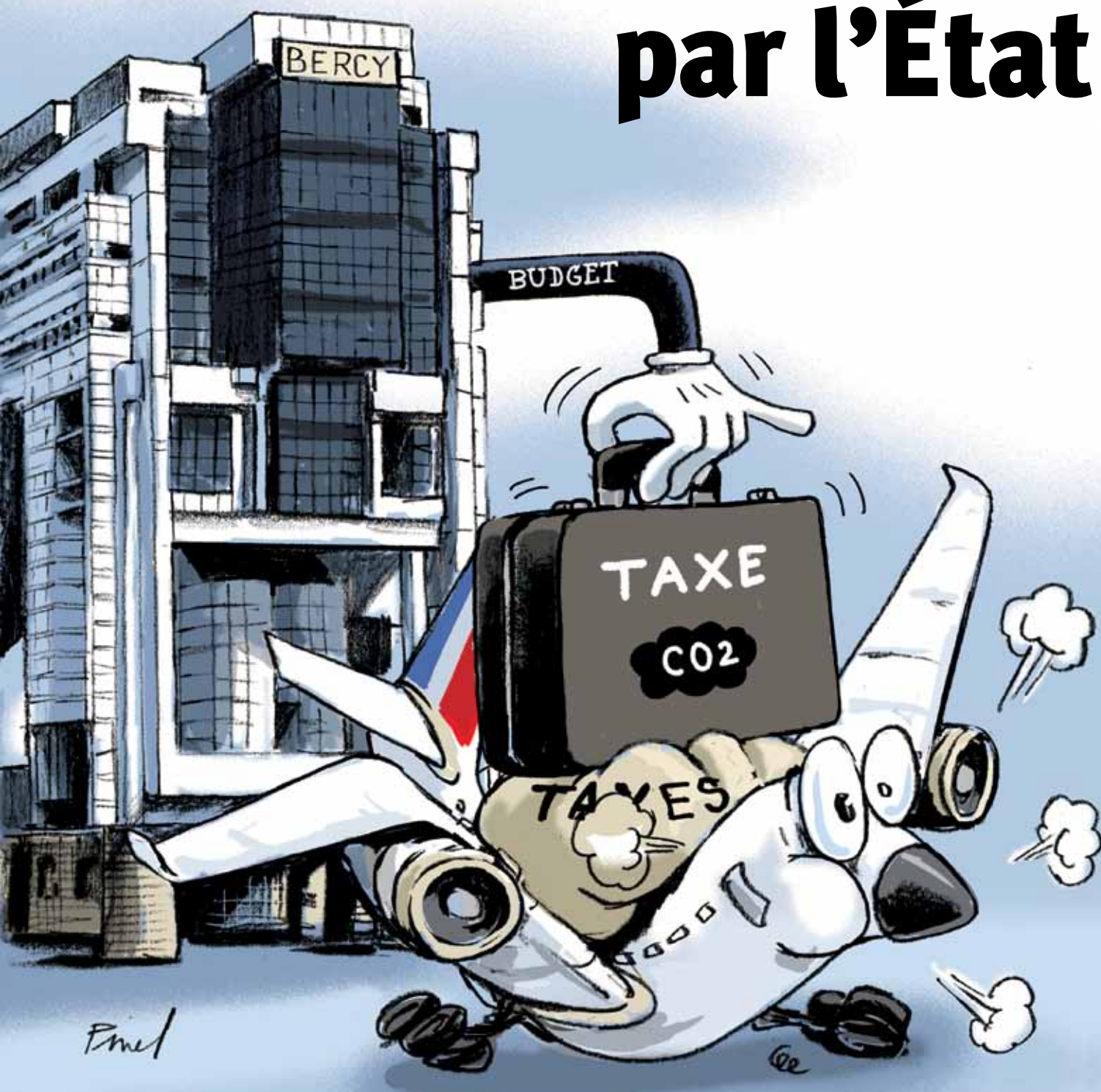


L'aérien, une autre industrie délaissée par l'État



SOMMAIRE

VIE SYNDICALE

- 4 **Aéroinfo** fête ses quinze ans
- 6 **Aviartner**, quand la direction refuse de négocier
- 9 **L'UNSa Aérien** continue de se développer pour mieux servir les salariés

ACTUALITÉ

- 10 **Décarbonation et compétitivité**: les deux défis majeurs de l'aérien
- 12 **Féminisation et lutte contre le harcèlement**: où en sommes-nous ?
- 14 **Dans l'aéronautique l'intelligence artificielle** fait des pas de géant
- 16 **Les incivilités dans les aéroports et à bord des avions** en forte progression

MÉTIER

- 18 **La métrologie, c'est quoi ?**

JURIDIQUE

- 21 **Vérifier la situation économique d'une entreprise**: le rôle de l'expert



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

Directeur de la publication :
Laurent Dalonneau.

Rédaction : Ali Belabiad, Laurent Calvet, Laurent Dalonneau,
Gonzague Franquet, cabinet Orseu-Ethix.

Conception graphique et éditng :

Patricia Jezequel, Alain de Pommereau.

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

Illustration : Hervé Pinel.

Impression : AJ2M, sur papier recyclé.



ÉDITORIAL

Respect et protection



Laurent Dalonneau
Président
de l'UNSa Aérien
SNMSAC

LA SAISON ESTIVALE n'est qu'à la moitié de sa période au moment où j'écris ces lignes et pourtant... Les incendies qui ravagent le sud de la France vont-ils faire vraiment prendre conscience à ceux qui disent gouverner le pays, qu'il est urgent de passer à l'action.

Faisant suite aux incendies de 2022, le président de la République, Emmanuel Macron, promettait déjà des moyens aériens supplémentaires. Comme je l'ai écrit ci-dessus, il serait temps que ce président, élu par peu de Français, se pose de bonnes questions s'il ne veut pas affaiblir encore davantage la démocratie. Sans vouloir porter de jugement, nous n'avons pas les mêmes priorités.

Malheureusement sur de nombreux sujets sociaux, on s'aperçoit trop souvent que nos intérêts divergent. Jours fériés supprimés, critiques des congés payés, affaiblissement de notre système de retraite reconnu et éprouvé, services publics, pourtant si importants pour nous tous, attaqués très régulièrement... La liste est longue. Les personnalités politiques élues devraient avoir un seul objectif: servir le pays. Or, trop souvent elles ne prennent en compte que leurs propres intérêts.

À l'UNSa (toutes structures confondues) nous ne faisons pas de politique. Pour chaque sujet nous essayons avec nos armes de combattre tous les reculs sociaux. Cela implique de réagir rationnellement à certaines actions politiques.

Sollicités et mandatés par les salariés, nos actions ont toujours le même objet: respect et protection de ceux qui travaillent. Quand les «grands» de ce monde auront enfin compris qu'avec un peu plus de respect cela fonctionnerait mieux, tout le monde sera gagnant !



unsa-aerien.fr



Aéroinfo fête ses quinze ans

En créant cette revue, nous avions l'ambition de faire découvrir ce monde de l'aéronautique, son savoir-faire, ses multiples richesses tout en traitant les sujets d'actualité qui nous paraissent essentiels et qui concernent notamment les salariés de notre secteur. Ces quinze années d'existence et ces trente numéros ont permis de réaliser cet objectif.

Ce trentième numéro n'est pas plus spécial que les 29 autres ! Il marque simplement l'anniversaire de la revue semestrielle du syndicat UNSa Aérien. Avec 15 ans de parution, nous sommes fiers de toujours offrir ce moment de lecture qui donne la possibilité de faire découvrir le secteur de l'aérien à tous nos adhérents et à nos sympathisants. La revue est un outil de développement syndical. Cela nous permet

d'aller au contact des salariés qui ne nous connaissent pas ou qui n'ont pas encore la chance d'avoir des membres de l'UNSA Aérien pour les représenter. Notre organisation syndicale est attachée à ce travail de recherche et d'écriture sur ce secteur qu'elle défend et représente. Les articles proposés sont toujours des sujets de fond : beaucoup traitent de l'actualité, d'autres décrivent des métiers

peu connus de notre secteur d'activité, très riche en termes de savoir-faire. Et beaucoup des sujets abordés au cours des éditions précédentes restent toujours d'actualité.

Informers et communiquer

Depuis sa création, la revue *Aéroinfo* s'est imposée pour vous informer sur les difficultés que rencontre le monde de l'aéronautique. Numéro après numéro, nous avons accompagné les évolutions sociales, relayant les innovations, les enjeux de sécurité et les grandes étapes de la vie du monde de l'aéronautique. Fidèle à sa mission, *Aéroinfo* n'a cessé de remplir un double devoir : informer et communiquer. Informers, c'est d'abord transmettre des

connaissances fiables et actualisées, partager les bonnes pratiques, et relayer les évolutions réglementaires qui façonnent notre secteur. Communiquer, c'est aussi créer du lien entre les membres de la communauté aéronautique et ses salariés, valoriser les initiatives locales, et donner la parole à celles et ceux qui font vivre nos sections syndicales.

Ce travail d'information et de communication est essentiel : renforcer la sécurité, prévenir les incidents et promouvoir une culture partagée de l'UNSA Aérien, tel est notre objectif. Il contribue également à défendre et à faire rayonner le patrimoine aéronautique, en expliquant au plus grand nombre la richesse de nos pratiques et leur importance pour la société.

En fêtant ce trentième numéro, nous saluons l'engagement de toutes celles et ceux qui, au fil des années, ont fait vivre *Aéroinfo*. Leur implication illustre parfaitement la vocation de la revue : être un vecteur de savoir, de dialogue et de passion. Bon anniversaire à *Aéroinfo*, et longue vie à l'information syndicale aéronautique ! ●

LAURENT DALONNEAU

Aux adhérents de l'UNSA Aérien SNMSAC, merci pour leur contribution

Nous vous invitons à utiliser l'enveloppe déjà affranchie, reçue avec la revue à votre domicile, pour donner votre avis.

NOM et Prénom (facultatif)

Que pensez-vous de la revue ?

Qu'aimez-vous dans cette revue ?

Que faut-il améliorer ?

Voulez-vous toujours recevoir la version papier de la revue ?

N'hésitez pas à ajouter une feuille blanche pour nous en dire plus.



Manifestation des personnels d'Aviapartner à Marseille.

Notre section syndicale d'Aviapartner à Marseille a appelé les salariés de la « piste et du trafic » à faire grève. Une fois n'est pas coutume et d'autant plus à l'UNSa Aérien.

Quand la direction refuse de négocier

Comme à notre habitude, nous répondons à la demande de nos adhérents et plus largement des salariés que l'on représente. En janvier dernier, déjà, nous communiquions sur le besoin de reconnaissance salariale de nos métiers qui sont essentiels pour l'équilibre de l'entreprise. Malgré cela, nous avons compris lors des différentes réunions de « négociation », si on peut les appeler ainsi, que la direction faisait la sourde oreille et ne consentait à aucun effort. Fin avril, une communication inter-syndicale des trois syndicats présents ne laissait aucun doute sur la volonté des salariés de se faire entendre. Le 12 avril les salariés ont donc dit pour une première fois à la direction de l'entreprise qu'ils voulaient vraiment être entendus ! Et maintenant que fait-on ? ●

ALI BELABIAD



NAO¹ 2024 Justice salariale pour TOUS !

Le 17 janvier 2024

Cher collègues,

Nous notons ces dernières semaines des contestations jugées légitimes par la grande majorité des employés de la piste. Nous avons entendu, échangé et pris en considération vos préoccupations. Nous avons également accordé une attention particulière à des sujets essentiels à vos yeux.

Grâce au professionnalisme et à l'investissement sans faille de TOUS, l'escala de Marseille-Provence a fièrement dégagés des revenus financiers exceptionnels et nos statistiques opérationnelles ont atteint des records de performance. Et cela malgré des conditions météorologiques toujours aussi rudes en hiver et éprouvantes en été. Nous avons réussi à maintenir le statut de leader d'Aviapartner au sein de notre aéroport. C'est aussi parce que nous avons un atout indispensable à notre réussite. Cet atout, c'est notre savoir-faire à traiter des vols « vracs » à destination du Maghreb (Air Algérie, Transavia, Volotea, Nouvel Air, Air Arabie, etc.) et du traitement des escales courtes, notamment Ryanair qui a également augmenté ces programmes de vol en 2023 avec des bénéfices jamais réalisés auparavant.

Aujourd'hui l'ensemble des salaires des services de la piste et du trafic sont enfin unis et nous devons dès à présent mettre à contribution notre implication dans l'amélioration de nos conditions salariales. Nous devons réclamer un juste retour de la croissance économique que nous avons tous créé par notre mental d'acier, par la force de nos bras et par la sueur de notre front.

Il est temps de démontrer la force de notre cohésion et de réclamer la justice salariale que nous méritons tous.
unsaavpmrs@gmail.com



1. Négociations annuelles obligatoires

28 avril 2025

ENSEMBLE, RÉTABLISSONS NOS DROITS ! GRÈVE – MOBILISATION – RÉSISTANCE CONTRE LE MÉRPIS ET L'INJUSTICE

**TOUS LES SERVICES SONT CONCERNÉS :
DES AGENTS AUX SUPERVISEURS !
ASSEZ DE SUBIR ! NOUS DISONS STOP
À L'INJUSTICE SALARIALE.**

Que l'on soit à la piste, au passage T1 et T2, au trafic, à la vente, en opération, nous subissons tous les mêmes délices : pression permanente, surcharge de travail, conditions dégradées, mépris généralisé.

DES DROITS BAFOUÉS, DES ACQUIS MENACÉS

- Droit d'usage supprimé sans concertation
- Plannings illégaux (8 jours consécutifs sans repos hebdo)
- Salariés utilisés comme des pions interchangeable
- Primes en chute libre, sans transparence ni équité

UN MANAGEMENT AGRESSIF QUI SÈME LA PEUR

Les remontées sont unanimes : **menaces, convocations abusives, procédures disciplinaires sans fondement.** Ce climat n'a qu'un but : faire taire, diviser, isoler pour mieux imposer des conditions toujours plus injustes.

DES COEFFICIENTS BLOQUÉS, DES SALAIRES INJUSTES

Nos compétences, notre engagement, notre ancienneté : **rien n'est reconnu à sa juste valeur.** Des agents et superviseurs **sous-payés, mal positionnés, oubliés des revalorisations**, alors que les profits, eux, explosent. Nous refusons de devenir des exécutants silencieux.

NOUS EXIGEONS

- **Le maintien de nos droits d'usage** et la défense de tous nos acquis collectifs
- **Une revalorisation salariale et des coefficients adaptée à la réalité du terrain**
- **Le respect Immédiat du Code du travail**, notamment sur les plannings et les temps de repos
- **Des primes équitables, transparentes et revalorisées**
- **La fin du management agressif et des convocations abusives**

**ON NE NOUS RESPECTERA
QUE SI NOUS IMPOSONS LE RESPECT**

**REJOINS LA MOBILISATION !
C'EST UNE QUESTION D'HONNEUR
ET DE DIGNITÉ !**

Vos élus



L'UNION DES SALARIÉS FAIT LA FORCE

Interpellés par les salariés depuis longtemps, les syndicats présents sur la plateforme n'ayant pas réussi à faire entendre raison à la direction, se sont vu obligés d'appeler à ces mouvements de contestation.



Retour sur la grève du 12 mai 2025. Quelle suite ?

AVIAPARTNER
MRS

Le 23 mai 2025

Le taux d'adhésion à cette grève confirme que nos revendications sont bien le reflet d'une situation très tendue au sein d'Aviapartner à l'escale de Marseille.

**Message à la Direction
des ressources humaines**



Nous sommes au regret de vous informer qu'après consultation de tous les salariés grévistes, nous décidons à l'unanimité vouloir procéder à l'ouverture des négociations et cela avec un effet immédiat. La situation sociale étant très critique nous ne sommes plus en mesure de repousser à plusieurs mois la considération de nos demandes, au risque que le mouvement se durcisse.

**L'organisation UNSa Aérien vous interpelle
et vous sollicite afin de saisir le dossier
et d'engager des discussions.**

Nous confirmons que notre volonté première est de partager votre devoir de pérenniser les emplois de nos services en piste mais pour cela nous devons mettre en avant notre motivation commune de ne pas mettre en péril l'activité de l'escale AVIAPARTNER de MRS à l'aube de la haute saison.

La détermination des salariés de la piste et du trafic reste vive. À trop attendre, le conflit risque de se généraliser en raison des nombreux problèmes déjà constatés au niveau de tous les services de l'escale Marseille-Provence.

Aujourd'hui malgré le faible effort noté de notre direction sur le roulement des 7 jours de travail consécutif, il est désormais primordial d'apaiser le climat social au plus vite car le mécontentement sur les revendications salariales ne fait qu'accroître.



Contactez-nous unsaavpmrs@gmail.com

www.unsa-aerien.fr

UNSa Aérien SNMSAC bureaunational@unsaerien.com

17 rue Paul-Vaillant-Couturier- BP32- 943111 ORLY Cedex

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'



L'UNSa Aérien continue de se développer pour mieux servir les salariés

Dans la continuité du développement réalisé depuis des années, notre extension se poursuit dans diverses entreprises.

À l'UNSa Aérien, il n'y a pas de « commerciaux » qui vendent du rêve aux salariés. Nous sommes toutes et tous des représentants du personnel élus par les salariés pour les défendre. Nos actions reconnues dans le secteur sont notre seule publicité.

Nos dernières implantations

CRÉATIONS DE SECTION SYNDICALE

Aéroport de Castres, aéroport de Deauville, aéroport de Nîmes, aéroport de Perpignan, aéroport Le Havre, Gip Aviation, Menzies Aviation, aéroport de Caen-Carpiquet.

CRÉATION DE SECTION SYNDICALE ET ÉLECTIONS CSE

Amelia.

ÉLECTIONS CSE

Valljet.

Pour chacune de ces entreprises ce sont les salariés qui font appel à nos services. Nous leur expliquons qu'à l'UNSa, ce sont les salariés et leurs représentants du personnel qui décident de leur « politique » d'entreprise. Avec l'aide de juristes, les membres du bureau national de l'UNSa Aérien SNMSAC sont toujours disponibles.

Verbatims de nouveaux adhérents

Un adhérent de l'**aéroport Le Havre**

– Nous nous sommes syndiqués pour être aidés dans le cadre du rachat de notre entreprise par la société Sealar.

Nicolas Kurtzman,

aéroport de Castres-Mazamet

– Après avoir entendu parler de l'UNSa Aérien, nous avons choisi d'y adhérer pour avoir un interlocuteur autre que la direction sur diverses questions à propos du code du travail. Nous avons besoin de connaître nos droits et nos devoirs.

Guillaume Nicot, **compagnie Valljet**

– J'ai rejoint l'UNSa parce que je crois en la force du collectif. Être représentant, c'est être à l'écoute de mes collègues pour améliorer leur quotidien au travail.

Sana Guizani, **société Menzies Aviation**

– J'ai choisi de rejoindre l'UNSa en tant que RSS car je partage ses valeurs d'indépendance, de dialogue et de progrès social. Mon objectif est de défendre les droits des salariés et d'être à leur écoute. À travers l'UNSa, je souhaite

contribuer à améliorer les conditions de travail, dans un esprit d'ouverture et de respect mutuel.

Michaël Severan, **aéroport de Nîmes**

– Suite à des conflits réguliers depuis plusieurs années entre direction et salariés du Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), nous avons créé une section syndicale au sein de l'aéroport. Meiké Fusat (UNSa Sabena) et Laurent Dalonneau, président de l'UNSa Aérien SNMSAC, nous ont accompagnés. Aujourd'hui, grâce à cette section, les revendications sont entendues et reconnues auprès de la direction.

Bénédicte Lacaille, **aéroport de Perpignan**

– Nous avons décidé de créer une section syndicale et d'apporter une voix complémentaire à celles déjà existantes. Si le CSE joue un rôle essentiel dans la représentation du personnel, il ne peut pas toujours refléter toutes les sensibilités. Nous avons ressenti le besoin d'un espace qui permette de relayer d'autres attentes et d'un lieu d'écoute et de dialogue ouvert à tous.

La section syndicale a pour mission de favoriser l'échange, de partager de l'information, mais aussi de proposer des pistes constructives pour améliorer le quotidien au travail. Elle offre la possibilité d'organiser des temps de rencontre entre salariés, de recueillir leurs préoccupations et de porter ces sujets dans un cadre collectif.

Notre démarche s'inscrit dans un esprit positif et bienveillant : il ne

s'agit pas d'opposer mais de compléter, en donnant davantage de place à la parole des salariés. À terme, si les conditions de représentativité sont réunies, la section pourra également contribuer aux négociations collectives, afin de défendre au mieux les intérêts de toutes et tous. ●

LAURENT DALONNEAU

Retrouver les actualités des sections syndicales d'entreprise sur notre site uns-aerien.fr -> Sections d'entreprise

Décarbonation et compétitivité : les deux défis majeurs de l'aérien

Comment atteindre la neutralité carbone en 2050 ? Pour réaliser cet objectif, le congrès annuel de la Fnam met en lumière les nombreux handicaps et les décisions impératives à prendre pour y parvenir.

Le congrès de la Fnam (Fédération nationale de l'aviation et des métiers) s'est tenu au siège de la DGAC le 2 juillet dernier. Comme chaque année, des membres de l'UNSa Aérien SNMSAC y ont assisté. Ce congrès a mis en lumière les défis majeurs auxquels est confronté le secteur aérien français : réussir la décarbonation tout en maintenant sa compétitivité internationale et son accessibilité. L'innovation, l'investissement dans les carburants durables, une fiscalité équilibrée et une communication transparente sont essentiels pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 sans fragiliser l'écosystème aérien ni l'économie nationale.

Une idée fausse dans la tête des Français

Le président de la Fnam, Pascal de Izaguirre, a rappelé que les Français ont une méconnaissance, voire une perception faussée de l'impact réel du secteur sur les émissions de CO₂. Les sondages (notamment celui de l'Ifop) montrent qu'ils le surestiment largement (x3). Perçu comme très polluant, le secteur aérien ne représente que 2,5 à 3 % des émissions mondiales de CO₂. Par comparaison, l'industrie du textile est responsable de 8 à 10 % des émissions mondiales de CO₂. Les efforts de décarbonation du secteur aérien (carburants alternatifs, renouvellement des flottes) sont peu connus du public. Et avec le développement des compagnies à bas coût,

ces efforts risquent de se réduire. Car, pour une majorité de consommateurs, le prix du billet d'avion reste le critère essentiel, bien devant l'impact environnemental : ils choisissent la compagnie qui offre le tarif le moins cher. Un peu comme pour tout acte de consommation. Pour information, selon les rapports de l'IATA (International Air Transport Association) même si le prix des billets d'avion semble toujours « trop cher », la marge bénéficiaire pour les compagnies aériennes n'est en fait que de 3 % en moyenne. Ce qui laisse très peu de place pour faire de nouveaux investissements alors que la décarbonation du secteur nécessite des coûts massifs et une stabilité réglementaire. Il n'est donc pas raisonnable de vouloir augmenter la fiscalité sur l'aérien qui est déjà très élevée. Malheureusement une grande majorité de nos responsables politiques préfèrent souvent s'en remettre à l'opinion dominante, sans chercher à rétablir la vérité sur les difficultés du sec-

LA FNAM EN CHIFFRES
La Fnam représente plus de 95 % de la flotte et des activités du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels, elle fédère 9 métiers et plus de 370 entreprises employant plus de 100 000 collaborateurs. Elle représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires.

teur. Voilà sans doute pourquoi les compagnies françaises doivent laisser la place aux compagnies *low cost* et à d'autres compagnies étrangères comme celle des Émirats arabes unis avec laquelle le gouvernement a signé récemment un partenariat. Pour toutes ces raisons, les acteurs du secteur doivent multiplier les efforts pour mettre en place des communications responsables, crédibles et pédagogiques. Cela est nécessaire pour accompagner la transition et assurer la pérennité du secteur dans de bonnes conditions. Ce congrès fut ponctué par deux tables rondes avec deux questions essentielles : (1) *Le transport aérien est-il utile ou futile ?* (2) *Taxer le transport aérien pour le décarboner, est-ce une solution ou une impasse ?* Les réponses aux questions de la première table ronde sont peut-être toutes les deux valables en fonction de la raison des voyages, de la fréquence de ceux-ci ou des biens transportés. Quant à la question posée dans la seconde table ronde, l'impasse est de toute évidence la réponse juste. En effet, comment faire pour augmenter les taxes déjà très pesantes sur un secteur peu rentable (moins de 3 % de marge) tout en voulant que les acteurs investissent encore et plus vite pour une transition nécessaire et respectueuse de l'environnement ?



Le transport aérien, un bien commun à préserver et à décarboner

CONGRÈS FNAM 2025, PARIS, 2 JUILLET 2025
COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE LA FNAM
Moratoire fiscal ● Face à une fiscalité devenue insoutenable, la Fnam appelle à un moratoire immédiat pour garantir une plus grande stabilité et préserver la compétitivité du secteur.
Urgence SAF ● Plus de 50 % de la décarbonation repose sur les carburants durables – la Fnam appelle à un soutien pérenne et renforcé pour atteindre les objectifs.
Décrochage du pavillon français ● La Fnam en appelle à l'élaboration d'une stratégie ambitieuse et concertée sous l'égide de l'État.

Le ministre des Transports affirme son soutien

L'actuel ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot, invité à ce congrès a tenu des propos de soutien pour le secteur : « Le transport aérien est le lien indispensable entre nos territoires, le souffle vital de notre économie et un marqueur puissant de notre souveraineté nationale. Tout d'abord, je souhaite l'affirmer avec force et conviction. [...] C'est pourquoi, dès ma prise de fonction, j'ai voulu que le gouvernement

Ce 2 juillet, la Fnam a réuni près de 200 professionnels du secteur, décideurs publics, élus et experts pour son congrès annuel, organisé à la DGAC. Un moment fort pour revendiquer une vision assumée de l'aviation : un secteur utile, populaire, structurant, qui ne fuit pas la transition écologique mais appelle à une stratégie à la hauteur de ses enjeux.
Pascal de Izaguirre, président de la Fnam, a déclaré : « *Le transport aérien constitue un vecteur de paix et de progrès au service de l'économie et des citoyens. Dans un monde troublé, à la géopolitique complexe, notre conviction est que nous avons plus que jamais besoin d'un transport aérien synonyme de lien social.* »

confirme son soutien fort à la filière de différentes manières. » Il a admis que les taxes françaises affaiblissaient les compagnies françaises. « Depuis 2019, la dynamique d'offre française est distancée par celle des pays du bassin méditerranéen. Cette situation traduit une captation croissante du tourisme international par les principaux pays tels que l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la Grèce, la Turquie. La France se positionne treizième sur les quinze principaux pays européens, avec

un taux de croissance de l'offre de siège, juste devant la Norvège et la Russie. Ce n'est pas une référence. » Mais, comme le ministre l'a dit lui-même, on ne sait pas pour combien de temps il sera en poste et encore moins s'il sera écouté. La concurrence accrue des entreprises et des compagnies françaises dans le secteur aérien entraîne malheureusement des conditions de travail et de rémunération de plus en plus précaires pour les salariés. Face à l'augmentation des taxes, ces entreprises cherchent à réduire leurs coûts pour rester compétitives, ce qui peut se traduire par une baisse de la rémunération, une diminution des avantages sociaux et une détérioration des conditions de travail pour les employés. Cette situation met en danger la stabilité et la qualité de l'emploi dans le secteur, mais elle impacte également la sécurité et le service offert aux passagers. Il est essentiel de continuer à défendre les droits des salariés et à promouvoir de bonnes conditions de travail pour préserver la dignité et la sécurité de tous les professionnels de l'aérien. Pour les salariés d'aujourd'hui et de demain que nous représentons, une chose est certaine, si on veut conserver une industrie aéronautique française compétitive, il faut arrêter de l'asphyxier! ●

LAURENT DALONNEAU

Féminisation et lutte contre le harcèlement : où en sommes-nous ?

Si l'Énac s'investit largement pour l'égalité hommes-femmes depuis 2013, de gros progrès restent à faire tant sur la place des femmes dans le secteur de l'aéronautique que sur le harcèlement dont elles sont encore victimes.

La promotion de l'égalité hommes-femmes à l'Énac (École nationale de l'aviation civile) a été initiée en 2013 avec la signature de la charte égalité de l'école. Depuis 2014, l'établissement définit tous les trois ans un plan d'actions par rapport à la charte précédemment citée, visant à sensibiliser et à impliquer l'ensemble des communautés d'élèves et d'agents. Chaque plan s'accompagne d'une politique dédiée, inscrivant cette ambition dans la durée. Un groupe de travail égalité, mis en place en 2016, a notamment travaillé sur la mise en place du deuxième plan 2017-2020. Cela a permis la création d'un réseau de correspondantes et correspondants égalité au sein des différents départements, et le renforcement des actions de prévention et de lutte contre le sexisme et le harcèlement sexuel. Les mentalités doivent évoluer et s'inscrire dès le début de la formation des métiers de l'aéronautique.

Une féminisation encore incomplète

Pendant longtemps le secteur aéronautique était un sanctuaire masculin. Il se transforme peu à peu. En 2025, les femmes représentent environ 27 % des effectifs en France, contre 20 % dix ans plus tôt et à peine 10 % dans les années 1990. Cette progression est soutenue par des actions de sensibilisation, des concours comme Féminisons les métiers de l'aéronautique, des cam-

pagnes de recrutement ciblées et la valorisation de rôles modèles féminins. Certaines entreprises s'engagent activement. Air France, par exemple, affiche un effectif global presque paritaire, mais la répartition reste déséquilibrée : les femmes sont majoritairement hôtesses de l'air, tandis qu'elles ne représentent que 9 % des pilotes. À l'inverse, d'autres structures comme Aéro Pyrénées ont des équipes entièrement féminines, du pilotage à la mécanique. L'Armée de l'air et de l'espace, quant à elle, est aujourd'hui l'armée la plus féminisée de France avec 25 % d'aviatrices. Ces exemples soulignent une réalité : il n'existe pas de métiers d'hommes ou de femmes, mais des métiers de passion, d'engagement et de compétence. Les acteurs du secteur doivent donc continuer leurs efforts pour plébisciter nos métiers. Il est loin le temps où seulement quelques personnes « au-dessus du lot » pouvaient avoir accès à des métiers « nobles ». Après avoir passé les sélections, il suffit d'avoir de bonnes bases d'instruction et surtout l'envie de s'émanciper et de se faire plaisir dans ce secteur en constante évolution. On ne saurait s'intéresser au genre des différents métiers de l'aviation sans mentionner la situation salariale. L'écart salarial entre hommes et femmes reste inexplicable. Là aussi, la volonté des décideurs pourrait aider à réduire les écarts.

Harcèlement et violences sexistes : une réalité persistante

La féminisation du secteur ne garantit pas à elle seule l'amélioration des conditions de travail. De nombreux témoignages révèlent une tendance alarmante de harcèlement sexuel et moral, notamment chez les personnels navigants techniques, des postes occupés en majorité par la gent masculine. Une enquête internationale de 2018 indique que 71 % des femmes interrogées qui travaillent dans le secteur de l'aéronautique ont déjà subi du harcèlement. Les récits d'hôtesses, de techniciennes ou de pilotes font état de comportements sexistes banalisés, d'agressions verbales ou physiques, souvent perpétrés par des collègues ou des supérieurs hiérarchiques qui ont un humour de « légionnaire des années 70 » et qui n'ont pas conscience de l'évolution de la société. Une précédente enquête effectuée par Mediapart en 2020 révélait que des violences sexuelles étaient tolérées, voire banalisées, à Air France. Les procédures de sanction internes sont jugées lentes, trop rares, et la culture d'entreprise tend parfois à minimiser, voire à invisibiliser les faits. La peur des représailles ou simplement l'éventualité de nuire à sa carrière dissuade encore trop souvent les victimes de signaler les agressions même si le nombre de dénonciations est à la hausse. Une question se pose alors : les métiers encore très genrés, comme c'est le cas dans le secteur aérien offrent-ils

un terreau plus fertile à ce genre de comportement ? Face à ces constats, plusieurs initiatives émergent pour changer les mentalités. Air France, par exemple, a formé près de 20 000 salariés aux questions de harcèlement entre 2023 et 2024. Des campagnes d'affichage, des adresses mails dédiées au recueil de témoignages et des dispositifs d'écoute ont été déployés. De nombreuses entreprises et écoles signent désormais des chartes pour la mixité et l'égalité professionnelle. La mise en lumière de rôles modèles féminins, notamment dans des fonctions de commandement, participe aussi à cette évolution. Ces femmes inspirent les nouvelles générations et contribuent à transformer en profondeur les cultures professionnelles. Il en est de même dans l'industrie de l'aéronautique.

Des obstacles subsistent

La féminisation des métiers aéronautiques agit comme un catalyseur : elle accroît la visibilité des

femmes, favorise la prise en compte de leurs besoins spécifiques et contribue à faire émerger de nouvelles normes de respect et d'inclusion. La présence accrue de femmes dans les organes de décision et les syndicats renforce cette dynamique. Cependant, des obstacles majeurs subsistent : sous-représentation dans les fonctions techniques et de direction, écarts de salaire (pouvant atteindre 20 à 27 %), persistance des stéréotypes et du harcèlement. La féminisation du secteur aéronautique est à la fois un impératif et un enjeu face aux défis de recrutement. Elle ne peut se faire sans un engagement collectif et institutionnel évidemment marqué. La lutte contre le harcèlement doit rester une priorité, avec des politiques de tolérance zéro, des procédures efficaces avec une vigilance permanente pour garantir à toutes et à tous un environnement de travail sûr et respectueux. Si la féminisation des métiers de l'aéronautique progresse, les femmes restent confrontées à des formes de

harcèlement et de sexisme encore trop répandues. Des progrès sont réels, mais fragiles. La transformation des pratiques et des mentalités est en cours, mais elle exige une mobilisation de tous les acteurs pour que les femmes trouvent pleinement leur place dans le secteur de l'aéronautique, sans avoir à subir ni discrimination ni violence. Le changement des normes et des pratiques est indispensable. La féminisation s'accompagne souvent de la mise en place de politiques d'égalité professionnelle, de plans d'action contre le harcèlement, et de formations à destination de tous les salariés. A l'UNSA Aérien, nous prôtons donc le pragmatisme pour appréhender ces questions de discrimination en tout genre. Il n'y a pas de raison qu'une personne aussi performante qu'une autre soit mise de côté, discriminée, si elle remplit les fonctions pour lesquelles elle est salariée. ●

LAURENT CALVET



Il n'existe pas de métiers d'hommes ou de femmes, mais des métiers de passion, d'engagement et de compétence.

Dans l'aéronautique l'intelligence artificielle fait des pas de géant

L'intelligence artificielle permet de nombreuses avancées qui facilitent la vie des salariés et des voyageurs dans le secteur aérien, mais elle n'est pas sans danger. Petit florilège de ses avantages et de ses inconvénients.

Les technologies concernant l'intelligence artificielle (IA) connaissent une avancée exponentielle ces dernières années. En effet l'IA s'introduit dans tous les secteurs, de l'agriculture à la robotique en passant par l'économie. La révolution technologique avance à grands pas en utilisant des algorithmes de plus en plus performants. L'IA fait désormais partie du quotidien des entreprises. L'aéronautique ne fait pas exception et de nombreux projets innovants ont pour objectif de changer la vie des passagers et des travailleurs du secteur de l'aérien. L'IA ne sert pas qu'à trier des documents ou des curriculum vitae. Elle apporte de nombreux avantages mais avec des limites. Quel est donc l'avenir de cette technologie pour les salariés de ce secteur d'activité ?

L'IA en aéronautique, cela ressemble à quoi ?

Le secteur de l'aéronautique a déjà intégré cette technologie depuis pas mal de temps. Depuis le XX^e siècle, les compagnies aériennes recueillent de nombreuses données. Cependant, à l'époque, les technologies en place n'étaient pas en mesure de permettre le transfert et l'utilisation en temps réel de ces informations.

Aujourd'hui, le développement du Big Data et les avancées technologiques dans la data science sont en train de bousculer les choses. Par ailleurs, l'IA est utilisée de diffé-

rentes façons dans l'aéronautique.
Petit inventaire.

OPTIMISATION DU PILOTAGE

Les capteurs embarqués sur les avions permettent de recueillir d'innombrables données sur le fonctionnement des appareils. Ces données peuvent ensuite être traitées par des algorithmes afin de :

- corriger certains dysfonctionnements;
- adapter les réglages des composants;
- optimiser la consommation du carburant;
- optimiser la navigation et son domaine de vol et par conséquent contribuer à réduire les émissions de carbone liées aux opérations aériennes, etc.

Ces technologies qui permettent l'anticipation d'une anomalie et la prévention de celle-ci sur un équipement de machine ou sur des composants sont particulièrement intéressantes pour améliorer l'efficacité et la performance des avions. On appelle cela la maintenance prédictive.

MAINTENANCE

Les technologies d'IA transforment la maintenance aéronautique en optimisant l'efficacité, la sécurité et la fiabilité des opérations. Voici les principaux outils et leurs applications :

- **Maintenance prédictive.** Les algorithmes de machines analysent les données historiques et le temps réel

pour anticiper les pannes, réduisant ainsi les coûts de maintenance. Les réseaux de « neurones » traitent des données complexes (capteurs de pression, température, acoustique) pour identifier des schémas non linéaires, améliorant la précision des prévisions.

■ **Vision par ordinateur.** Les systèmes automatisés (drones, caméras) équipés d'algorithmes détectent des défauts (corrosion, fissures) sur les surfaces et composants critiques, réduisant de 90 % les temps d'inspection. L'analyse d'images haute résolution permet une détection précoce de l'usure, même dans les zones difficiles d'accès.

■ **Jumeaux numériques.** Ces répliques virtuelles d'aéronefs intègrent des données de capteurs embarqués pour simuler le comportement des pièces d'avion, calculer la durée de vie résiduelle et planifier les interventions. Ils facilitent la caractérisation des défauts (ex. : fissures au pied d'engrenage).

■ **Optimisation logistique et analytique.** Les algorithmes d'optimisation rationalisent la gestion des pièces de rechange et la planification des interventions. Les plateformes analytiques agrègent des données en temps réel pour générer des indicateurs de performance exploitables.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

- Détection d'objets intrus sur les pistes et d'aéronefs sans pilote (comme les drones) illégaux dans les environs des aéroports.
- Contrôles de sécurité dans les aéroports, détection des marchandises dangereuses et surveillance.
- Analyse des données météorologiques, des configurations du trafic.
- Aide aux contrôleurs aériens pour prendre des décisions plus rapides.

AIDE À LA NAVIGATION

Les pilotes bénéficient d'une assistance améliorée via l'IA et la sécurité des vols en est renforcée. Les outils de navigation font appel à des intelligences artificielles capables d'analyser la météo, d'évaluer les conditions de vol, de détecter les obstacles en plein vol et de proposer de meilleurs itinéraires en temps réel.

CONCEPTION DES APPAREILS

L'intelligence artificielle s'intègre aussi dans la chaîne de production aéronautique, du design à la fabrication. Les logiciels de modélisation ou de simulation s'appuient aussi sur des technologies d'IA. Ils permettent de concevoir des pièces plus performantes, de tester virtuellement des configurations, de réduire le temps de développement et les coûts ainsi que d'innover plus rapidement.

**L'EXPÉRIENCE PASSAGER
PLUS AGRÉABLE**

Toutes ces avancées visent à rendre l'expérience voyageur plus fluide et confortable. Les compagnies aériennes utilisent également des systèmes basés sur l'IA pour optimiser la gestion des places et des bagages, et pour fluidifier les processus d'enregistrement et d'embarquement.

Une meilleure gestion des flux, des services personnalisés et une expérience de voyage optimisée augmentent la satisfaction du client et sa fidélisation.

Les limites de l'IA dans l'aéronautique

Malgré tous ces bénéfices, l'IA, notamment dans le secteur de l'aéronautique, n'est pas sans défis et peut avoir des limites.

FIABILITÉ DES ALGORITHMES

Dans un domaine aussi sensible, les erreurs d'analyse ou de calcul peuvent avoir des conséquences graves voire fatales. Il est donc indispensable de valider rigoureusement les outils utilisés.

PROTECTION DES DONNÉES

Le volume de données collectées pose des questions en matière de cybersécurité et de respect de la vie privée.

INTÉGRATION DANS LES SYSTÈMES EXISTANTS

L'aéronautique repose sur des normes strictes. Il faut souvent adapter les systèmes actuels pour accueillir de nouvelles technologies.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

L'automatisation croissante peut soulever des inquiétudes légitimes chez les salariés, notamment en ce qui concerne la perte d'emplois.

N'oublions pas que l'optimisation via l'IA est aussi financière et que la sécurité n'a pas de prix.

Les perspectives et avenir de l'IA dans l'aéronautique sont nombreuses. L'IA est promise à un avenir certain. À moyen et long terme, on peut s'attendre à avoir des systèmes de pilotage plus poussés. Encore mieux assistés, les avions pourront détecter et corriger seuls certaines anomalies. Les interfaces de communication seront encore plus fluides entre machines et humains. Néanmoins il ne faudra pas que l'IA pilote seule, l'humain doit rester maître d'œuvre bien que certaines rumeurs prédisent des avions avec un seul pilote, voire sans pilote.

Je finis en citant Albert Einstein : «L'homme et sa sécurité doivent constituer la première préoccupation de toute aventure technologique.» ●

LAURENT CALVET



Avec l'intelligence artificielle, les avions pourront bientôt détecter seuls les anomalies, mais l'humain doit dans tous les cas rester maître d'œuvre.

Les incivilités dans les aéroports et à bord des avions en forte progression

Plusieurs facteurs expliquent cette recrudescence de comportements agressifs. Pour y faire face, les compagnies aériennes renforcent leurs dispositifs de sécurité mais ce n'est pas suffisant. Or, il y a urgence.

Les incivilités visant les salariés du secteur aérien connaissent une augmentation préoccupante. Que ce soit dans les aéroports ou à bord des avions, le personnel est confronté à une recrudescence de comportements agressifs et irrespectueux de la part des passagers. En 2024, 1781 incidents ont été recensés par les compagnies aériennes françaises, contre 1050 en 2021, soit une hausse de 70%, selon la direction générale de l'Aviation civile (DGAC). Cette tendance suscite une vive inquiétude parmi les professionnels du secteur, car elle nuit non seulement à leur bien-être mais aussi la sécurité des vols. Les incivilités prennent des formes diverses : insultes, menaces, agressions physiques, refus d'obtempérer aux consignes de sécurité, altercations entre passagers et comportements inappropriés tels que la consommation excessive d'alcool ou le non-respect des règles de bord (ceinture, interdiction de fumer). Dans certains cas extrêmes, des violences physiques ont été signalées. Ces débordements peuvent être déclenchés par des frustrations liées aux retards, aux changements de siège, à la mise en soute forcée de bagages cabine ou encore à des frais supplémentaires perçus comme abusifs.

Un enjeu de sécurité

Certains montrent du doigt la démocratisation des voyages en avion et

de ce fait le changement de clientèle. Mais reste à démontrer que les incivilités sont bien l'exclusivité d'une caste sociale. Cela est malheureusement le reflet de notre société. Plusieurs facteurs contribuent à cette montée des tensions : les frustrations accumulées après la pandémie, le manque de savoir-vivre et une perception croissante du « client-roi » chez certains voyageurs. Certaines destinations dites sensibles, comme Ibiza ou Mykonos, concentrent davantage d'incidents. Pour y faire face, les compagnies s'adaptent avec des équipages renforcés, parfois majoritairement masculins et restreignent la vente d'alcool à bord ou dans les aéroports. Ce phénomène de « passagers indisciplinés » représente désormais un véritable enjeu de sécurité pour les compagnies aériennes.

Un cadre juridique avec trop de lacunes

Malgré la gravité des faits, les sanctions restent souvent limitées. La Convention de Tokyo de 1963 encadre les infractions à bord, mais elle restreint les poursuites au pays d'immatriculation de l'avion, ce qui engendre de nombreux cas d'impunité. Le Protocole de Montréal de 2014 élargit les possibilités de sanctions aux pays d'atterrissage, mais seulement 47 États l'ont ratifié, représentant à peine un tiers du trafic international. En France,



des mesures ont été prises en 2022 pour durcir les sanctions, avec des amendes et interdictions de vol. Aux États-Unis, toute agression envers le personnel fait systématiquement l'objet de poursuites judiciaires.

Des formations spécifiques

Face à l'urgence de la situation, les compagnies aériennes et les autorités renforcent leurs dispositifs : formations spécifiques à la gestion de conflits pour le personnel, matériel de contention à bord, campagnes de sensibilisation et groupes de travail (comme celui mis en place par la DGAC en décembre 2024) pour analyser le phénomène et proposer des solutions concrètes. Le partage des bonnes pratiques et la centralisation des données d'incidents permettent également d'améliorer la réactivité face aux comportements à risque.

Les conseils de l'UNSa Aérien

L'UNSa Aérien préconise l'organisation de rencontres régulières entre les gestionnaires d'aéroport, les services de sécurité, les forces de l'ordre et les sociétés opérant dans les aéroports. L'objectif est d'établir des accords formalisés (protocoles, conventions ou chartes) pour renforcer les systèmes de

protection des salariés confrontés à des agressions. Ces démarches doivent s'appuyer sur des moyens concrets (humains, techniques et financiers) plutôt que sur des engagements verbaux, certaines compagnies aériennes ayant déjà initié ce type de dispositifs.

PRÉVENTION ET SENSIBILISATION

Une campagne d'affichage claire dans les aéroports et les agences est recommandée pour informer les usagers des conséquences des incivilités. L'installation de systèmes de vidéo protection (y compris l'enregistrement sonore) est jugée essentielle à la fois pour dissuader les comportements inappropriés et pour documenter les incidents. Ces équipements doivent être accompagnés d'une communication transparente sur leur utilisation.

DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL

Un positionnement ciblé des agents de sûreté sur les zones identifiées comme sensibles (points de contact critiques) est nécessaire. Les formations existantes doivent être révisées en collaboration avec les organisations syndicales pour intégrer des modules spécifiques sur la gestion des conflits et l'accompagnement post-incident.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La création d'un numéro d'urgence dédié et de protocoles de gestion des crises (conduites à tenir, soutien juridique) doit être systématisée. Les directions des ressources humaines doivent reconnaître les cas d'inaptitude professionnelle liés à des traumatismes post-agression et garantir un soutien juridique inconditionnel de l'employeur aux victimes.

APPROCHE JURIDIQUE RENFORCÉE

L'UNSa Aérien insiste sur la nécessité d'une implication active des employeurs dans les poursuites judiciaires, incluant une prise en charge intégrale des frais juridiques et une reconnaissance institutionnelle des risques professionnels spécifiques au secteur aérien. Cette démarche s'inscrit dans une logique de sécurisation globale des plateformes aéroportuaires.

INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES

L'intégration de solutions comprenant une surveillance réseau centralisée ou des plateformes type *Security Center* (mutualisation des flux vidéo hétérogènes) pourrait renforcer l'efficacité des systèmes existants. L'exemple de l'aéroport de Nice avec la gestion centralisée de 1200 caméras en est la preuve.



Les retards peuvent provoquer des incivilités de la part des passagers. L'UNSa Aérien préconise la vidéo surveillance.

Cette approche combine prévention active, réponse structurée et soutien post-événementiel, en s'appuyant sur les bonnes pratiques identifiées.

Vers une prise de conscience collective

Le personnel aérien et aéroportuaire œuvre chaque jour pour garantir la sécurité et le bon déroulement des voyages. Une prise de conscience collective s'impose pour rétablir respect et courtoisie dans les aéroports et à bord des avions. Dans un espace confiné comme celui d'un avion, la coopération, la patience et le respect des consignes sont essentiels pour la sécurité de tous. Les compagnies aériennes prônent une tolérance zéro face aux comportements agressifs, n'hésitant plus à débarquer les passagers récalcitrants, quitte à provoquer des retards. Respecter ces professionnels, c'est garantir une expérience de voyage plus sécurisée, sereine et agréable pour l'ensemble des passagers. ●

LAURENT CALVET

La métrologie, c'est quoi ?

La métrologie est une science à la fois complexe et souvent méconnue. Quel est son rôle dans l'aéronautique ? Éclairage.

Dans le domaine de la maintenance aéronautique, les instruments et les chaînes de mesure sont omniprésents dans le cadre d'une validation APRS (autorisation pour remise en service) d'un équipement aéronautique. Ces équipements de mesure se trouvent à bord des avions, dans les caisses à outils des mécaniciens ou dans les ateliers de révision, notamment dans des bancs d'essais équipés de chaînes de mesure.

Quels sont ces équipements de mesure ?

Nous pouvons classer ces équipements de mesure suivants trois catégories : les instruments simples, les chaînes de mesure et les étalons. Premièrement, il existe des instruments de mesure très simples, utilisés notamment pour des mesures dimensionnelles, tels que le pied à coulisse, la cale étalon ou la pige. Ces dispositifs nécessitent un contrôle régulier car une déformation ou un choc peuvent affecter leur précision. À l'inverse, il existe des équipements nettement plus sophistiqués, où un capteur mesure une grandeur physique qui est ensuite convertie en signal électrique. Ce signal est traité par un ordinateur, qui agit sur un composant et affiche la mesure. L'ensemble constitue une chaîne de mesure, qui doit être contrôlée dans sa globalité afin de prendre en compte les incertitudes de tous ces éléments. Ces deux premières catégories sont souvent regroupées sous l'appellation ECME (équipements de contrôle, de mesure et d'essai). Chez Air France Industries, on parle

également de « moyens de mesure ». Enfin, la troisième catégorie regroupe les étalons. Il s'agit d'instruments ou de chaînes de mesure d'une grande précision, détenus par le service de métrologie. Ils sont eux-mêmes étalonnés de façon périodique, généralement une fois par an, par comparaison avec les étalons de référence au niveau national.

La métrologie, science des incertitudes

La métrologie est la science du mesurage. On la désigne également comme la science des incertitudes. Son rôle principal est d'assurer le contrôle périodique de tous les équipements de mesure. Après chaque contrôle, le métrologue rédige un relevé de mesures qui précise les points vérifiés et indique si l'équipement peut être remis en service « conforme » ou non « non conforme ». En s'appuyant sur des principes physiques et des méthodes définies, le métrologue compare une série de valeurs données par un instrument ou une chaîne de mesure (ECME), à celles d'un étalon qui dispense une mesure très précise. La conformité de l'ECME est validée si l'écart entre celui-ci et l'étalon

(erreur de justesse additionnée à l'incertitude de mesure) reste inférieur ou égal à une valeur appelée « tolérance ». Ce processus porte le nom de « vérification métrologique ». Si l'écart mesuré se situe dans les tolérances définies par les constructeurs aéronautiques dans les documents de travail des techniciens, l'équipement est jugé conforme ou « serviceable », donc utilisable. Dans le cas contraire, si l'écart dépasse la tolérance, l'ECME est considéré comme hors tolérance, donc non-conforme. Pour le remettre en conformité, le métrologue peut tenter un réajustement, par réglage du zéro ou du gain, afin de ramener l'équipement dans les tolérances. Si ces opérations échouent, une réparation s'impose, en interne ou par le fabricant. Si aucune solution ne fonctionne, l'instrument est déclaré hors service. Un fait important et souvent méconnu : « la métrologie valide le passé ». En effet, lors d'une vérification, le métrologue atteste du bon fonctionnement du moyen de mesure seulement pour la période écoulée depuis la précédente vérification. Il ne peut pas garantir la validité future de l'appareil, celui-ci ➔

DÉFINITIONS SIMPLIFIÉES

- Grandeur** ● Propriété d'un phénomène physique (ex. : pression) auquel on associe une unité (ex. : bar).
- Mesurage** ● Action de mesurer ou processus consistant à obtenir expérimentalement une ou plusieurs valeurs d'une grandeur donnée.
- Étendue de mesure** ● Valeur absolue entre la plus petite et la plus grande valeur mesurée d'un instrument. On parle aussi de plage de mesure.
- Erreur de justesse** ● Valeur moyenne de mesures répétées à laquelle on soustrait la valeur de référence mesurée avec un étalon.

- Tolérance ou EMT** ● Écart maximum toléré pour un moyen de mesure.
- Dérive métrologique** ● Variation dans le temps de l'indication d'un moyen de mesure.
- Vérification métrologique** ● Fourniture de preuves tangibles sous la forme d'un relevé de mesure qu'un instrument permet des mesures dans la tolérance requise.
- Incertitude de mesure** ● Dispersion des valeurs pouvant être examinées pour un même mesurage.



Enceinte climatique pour le contrôle des sondes de température et d'hygrométrie.



Corps noir pour le contrôle des thermomètres infrarouges.



Banc de couple pour le contrôle des clés dynamométriques.



Contrôleur de pression pour les manomètres.

→ pouvant subir un choc ou une mauvaise manipulation qui altérerait ses performances. Cependant, le métrologue a une responsabilité sur l'avenir de l'équipement. S'il utilise une procédure ou un étalon inadapté, un instrument déclaré « conforme » pourrait ne pas l'être. Or, l'utilisateur final, comme le mécanicien aéronautique, ne possède généralement ni les moyens ni les compétences pour vérifier la conformité de ses instruments. D'où l'importance de la formation des techniciens en métrologie, du choix adéquat des étalons et de l'évaluation rigoureuse des incertitudes de mesure.

Le rôle essentiel de l'Activité utilisatrice

Lorsque l'on découvre qu'un instrument est hors tolérance, sans savoir depuis quand il l'est (autre que depuis sa dernière validation métrologique), tous les travaux réalisés avec cet équipement depuis ce contrôle sont remis en question. En cas de non-conformité, le métrologue avertit formellement l'Activité utilisatrice (cellule indépendante du service de métrologie) qui doit alors

évaluer l'impact des APRS délivrées avec ce moyen depuis la dernière vérification, en tenant compte des écarts identifiés et notifiés. Selon la gravité des écarts, l'Activité peut juger l'impact mineur, ou au contraire estimer qu'un risque existe pour l'avion. Dans les cas les plus critiques, il peut être nécessaire de rappeler l'appareil pour vérifier sa sécurité. Dans tous les cas, c'est l'Activité utilisatrice, et non le service de métrologie, qui décide de la criticité de la non-conformité et de l'impact sur la sécurité des vols, car elle seule connaît précisément les opérations réalisées avec l'instrument concerné.

L'incertitude de mesure, un point central

Au cœur du processus de mesure, on trouve la notion d'incertitude. Nous avons vu que lorsqu'un métrologue évalue la conformité d'un instrument, il compare une valeur mesurée à celle d'un étalon. Si l'écart constaté est dans la tolérance, l'instrument est déclaré

« conforme ». Malgré tout, l'écart de mesure observé n'est pas exact ! De nombreux facteurs physiques influencent la mesure, comme la répétabilité, les conditions environnementales (température, pression, hygrométrie), l'expérience du métrologue, ou encore le strict respect des procédures. Ces facteurs, parfois difficilement observables, sont qualifiés de « sources d'incertitudes ». Ces facteurs non observables ou peu observables par le technicien de métrologie, sont, à titre d'exemples : la répétabilité des mesures, les effets des conditions environnementales (température, pression atmosphérique, hygrométrie), l'habileté ou l'expérience du métrologue, le bon respect des modes opératoires, etc. En définitive, retenons que la métrologie est un maillon de la sécurité des vols dans les activités de maintenance aéronautique d'Air France et que le métrologue est le garant de la confiance dans la conformité délivrée du moyen de mesure. ●

GONZAGUE FRANQUET

Merci à Philippe Bounaud, référent méthodes du service métrologie d'Air France Industries pour l'aide à la rédaction de cet article.

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 : infopartenariatsetcooperation@up.coop



VÉRIFIER LA SITUATION ÉCONOMIQUE D'UNE ENTREPRISE

Le rôle de l'expert

L'expertise économique et financière est indispensable pour bien connaître son entreprise, aider les salariés et savoir quelle bonne stratégie adopter pour la développer.

Il existe trois bonnes raisons de faire une expertise économique et financière

CONNAÎTRE LA SANTÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

L'expertise porte sur l'année précédente (par exemple comptes 2024), sur le budget 2025 et sa réalisation. Nous vous éclairons sur ce qui s'est passé l'an dernier, sur l'utilisation qui a été faite du résultat, mais aussi sur la situation aujourd'hui. Une expertise n'est pas de l'archéologie, mais de la prospective.

AVOIR DES OUTILS POUR NÉGOCIER

L'expertise et les conseils de l'expert sont précieux pour négocier tout ce qui a un impact financier : salaires, promotions, budget de formation, etc.

PRÉPARER L'AVENIR

L'entreprise va-t-elle bien ? Si oui quelles revendications porter pour améliorer le partage de la valeur en faveur des salariés ? Va-t-elle mal ? Alors quelle stratégie développer pour protéger au mieux l'emploi ?

En revanche, il y a trois mauvaises raisons de ne pas faire une expertise économique et financière

■ L'employeur vous dit qu'il va tout vous expliquer et que l'expertise n'apportera rien de plus. Hors, il est peu probable que l'employeur vous explique TOUT. Et même s'il ne cache rien, les élus n'ont pas la formation pour tout comprendre et pour poser les bonnes questions.

■ Parce que ça coûte cher : ORSEU-ETHIX adapte ses tarifs à la taille de l'entreprise. Et dans une PME nous pouvons vous proposer des solutions alternatives (voir ci-dessous).

■ L'employeur vous propose un « deal » : par exemple « Renoncez à l'expertise et j'améliore la NAO ou j'abonde le budget ASC ». Il s'agira presque toujours d'un marché de dupes. L'employeur veut probablement vous faire renoncer à l'expertise parce qu'il a quelque chose à cacher. L'expertise a toutes les chances de vous donner des arguments pour obtenir mieux que le « deal ».

Un atelier, pour quoi faire ?

Vous êtes élu dans une PME qui fait un chiffre d'affaires modeste et dégage peu de profits. L'expertise classique n'est peut-être pas nécessaire, d'autant que le modèle économique est souvent simple. ORSEU-ETHIX peut alors vous proposer de faire un « atelier ». En quoi cela consiste-t-il ? Vous nous communiquez les documents financiers fournis lors de la consultation. Nous les analysons et vous expliquons les forces et faiblesses de votre entreprise lors d'une journée de travail. Un tel atelier a un coût de l'ordre de 3 000 euros. Vous pouvez le financer sur votre budget de fonctionnement ou demander à votre employeur de le financer ou de le cofinancer.



Par le cabinet ORSEU-ETHIX

Un expert ne s'use que si on ne s'en sert pas

L'expertise pour les CSE est un métier. Un bon cabinet d'expertise pour les CSE doit connaître le monde syndical, compter en son sein des consultants qui ont travaillé dans des entreprises, qui ont eu des responsabilités syndicales. Il doit comprendre vos préoccupations et répondre à vos demandes. Le plus important n'est pas le rapport d'expertise mais les conseils que vous apporte l'expert pour vous aider dans votre stratégie et vos négociations. L'expert doit pouvoir vous accompagner tout au long de l'année et pas seulement une fois par an.

Bien préparer une expertise

Dans une expertise, c'est vous le patron. Vous devez savoir ce que vous cherchez. Par exemple : comment est partagée la valeur, quels sont les liens avec la maison mère si vous êtes dans une filiale, les investissements suffisent-ils pour préparer l'avenir ? etc.

L'expert est là pour vous servir et vous conseiller. ●

ORSEU-ETHIX

37 rue de la Rochefoucauld 75009 Paris
<https://www.orseu-ethix.fr/>
jp.yonnet@orseu-ethix.fr
Lille 03 20 47 15 24
Paris 01 58 53 53 00



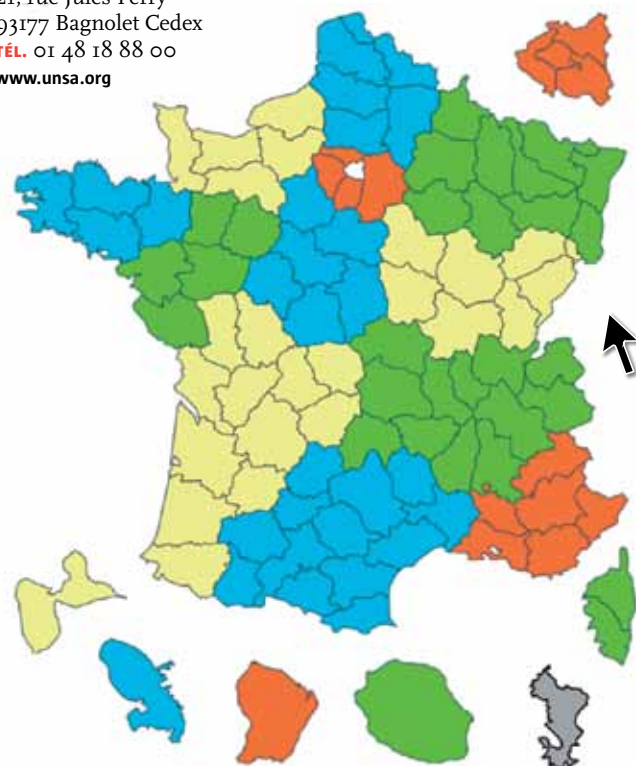
Pour nous joindre

UNSa Aérien

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

Développement

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

Formation

Formation pour tous (congrès 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
07 66 12 96 31
laurent.dalonneau@unsaaerien.com

VICE-PRÉSIDENT
Romuald Ducourtieux
Technicien aéronautique Air France.
Élu CSE
06 60 55 86 42
romuald.ducourtieux@unsaaerien.com

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

SECRÉTAIRE NATIONAL ADJOINT
Amadou Boly
Responsable zone avion.
Délégué syndical
06 95 65 24 82
amadou.boly@unsaaerien.com

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

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

TRÉSORIER ADJOINT
Marc Saladin
Retraité
06 82 95 09 45
marc.saladin@unsaaerien.com

POUR REJOINDRE L'UNSA AÉRIEN SNMSAC
www.unsa-aerien.fr
bureaunational@unsaaerien.com



Agenda Des dates à retenir en 2025

Conseil national
2 septembre

Réunions du bureau national
7 octobre
16 décembre

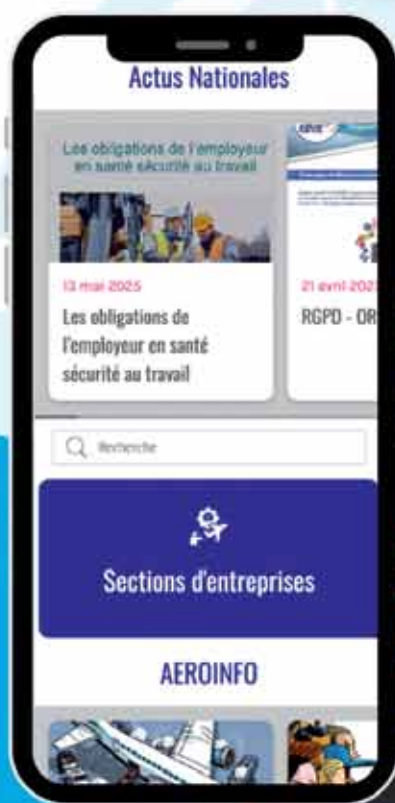
Assemblée générale
Du 4 au 6 novembre inclus

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

VOTRE APPLICATION ÉVOLUE !!



1
Découvrez la nouvelle page d'accueil pour un accès plus rapide à l'essentiel



Téléchargez ici



+ d'informations

+ simple

+ proche de vous

www.unsa-aerien.fr