

Air France quitte Orly

Une aubaine pour les low-cost



SOMMAIRE

ACTUALITÉ

- 4 Les carburants durables, un enjeu essentiel pour l'avenir de l'aviation
- 6 Fin des vols Air France à Orly : une décision aux conséquences sociales désastreuses

VIE SYNDICALE

- 8 **AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**
Une première compétition réussie pour l'AEI
- 9 La maintenance aéronautique : ses faiblesses et comment y remédier
- 10 Les missions de l'AEI
- 12 L'importance des formations syndicales
- 14 Convention collective de la métallurgie : des changements qui suscitent l'inquiétude des salariés
- 16 Assemblée générale de l'UNSa Aérien SNMSAC : une nouvelle équipe dirigeante et des enjeux économiques cruciaux
- 19 Assemblée des retraités adhérents : préserver le lien à tout prix
- 20 Élections CSE : un bilan plus que positif

- 22 **POUR NOUS JOINDRE**
AGENDA



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 : Ola Blomqvist, Laurent Calvet, Laurent Dalonneau, Nicolas Dauve, Marc Saladin.

Conception graphique et édition :

Patricia Jezequel, Alain de Pommereau.

Photos : DR, Lucas Saldicco, Noé Termine, ADP, Air France.

Illustration : Hervé Pinel.

Impression : AJ2M, sur papier recyclé.





ÉDITORIAL

Évoluer pour ne pas disparaître



Laurent Dalonneau
Président
de l'UNSA Aérien
SNMSAC

AU MOMENT D'ÉCRIRE ces lignes je repense à l'année qui vient de s'achever. Année chargée socialement dans le secteur du transport aérien qui continue de se transformer. En effet, on sait que comme bien d'autres secteurs, il n'a pas d'autre choix. Les avancées technologiques, la protection nécessaire de l'environnement obligent tout secteur industriel (et pas que) à évoluer. Oui mais ! Il faut aussi et surtout être attentif aux personnes qui y travaillent.

Car la modernisation ne peut et ne doit pas se faire au détriment des salariés. Sans être trop technique, je rappelle les deux grandes obligations de l'employeur : fournir un travail rémunéré à sa juste valeur et s'assurer du bien-être de ses salariés.

Les changements de consommation poussent les entreprises à réduire leurs coûts. Et ces deux obligations énoncées ci-dessus auxquelles sont tenus en principe les employeurs sont trop souvent écartées. C'est dans ces moments-là que les salariés se tournent vers les syndicats. Alors nous essayons de limiter la casse « sociale ». À ce sujet, comme vous le savez peut-être, la compagnie Air France a décidé de quitter l'aéroport d'Orly (voir page 6) pour laisser la place à Transavia (entre autres), filiale low-cost du groupe. Les syndicats de la compagnie nationale sont opposés à ce vieux projet.

Le souhait que je formule alors pour 2024, en plus de vous savoir toutes et tous en bonne santé, c'est que collectivement nous prenions conscience de la force qui est la nôtre lorsque nous sommes soudés et combatifs. Les exemples positifs ne manquent pas. Alors arrêtons d'orienter les projecteurs vers ce qui nous divise. C'est ainsi qu'à l'UNSA Aérien nous faisons vivre notre syndicalisme. On cherche une issue positive et ce même quand la porte est fermée.

Les carburants durables, un enjeu essentiel pour l'avenir de l'aviation

Powered by
Sustainable
Aviation
Fuels



Les carburants durables, connus sous l'acronyme SAF, promettent de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre. Ils constituent donc un élément indispensable pour l'avenir du secteur aérien. Explications.

L'aéronautique est un secteur essentiel pour notre société qui cherche depuis longtemps des solutions pour réduire son impact environnemental. Un constat essentiel : moins un avion consomme de carburant, moins il pollue. Donc, l'une des réponses à cet enjeu capital se trouve dans les carburants d'aviation durables, connus sous l'acronyme SAF (*Sustainable Aviation Fuels*). Ces carburants innovants promettent de révolutionner le transport aérien en réduisant considérablement les émissions de gaz à effet de serre tout en préservant la planète. Dans cet article, nous allons explorer ce que sont les SAF, leur fabrication, leurs avantages et les défis qu'ils représentent.

Les SAF, qu'est-ce que c'est ?

Les carburants d'aviation durables, ou SAF en anglais, sont des carburants qui proviennent de sources renouvelables et durables, principalement de la biomasse. Ils peuvent être fabriqués à partir de diverses matières premières, telles que les huiles végétales, les huiles de cuisson usagées, les graisses animales, les sucres, les amidons, certaines algues, la lignocellulose issue de résidus de bois, des plantes non comestibles, le bioéthanol, les déchets agricoles, voire l'hydrogène. Cette

diversité de sources renouvelables est une garantie contre le manque de ressources et réduit la dépendance aux combustibles fossiles.

Les SAF sont conçus pour être compatibles avec les moteurs d'avion actuels. Ce qui signifie qu'ils présentent une composition chimique similaire à celle du kérosène conventionnel, mais avec une différence notable : l'absence de molécules aromatiques. Cette différence nécessite des ajustements mineurs pour les moteurs, soit notamment l'ajout d'arômes de synthèse, soit des modifications de moteur pour garantir un fonctionnement optimal.

Dans le futur, le mix SAF-kérosène devrait être plus important. À l'heure actuelle, les SAF peuvent être mélangés à hauteur de 50% avec le kérosène traditionnel utilisé dans l'aviation commerciale. Cependant, l'industrie aéronautique a des ambitions bien plus élevées. Elle vise à utiliser jusqu'à 100% de SAF d'ici 2030, ce qui serait une avancée majeure vers la décarbonisation complète du secteur.

Les défis de la production

La production de SAF est complexe et nécessite des technologies avancées. L'un des principaux défis est de trouver un équilibre entre la production de ce carburant et les besoins

alimentaires mondiaux. Il est essentiel de s'assurer que la production de SAF ne grignote pas les cultures agricoles, car cela pourrait avoir des conséquences néfastes sur la sécurité alimentaire mondiale. De plus, il est crucial de protéger les écosystèmes naturels contre l'expansion de la production de SAF. En clair, il ne faudrait pas déboiser encore plus notre planète qui l'est déjà beaucoup trop. Actuellement, le coût de production constitue également un obstacle, bien que l'on s'attende à ce que cela change avec le temps grâce à l'évolution des technologies.

Une voie prometteuse

La décarbonation dans l'aéronautique : un défi crucial pour son avenir. C'est l'un des principaux enjeux de notre époque. L'industrie aéronautique a toujours été synonyme de progrès technologique et d'innovation et les SAF pourraient offrir une voie prometteuse en remplaçant progressivement le kérosène conventionnel. La neutralité carbone est le défi imposé pour atteindre le but ultime du secteur aéronautique, à savoir la décarbonisation. Or, les SAF représentent une piste claire pour y parvenir. De nombreuses compagnies aériennes de renom ont déjà commencé à tester et à utiliser ces carburants durables.

Aujourd'hui, des avancées prometteuses sont à noter. Ces dernières années ont été marquées par des progrès significatifs dans le domaine des SAF. En 2021, de grands groupes pétroliers se sont lancés dans la production de SAF en partenariat avec des motoristes et des équipementiers. Plusieurs « premières » nationales et mondiales ont également été



**À Marignane,
un hélicoptère
Airbus volant
avec 100%
de SAF.**

enregistrées. Elles illustrent l'engagement de cette industrie pour faire progresser les SAF. On note ainsi la première livraison de SAF à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, la première offre permanente de SAF au Bourget et les premiers vols avec 100% de SAF d'un hélicoptère Airbus motorisé par Safran à Marignane, d'un Airbus A319Neo

à Toulouse, et d'un 330 MRTT (version militaire du A330) équipé de moteurs Rolls-Royce en 2022. Les carburants d'aviation durables représentent un espoir concret pour l'avenir de l'aviation décarbonée. Ils offrent la possibilité de réduire considérablement l'empreinte carbone du secteur tout en préservant les ressources naturelles de notre planète.

Bien que des défis subsistent, les progrès constants dans la recherche et la technologie font que l'industrie aéronautique se rapproche chaque jour un peu plus de la réalisation de son objectif: la décarbonisation du secteur. L'aéronautique a toujours été à la pointe de l'évolution technique et une fois de plus elle sera au rendez-vous. La transition vers les SAF est en marche. Elle est synonyme d'un avenir plus propre et plus vert pour le transport aérien. La décarbonation de l'aéronautique est un défi technologique, économique, social et environnemental de taille. Il est indispensable de réduire l'impact environnemental de l'aviation pour lutter contre le changement climatique. Les progrès continus dans la recherche et le développement, le soutien des gouvernements doivent aller de pair avec une communication efficace mettant en évidence les avantages environnementaux et économiques de ces changements. L'adhésion des passagers et de l'industrie sont essentiels pour atteindre ces enjeux et assurer un avenir plus durable pour l'aviation mondiale. ●

LAURENT CALVET

FIN DES VOLS AIR FRANCE À ORLY

Une décision aux conséquences sociales désastreuses

À partir de 2026, aucun vol commercial de la compagnie Air France ne partira de l'aéroport d'Orly. Cette stratégie va avoir un impact très lourd pour les employés et les sous-traitant de la compagnie et suscite de nombreuses interrogations quant à son utilité.

Le 18 octobre dernier, les dirigeants de la compagnie Air France ont pris une décision d'envergure avec des implications graves pour ses employés : à partir de 2026, aucun vol commercial de la compagnie ne posera ses roues sur le tarmac de l'aéroport d'Orly, situé dans le sud de l'Île-de-France à l'exception des vols desservant la Corse. Cette annonce intervient alors qu'Air France semble se redresser après le trou d'air de la pandémie de Covid-19, récupérant déjà 95 % de son activité d'avant la crise et expri-

mant sa volonté de contribuer à la consolidation du transport aérien en Europe à l'occasion de son 90^e anniversaire.

Une prétendue « chute structurelle de la demande »

Cependant, cette réorientation stratégique s'accompagne d'une réalité difficile pour les employés, avec la suppression des lignes au départ d'Orly. Trois destinations vers l'Outre-mer (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Saint-Denis de La Réunion) seront transférées à Roissy. Une partie des trois liaisons en métropole (Toulouse, Marseille et Nice) se feront à partir de Roissy, l'autre partie sera désormais gérée par la filiale low-cost d'Air France, Transavia à Orly. Pour rappel, le vol de Cayenne a déjà basculé sur l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle depuis le 1^{er} octobre 2023. La justification de cette décision avancée par Air France pour mettre fin à ses activités à Orly repose sur une prétendue « chute structurelle de la demande » du court-courrier.

Elle sonne le glas de la Navette, une composante emblématique d'Air France à Orly, desservant Nice, Toulouse et Marseille. Avant la crise sanitaire, la Navette représentait un maillon essentiel, assurant plusieurs dizaines de vols quotidiens vers cinq villes (Marseille, Toulouse, Nice, Bordeaux et Montpellier). Les liaisons vers Montpellier et Bordeaux ont, quant à elles, déjà été supprimées, notamment en raison d'une alternative ferroviaire de moins de 2h30 avec Orly-Nantes et Orly-Lyon. De plus, l'arrivée de la ligne 14 du métro parisien à Orly à l'horizon 2024 rend cette décision totalement incompréhensible. L'aéroport d'Orly sera encore mieux desservi depuis le centre de Paris et les passagers pourront y accéder plus facilement et à moindre coût.

Inquiétudes légitimes chez le personnel

Malgré les assurances d'Air France quant à son engagement envers ses employés, ce changement suscite des inquiétudes légitimes chez le per-

Transavia, une progression fulgurante pointée du doigt

Faisant suite à nos précédentes communications (*) concernant le développement de Transavia au détriment des salariés du Groupe Air France, le syndicat UNSa Aérien SNMSAC a décidé d'assigner au tribunal la direction d'Air France et le SNPI (Syndicat national des professionnels immobiliers). En effet, nous avons alerté la direction du Groupe Air France-KLM que nous étions consternés par ces accords négociés seulement entre les syndicats de pilotes et la direction. Nous ne reprochons pas à ces syndicats de protéger les pilotes du Groupe Air France, c'est leur rôle en tant que syndicats corporatistes. Mais nous alertons tous les personnels que malheureusement cet accord se fait au détriment des autres catégories de personnels (PNC et PS).

Avec le dernier accord, signé le 4 septembre 2020 par un seul syndicat, la progression à grande vitesse de Transavia au détriment des lignes HOP et Air France est enterinée. En effet, cet accord devient préjudiciable pour tous les salariés de HOP et d'Air France.

Avec cette procédure judiciaire, nous voulons pouvoir ouvrir de nouvelles négociations, afin de discuter de l'exploitation de Transavia mais cette fois pour tous les salariés du Groupe Air France afin d'avoir les mêmes garanties que les pilotes.

Le bureau de l'UNSa Aérien SNMSAC, 12 novembre 2020

(*) 28 mai 2020 : réorganisations du court-courrier. 25 septembre 2020 : PSE/PDC à Air France, l'UNSa Aérien dit « non » ! 16 octobre 2020 : Transavia sur le domestique : effectifs Air France (personnel sol) vers la sortie !



Manifestation du 14 décembre : les représentants du personnel de l'UNsa Aérien d'Air France et de l'UNsa Transport.

sonnel. Les répercussions sociales et économiques de cette restructuration demeurent un sujet de préoccupation majeur. En effet quelle entreprise qui aurait pour ambition de croître prendrait comme décision de se couper d'une grosse partie de ses clients? Car c'est bien de cela dont il s'agit. Qui pourrait penser un instant que les clients de la compagnie pourraient accepter de faire 38 kilomètres de plus (deux heures de trajet en Île-de-France), alors que des

Easyjet à l'affut

Si Easyjet a retrouvé le chemin des bénéfices, la France n'y est pas pour rien. En effet, les résultats de la compagnie low-cost britannique pour 2022-2023 ont nettement progressé. À l'occasion de leur publication, Bertrand Godinot, directeur général pour la France, est revenu pour *La Tribune* sur les spécificités du marché français dans la stratégie du groupe et les perspectives de développement à venir. Le départ d'Air France d'Orly est une opportunité supplémentaire.

compagnies concurrentes proposent toujours des vols au départ d'Orly? De plus, ce transfert d'activité aura un impact considérable sur de nombreux corps de métier: beaucoup de salariés seront confrontés à des difficultés pour se rendre à l'opposé de leur lieu de travail actuel, engendrant des retombées directes sur leur vie familiale. Les sociétés de services aéroportuaires liées au trafic d'Air France à Orly subiront également une répercussion économique.

Comment peut-on ignorer cette souffrance induite, surtout quand le patron du groupe Air France-KLM vient d'être honoré du prix du management de l'année en 2023? Les négociations actuelles revêtent une importance cruciale pour définir des conditions de transition et d'accompagnement dignes pour les salariés impactés par cette réorganisation d'une grande envergure, dans cette période de changement significatif pour Air France et ses employés. Nous rappelons que cette transformation structurelle, qui pourrait avoir un impact négatif pour toute la compagnie avec moins de clients



NON AU DÉPART D'ORLY!

Nous, organisations syndicales, sommes opposées à ce projet **socialement destructeur** pour les salariés d'Air France et des entreprises d'assistance aéroportuaire, puis **économiquement néfaste** pour notre groupe, nos clients et les entreprises du sud de Paris.

Les organisations syndicales signataires de cet appel considèrent que d'autres choix sont possibles pour maintenir de l'activité Air France à l'escale d'Orly.

Les impacts de ce projet dépassent largement Air France. Orly ne doit pas devenir une plateforme low-cost pour ses salariés et pour ses clients.

et moins de recettes, est le résultat d'une augmentation des vols low-cost sur Orly et donc d'une politique d'entreprise validée par le principal syndicat des pilotes de ligne d'Air France en 2020. L'UNsa Aérien a alors été le seul syndicat représentant les personnels à avoir essayé de s'y opposer (voir encadré). ●

LAURENT DALONNEAU

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

Une première compétition réussie pour l'AEI



Pour la première fois, l'AEI (Aircraft Engineers international) a participé à la compétition de maintenance aérospatiale AMC. Une décision qui offre de nombreux avantages. Explications.

Du 17 au 20 avril, une équipe AEI a concouru à la compétition de maintenance aérospatiale, AMC, à Atlanta (Géorgie, États-Unis), qui fait partie de la grande exposition MRO Americas. L'AEI y participait pour la première fois. La réponse de ses affiliés a été excellente. Cinq d'entre eux avaient des membres d'équipe: ALAEA (Australie), AMFA (États-Unis), NFO (Norvège), SFF (Suède) et SITEMA (Portugal).

L'équipe AEI a eu la tâche difficile car elle s'est réunie seulement la veille de la compétition alors que

la plupart des 83 autres équipes s'entraînaient depuis au moins une semaine, voire bien plus pour certaines. Elle a dépassé les attentes en terminant en tête dans les épreuves individuelles et dans la compétition par équipe. Félicitations à Paal (NFO) et Andreas (SFF) qui ont terminé troisième d'une épreuve en utilisant des outils de réalité augmentée pour planifier une modification avionique d'un avion.

L'équipe AEI est restée chaleureusement soudée durant l'épreuve et même après. Tant et si bien qu'un membre a déclaré: «Cela a été le

point culminant de ma carrière dans l'aviation.»

Pour l'AEI, entrer dans une équipe de l'AMC présentait un autre avantage: accroître sa notoriété. Les maillots de l'équipe avec la liste des affiliés ont été très remarqués et qualifiés de «panneau d'affichage humain». Ils se démarquent sur les photos et vidéos déjà publiées dans la publicité de l'AMC. Une interview télévisée sur CNN au Portugal a présenté la participation de l'AEI et de SITEMA: félicitations à Marcio.

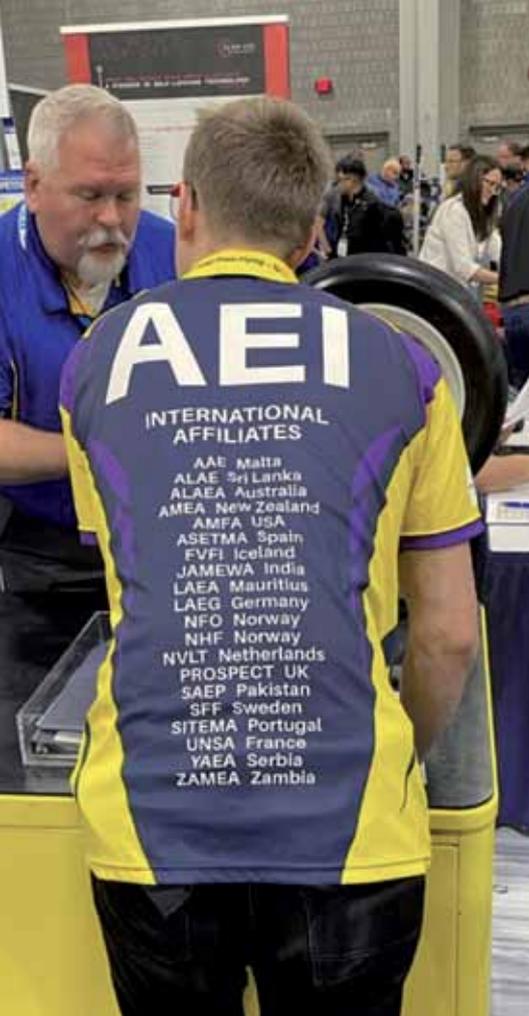
Une coordination accrue

La participation à cet événement a donné à l'AEI et aux dirigeants de notre filiale américaine AMFA l'occasion de se réunir pour renforcer le travail d'équipe, ce qui aboutira à une coordination accrue pour toutes les interactions entre l'AESA et la FAA.



L'AMC c'est quoi ?

L'Aerospace Maintenance Competition (AMC) est une compétition qui valorise le métier de mécanicien-technicien aéronautique. Afin d'attirer les jeunes vers les formations aéronautiques, les MRO (société de maintenance et de réparation aéronautique) et les industriels et équipementiers (outilleurs, tel SNAP ON) d'Amérique du Nord organisent une compétition par équipe afin d'élire les meilleurs techniciens. En 2023, à Atlanta, l'AEI a engagé une équipe avec des techniciens de diverses nationalités et divers syndicats affiliés à l'AEI. Plusieurs trophées



Les maillots de l'AEI listant ses affiliés ont été remarqués à l'AMC.

Les avantages de cette adhésion à l'AMC et de toute participation future seront à l'ordre du jour du congrès annuel qui se tiendra du 20 au 22 septembre 2024 à Stavanger, en Norvège. ●

NICOLAS DAUVE

www.aerospacecompetition.com
<https://airengineers.org/>

sur différentes épreuves et catégories sont en jeu ; dans le domaine B2 électronique, nous avons terminé troisième sur 86.

Fort de cette expérience, l'AEI engagera deux équipes en avril 2024 à Chicago. L'UNSA Aérien aimerait que l'un de nos adhérents expérimenté, avec une licence B1 ou B2 et maîtrisant l'anglais, participe à cette compétition dans l'équipe de l'AEI afin de représenter l'UNSA Aérien dans cet événement mondial. Merci de vous rapprocher de l'UNSA Aérien pour vous faire connaître et devenir volontaire pour cette belle aventure.

La maintenance aéronautique : ses faiblesses et comment y remédier

Pendant le 51^e congrès de l'aéronautique mondiale, de nombreux manques essentiels ont été pointés du doigt.

Le congrès de l'AEI 2023 a été organisé près de Stavanger (Norvège) par les syndicats affiliés de l'AEI : NHF et NFO. NHF représente le personnel du secteur des hélicoptères et NFO celui de la maintenance des aéronefs. Des techniciens et ingénieurs aéronautiques agréés des cinq continents se sont réunis avec ces deux filiales du 20 au 22 septembre 2023 pour discuter de la maintenance aéronautique civile à travers le monde.

Au cours des discussions informelles et via les conférenciers invités, des thèmes communs ont vite émergé : le manque de techniciens-ingénieurs agréés pour accomplir les travaux programmés, le faible nombre de nouveaux entrants dans l'industrie, une hausse du stress, de la fatigue, des problèmes de santé mentale, etc. Ces différents points contribuent à réduire les niveaux de sécurité dans l'industrie. C'est une

préoccupation majeure pour l'AEI, dont la devise depuis son inauguration il y a 52 ans est « la sécurité pour tous ceux qui volent ».

Pendant les fermetures liées au Covid, beaucoup d'employés agréés, hautement qualifiés, ont quitté l'industrie. Quelques-uns ont pris leur retraite, mais la majorité d'entre eux ont été débauchés par des secteurs en quête de compétences similaires : l'industrie pétrolière, la production d'énergie éolienne, les chemins de fer ou les technologies « vertes » en plein développement. Ils ont trouvé des emplois mieux rémunérés, moins stressants ou offrant un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'industrie aéronautique a montré qu'elle n'était pas disposée à améliorer les conditions de travail ou à augmenter les rémunérations pour attirer à nouveau du personnel hautement qualifié et expérimenté. ➔



Dans le grand hall de l'AMC.



Les missions de l'AEI

→ Absence de maintenance des avions est synonyme d'absence de vols et cela pénalise l'ensemble de l'industrie aéronautique. Des délégués ont signalé une baisse de 20% en moyenne du personnel d'ingénierie tandis que le nombre de vols commence à se rapprocher des niveaux d'avant Covid. L'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne), consciente de cette lacune, a encouragé l'industrie à remédier à la situation. Les affiliés de l'AEI ont abordé le problème auprès des employeurs, mais peu de mesures sont prises.

Un écart entre les personnes formées et les besoins

Il faut faire plus pour retenir les hommes et les femmes de façon à «leur permettre de voler en toute sécurité». Les problèmes de stress, de fatigue et de santé mentale dus aux manques évoqués ci-dessus augmentent sans cesse. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) les a identifiés et a formé un comité chargé d'enquêter sur les facteurs contributifs. Plusieurs affiliés de l'AEI, les plus touchés, lancent leurs propres programmes pour aider leurs membres. De nombreuses organisations de maintenance technique ont répondu, mais les affiliés s'inquiètent de la véritable indépendance de ces initiatives parrainées par l'entreprise. Malgré tout, dans plusieurs pays du monde, les affiliés de l'AEI ont signalé une formation plus conséquente des entrants. Mais l'écart reste important entre le nombre de personnes formées et les besoins du secteur.

En plus de fournir à l'industrie aéronautique du personnel compétent, l'AEI s'intéresse à l'émergence des technologies en développement telles que les drones et les nouveaux systèmes de propulsion. Ces secteurs chercheront eux aussi à recruter du personnel compétent. Le conseil d'administration de l'AEI nouvellement élu concentrera ses efforts sur ces questions en 2024. ●

**OLA BLOMQVIST, PRÉSIDENT
DE L'AEI (SUÈDE)**

<https://airengineers.org/events/aei-annual-congress-2023-in-norway/>

L'AEI est une association internationale regroupant les syndicats de la maintenance aéronautique. Son but est de protéger, promouvoir, représenter et développer les intérêts industriels, professionnels et autres des affiliés et de leurs membres sur les questions telles que la sécurité aérienne, l'entretien de l'aviation et le statut du personnel civil qualifié de l'aviation (licence de maintenance) pour l'entretien des aéronefs dans le monde entier.

L'UNSa Aérien est affilié à l'AEI. Chaque adhérent possédant une licence de maintenance PART 66 est donc automatiquement membre affilié de l'AEI. Cependant, tous les mécaniciens et techniciens aéronautiques peuvent s'affilier individuellement.

L'AEI peut intervenir en cas de litige ou de sanctions à l'encontre de ses affiliés dans le cadre de leur travail sur la maintenance avion ou

hélicoptère. Elle est en contact permanent avec les diverses autorités réglementaires aéronautiques. Nous participons à des groupes de travail et partageons nos informations avec l'EASA (agence de la réglementation européenne), les députés et ministres européens du Transport, l'OACI (organisme international de l'aviation), la FAA (autorité réglementaire nord Amérique), les NAA (autorités réglementaires nationales, la DGAC pour la France), etc.

Renforcer le niveau de formation pour la licence

Les autorités ont conscience du manque de techniciens qualifiés et licenciés et du manque de formations. En effet, beaucoup de compagnies ont fermé leurs centres de formation internes ces dernières années et le métier attire moins les jeunes.

Eugenia Diaz Alcazar, directrice de la maintenance aéronautique au sein de l'EASA, a échangé avec nous à ce propos. Elle a présenté l'évolution et les amendements de la licence PART 66 (licence de maintenance aéronautique européenne). L'objectif de l'EASA est de renforcer cette licence par le niveau de formation, de vérifier la qualité des centres de formation (PART 147) et de définir les responsabilités du technicien licencié. Nous rappelons que chaque technicien qui signe un CRS (APRS en français: approbation pour remise en service) s'engage pénalement par sa signature qui certifie que l'avion ou l'hélicoptère est apte à voler en toute sécurité.

Aujourd'hui, le plus inquiétant est la fraude aux licences. Eugenia Diaz Alcazar estime à environ 3 000 le nombre de fausses licences qualifications-avions sur le territoire européen: depuis la création de la licence, 55 000 ont été délivrées





AFI KLM E&M PATRICK DELAPIERRE

officiellement en Europe, alors que 58 000 sont dans le circuit.

Eugenia Diaz Alcazar a également présenté le projet de l'EASA: la licence électronique. Tout comme les pilotes, les techniciens licenciés auront une licence dématérialisée grâce à une application hautement sécurisée, où leur identité, leur photo, leur licence et leurs qualifications seront liées. Ils pourront ainsi les présenter aux pilotes, aux employeurs ou aux autorités afin que ceux-ci puissent les identifier comme techniciens licenciés pouvant effectuer les travaux demandés sur l'aéronef concerné.

Protéger le salarié contre la surproductivité

La licence permet aussi de limiter le rythme de travail et donc de protéger les techniciens contre la surproductivité pour réduire la fatigue et le stress des intervenants. L'EASA a défini le nombre d'heures à ne pas dépasser: 56 heures maximum par semaine et 12 heures maximum par jour; un minimum de 11 heures de repos entre chaque vacation et un maximum de 200 heures par mois. Certains syndicats, comme celui du Pakistan, nous interpelle sur le fait que leur gouvernement s'oppose

à ces règles et définit lui-même les siennes. L'EASA et les autorités aériennes en général s'inquiètent de voir d'autres pays agir de la sorte. L'AEI insiste: les règles doivent être les mêmes pour tous, la sécurité aérienne étant l'affaire de tous.

Nous suivons de près ce sujet en rappelant que la maintenance est un maillon fort et fondamental de l'aéronautique. Les techniciens sont tout autant impliqués que les pilotes ou les contrôleurs aériens pour garantir la sécurité des vols.

La B1E, une licence pour les aéronefs à énergie électrique

Eugenia Diaz Alcazar a présenté la nouvelle licence, la B1E, pour tous les aéronefs à énergie électrique (maintenance des drones et des avions et hélicoptères électriques). Un nouveau module dans la formation et l'examen de techniciens est intégré afin de valider ce type de licence.

Deux autres intervenants, Demosthenous Vangelis, consultant et expert en facteurs humains auprès de l'EASA, et Woodlock John, sociologue en loi et sécurité, ont rappelé l'importance de notre métier et ce que cela implique. Ils ont sensibilisé les techniciens licenciés sur leurs responsabilités et leur enga-

gement quand ils interviennent sur un avion ou sur un hélicoptère. Car malgré la pression qu'ils peuvent subir de leur employeur, ils doivent garder à l'esprit qu'ils sont les seuls décisionnaires en capacité à certifier que l'avion peut voler. S'il y a un problème, c'est à eux que les autorités demanderont des comptes.

Conclusion de l'AEI

Les autorités réglementaires doivent faire pression auprès des organismes et des compagnies pour qu'ils respectent le temps et les conditions de travail, et pour qu'ils rémunèrent les salariés à hauteur de leurs qualifications et de leur technicité afin de rendre plus attractif le métier. C'est ainsi qu'ils pourront avoir assez de personnel pour assurer une maintenance de qualité.

Il faut également laisser une autonomie suffisante aux techniciens licenciés dans leurs prises de décision: eux seuls peuvent dire si les conditions sont réunies pour effectuer le vol en toute sérénité. Enfin, il faut respecter le droit de retrait quand le technicien estime qu'il ne peut pas s'engager à faire le travail dans les règles de l'art. ●

**NICOLAS DAUVE, DÉLÉGUÉ
FRANÇAIS DE L'AEI**

L'importance des formations syndicales



Face aux transformations du monde professionnel et aux nouvelles réglementations et textes de loi, la formation des acteurs syndicaux est cruciale.



Acteurs essentiels dans le monde du travail, les élus et représentants des salariés jouent un rôle capital dans la préservation des droits des travailleurs et l'amélioration des conditions de travail. Dans un contexte en constante évolution, marqué par des mutations économiques, technologiques, sociales et législatives, il est impératif pour les acteurs syndicaux de se former de manière continue afin de rester pertinents et efficaces. Ceux-ci doivent être formés pour assurer au quotidien le parcours du représentant du personnel et veiller à ce que les salariés appelés à exercer des fonctions syndicales bénéficient du congé de formation économique, sociale, environnementale et syndicale prévu à l'article L.2145-5. La durée totale des congés pris à ce titre dans l'année par un salarié ne peut excéder dix-huit jours.

Avec l'émergence de nouvelles réglementations et textes de loi, les élus et représentants syndicaux doivent actualiser leurs connaissances pour comprendre et négocier les implications de ces évolutions sur les droits et les conditions des travailleurs.

Connaître les dispositifs légaux

Les droits des travailleurs reposent sur un cadre juridique complexe évoluant constamment. Les élus et représentants syndicaux doivent être familiers avec les lois du travail, les accords collectifs et les réglementations en vigueur pour assurer une protection adéquate des droits

des salariés. La formation continue permet de rester informé sur les développements juridiques et de comprendre en quoi ils peuvent influencer les conditions de travail.

Acquérir des techniques de négociation

Pour défendre les intérêts des salariés, les représentants syndicaux doivent impérativement développer des compétences de négociation avancées. La formation offre la possibilité d'acquérir des techniques de négociation, de communication et de résolution de conflits. Cela contribue à asseoir la position des syndicats lors des discussions avec les employeurs. L'UNSA Aérien à travers UNSA Formation peut effectuer des formations sur divers thèmes. Un catalogue est consultable en ligne (contact ci-dessous).

Renforcer la légitimité syndicale

Une bonne formation renforce la crédibilité des représentants syndicaux aux yeux des salariés comme de la direction. Être informé et compétent inspire la confiance, encourage la participation des membres du syndicat. Un représentant du personnel doit connaître ses droits et ses devoirs.

Les élus et représentants des salariés sont souvent confrontés à des questions de santé et sécurité au

travail. Une formation adéquate sur ces sujets permet non seulement de prévenir les risques professionnels, mais aussi de défendre les droits des travailleurs en matière de conditions de travail sûres et saines. Il en est de même sur le fonctionnement d'un CSE et l'économie d'entreprise. Miser dans la formation des élus et représentants syndicaux est essentiel. La nécessité de comprendre les enjeux, de renforcer les compétences de négociation, de rester informé est plus cruciale que jamais.

Rapprochez-vous de votre syndicat ou des unions départementales qui peuvent regrouper des demandes afin de faire des formations groupées. En se formant de manière continue, les acteurs syndicaux contribuent à la construction d'un environnement de travail plus équitable, sécurisé et à l'amélioration de la qualité de vie au travail des salariés. La formation est essentielle pour garantir la pérennité et la réussite des syndicats face aux défis quotidiens du monde du travail. ●

LAURENT CALVET

CONTACTS

UNSA Formation

Catalogue consultable en ligne
<https://www.unsa.org/2094>

> contact@unsa-formation.org

UNSA Aérien SNMSAC

> formation.unsaerien@gmail.com



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'





CONVENTION COLLECTIVE DE LA MÉTALLURGIE

Des changements qui suscitent l'inquiétude des salariés

La convention collective de la métallurgie est censée protéger les salariés. Or les changements prévus à partir du 1^{er} janvier risquent de pénaliser les travailleurs.

La convention collective de la métallurgie est un élément crucial dans le paysage industriel français. Elle est régie par des règles et des accords qui définissent les droits et les devoirs des employeurs et des employés du secteur.

Des entreprises de l'aérien sont régies par la convention collective de la métallurgie et d'importantes évolutions auront lieu le 1^{er} janvier 2024. Récemment, cette convention a fait l'objet de débats animés, notamment en ce qui concerne les ateliers de cotation. Les problèmes de classifications basées sur l'emploi plutôt que sur le diplôme en sont une illustration. La renégociation des accords d'entreprise devenus obsolètes est aussi un passage obligatoire. Il est à craindre des dérives potentielles liées à l'annualisation des heures ainsi qu'à la version « au rabais » du code du travail. En effet, n'oublions

pas que depuis la réforme du code du travail, les sociétés peuvent proposer des accords d'entreprise moins favorables que ne le prévoit le code du travail. Notons aussi que ces évolutions de branche sont à l'initiative de l'UIMM (Union des industries et métiers de la métallurgie). Nous allons examiner ces questions brûlantes qui affectent le monde de la métallurgie en France.

Nombreuses sont les nouveautés : nouvelle classification par un système de cotation, nouvelle grille de salaire nationalisé (qui ne tiendra plus compte des spécificités locales), nouvelle méthode de calcul d'ancienneté, révision des congés exceptionnels, etc.

Les ateliers de cotation : une grande mascarade

Les ateliers de cotation ont longtemps été critiqués pour leur opacité et leur manque de transparence. Ces ateliers sont censés évaluer les postes de travail et classer les employés en fonction de la complexité de leurs tâches et d'un barème accompagné d'un glossaire donné par l'UIMM. Cependant, de nombreux travailleurs estiment que ces évaluations sont

biaisées et ne tiennent pas compte de la réalité de leur emploi. Plus préoccupant encore, la cotation se fait souvent en fonction de l'emploi occupé plutôt que des compétences et des qualifications du salarié. Cela signifie que deux employés ayant les mêmes compétences peuvent être classés différemment en raison du poste occupé. Cette injustice a suscité des inquiétudes et des frustrations parmi les travailleurs. Il y a un décalage entre la rédaction des fiches emplois réalisée par les services de ressources humaines des sociétés et la classification des employés par leurs encadrants qui interprètent ces fiches.

Chez Derichebourg Aeronautic Services cela ne fait pas exception. D'autant que la branche de la métallurgie ne tient pas compte des spécificités de l'aéronautique. Les organisations syndicales ont été conviées à titre consultatif pour l'élaboration des fiches de postes. Nous avons soulevé « la difficulté à laquelle se heurtent les encadrants qui eux n'ont pas le glossaire explicatif des fiches de postes établies. Cela devrait engendrer des incompréhensions chez les salariés qui



sont accolés à une fiche plutôt qu'à une autre». La philosophie présentée par ce changement imposé est donc : à poste équivalent fiches de poste équivalentes et donc fiches de poste avec cotations équivalentes. Or il se trouve que dans la société on en est loin. Car deux chefs d'équipe ayant même la fonction sur la même prestation se retrouvent avec deux cotations différentes. D'où l'incompréhension sur le terrain et la colère.

La classification basée sur l'emploi plutôt que sur le diplôme

Autre problème majeur auquel sont confrontés les travailleurs de la métallurgie : la classification basée sur l'emploi plutôt que sur le diplôme ou les compétences. Cette approche peut sembler discriminatoire pour de nombreux travailleurs qui estiment que leur éducation et leurs compétences ne sont pas correctement reconnues. Cela peut également créer des incohérences et des inégalités au sein de la main-d'œuvre. Il est impératif de réfléchir à la manière dont la classification peut être plus équitable et alignée sur les compétences réelles des salariés. Car ce système ne motive pas les salariés à avoir plus de compétences et l'employeur a tout intérêt à embaucher des non-qualifiés, moins chers à l'usage. Nous perdons ainsi de l'attractivité et les métiers sont dévalorisés. Sans parler des risques liés aux manques de compétences techniques.

Renégocier les accords d'entreprise obsolètes

Les accords d'entreprise jouent un rôle essentiel dans la régulation des conditions de travail et des avantages des travailleurs. Cependant, de nombreux accords sont devenus désuets et ne reflètent plus les réalités actuelles. La renégociation de ces accords est donc cruciale pour assurer la justice et l'équité pour tous les travailleurs et surtout ne pas perdre les acquis sociaux historiquement gagnés dans l'entreprise. Cependant, cette démarche est complexe et peut être source de tensions entre les syndicats et les employeurs. Ces derniers peuvent être tentés de siphonner les avantages des salariés. Dans le viseur sont notamment pointés les différentes primes liées aux spécificités d'un métier. Il est essentiel de trouver un équilibre qui protège les intérêts des travailleurs tout en préservant la compétitivité des entreprises.

Priorité à la protection du travailleur

Parmi les préoccupations majeures, on trouve également l'annualisation des heures supplémentaires. Si ces mesures semblent avantageuses pour les employeurs, elles soulèvent des inquiétudes chez les travailleurs. L'annualisation de ces heures peut conduire à une plus grande précarité de l'emploi avec les périodes basses et les périodes hautes. Il est

crucial de garantir que ces mesures ne compromettent pas la santé et le bien-être des travailleurs. D'autant que cela peut masquer les problèmes économiques et éviter des embauches. Une fois de plus c'est au salarié de s'adapter. Ne dit-on pas diriger c'est prévoir ?

Enfin, la perception d'une version «au rabais» du code du travail est une préoccupation majeure parmi les représentants salariés. Les modifications apportées à la Convention collective de la métallurgie doivent être examinées avec soin pour s'assurer qu'elles ne compromettent pas les droits et les protections des travailleurs. La priorité doit rester la protection des travailleurs et l'assurance de conditions de travail justes et équitables. Il est à noter que de nombreux collaborateurs déçus, quitteront l'entreprise sans regret. D'autant plus que l'industrie de l'aéronautique ne fait plus partie des rêves professionnels (voir notre article d'*Aéro Info* n°25)...

La convention collective de la métallurgie a fait l'objet de débats intenses en France, en raison des nombreux problèmes évoqués ci-dessus. Il est impératif que les parties prenantes, c'est-à-dire les employeurs, les travailleurs et les syndicats, travaillent ensemble pour trouver des solutions équilibrées qui garantissent des conditions de travail justes et équitables pour tous les travailleurs de la métallurgie en France. ●

LAURENT CALVET

18 OCTOBRE 2023

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC

Une nouvelle équipe dirigeante et des enjeux économiques cruciaux

Le 18 octobre a marqué un tournant pour l'UNSA Aérien SNMSAC, avec la tenue de son assemblée générale annuelle. Le président et le trésorier ont présenté leurs rapports respectifs, permettant ainsi de valider les résultats des élections pour la composition du nouveau bureau national du syndicat. Les nouveaux élus occuperont leur poste pour les quatre années à venir.

**OUVERTURE DU CONGRÈS :
RAPPORT DU PRÉSIDENT**

Laurent Dalonneau a présenté l'UNSA: avec sa charte des valeurs, son fonctionnement, son organisation en huit fédérations. Il a précisé la répartition des sections d'entreprise de l'UNSA Aérien puis présenté l'activité des quatre années écoulées.

Il a ensuite fait un rapport sur le congrès de l'AEI (Aircraft Engineer International) en Norvège. L'AEI intervient auprès des organismes règlementaires et met en lumière l'importance de la sécurité dans les métiers de maintenance aéronautique. Après le Covid, le manque de main-d'œuvre a pesé sur la sécurité, d'où l'importance des formations et des qualifications.

Vote sur le rapport du président.

Approbation à la majorité.

Zéro contre, zéro abstention

RAPPORT DU TRÉSORIER

Le trésorier a donné des informations sur le nombre d'adhérents, sur la mise en place du logiciel adhérents «GIRAF», avec un comparatif des comptes sur les dernières années. Il a insisté sur la possibilité d'obtenir l'attestation fiscale en direct sur

internet en passant par la nouvelle application UNSA-aerien.fr.

Le commissaire aux comptes a présenté la trésorerie; les comptes annuels ont été publiés au *Journal officiel* (certification exercice 2022).

Vote quitus du rapport trésorier.

Approbation des comptes à la majorité.

Zéro contre, zéro abstention

**RÉSULTATS DES ÉLECTIONS
DU BUREAU NATIONAL**

Le président du bureau de vote a expliqué que le passage au vote numérique via l'application a été difficile pour certains. Il y a donc eu moins de votants qu'avec les bulletins «papier».

Validation en AG extraordinaire

(conformément à l'article 10 des statuts) du résultat du scrutin à la majorité.

Zéro contre, zéro abstention

MOT DU PRÉSIDENT

Le président a félicité les membres du bureau nouvellement élu et exprimé sa gratitude envers tous les candidats qui s'intéressent au fonctionnement du bureau national. Il a également remercié Loïc Girolet, Yves Joulin et Isabelle Becue pour leur dévouement au cours de ces quatre dernières années.

**INTERVENTIONS
DE REPRÉSENTANTS D'AUTRES
ENTITÉS SYNDICALES**

L'assemblée générale a été l'occasion d'une participation plurielle, avec la présence de représentants d'autres entités syndicales telles que l'UNSA Transport représenté par Yves Joulin, l'UNSA Formation représenté par Olivier Wulfaert, l'UNSA PNC représenté par Marc Lamure et Yann Durthe, SNAA représenté par Luc Atlan, Gilles Achache, avocat de l'UNSA Aérien, UP Coop, et l'UNSA national représenté par Dominique Corona.

**UNSA national
Dominique Corona**

(qui remplace Laurent Lescure)

■ Dominique Corona a souligné plusieurs points essentiels. À savoir les conflits internationaux persistants et l'importance de la lutte contre le terrorisme qui ont des répercussions sur l'économie et l'inflation, avec pour conséquence des risques grandissants d'austérité. Il a également mis en lumière la persistance



Dominique Corona, secrétaire général adjoint de l'UNSA.



Laurent Dalonneau
PRÉSIDENT



Romuald Ducourtieux
VICE-PRÉSIDENT



Laurent Calvet
SECRÉTAIRE NATIONAL



Amadou Boly
SECRÉTAIRE NATIONAL ADJOINT



Meiké Fusat-Bernard
SECRÉTAIRE NATIONAL ADJOINT



Cyrille Vaniscotte
TRÉSORIER



Marc Saladin
TRÉSORIER ADJOINT

LE NOUVEAU BUREAU NATIONAL

de l'unité intersyndicale depuis la réforme des retraites. Cette unité s'est illustrée par la manifestation du 13 octobre contre l'austérité et par la conférence sociale avec le gouvernement, qui a abouti à la création d'un haut conseil des rémunérations pour les classifications et les minimums de branches. Dominique Corona a exprimé l'inquiétude suscitée par le projet de loi de financement de la Sécurité sociale, notamment en raison du déficit de onze milliards d'euros, qui met en relief l'inefficacité de la réforme des retraites. Il a noté l'absence de propositions significatives concernant les recettes et le remboursement de la dette Covid, pointant du doigt le fait que les entreprises bénéficient de 73 milliards d'aides tandis que les employés ne reçoivent rien en retour.

UNSa Transport

Yves Joulin

(qui remplace Baptiste Arsale)

■ Yves rapporte que pour la branche transport la classification a été revue. La branche progresse grâce à la création de sections. À ce jour la représentativité dans le transport est acquise, cependant des difficultés sont à noter sur l'Outre-mer.

UNSa Formation

Olivier Wulfaert

(qui remplace Céline Reverchon)

■ Le Cefu change de nom et devient «UNSa Formation». Pour le calendrier des formations, se reporter au catalogue disponible en téléchargement. Un appel à candidature est lancé pour devenir formateur dans toute la France.

UNSa PNC

Marc Lamure et Yann Dourthe

■ L'UNSa PNC, actuellement présente dans sept compagnies, essaie de se faire intégrer au national pour toutes les compagnies. Le syndicat est en développement. Il est actuellement sans convention.

SNAA

Luc Atlan

■ Le secteur de l'assistance aéroportuaire compte actuellement autour de quarante sections.

Avocat de l'UNSa Aérien

Gilles Achache

■ Maître Gilles Achache succède à maître Bernard. Beaucoup de dossiers sont à traiter par rapport aux élections professionnelles de 2023. Maître Achache attire l'attention sur la jurisprudence sur les arrêts de

travail qui donnent droit au congés payés (référence service-public.fr/particuliers/actualites/A16756). «Afin de se mettre en conformité avec le droit de l'Union européenne, la Cour de cassation a rendu le 13 septembre 2023 plusieurs arrêts dans lesquels elle améliore les droits des salariés aux congés payés. Elle permet notamment l'acquisition de congés payés pendant un arrêt de travail pour maladie ou accident non professionnel.»

UP Coop

■ Un membre de l'UP Coop a présenté le fonctionnement de la société coopérative. Se reporter au site internet Klaro pour l'évaluation des droits des aides.



L'assemblée générale a révélé la nécessité pour l'UNSa Aérien SNMSAC de persévérer dans son unité pour faire face aux défis économiques qui se profilent. La route sera difficile, mais la détermination affichée par les membres du syndicat au cours de l'assemblée témoigne d'une volonté commune pour surmonter ensemble ces difficultés. ●

LAURENT CALVET →



12^e CONGRÈS DE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC 18 OCTOBRE 2023

LA JOURNÉE

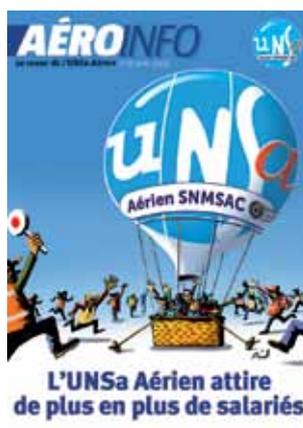
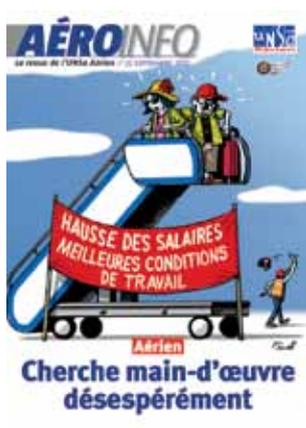
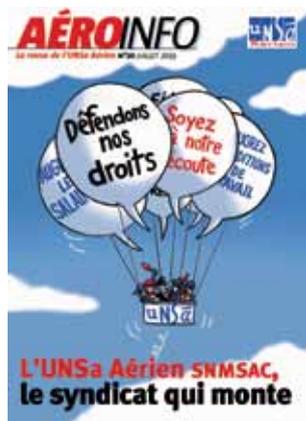
- 9h30** Accueil, organisation de la journée
- 10h** Ouverture du congrès, rapport du président (vote)
- 11h30** Rapport du trésorier (vote)
- 12h** Résultats des élections du bureau national (président du bureau vote)
- 12h30** Pause déjeuner
- 14h** Place aux invités : Laurent Escure, UNSa National ; Baptiste Arsalé, UNSa Transport ; Céline Reverchon, UNSa Formation ; Marc Lamure et Yann Dourthe, UNSa PNC ; Luc Atlan, SNA ; Gilles Achache, avocat de l'UNSA Aérien ; UP.

10 SECTIONS D'ENTREPRISE

- ▶ Groupe Air France
- ▶ Compagnies étrangères
- ▶ Compagnies françaises
- ▶ Activités industrielles
- ▶ Salariés indépendants
- ▶ Centres de formation
- ▶ Sociétés aéroports de province
- ▶ Services aéroportuaires
- ▶ Activités hélicoptères
- ▶ Retraités

PRINCIPALES ACTIVITÉS DEPUIS 2019

- ▶ Prise des fonctions du bureau en mai 2019
- ▶ Tour des sections commencé avec Marc Saladin
- ▶ Cycle électoral 2019 (premier CSEs). Aide aux sections syndicales
- ▶ Modernisation de la communication : site unsaerien.com ; mails via l'outil emailing Sendinblue
- ▶ Conseils juridiques pour la période Covid (dès mars 2020)
- ▶ Deuxième cycle électoral CSE (2022-2023)
- ▶ Reprise des contacts terrain
- ▶ Développement de sections syndicales (PAP, ...)
- ▶ Organisation des formations syndicales
- ▶ Publication d'*Aéro Info*





18 JANVIER 2023

ASSEMBLÉE DES RETRAITÉS ADHÉRENTS DE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC

Préserver le lien à tout prix

Après un tour de table, la situation de la section des retraités est présentée. Une grande majorité de ses 215 adhérents sont d'anciens salariés d'Air France et de sections d'entreprises constituées depuis plusieurs années. Nous constatons une large ventilation géographique des adhérents, beaucoup ayant quitté la région parisienne après leur activité. D'où la difficulté à nous réunir pour des assemblées comme celle d'aujourd'hui. Nous déplorons le peu de réponse à l'invitation de ce jour, pour autant nous continuerons de proposer ce genre de rencontre. Il est important de préserver un lien avec les adhérents. Afin de ne pas perdre les contacts, les adhérents doivent faire part au bureau national de leur changement de situation et de coordonnées. Nombreux sont ceux qui sortent de l'activité et restent adhérents sans nous informer de leur passage en retraite, et leur mail professionnel est devenu inactif.

Un travail de suivi est à faire en amont du départ de l'entreprise par les délégués de la section. Cela n'est cependant pas possible pour les adhérents indépendants ou appartenant aux entreprises où nous ne sommes pas implantés. L'équipe du bureau national proposera une information aux futurs retraités. Nous informerons les adhérents retraités de leur possibilité de se faire

connaître dans les unions départementales ou régionales de l'UNSA. Elles ont besoin de les connaître pour les informer de leurs actions, voire leur apporter de l'aide. Nous souhaitons les inciter à rester affiliés dans la section des retraités. Pour cela nous recherchons des centres d'intérêt.

Au cours des échanges de ce jour, diverses questions ont été soulevées.

- Un long moment sur l'utilisation des facilités de transport, pour les sections où cela existe.
- Pour le domestique: des lignes se ferment aux GP. Exemple d'une compagnie avec accord qui ferme une ligne reprise par une autre compagnie où aucun accord n'existe. Vers qui se tourner pour chercher une solution?
- Pour Air France en général, il est difficile de comprendre la prise en compte de l'ancienneté et de l'âge pour déterminer les ordres de priorité d'embarquement et de surclassement pour les billets offrant cette possibilité. La question est à évoquer avec la section AF.
- Une demande de précision sur l'utilisation des parkings Air France à Orly et CDG.
- Qu'advierait-il si des retraités ayant accès aux GP de part leur ancienne appartenance à une entreprise qui leur a donné ces droits venaient à disparaître. Leurs droits seraient-ils maintenus?

Plusieurs questions sur les règles administratives sont évoquées. Cela amène le bureau national à proposer un sondage auprès des adhérents retraités pour connaître leurs difficultés.

Sur les questions portant sur des évolutions législatives pour les retraites, accompagnements sociaux et autre, nous envisageons de nous rapprocher de la section des retraités de l'UNSA nationale. Pour l'instant nous suivons leurs travaux et communiquons leur lettre d'information par mail. Notre volonté est de participer à leurs travaux. Notre bureau national proposera une rencontre avec leurs représentants.

Nous rappelons que les adhérents peuvent nous contacter au bureau national. Nous chercherons à répondre à leurs attentes. Nous invitons aussi ceux qui souhaiteraient nous aider dans des tâches administratives et de classement à se signaler au bureau national. Nous verrons avec eux ce qui peut être organisé. Nous remercions les participants pour l'intérêt des échanges que nous avons eu. Une galette des rois conviviale a clôturé l'assemblée. ●

MARC SALADIN

PRÉSENTS Patrick Bonté, Thierry Dutarte, Thierry Funel, Jean-François Picard, Alain Ricaud et Marc Saladin.

POUR LE BUREAU Laurent Dalonneau et Cyrille Vaniscotte.

ÉLECTIONS CSE

Un bilan plus que positif pour l'UNSa Aérien SNMSAC

Pour le cycle électoral qui s'est achevé en 2023, la progression de l'UNSa Aérien SNMSAC aux élections CSE est manifeste et nous encourage à nous mobiliser toujours plus pour défendre et protéger nos salariés.

Dans le numéro précédent d'*Aéro Info*, daté de juin 2023 (n°26), nous avons déjà fait un état des lieux des résultats des élections CSE dans les entreprises où l'UNSa Aérien SNMSAC est présent. Nous avons alors progressé de 3%. Ce qui représentait 764 voix supplémentaires pour les candidats

UNSa Aérien qui se sont présentés aux élections CSE.

Pour le cycle électoral qui se termine en 2023, la progression est sans appel. Nous sommes présents électoralement, dans 67 entreprises où nous avons présenté des listes de candidats. Pour diverses raisons il n'a pas été possible de présen-



L'UNSa Aérien progresse par rapport au cycle 2015-2019

	2015-2019	2019-2024*
Entreprises	62	67
Inscrits	41 673	51 488
Exprimés	29 651	37 618
Voix UNSa Aérien	4 743	7 389
Représentativité	16 %	19,64 %

* Finalisé en juin 2024.

En quatre ans l'UNSa aérien SNMSAC a augmenté son champ d'activité :

- 5 entreprises supplémentaires, en comptant celles qui ont disparu.
- 9 815 salariés supplémentaires.
- 2 646 voix supplémentaires.

ter des listes dans certaines autres entreprises. Il faut dire que la représentation du personnel depuis l'instauration des CSE (comité social et économique) est de plus en plus difficile. Nous avons moins de moyens syndicaux et certains employeurs n'hésitent plus à harceler les salariés qui souhaitent porter la voix de leurs collègues. Nous remercions les différentes unions départementales ou régionales que nous avons sollicitées et qui nous ont apporté leur appui et leurs encouragements pour l'organisation de ces échéances électorales.

Mais restons positifs! Grâce à l'appui de l'UNSA et de toutes ses composantes, nous remplissons nos missions d'aide et de soutien aux sections syndicales qui composent l'UNSa aérien SNMSAC.

Nous sommes avant tout des femmes et des hommes attachés-es à notre métier dans l'entreprise et le pratiquons tous les jours.



Évolution de la représentativité des sections UNSa Aérien SNMSAC

	Cycle électoral 2015-2019			Cycle électoral 2019-2024			Variation	
	Effectif	Exprimés	UNSa Aérien	Effectif	Exprimés	UNSa Aérien		
Babcock IFA 5.06.2023	69	38	38 (100%)	98	42	42 (100%)	+ 4	0%
Singapore Airlines 7.06.2023	45	16	8 (50%)	40	26	20 (77%)	+ 12	27%
CESSNA CSEC - 12 juin 2023	111	21	21 (100%)	100	58	58 (100%)	+ 37	0%
All Nippon Airways 14.06.2023 1 élu au 2 ^e tour, le 28.06.2023	Pas présent			33	0	0 (0%)	-	
British Airways 20.06.2023	36	16	16 (100%)	21	10	10 (100%)	- 6	0%
CCI Tarn - Aéroport de Castres Mazamet 7.07.2023, carence de candidat au 1 ^{er} tour	Pas présent			18	0	0 (0%)	-	
Aéroport de Vatry 21.08.2023	Création de section syndicale en 2023			79	22	22 (100%)	+ 22	100%
ASL Maintenance 25.08.2023	Création de section syndicale en 2023			52	34	13 (38%)	+ 13	38%
ACA Nice 12.09.2023	Pas présent			571	419	35 (8%)	+ 35	8%
Vallair Industry 3.10.2023, 2 ^e tour le 17.10.2023	Création de section syndicale en 2023			166	67	67 (100%)	+ 67	100%
Aviapartner Marseille SAS 17.10.2023, 60% UNSA, 40% CFTC	464	298	67 (22%)	591	360	64 (18%)	- 3	-5%
Falck France 27.10.2023, 2 ^e tour pour collège 1	Création de section syndicale en 2023			319	154	38 (25%)	+ 38	0%
CSE E AF HUB 7.11.2023	124	99	28 (28%)	83	68	34 (50%)	+ 6	22%
Toulouse Blagnac 8.11.2023	319	225	71 (32%)	292	226	54 (24%)	- 17	-8%
CSE E AF Pilotage Economique 16.11.2023	Pas présent			77	67	18 (27%)	+ 18	
Aéroport Metz Nancy Lorraine 17.11.2023	Pas présent			50	46	2 (4%)	+ 2	
Air China 28.11.2023	36	35	35 (100%)	32	25	25 (100%)	- 10	
IGO Solutions 30.11.2023	140	81	81 (100%)	253	66	66 (100%)	- 15	0%
Air Europa France 1.12.2023, pas de candidat titulaire	Pas présent			20	0	0 (0%)	-	
Air Caraïbes Atlantique 1.12.2023, pas de liste UNSA Aérien déposée	Pas présent			665	495	0 (0%)	-	
Helilagon 5.12.2023	14	11	11 (100%)	24	16	10 (63%)	- 1	
Samsic Assistance Caraïbes Prévues le 8.12.2023, décallées au 30.01.2024	100	69	22 (32%)					
Assist Air 13.12.2023	61	39	39 (100%)	69	39	39 (100%)		
SAGPC En préparation, 11.01.2024	223	136	105 (77%)				- 105	
Corsair								
TOTAL	1742	1084	542 (50%)	3653	2240	617 (28%)	+ 97	-22%

En ce début d'année 2024, nous sommes collectivement fiers de présenter un état des lieux positif avec une progression manifeste de notre représentativité syndicale dans le secteur de l'aérien (voir encadré ci-contre). Nous dépassons ainsi les 19% de représentativité syndicale sur la globalité de notre champ syndical. L'idée n'est pas de faire «coco-

rico», mais simplement d'être fiers du travail accompli collectivement, tout en étant conscients qu'il reste beaucoup à faire. Et c'est ensemble que nous y arriverons. L'intérêt du suivi de ce travail tout au long de l'année est primordial pour démontrer notre représentativité au niveau de la branche. Comme principaux exemples, c'est à ce niveau que

sont négociés les salaires minimum pour les salariés des entreprises du secteur de l'aéronautique; c'est là que sont discutées et négociées les conditions de travail et de reconnaissance professionnelle. Merci à tous ceux qui font confiance à notre organisation syndicale sincère et travailleuse. ●

LAURENT DALONNEAUL



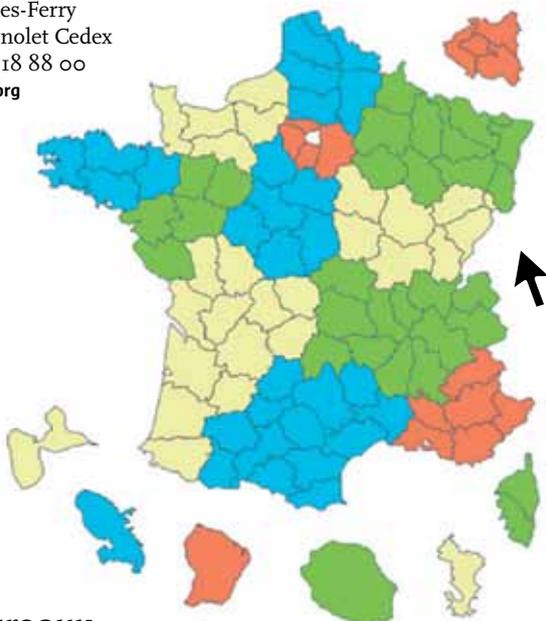
Pour nous joindre

UNSa Aérien

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

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-aerien.fr

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 (congés
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



PRÉSIDENT

Laurent Dalonneau

Technicien
aéronautique.
Responsable
section syndicale
Air France

06 89 82 59 91
laurent.dalonneau@unsaerien.com

Pompier en opération
sur piste à Paris-Orly.



VICE-PRÉSIDENT

Romuald Ducourtieux

Technicien
aéronautique
Élu CSE
Air France

06 60 55 86 42
romuald.ducourtieux
@unsaerien.com



**SECRÉTAIRE
NATIONAL**

Laurent Calvet

Inspecteur qualité.
Derichebourg
Aeronautics
Services

Élu CSE DAA.
Trésorier section DAA
06 60 15 99 18
laurent.calvet
@unsaerien.com



**SECRÉTAIRE
NATIONAL
ADJOINT**

Amadou Boly

Agent d'escala
Air France

06 19 45 64 02
amadou.boly
@unsaerien.com



**SECRÉTAIRE
NATIONAL
ADJOINTE**

Meiké Fusat-Bernard

Technicienne
aéronautique,
déléguee syndi-
cale et élue CSE
Sabena Technique

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



Agenda

Des dates à retenir en 2024

Réunions du bureau national

- 10 janvier
- 6 mars
- 14 mai
- 3 juillet
- 10 septembre (matin)
- 3 décembre

Conseils nationaux

- 6 février
- 6 avril
- 4 juin
- 10 septembre (après-midi)

Assemblée générale

Du 5 au 7 novembre inclus

Pour les autres réunions, voir l'agenda du site internet : unsaerien.com/evenements/

**POUR REJOINDRE
L'UNSA AÉRIEN SNMSAC**

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



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