs humains m'ont semblé fondamentaux. En effet, ces facteurs humains jouent un rôle essentiel dans la sécurité des vols où la compétence dépend pour beaucoup du savoir-être. Le savoir-être prend, là, toute son importance. Et du savoir-être dépend savoir et savoir-faire.

Un accès trop rapide aux connaissances

Pendant ces quatre années, les apprentis qui sont passés par notre service ont des parcours et des niveaux (en théorie) très divers. Certains ont eu un parcours classique: ils accèdent en première année de la filière bac aéro après une classe de seconde. Beaucoup ont déjà un bac voie générale, technique, voire aéronautique, ou un BTS, pas nécessairement technique (exemple management des unités

commerciales - MUC), ou encore une première année. Certains ont opté pour une reconversion après deux ou trois ans de vie professionnelle. D'autres, moins nombreux, ont choisi une reconversion après cinq ou six années, voire plus, dans la vie active. La distinction entre ces catégories s'avère majeure. Les deux premières, les plus proches du fait de leur parcours en fin de cursus scolaire, sont celles qui posent le plus de problèmes. En effet, la plupart des jeunes apprentis que nous recevons n'ont, de fait, aucune pratique, des connaissances très lacunaires et, pour ceux qui ont déjà un parcours «aéro» (deux années après le bac), un manque réel de savoir basique.

L'informatique garantit un accès immédiat à l'information grâce à Internet. L'accès rapide à des tutoriels ou à des infos en ligne leur donne le sentiment de tout connaître et l'illusion de savoir et d'être compétent. Les conséquences sont immédiates. Confiance mal placée, sous-estimation de la complexité des sujets traités et naturellement manque d'expérience pratique... Bref, le syndrome de la «compétence instantanée».

Du fait de cet accès rapide à des soi-disant connaissances, ils ont une vision faussée de ce que signifie réellement maîtriser un domaine technique quel qu'il soit. Cela complique la formation car les jeunes apprentis, trop sûrs d'eux, ne se remettent pas en question. Ils savent. Le premier écueil en tant que formateur commence là. Une confiance mal placée dans des domaines aucunement maîtrisés.

Une de nos premières «missions» en début de formation est d'inciter à une certaine humilité et à une remise en question. Cette mission est capitale. Si nous échouons, nous alignons un trou dans les plaques de James Reason (voir graphique page suivante).

Nous essayons de voir (ou de revoir) les connaissances aéronautiques fondamentales nécessaires à la compréhension des systèmes et parfois quelques connaissances générales de base. Leur approche trop scolaire des sujets est handicapante. Tout est suivi de manière superficielle, dépourvue d'une projection dans le temps. Les phrases telles que: «Mais monsieur on l'a vu la semaine dernière... c'est du passé», sont récurrentes. Tout doit aller vite sans prendre le temps de bien comprendre. Les vérifications des acquis que nous faisons à l'école de l'avion, le prouvent.

Une approche trop scolaire

Les restitutions demandées mettent en évidence leur méthode d'apprentissage: du par cœur. Un synoptique de circuit restitué de cette manière, sans intelligibilité, est source de grossières erreurs.

Au-delà des gestes techniques pratiques, base des formations dispensées, notre objectif pour la première année est simplement de leur expliquer et de leur faire comprendre les systèmes avec restitution sur avion (le côté pratique). La théorie étant réservée au centre de formation. La deuxième plaque de Reason est là. Les plus jeunes ne remettent aucunement en cause leur méthode

Atelier-école de l'avion à la Direction générale industrielle d'Air France Orly Nord.

d'apprentissage et ce malgré le fait de leur prouver.

La distinction entre les deux catégories d'apprentis est manifeste. Ceux qui sont en reconversion, avec plus de vécu, ont un rapport à l'apprentissage beaucoup plus réfléchi. Cette différence notable de comportement s'explique.

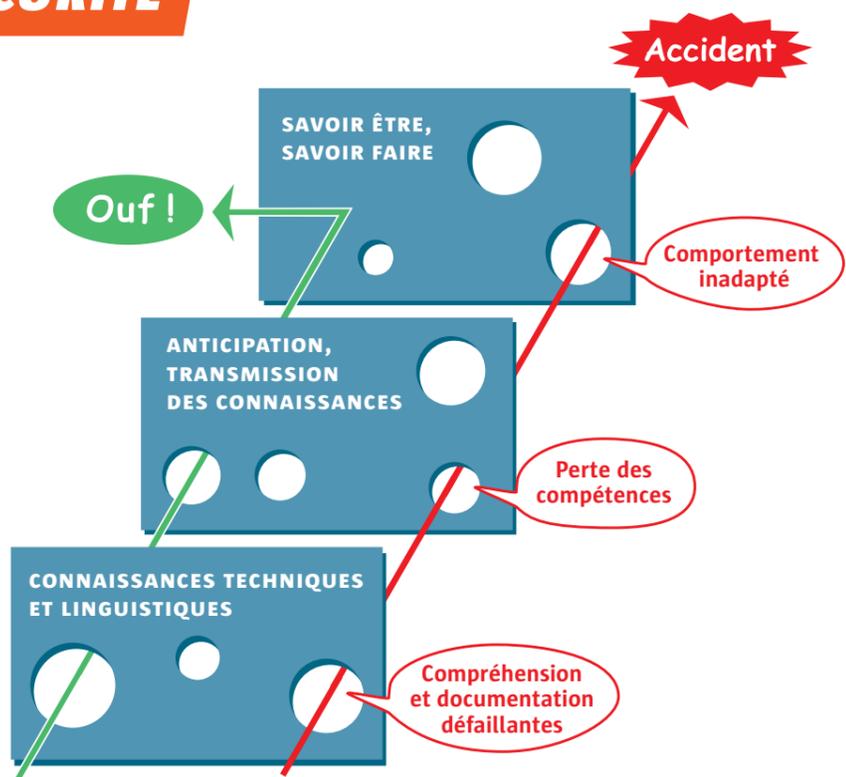
MOTIVATION Les adultes en reconversion savent pourquoi ils sont là. Leur choix est souvent bien réfléchi. En revanche les plus jeunes sont souvent, après une mauvaise orientation, sans trop savoir ce en quoi consiste les métiers proposés. L'expression de leur motivation fait parfois apparaître de gros écarts avec la réalité.

MÉTHODE Ceux qui ont déjà un parcours professionnel ont une approche efficace de la formation. Les autres, en fin de parcours scolaire, ne perçoivent pas le changement de comportement nécessaire à adopter. Je pense que l'Éducation nationale ne leur fournit pas les outils indispensables à cette formation. Ils n'apprennent pas à apprendre.

ACQUIS PERSONNELS Les plus jeunes, ceux qui n'ont pas de parcours technique, n'ont parfois jamais eu entre leurs mains un outil qui les familiarisent avec un parcours de mécano. Nous partons de très loin. À l'inverse, les «vieux» avaient tous démonté leur mobylette...

La troisième plaque de Reason est le retard pris par les entreprises pour prévoir le nombre de personnes à remplacer et le temps nécessaire qu'il leur faut pour les renouveler. Ceci malgré les avertissements des techniciens confirmés. Les raisons de cet état de fait ne sont pas l'objet de cet article, mais ce retard a des conséquences car former un technicien avion peut prendre beaucoup de temps selon des objectifs à atteindre. →





Les plaques de James Reason, c'est quoi ?

Les plaques de James Reason, souvent appelées « modèle de Reason », sont un concept en psychologie qui décrit les différentes étapes d'un accident ou d'une erreur humaine dans un système complexe. James Reason, expert britannique en facteurs humains, a utilisé l'image de plaques superposées pour illustrer comment, dans des

environnements de travail, des failles ou des erreurs à différents niveaux peuvent s'aligner et conduire à un incident. Cela montre que les accidents ne sont généralement pas causés par une seule erreur, mais par une série de défaillances dans le système, que ce soit au niveau des individus, des procédures ou des technologies.

→ Succinctement, les centres de maintenance ont besoin de deux sortes de techniciens. Pour les travaux dits simples, il est possible de ne former que des mécaniciens titulaires d'un baccalauréat. Le temps de leur formation est de deux années pour le bac à quoi s'ajoute une période de six mois minimum pour acquérir une certaine autonomie. La seconde catégorie de techniciens doit posséder les qualifications qui répondent à des textes européens. Pour cela une formation supplémentaire, la mc (mention complémentaire) est dispensée par l'Éducation nationale. Une année de plus pour la théorie, et plusieurs années obligatoires de pratique. Objectif : la licence Part66. La présence de ces techniciens est obligatoire dans les centres de maintenance et les com-

pagnies aériennes qui effectuent l'entretien aéronautique. L'obtention de cette licence peut prendre cinq, six ou sept ans et le parcours n'est pas terminé car, bien souvent une qr (qualification d'un type d'avion) sera nécessaire.

Un vaste chantier en perspective

Les anciens sont partis (à la retraite) avec leurs compétences et on a pris du retard pour trouver leurs remplaçants. Or pour former la relève il faut absolument des maîtres d'apprentissage. Premier écueil : il n'y en plus assez et, corollaire, des jeunes techniciens à peine formés se retrouvent déjà à encadrer des apprentis. Un trou de plus dans les Plaques de Reason ? Autre conséquence : le nombre de techniciens décroît rapidement.

Pour pallier ce manque, la formation s'accélère, les profils pour les recrutements s'élargissent. Et les niveaux attendus baissent. Prises par le temps, les entreprises privilégient une formation qui, sans être minimale, est revue à la baisse. Cela a un effet domino qui impacte non seulement la qualité du travail, mais aussi la sécurité globale dans l'aviation (SDV). Les retours d'expériences (REX) qui nous parviennent le confirment.

Au fil du temps, l'autorité a ajouté des exigences pour les parcours dont elle a la responsabilité. Mais face à la pénurie de candidats, elle élargit les passerelles entre secteurs, la reconnaissance de diplôme non-aéro et compactant les durées obligatoires de pratique professionnelle (ce qui rejoint l'empressement actuel des acteurs du secteur). Nouvelle plaque de Reason.

Enfin et depuis longtemps en Europe, les centres de formation Part147 sont à la fois juges et parties : formation et examen. Ce qui peut poser des soucis d'objectivité à certains centres (plaque de Reason). Ce texte met en lumière les défis auxquels sont confrontés les formateurs des mécaniciens aéronautiques et l'impact direct sur la sécurité des vols (SDV) tout en appelant à une réflexion sur les méthodes pédagogiques et les exigences de formation. Il est nécessaire d'avoir un mentorat de qualité. Former des formateurs. Renforcer la culture de la sécurité en insistant sur les conséquences d'une approche trop superficielle des tâches effectuées. Être contraint à se remettre en question. Avancer pas à pas. Les mettre face à leurs erreurs, aux conséquences éventuelles, et à leur responsabilité. Valider au fur et à mesure les connaissances, savoir-faire et savoir-être. Obliger à observer et à comprendre avant de faire – d'autant que tout se fait en langue anglaise. Poser des questions pour obliger à la réflexion. Répéter. Insister sur les fondamentaux. Tout cela prend du temps : un vaste chantier. Et je reste sans voix devant l'étonnement des décideurs face à cette situation. ●

JEAN-NOËL MORETTE



**À VOUS QUI SOUHAITEZ
DONNER DU SENS
AUX ŒUVRES SOCIALES**

Fidèle à notre histoire syndicale, nous vous accompagnons pour favoriser les progrès sociaux dans l'entreprise, simplifier votre mission et proposer des produits et services adaptés aux besoins des salariés.

UpCoop, coopérative de salariés, partenaire historique des instances représentatives du personnel et entreprise à mission, élargit ses domaines d'expertise en vous proposant des solutions digitales concrètes et efficaces pour valoriser votre mission d'élu au service des bénéficiaires : billetterie sur mesure pour la gestion des dotations et subventions, maîtrise de votre politique d'Activités Sociales & Culturelles, formalisation de la comptabilité du CSE, accès à un panel de prestations juridiques, outils de communication personnalisables.



Retrouvez les solutions UpCoop sur up.coop
Contactez notre équipe partenariats : infopartenariats@up.coop

La coopérative UpCoop est partenaire de l'





L'UNSa Aérien SNMSAC rencontre différentes sections syndicales

Les représentants du personnel de Lyon, Rouen et Limoges ont échangé et confronté leur expérience syndicale. L'UNSa Aérien SNMSAC, avec son réseau, est là pour les aider à trouver des solutions afin de résoudre les problèmes que rencontrent les salariés.

PREMIÈRE JOURNÉE À LYON

Le 9 octobre 2024 des membres du bureau national de l'UNSa Aérien SNMSAC, accompagnés de deux collègues de la section syndicale de l'UNSa Aérien Air France, ont visité les représentants du personnel UNSa Aérien des sections syndicales situées aux alentours des aéroports de Lyon. Grâce à l'accueil chaleureux de l'Union régionale de l'UNSa en Auvergne Rhône-Alpes, nous avons pu organiser une journée de partages et d'échanges entre les sections de l'UNSa Aérien SNMSAC de la région. Air France, Alyzia Province Lyon, Aéroport de Lyon, Falck France (aéroport de Bron),

Aviapartner Lyon sont des entreprises où l'UNSa Aérien est impliqué pour défendre les droits de tous les salariés. Nicolas Simiot, secrétaire de l'UNSa AURA a rappelé l'intérêt d'être dans une organisation comme l'Union nationale des syndicats autonomes. Comme pour le rugby, sport qui l'a vu grandir, il prône le collectif. Il a précisé que l'Union régionale était la maison de tous les adhérents de l'UNSa. «Le rôle de cette "maison" est de soutenir régionalement toutes les sections des entreprises. Il ne faut pas hésiter à nous solliciter pour tous les besoins liés à vos missions syndicales (formations,

réunions, juridique, communications, etc.)» Merci à Nicolas et à l'équipe de l'UNSa AURA. Cette journée, dont l'objectif était de réunir les représentants UNSa Aérien des différentes entreprises, a permis d'échanger sur les expériences syndicales. Les mêmes problématiques reviennent souvent: dialogue social avec les directions d'entreprises pas toujours facile; inquiétude des salariés pour leur emploi; même préoccupation: améliorer la reconnaissance et la revalorisation des métiers; sous-effectif structurel trop impactant; risques psycho-sociaux; inégalités entre les femmes et les hommes. Chacun a pu

Arnaud Lebret, secrétaire général UNSa Seine-Maritime, et, ci-dessous, les représentants UNSa Aérien des aéroports de Normandie.



À gauche, Nicolas Simiot, secrétaire de l'UNSa AURA, avec, ci-dessus, les représentants des sections de Lyon. À droite, à l'aéroport de Limoges.

évoquer librement son expérience syndicale. Car c'est en apprenant à connaître tous ses équipiers que l'équipe devient plus efficace. Trop souvent englués dans nos problématiques locales nous avons parfois du mal à relever la tête du guidon. Le lien est maintenant créé entre ces salariés qui ont choisi de s'engager comme représentant du personnel pour défendre leurs collègues. Je remercie, au nom de l'UNSa Aérien SNMSAC, les salariés qui les ont élus. La tâche n'est pas facile car les représentants sont souvent mal traités par leurs propres collègues. S'ajoute à cela le comportement de certaines directions qui n'ont aucune considération pour eux et leur travail.

DEUXIÈME JOURNÉE À LYON

Le 10 octobre, sollicité par Seiffedine, délégué syndical de la section UNSa Aérien Aviapartner Lyon, le bureau national a organisé une journée spécifique pour tous les élus CSE (comité social et économique) et les représentants de cette section. Nous avons rappelé qu'il était crucial d'être bien formé afin être armé pour les missions des représentants du personnel. Gérer un CSE, c'est un peu comme gérer une petite entreprise avec ses budgets. Il faut savoir ce qui peut être fait avec les budgets de fonctionnement et avec celui des œuvres sociales.



Tout l'intérêt d'être dans un syndicat comme l'UNSa, c'est que cela permet de ne jamais rester seul confronté à ses propres questions. Il faut utiliser le «réseau» pour chercher des solutions et aussi pour bien se former sur les thématiques liées aux missions d'un CSE: trésorerie et secrétaire du CSE, élu CSE, CSSCT (commission santé, sécurité et conditions de travail).

JOURNÉE À ROUEN

Le 17 octobre nous avons organisé une réunion avec les représentants UNSa Aérien de l'aéroport de Rouen et deux représentants du personnel de celui de Caen. Ils font partie, avec Deauville et Le Havre, du regroupement des quatre aéroports de Normandie. Ces quatre entreprises gérées indépendamment vont voir leur DSP (délégation de service public) modifiée en 2025. Notre rôle est d'apporter l'aide dont ont besoin les représentants des salariés pour que ces changements importants aient le moins d'impact sur les contrats sociaux de tous les salariés. Merci à Arnaud Lebret pour son accueil à l'UD76.

JOURNÉE À LIMOGES

Le 13 décembre nous sommes allés à la rencontre des représentants de l'UNSa Aérien de la société de l'aéroport de Limoges. Lors de la

visite de l'aéroport, nous avons discuté avec leurs collègues des services techniques, pompiers et commerciaux. Frédéric Stoebner, secrétaire de l'Union départementale UNSa Haute-Vienne nous a rejoint. Nous avons mesuré l'intérêt capital pour la région et son désenclavement de conserver un aéroport international comme celui de Limoges. Il serait bien que les politiques de tout bord, au-delà de leur guerre de chapelle, participent efficacement au développement de ces infrastructures. D'autant que c'est l'un des rares aéroports au centre de la France qui permette des atterrissages par toutes les météo. Limoges est également reconnue pour les déroutements d'avion en cas d'incident en vol.

Parce que nous pensons que les liens sont essentiels entre les sections syndicales nous mettons tout en œuvre pour aller au contact et ainsi faciliter leurs échanges. Il est primordial que leurs collègues mais aussi leur direction comprennent que les représentants de l'UNSa Aérien SNMSAC ne sont pas seuls! Être représentant du personnel UNSa Aérien, c'est bénéficier d'un réseau d'aide disponible et rompu à toutes les situations que l'on peut rencontrer dans le monde du travail. ●

LAURENT DALONNEAU





**UPCOOP,
1^{re} SCOP À MISSION**

En janvier 2023, la Société Coopérative et Participative UpCoop est devenue entreprise à mission, la positionnant ainsi comme la première Scop à mission, et s'est dotée d'une raison d'être « Coopérer durablement pour un pouvoir d'achat à utilité sociale et locale », inscrite dans ses statuts.

Depuis près de 60 ans, la coopérative de salariés UpCoop incarne des principes singuliers :

-  gouvernance démocratique ;
-  redistribution à parts égales de la valeur créée ;
-  attachement au dialogue et au progrès social ;
-  développement équilibré et responsable, cohérent avec une démarche sociétale et environnementale engagée.

Pour marquer cette nouvelle étape d'une longue histoire militante de démocratie et de progrès social initiée par la création du Chèque Déjeuner, Up change de nom, devient UpCoop et va encore plus loin dans son engagement collectif, en affirmant son ambition de contribuer de façon durable aux évolutions de la société.



Soutenir
le pouvoir d'achat



Améliorer
la qualité de vie

Retrouvez les solutions de paiement et de services à utilité locale et sociale de la coopérative UpCoop sur up.coop

La coopérative UpCoop est partenaire de l'



VIE SYNDICALE



Compte-rendu de l'assemblée générale de l'UNSa Aérien SNMSAC

Le 6 novembre 2024, s'est tenu le rendez-vous annuel de l'assemblée générale de l'UNSa Aérien SNMSAC. En voici les grandes lignes.

Le président, Laurent Dalonneau, a ouvert la session en soulignant que l'engagement de chacun pour le collectif est essentiel, même si cet engagement n'est pas toujours facile. Le syndicalisme a été présenté comme un outil majeur pour défendre les droits des salariés, d'où l'intérêt crucial de le préserver. Il a également insisté sur les liens qui doivent être renforcés entre les représentants du personnel, qui partagent des problématiques communes, indépendamment de la taille ou de la localisation de leur entreprise.

Les faits marquants de l'année écoulée et les défis à venir ont été exposés. La présentation du rapport s'est conclue par une approbation à la majorité des présents.

Un bilan approuvé

Le trésorier a informé les participants sur le nombre d'adhérents comptabilisés aujourd'hui, ainsi que sur divers points relatifs aux comptes du syndicat. Notamment sur les multiples dépenses liées aux procès en cours. Ensuite, le commissaire aux comptes a présenté son rapport. Les membres présents à l'assemblée ont approuvé à la majorité la présentation des comptes.

Un point particulier a été fait sur l'importance vitale pour les délégués de se former afin de remplir correctement leur mandat. Les différents systèmes d'assistance aux formations ont été présentés. L'actualité obligeant, le rôle des élections TPE (salariés dans les très petites entreprises dont le nombre est égal ou inférieur à onze salariés) a également été souligné, avec notamment la répartition et la représentativité qui en découlent.

Des échanges fructueux avec les invités

L'après-midi a été consacrée à une rencontre avec d'autres délégués syndicaux. Parmi eux, nous avons reçu Dominique Corona représentant UNSa National, qui nous a exposé les failles du budget présenté par le gouvernement Barnier avec ses politiques de coupes budgétaires, soulignant notamment que la dette est de plus en plus portée par les salariés. Un mot a également été adressé par Jérémy Sastre, secrétaire général de l'UNSa Transport. Il a souligné le rôle majeur des syndicats et la nécessité de l'unité pour



Dominique Corona, secrétaire général adjoint UNSa, et Jérémy Sastre, secrétaire général UNSa Transport, comptaient parmi les invités.

féderer autour d'un même projet. Il a évoqué, entre autres, l'intégration du secteur maritime au sein de la fédération UNSa Transport. Il a également insisté sur l'unification des syndicats, essentielle pour pouvoir progresser. D'autres personnes, telles que Louis Mendes de l'UNSa ADP et Yann Durthe de l'UNSa PNC, sont venues pour transmettre la parole de leurs propres syndicats. Elsa Regent de l'UNSa Formation, ainsi que des représentants d'UP et du Crédit mutuel étaient également présents. Merci à l'UNSa de nous avoir prêté sa belle nouvelle salle au siège du syndicat à Bagnolet. ●

LAURENT DALONNEAU

Bilan fin 2024

La fin de l'année approchant à grand pas, il est temps d'examiner au plus près l'implantation de l'UNSA Aérien SNMSAC au sein des entreprises dans lesquelles il est présent.

Sans chercher à réaliser un classement des résultats, nous recherchons toujours à améliorer notre représentativité syndicale au niveau national. Notre représentativité dans la branche Personnel Sol du transport aérien nous permet d'œuvrer avec les instances nationales et patronales pour chercher à améliorer nos règles d'emploi. Le poids que nous détenons pour ces travaux dépend directement des résultats électoraux, de nos adhérents et de nos sympathisants. Vous comprendrez ainsi l'importance que nous portons aux résultats électoraux que nous enregistrons et à leurs suivis.

L'ambiance sociale et politique actuelle ne facilite pas l'adhésion des salariés à un syndicat. Pourtant, être soutenu par des structures juridiquement solides est de plus en plus essentiel. Fermetures d'entreprises, réorganisations, rachats, ventes, plans de sauvegarde de l'emploi (diminution d'effectifs qui ne dit pas son nom), accords collectifs de performance, etc., sont nos sujets quotidiens actuels. Ce n'est pas une surprise, les entreprises gérées par des visions économiques à court terme n'affichent pas de bons résultats sociaux. C'est dans ce climat préoccupant que les représentants du personnel évoluent et doivent donc motiver leurs collègues à voter pour eux. Au moment où cet article est rédigé, nous comptons des adhérents dans 141 entreprises de tailles différentes. 62 d'entre elles comptent des représentants du personnel (élus CSE, DS, RSS) de l'UNSA Aérien. Le tableau page suivante offre une photo des résultats des élections CSE pour la période 2021 à 2024.

Une présence dans les petits aéroports

Comme on peut le constater, l'UNSA Aérien SNMSAC est souvent la seule organisation présente dans les entreprises de petite et moyenne taille. Il est vrai que d'être présent dans autant d'entreprises représente un énorme travail. Nous confirmons notre volonté d'apporter notre aide aux salariés qui en font la demande. Dernièrement nous avons créé des sections syndicales d'entreprises dans des aéroports où les salariés sont peu nombreux. Ils se retrouvent isolés et désemparés face aux inquiétudes qui pèsent sur l'avenir de nombreux aéroports de province. Nos implantations les plus récentes ont eu lieu dans les aéroports de Caen, Castres, Deauville, Montpellier, Nîmes et Troyes. Notre but, constant est de faire profiter les salariés et leurs représentants de l'expérience de notre syndicat et de ses supports juridiques pour améliorer les conditions de travail et défendre les emplois. ●

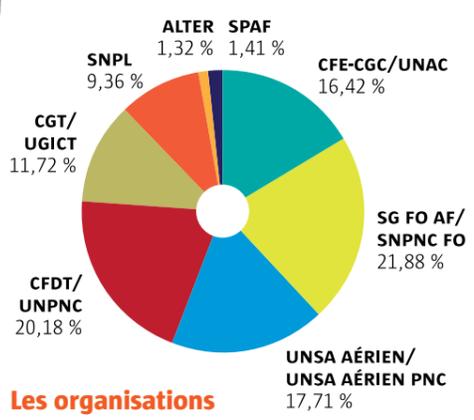
LAURENT DALONNEAU



FOCUS SUR AIR FRANCE

Les élections des sept CSE de la compagnie Air France ont eu lieu en mars 2023. Mais pour le comité social de l'établissement de la direction industrielle (CSE E DGI), les salariés ont été appelés à revoter. Non contents du résultat du premier tour (7,05% pour SUD), les représentants du syndicat SUD Aérien ont mis en avant une erreur de communication du CSE pour faire annuler les votes du premier tour

des élections. La deuxième opération électorale confirme une nouvelle fois l'UNSA Aérien à la première place à la DGI avec 31,54% des voix, SUD Aérien chute à 4,12%. L'UNSA Aérien à la DGI continue avec sa nouvelle équipe de représenter au mieux les salariés d'un secteur où comme dans beaucoup d'entreprises il est compliqué de recruter et de conserver ses employés qualifiés faute d'un contrat social suffisamment attractif.



Les organisations syndicales représentatives à Air France

RÉSULTATS DES ÉLECTIONS CSE 2021-2024

	Effectif	Date	Représentativité UNSa Aérien
Aeria Welcome	46	Mai 24	76,92 %
Aéroport Avignon Provence	33	Mars 23	100 % UNSa seule liste
Aéroport de la Côte d'Azur	571	Sept. 23	8,35 %
Aéroport de Limoges	45	Avril 23	100 % UNSa seule liste
Aéroport de Pierrefonds-syndicat mixte	61	Janv. 23	81,48 %
Aéroport de Castres-Mazamet	18	Juill. 23	0 % Pas de candidats
Aéroport de Rouen	13	Juin 24	38,46 %
Aéroport de Vatry	79	Août 23	100 % UNSa seule liste
Aéroport Marseille Provence	343	Janv. 23	25,90 %
Aéroport Montpellier Méditerranée	122	Nov. 22	41,90 %
Aéroport Toulouse Blagnac	292	Nov. 23	23,89 %
Aéroports de Lyon	352	Janv. 23	51,93 %
Aeroshuttle	74	Avril 23	43,48 %
Air Algerie	84	Janv. 25	
Air Austral	741	Nov. 22	31,18 %
Air Caraïbes Atlantique	665	Déc. 23	0 % Pas de liste UNSa
Air China	32	Nov. 23	100 % UNSa, seule liste
Air Europa	20	Déc. 23	0 % Pas de liste UNSa titulaire
Air France Cargo	1179	Mars 23	9,21 %
Air France DGI (annulé)	7608	Mars 23	32,67 %
Air France DGI (2 ^e vote)	7839	Avril 24	31,54 %
Air France Hub	5341	Mars 23	12,11 %
Air France PAP	2522	Mars 23	9,89 %
Air France Pil Eco	4675	Mars 23	6,65 %
Air France DGSI	1332	Mars 23	24,17 %
Air France EA	18631	Mars 23	14,26 %
Air France (TOTAL)	41519	Mars 23	16,25 %
Air Lines Services	15	Avril 24	30 %
Alyzia Province Bod	110	Janv. 23 Fév. 23	10,36 % 51,81 % Liste UNSa-CGT 2 tours
Alyzia Province LYS	144	Mars 23	57,58 %
Alyzia Province MRS	111	Mars 23	100 % UNSa seule liste
Alyzia Province TLS	64	Mars 22	29,82 % Liste CGT-UNSA-Sud
American Airlines	168	Sept. 22	37,69 %
ASL Airlines France	354	Mai. 23	35,86 %
ASL Maintenance	52	Août. 23	38,24 %
Assist Air Picardie	69	Déc. 23	100 % UNSa seule liste

	Effectif	Date	Représentativité UNSa Aérien
Aviapartner Lyon SAS	380	Mars 23	52,07 %
Aviapartner Marseille SAS	591	Oct. 23	17,78 %
Aviapartner Merignac SAS	148	Janv. 23	23,38 %
Aviapartner Toulouse SAS	224	Juin. 22	66,81 %
Awac Technics	35	Déc. 22	100 % UNSa seule liste
Babcock International France Aviation	98	Juin 23	100 % UNSa seule liste
British Airways	21	Juin 23	100 % UNSa seule liste
Cessna CESC	100	Juin 23	100 % UNSa seule liste
Chalair Aviation	68	Juin 24	75 %
Corsair	1105	Juil. 24	4 %
Crystal Aero Solutions	44	Oct. 24	100 % UNSa seule liste quorum non atteint
CSEE AF Exploitation Hub	83	Nov. 23	50 %
Delta Airlines	22	Mars 23	0 % Pas de liste UNSa
Derichebourg AeronauticsServices	1152	Janv. 23	23,16 %
Falck France	319	Oct. 23	24,68 %
HBG France Tallard	76	Mars 23	0 % Pas de liste UNSa
HBG France Annemasse	191	Mars 23	44,44 %
Helilagon	49	Déc. 23	62,50 %
HOP	1566	Déc. 23	9,58 %
IGO Solutions	253	Nov. 23	100 % Unsa seule liste
Japan Airlines	49	Mars 23	100 % Unsa seule liste
Latam Airlines	13	Déc. 24	100 % Unsa Seule Liste
Lufthansa	68	Janv. 25	
Manaero	97	Déc. 24	0 % Pas de candidats
Nayak Aircraft Services	153	Sept. 24	57 %
Orly Ramp Assistance	302	Avr. 23	1,20 %
Sem Air Antilles	172	Juin 21	38,78 %
Sabena Technics BGC	138	Mai 23	56,76 %
Sabena Technics DNR	472	Déc. 22	76,86 %
Sabena Technics FNI	430	Mars 23	21,52 % Liste commune UNSa-CAT
Saf Aerogroup	126	Janv. 23	44,71 %
Sageb	252	Mars 23	35,11 %
Sagpc	138	Janv. 24	100 % UNSa seule liste
Samsic Assistance Caraïbes	96	Févr. 24	38,24 %
Samsic Assistance ORY	64	Mars 21	58,49 %
Securit Air Beauvais	161	Fév. 23	9,62 %
Singapore Airlines	40	Juin 23	76,92 %
Vallair Industry	166	Oct. 23	100 % UNSa seule liste

Peut-on augmenter les taxes sur l'aérien français sans pénaliser le secteur?

Une hausse des taxes sur les compagnies aériennes françaises ne serait pas sans conséquences sur le secteur aérien. Cette décision prise par le gouvernement Barnier est pour l'instant abandonnée.

Avant de donner notre avis sur cette question, rappelons que les avions volent et traversent les frontières. C'est un peu leur fonction première... En quête d'idées pour économiser 60 milliards d'euros, le gouvernement Barnier voulait mettre le secteur aérien à contribution. La taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) devait fortement augmenter. Jusqu'à présent, le produit de la taxe s'élevait à 460 millions d'euros. Le gouvernement Barnier entendait mettre les passagers à contribution pour atteindre le milliard. À commencer par les plus fortunés, qui empruntent des long-

courriers en classe affaires sur des vols de plus de 5 000 kilomètres. Pour ces passagers, la taxe de solidarité sur les billets devait tripler, passant d'une soixantaine d'euros à 200 euros. La charge fiscale devait être proportionnellement encore plus lourde en classe économique. Pour un même vol longue distance, la taxe aurait dû être multipliée par huit, passant de 7,50 euros à 60 euros. Enfin, pour les jets privés, la taxe aurait pu atteindre jusqu'à 3 000 euros par passager pour des vols long-courriers. Cette lourde augmentation passait mal chez les compagnies aériennes.

Un vieux serpent de mer

Avec ce projet qui aurait encore affaibli le secteur aérien français, le gouvernement aurait à peine pu récupérer un milliard d'euros. Une broutille par rapport au trou dans les caisses de l'État: 3 303 milliards d'euros à la fin du troisième trimestre 2024 (dette publique selon l'Insee). Nos «chers politiques» étaient donc

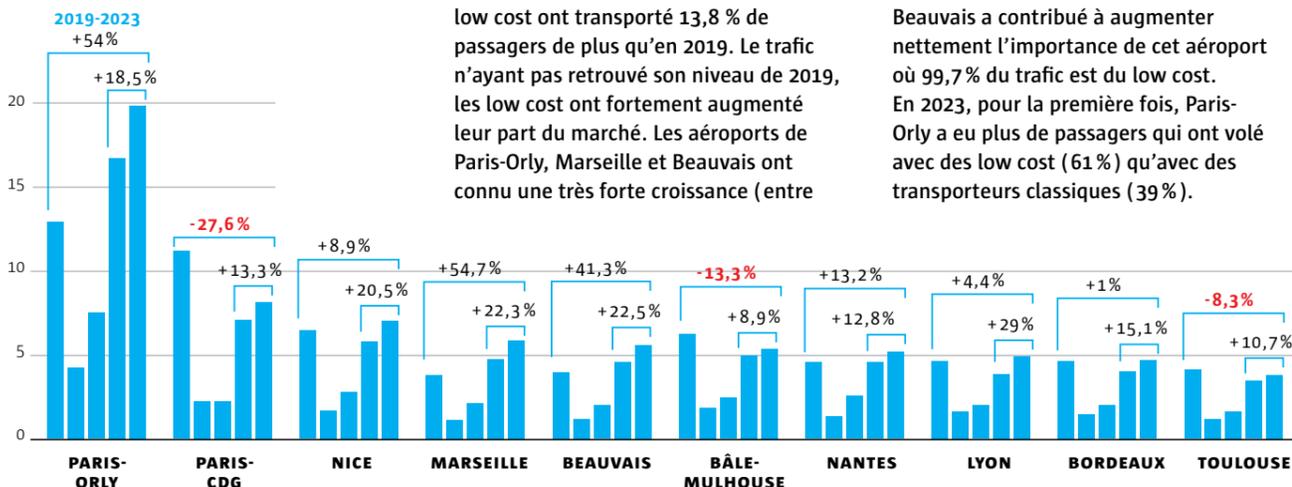
prêts à sacrifier toute une économie. Sauf que celle-ci fait vivre environ 100 000 salariés en France rien qu'en emplois directs. La Fnam et les exploitants d'aéroports français avaient notamment exprimé leur hostilité à une telle augmentation de la fiscalité, mettant en garde contre une perte de compétitivité de la France et les effets induits sur l'emploi.

La chute du gouvernement Barnier a fait des heureux car ce projet est pour l'instant gelé. Des compagnies qui avaient augmenté les tarifs de leurs billets à partir de janvier, afin de prendre en compte une hausse des taxes prévue dans le budget 2025, ont annoncé jeudi 5 décembre le remboursement des trop-perçus à leurs clients.

La vaste question des taxes en France sur le secteur aérien revient souvent sur le devant de la scène et fait polémique à chaque fois qu'un projet de loi de finances est sur le point de voir le jour. Mis en défaut une nouvelle fois, le quatrième gou-

Augmentation du trafic des low cost sur les aéroports français entre 2019 et 2023

En milliards de passagers



Résultat d'activité des aéroports français, UAF, 2023

Le trafic low cost en France a augmenté de 15,3 % en 2023 et les compagnies low cost ont transporté 13,8 % de passagers de plus qu'en 2019. Le trafic n'ayant pas retrouvé son niveau de 2019, les low cost ont fortement augmenté leur part du marché. Les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Beauvais ont connu une très forte croissance (entre

40 % et 50 %) sur cette période. L'arrivée de transporteurs tels Easy Jet à Paris-Beauvais a contribué à augmenter nettement l'importance de cet aéroport où 99,7 % du trafic est du low cost. En 2023, pour la première fois, Paris-Orly a eu plus de passagers qui ont volé avec des low cost (61 %) qu'avec des transporteurs classiques (39 %).

L'aérien, un secteur fortement taxé en France

Taxe sur les nuisances sonores aériennes
0,42 €



Décomposition tarifaire d'un billet d'avion Paris CDG-Nice

Montant TTC : 130 € (tarif moyen)

Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers, conférence de presse, 14 octobre 2024

4,81 €	Aéroport - avion	2,63 €	Tarif de solidarité
11,02 €	Aéroport - passagers	4,93 €	Tarif de l'aviation civile
4,04 €	Navigation route	12,7 €	Tarif de sûreté et de sécurité
1,87 €	Navigation terminale		

vernement de l'actuel président de la République avait pour projet de soi-disant redresser les comptes du pays, d'où cette taxe. Pourtant des pistes d'économies financières, il y en a et nul besoin de chercher très loin... Par exemple, combien coûtent aux Français ces ministres qui n'ont pas même le temps, vu la brièveté de leur nomination, de faire connaissance avec leur périmètre? Combien gagnent-ils et pour combien de temps? Si un pays vit au-dessus de ses moyens il faut peut-être avant tout réduire certaines dépenses.

Mais faire un hold-up sur des entreprises qui travaillent tous les jours pour tenter de survivre face à une concurrence déloyale n'est sans doute pas la meilleure solution. Sauf si le but est de pousser ces entreprises à la fermeture. En janvier 2020, *Aéroinfo* alertait déjà sur les risques de taxes supplémentaires qui seraient imposées aux compagnies aériennes françaises. Nous avions déjà donné pour exemple le niveau de taxes sur un billet d'avion Paris-Nice. Résultat, en 2023 les compagnies low cost sont

les grands gagnants de ses politiques financières punitives. Ces mêmes compagnies qui grâce aux subventions des régions s'implantent et proposent des billets à des tarifs si bas que les passagers doivent payer pour un sac à dos. Aujourd'hui, sur cet exemple le poids des taxes semble être moindre sur le prix du billet. Pourtant il n'en est rien. C'est simplement qu'aujourd'hui Air France arrive à vendre un peu plus cher son billet d'avion pour le même trajet. Mais est-il viable pour un commerce de vendre un service en-dessous du prix de revient? C'est pourtant ce que doivent faire les compagnies traditionnelles pour concurrencer ceux qui jouent avec d'autres règles du jeu.

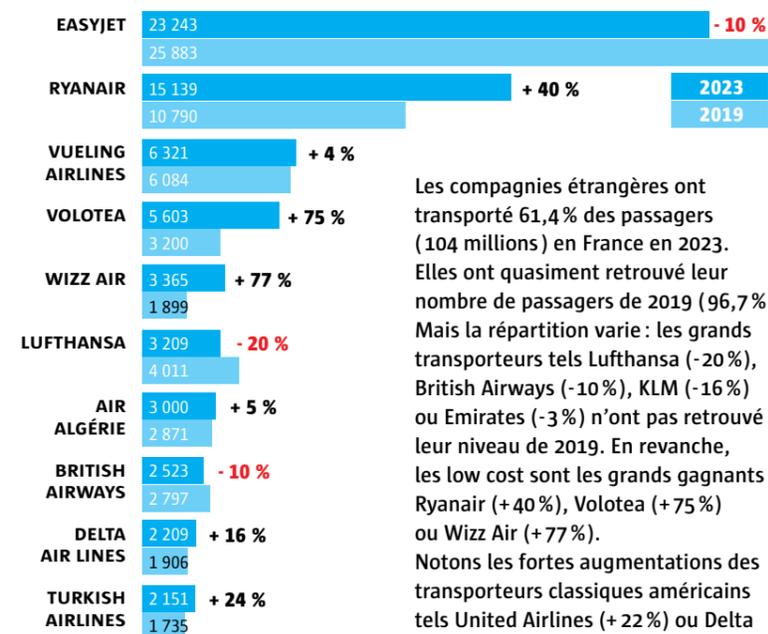
Cette forte distorsion de concurrence organisée par la France et par l'Europe fait craindre une perte conséquente de client au profit des compagnies opérant sur les aéroports étrangers. La France est déjà le seul pays à taxer fortement (58 %) un avion qui se pose sur son territoire. Alors que le niveau des taxes des pays aux alentours est d'environ 30 %.

Avant d'augmenter de nouveau les taxes sur l'aérien français, il est donc primordial que le gouvernement, s'il ne veut pas affaiblir encore plus les compagnies aériennes françaises et les aéroports, et donc l'économie française, y réfléchisse à deux fois. Les employeurs français (compagnies et aéroports) du secteur sont clairs. Cela induirait une perte d'attractivité de la France, un affaiblissement industriel, des destructions d'emplois et un enclavement des territoires. ●

LAURENT DALONNEAU

Trafic en France des dix plus importantes compagnies étrangères en 2019 et 2023

En millions de passagers



Ministère de l'Écologie, «Bulletin statistique de l'aviation», 2018-2023

Les compagnies étrangères ont transporté 61,4 % des passagers (104 millions) en France en 2023. Elles ont quasiment retrouvé leur nombre de passagers de 2019 (96,7 %). Mais la répartition varie : les grands transporteurs tels Lufthansa (-20 %), British Airways (-10 %), KLM (-16 %) ou Emirates (-3 %) n'ont pas retrouvé leur niveau de 2019. En revanche, les low cost sont les grands gagnants : Ryanair (+40 %), Volotea (+75 %) ou Wizz Air (+77 %). Notons les fortes augmentations des transporteurs classiques américains tels United Airlines (+22 %) ou Delta Air Lines (+16 %). Le trafic américain a presque retrouvé son niveau de 2019 (plus de 98 %).



Tarmac Aerosave et Vallair Industry sont les deux entreprises françaises spécialisées dans le stockage et le démantèlement d'avions.

Démantèlement et recyclage, deux enjeux majeurs

Comment gérer les aéronefs qui sont en fin de vie ? Plusieurs options sont possibles mais quelle est la plus sûre pour réduire l'impact environnemental et garantir ainsi l'avenir de l'aéronautique ?

Le secteur aéronautique français est de plus en plus conscient de son impact environnemental et s'engage dans une démarche de recyclage et de durabilité. Alors que la flotte mondiale continue d'augmenter, la gestion des aéronefs en fin de vie devient un défi incontournable. Selon les prévisions, environ 44 % des avions actuellement en service seront retirés d'ici 2040, rendant le recyclage d'autant plus urgent et pertinent. Les aéronefs sont générale-

ment retirés du service pour deux raisons principales : des soucis de sécurité et des considérations économiques. La durée de vie opérationnelle moyenne d'un avion commercial est d'environ 25 à 30 ans, tandis que celle des avions de fret peut atteindre 30 à 40 ans. Une fois en fin de vie, plusieurs options s'offrent à ces machines.

● **Stockage dans des cimetières d'avions :** cette option souvent choisie n'est pas idéale du point de vue environnemental.

● **Remise en service :** certains avions peuvent être rénovés, avec des moteurs ou d'autres parties remises à niveau.

● **Démantèlement et recyclage :** cette dernière option est la plus prometteuse car elle permet de récupérer des matériaux précieux et de réduire l'impact environnemental.

Nous nous intéresserons à la troisième possibilité qui est à nos yeux la plus sûre et efficace pour atteindre notre objectif.

Un processus complexe à plusieurs étapes

Le recyclage des aéronefs est un processus qui exige des installations spécialisées. En dépit des idées reçues, jusqu'à 90 % de la masse d'un avion peut être recyclée. Les centres de démantèlement, opérant selon des normes strictes, doivent respecter les réglementations européennes concernant la gestion des déchets. Chaque phase de démantèlement (de la dépollution au désassemblage) est cruciale pour garantir la traçabilité des matériaux et minimiser les risques environnementaux.

Le démantèlement commence par l'inventaire des pièces présentes, suivi de la séparation des déchets. Les composants non métalliques, souvent jugés sans valeur pour le recyclage, sont éliminés. Cependant, les métaux, en particulier l'aluminium, qui représente environ 80 % de la masse des avions d'ancienne génération, sont soigneusement triés, broyés et refondus pour être réutilisés dans d'autres secteurs, comme l'automobile ou le bâtiment.

Les déchets liquides désignent toutes les graisses, huiles, boues liquides, eaux de lavage, détergents usagés et eaux sales qui ont été jetés. S'ils sont dangereux ou toxiques pour l'environnement, les déchets seront orientés vers une filière de destruction spécifique. En revanche, s'ils sont compatibles et réglementairement conformes, ils seront orientés vers une filière de recyclage comme la méthanisation.

Les parties réutilisables sont ensuite extraites (pièces de moteur, systèmes avioniques, trains d'atterrissage, parties en plastiques, etc.). Les équipements de l'avion ou du moteur sont déposés par des personnels qualifiés. Le démantèlement d'aéronefs est un processus strictement réglementé qui nécessite une certification appropriée pour garantir que toutes les étapes sont effectuées de manière sûre et conforme aux normes de l'aviation. Certaines pièces sont ensuite recon-

ditionnées et recertifiées dans des ateliers agréés afin d'être remises sur le marché après-vente. Ces dernières peuvent être réutilisées comme pièces de rechange pour d'autres aéronefs. Dans certains cas, des pièces d'avions historiques ou emblématiques peuvent être conservées pour des expositions dans des musées ou des collections privées. Certaines pièces finissent même en objet de décoration ou mobilier au design unique aéronautique comme des hublots, entrées d'air moteur, sièges, parties structurales, etc.

Le recyclage des aéronefs ne se limite pas à la récupération de matériaux. Il s'agit également d'encourager une économie circulaire. Quant aux composites, ils peuvent être classés comme déchets dangereux en raison des produits chimiques qui les recouvrent.

Un des défis majeurs du recyclage aéronautique réside dans le traitement des matériaux composites. Ces matériaux, utilisés pour leur légèreté et leur résistance, posent des difficultés en matière de recyclage. Actuellement, la fibre de carbone recyclée n'est généralement pas transformée en nouveaux produits en fibre de carbone, mais est plutôt utilisée pour des applications moins exigeantes telles que produit de garnissage. Cela souligne la nécessité d'une recherche continue pour développer des techniques de recyclage efficaces pour ces matériaux.

Première phase cruciale : l'écoconception

Pour maximiser le potentiel de recyclage des aéronefs, il est indispensable d'intégrer l'écoconception dès la phase de conception. Ce processus consiste à penser à la recyclabilité des matériaux utilisés et à la facilité de démontage des pièces. Plusieurs approches sont en cours de développement.

● **Utilisation de matériaux biosourcés :** ces matériaux, dérivés de sources renouvelables, sont moins nocifs pour l'environnement et peuvent réduire l'empreinte carbone des aéronefs.

● **Optimisation des formes :** améliorer l'aérodynamisme des avions peut également contribuer à leur efficacité énergétique, réduisant ainsi leur impact environnemental pendant leur exploitation.

● **Allègement des pièces :** grâce à des technologies comme l'impression 3D, il est possible de produire des pièces plus légères, ce qui peut également réduire les déchets générés lors de la fabrication.

Des clés indispensables pour l'avenir de l'aéronautique

Le démantèlement et le recyclage des aéronefs sont des étapes clés pour une industrie aéronautique durable. En récupérant des matériaux précieux et en minimisant les déchets, le secteur contribue à une gestion responsable des ressources et à la protection de l'environnement. Développer l'écoconception des avions passe par leur démantèlement. C'est une étape importante pour la durabilité de l'industrie aéronautique. Cela permet de récupérer des matériaux précieux, de minimiser les déchets et de prolonger la vie utile des pièces détachées tout en contribuant à la gestion responsable des déchets de l'aviation et à la préservation de l'environnement.

Pour être en mesure de recycler 100 % de la masse d'un avion, le secteur de l'aéronautique doit prendre en compte les contraintes du recyclage dès la conception des appareils : c'est ce qu'on appelle l'écoconception.

Les innovations technologiques sont essentielles pour garantir que l'avenir de l'aéronautique soit à la fois rentable et respectueux de la planète. En agissant dès maintenant, l'industrie aéronautique peut devenir un modèle de durabilité, inspirant d'autres secteurs à suivre le même chemin. Le défi est de taille, mais avec une volonté collective et des initiatives ciblées, l'aéronautique peut s'inscrire dans une dynamique positive pour l'environnement, contribuant ainsi à un avenir plus vert et plus durable pour les générations futures. ●

LAURENT CALVET



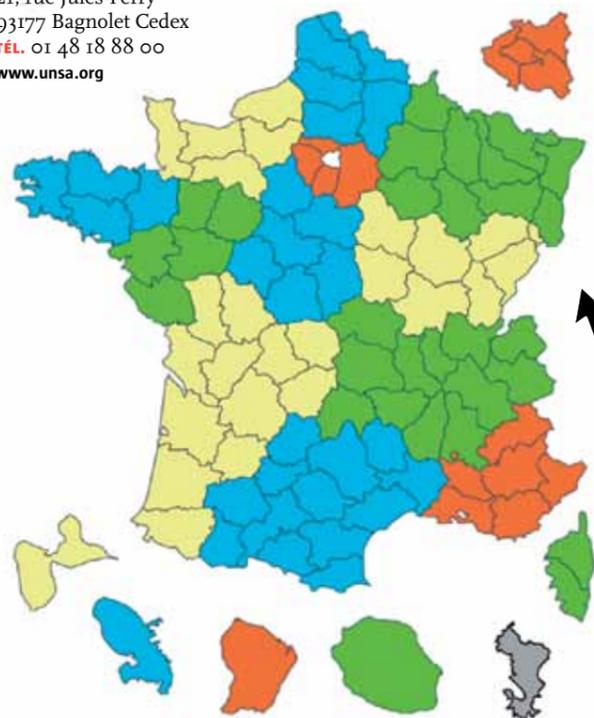
Pour nous rejoindre

UNSa Aérien

17, rue Paul-Vaillant-Couturier BP 32,
94311 Orly Cedex
TÉL. 01 48 53 62 50
MAIL bureaunational@unsaerien.com
www.unsa-aerien.fr

UNSa National

21, rue Jules-Ferry
93177 Bagnolet Cedex
TÉL. 01 48 18 88 00
www.unsa.org



Les bureaux départementaux et régionaux

Trouvez leurs coordonnées sur notre site.
www.unsa.org

PLUS D'UNSA, PLUS DE SERVICES !

Pour les élu(e)s et les sections

UNSa Please

➤ 09 69 36 00 70
unsaplease@unsa.org

UNSa conseils

L'accompagnement stratégique des sections et des élu(e)s
➤ conseils@unsa.org

Developpement

Pour se développer là où on n'est pas (autre site, autre entreprise du groupe)
➤ developpement@unsa.org

Formation

Formation pour tous (congs formation syndicale), formation des élu(e)s
➤ formation@unsa.org

Juridique

Pour les questions juridiques
➤ juridique@unsa.org

Communication

Pour la conception des outils de communication
➤ communication@unsa.org

Territoires

Soutien des unités départementales et régionales
➤ territoires@unsa.org



Pompier en opération sur piste à Paris-Orly.

PRÉSIDENT

Laurent Dalonneau
Technicien aéronautique Air France.
Délégué syndical
06 89 82 59 91
laurent.dalonneau@unsaerien.com

VICE-PRÉSIDENT

Romuald Ducourtieux
Technicien aéronautique Air France.
Élu CSE
06 60 55 86 42
romuald.ducourtieux@unsaerien.com

SECRÉTAIRE NATIONAL

Laurent Calvet
Chargé de projets chez Derichebourg Aeronautics Services (DAS).
Délégué syndical Élu CSE
06 60 15 99 18
laurent.calvet@unsaerien.com

SECRÉTAIRE NATIONAL ADJOINT

Amadou Boly
Responsable zone avion.
Délégué syndical
06 95 65 24 82
amadou.boly@unsaerien.com

SECRÉTAIRE NATIONAL ADJOINTE

Meiké Fusat-Bernard
Technicienne aéronautique Sabena Technics.
Déléguée syndicale et élue CSE
06 12 06 85 54
meike.fusat@unsaerien.com

TRÉSORIER

Cyrille Vaniscotte
Formateur concepteur pôle avion, Air France.
Délégué syndical
06 81 41 31 31
cyrille.vaniscotte@unsaerien.com

TRÉSORIER ADJOINT

Marc Saladin
Retraité
06 82 95 09 45
marc.saladin@unsaerien.com

POUR REJOINDRE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC

www.unsa-aerien.fr
bureaunational@unsaerien.com



Agenda Des dates à retenir en 2025

Réunions du bureau national
11 février,
1^{er} avril

Conseils nationaux
7 janvier
11 mars

Pour les autres réunions, voir l'agenda du site internet : unsa-aerien.fr/agenda

TÉLÉCHARGEZ VOTRE NOUVELLE APPLICATION !



1
Activez les notifications pour être au courant de toutes les infos de l'**UNSA Aérien** !



Téléchargez ici



+ d'informations

+ simple

+ proche de vous

www.unsa-aerien.fr