

AERO INFO

La revue de l'UNSa Aérien

Pénibilité

Les nouvelles mesures



SOMMAIRE

4 **AGENDA**
Juillet-décembre

5 **VIE SYNDICALE**
Du côté de nos sections

15 **ACTUALITÉ**
L'AEI dit non à l'autorégulation
et à la spéculation
Compte pénibilité :
c'est lancé !
Les compagnies aériennes françaises
menacées de disparition

18 **REPÈRES JURIDIQUES**
Les prud'hommes en pleine réforme
Syndicalisme : comment
faire progresser le taux
de syndicalisation ?

22 **CONTACTS**
Pour nous joindre



UNSa Aérien SNMSAC
17, rue Paul-Vaillant-Couturier
BP32, 94311 Orly Cedex
Tél. : 01 48 53 62 50
Fax : 01 48 53 62 51
bureaunational@snmsac.com
www.snmsac.com

Directeurs de la publication : Joël Gruere, Marc Saladin.
Rédaction : Jean-Pierre Bernasse, Patricia Jezequel avec
Joël Gruere, Jean-Luc Jeangeorges, Ahamed Mohamed,
Marc Saladin.
Conception graphique et édition : Accentonique
(Patricia Jezequel, Alain de Pommereau)
Impression : Imprim Plus (Crosne, 91)

COUVERTURE
Bagagistes.
SOPHIE FIGENWALD

**Aéroport
Toulouse-
Blagnac.
Niveau
départ
du hall D.**



ÉDITORIAL

2015, une année essentielle pour l'UNSa Aérien SNMSAC



Jean-Luc Jeangeorges
Président de l'UNSa Aérien
SNMSAC et secrétaire
général de l'UNSa Aérien

NOUS VOILÀ AU SEUIL d'une année nouvelle. Si nous examinons l'activité de notre organisation syndicale, nous ne pouvons que constater notre bon parcours : implantations nouvelles, bons résultats électoraux et participation active dans de nombreux événements. Pour ma part, je relèverai l'organisation réussie du congrès annuel de l'Aircraft Engineers International du 3 au 8 novembre au Bourget. La tutelle ne peut désormais ignorer que la sécurité des vols n'est pas uniquement de la responsabilité des pilotes mais également de celle des techniciens de maintenance (et des services liés à cette activité de transport), si toutefois

elle avait l'intention de l'oublier... En matière d'élections, je souligne notre retour chez les hélicoptéristes Inaer Helicopter France, avec une représentativité dans le collège personnel sol.

Nous accentuons également notre présence dans les structures transverses de l'Union nationale : participation à des réunions régionales (UD-94 Créteil, UR Bretagne à Rennes), présence de leaders départementaux ou régionaux lors de scrutins en Outre-mer (Air Austral à la Réunion ou Samsic Caraïbes en Guadeloupe). Implication dans l'IFREUT (Institut de formation de recherches et d'étude de l'UNSa Transport), utilisation des experts CE Services-ORSEU effective... bien qu'encore timide.

Mais le Bureau national ne travaille pas seul. Notre organisation syndicale est d'abord animée par vous tous, adhérents et sympathisants, répartis sur tous les territoires de France... Nous comptons sur vous pour améliorer notre mission : défendre les salariés du transport aérien.

L'année 2015 va être une année essentielle. Des scrutins importants vont avoir lieu, dont celui, capital, du 12 mars à Air France (périmètre compagnie aérienne). En effet, de son résultat vont émerger les moyens nécessaires au fonctionnement de nos instances nationales et à notre présence dans les organismes supranationaux tels que les détachements auprès de l'UNSa pour participer aux négociations de branche par exemple.

Pour notre syndicat il y aura, début juin 2015, comme prévu statutairement, notre congrès quadri-annuel. Avec un passage de flambeau car j'aspire aujourd'hui à une activité plus calme, loin de la pressurisation du monde du travail... Mais nous en reparlerons ultérieurement.

En attendant, bonne année 2015 et longue vie à l'UNSa Aérien SNMSAC !

JANVIER

MARDI 6

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

MERCREDI 7-JEUDI 8

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Lille

JEUDI 8

UNSa Aérien AF

Conseil d'administration.
9h30, Roissy

LUNDI 12-MERCREDI 14

IFREUT

Stage CE, 1^{er} partie.
Paris

LUNDI 12-VENDREDI 16

Ifurta

Aéroports : management aéroportuaire.
Aix-en-Provence

MARDI 13

UNSa Aérien AF

Conseil SNMSAC + SMAF.
9h30, Roissy

MARDI 13-JEUDI 15

ORSEU

Stage CE, 1^{er} module.
Rennes
Stage CHSCT, 1^{er} module.
Toulouse

MERCREDI 14

UNSa Transport

Comex.
9h30, Paris

MERCREDI 14-JEUDI 15

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Lyon

JEUDI 15-VENDREDI 16

IFREUT

Stage CE, 2^e partie.
Paris

JEUDI 15

UNSa Aérien SNMSAC

Bureau national.
9h30, Orly

LUNDI 19-MARDI 20

IFREUT

Stage délégué syndical.
Paris

LUNDI 19-VENDREDI 23

Ifurta

Aéroports : exploitation aéroportuaire.
Aix-en-Provence

MARDI 20-JEUDI 22

ORSEU

Stage CE, 1^{er} module.
Toulouse

MERCREDI 21

UNSa

Congrès UD 94.
9h30, Créteil

MERCREDI 21-VEND. 23

IFREUT

Stage délégué du personnel.
Paris

JEUDI 22-VENDREDI 23

CCE Air France

Session.
9h30, Créteil

JEUDI 22

UNSa

Commission Europe.
9h30, Bagnole

MARDI 27- MERCREDI 28

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Bordeaux

MERCREDI 28-JEUDI 29

UNSa

Bureau national élargi.
9h30, Bagnole

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

IFREUT

Communication orale.
Paris

FÉVRIER

LUNDI 2-MARDI 3

OMNES

Séminaire.
9h30, Roissy

LUNDI 2-VENDREDI 6

Ifurta

Compagnies aériennes : management des compagnies aériennes.
Aix-en-Provence

MARDI 3

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

MARDI 3-JEUDI 5

ORSEU

Stage CHSCT.
Paris

MERCREDI 4

CFA

Conseil de perfectionnement.
9h30, Vilgenis

JEUDI 5

UNSa Aérien

SNMSAC AF

Conseil des délégués.
9h30, Roissy

LUNDI 9-VENDREDI 13

Ifurta

Compagnies aériennes : exploitation sol et vol des compagnies aériennes.
Aix-en-Provence

MERCREDI 11-JEUDI 12

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Paris

MARDI 17

CE DGI

Session.
9h30, Roissy

MARDI 17-MERCREDI 18

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Rennes

JEUDI 19

UNSa Aérien SNMSAC

Conseil national.
9h30, Orly

MERCREDI 25

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

JEUDI 26-VENDREDI 27

CCE Air France

Session.
9h30, Roissy

MARS

LUNDI 2-VENDREDI 6

Ifurta

Développement durable et transport aérien : volet environnemental.
Aix-en-Provence

JEUDI 5-VENDREDI 6

UNSa Aérien SNMSAC

Bureau national.
9h30, Orly



31 MARS-2 AVRIL

6^e congrès national de l'UNSa, à Montpellier.

LUNDI 9-MARDI 10

IFREUT

Stage délégué syndical.
Paris

MARDI 10

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

MERCREDI 11-VEND. 13

IFREUT

Stage délégué du personnel.
Paris

JEUDI 12

Air France

Elections DP CE, premier tour.

LUNDI 16-VENDREDI 20

IFREUT

Stage CHSCT.
Paris

Ifurta

L'Assurance aérienne et spatiale.
Aix-en-Provence
Gestion et pilotage.
Aix-en-Provence

MARDI 17-MERCREDI 18

ORSEU

Stage CE, 2^e module.
Toulouse

MARDI 17-JEUDI 19

ORSEU

Stage CE.
Chartres

MARDI 24

CCE Air France

Session.
9h30, Roissy

MARDI 24-MERCREDI 25

IFREUT

Formation Vidéo.
Paris

LUNDI 30

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

CE DGI

Session.
9h, Roissy

Élections Air France

Mise en place des CE.

LUNDI 30-MERCREDI 1^{er}

IFREUT

Stage CE, 1^{er} partie.
Paris

LUNDI 30-VENDREDI 3

Ifurta

Gestion des ressources humaines dans l'aérien.
Aix-en-Provence

MARDI 31-JEUDI 2

UNSa

Congrès.
9h30, Montpellier

ORSEU

Stage CE.
Rennes

MARDI 31-VENDREDI 3

ORSEU

Stage CHSCT.
Paris

AVRIL

JEUDI 2-VENDREDI 3

IFREUT

Stage CE, 2^e partie.
Paris

MARDI 7

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

JEUDI 16

UNSa aérien SNMSAC

Conseil national.
9h30, Orly

CE DGI

Session.
9h30, Roissy

JEUDI 23-VENDREDI 24

CCE AF

Session.
9h30, Roissy

LUNDI 27-JEUDI 30

Ifurta

Fret aérien : des compagnies régulières au fret express.
Aix-en-Provence

MERCREDI 29

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

MAI

LUNDI 4-JEUDI 7

Ifurta

Importance de la qualité dans l'aéronautique.
Aix-en-Provence

MARDI 5

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

MARDI 19-JEUDI 21

ORSEU

Stage CHSCT.
Nantes

JEUDI 21

UNSa aérien SNMSAC

Bureau national.
9h30, Orly

MARDI 26

CE DGS

Session.
9h30, Roissy

MARDI 26-JEUDI 28

ORSEU

Stage CE.
Paris

MERCREDI 27

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

JEUDI 28-VENDREDI 29

CCE AF

Session.
9h30, Roissy

JUIN

LUNDI 1^{er}-VENDREDI 5

Ifreut

Stage CHSCT.
Paris

MARDI 2-JEUDI 4

ORSEU

Stage CE.
Lille
Stage CHSCT.
Lyon

MERCREDI 3-VENDREDI 5

UNSa aérien SNMSAC

Congrès.
9h30, Orly

LUNDI 8-MARDI 9

IFREUT

Stage délégué syndical.

Bagnole

Stage CE, 1^{er} partie.
Paris

MARDI 9

UNSa

Commission développement.
9h30, Bagnole

MARDI 9-JEUDI 11

ORSEU

Stage CHSCT.
Lille

MERCREDI 10-VEND. 12

IFREUT

Stage délégué du personnel.

Bagnole

JEUDI 11-VENDREDI 12

IFREUT

Stage CE, 2^e partie.
Paris

MARDI 16-JEUDI 18

ORSEU

Stage CHSCT.
Paris

MERCREDI 17-JEUDI 18

UNSa

Bureau national élargi.
9h30, Bagnole

MARDI 23-JEUDI 25

ORSEU

Stage CE.
Bordeaux

MERCREDI 24

CE DGI

Session.
9h30, Le Bourget

JEUDI 25

CE DGS

Session.
9h30, Roissy

LUNDI 29-MARDI 30

CCE AF

Session.
9h30, Roissy

FORMATION PROFESSIONNELLE

Du concret pour l'UNSa

La loi du 14 mars 2014 se concrétise depuis des mois par la sortie de ses décrets d'application. Parmi ceux-ci, le décret sur le CNEFOP et celui sur sa déclinaison régionale, le Conseil régional pour l'emploi, la formation et l'orientation de la formation professionnelle – le Crefop – sont pour l'UNSa très importants. En effet, déjà présente dans ces deux instances, mais au titre d'un *organisme intéressé* par la formation professionnelle, l'UNSa l'est maintenant au titre d'un syndicat représentant des salariés. Ce qui peut paraître normal, mais ce n'était pas évident pour certains. Le chemin est toujours long, mais une étape vient d'être franchie et le dernier arrêté du 3 octobre va déclencher une demande des préfets et de leurs services. En effet, chaque union régionale de l'UNSa doit être mise à contribution pour désigner les militants en mandat pour ce Crefop. Pour l'UNSa et sa volonté d'être représentative en 2017, il est primordial de défendre aux mieux les droits des salariés ici en matière d'orientation, d'emploi et de formation professionnelle.

C'est en coordination avec les branches, mais surtout dans les territoires et les entreprises, là où sont les salariés, que les bienfaits de cette loi peuvent se faire sentir. C'est là où sont les salariés que l'UNSa doit agir. Le Contrat de plan régional des formations professionnelles (CPRDFP) identifié à chaque territoire doit être travaillé dans chaque Crefop. Et nous devons tout mettre en œuvre pour que les nouveaux outils de la loi, compte personnel de formation (CPF), conseil en évolution professionnelle (CEP), service public régional d'orientation (SPRO), soient opérationnels. Nos militants en mandat doivent, dans leur territoire, là où ils sont, faire en sorte que ces droits en matière de formation professionnelle attachés à la personne donc aux salariés soient opérationnels. Nous devons, pour que la formation professionnelle soit pour les salariés un ascenseur social et pour les chômeurs le retour à l'emploi, travailler dans ce sens et tout faire pour que l'UNSa, syndicat réformiste, ait toute sa place dans le paysage syndical.



Flight Simulator : un projet de formation aéronautique sur deux ans organisé à Béziers par l'Académie de Montpellier.



3-5 JUIN

Congrès de l'UNSa Aérien
SNMSAC, à Orly.

Adhérer à l'UNSa Aérien, pour quoi faire ?

Jean-Pierre Bernasse

Cadre technique (Air France). Trésorier de l'UNSa Aérien, section Air France
06 32 69 74 24



Nos ressources financières dépendent exclusivement des cotisations des adhérents.

La question est légitime. J'y réponds en clarifiant le sujet.

L'histoire

Le SNMSAC a été créé en 1968 par des mécaniciens lassés des syndicats généralistes qui se préoccupaient davantage de politique que des problèmes concrets des salariés. Nous perpétuons aujourd'hui cet apolitisme, gage essentiel de notre indépendance.

La représentativité

Notre organisation est composée de nombreux représentants dotés de moyens syndicaux variés : délégués du personnel, élus au comité d'entreprise, délégués syndicaux, élus CHSCT. Quelque soient les mandats et les missions effectués par nos représentants, nous nous efforçons de trouver des femmes et des hommes dont le professionnalisme est sans faille, volontaires pour un investissement au service des autres et désintéressés sur le plan personnel. Tels sont les critères qui nous guident dans le choix de nos représentants.

La structure

Le bureau national est composé de plusieurs sections dont la plus grande est celle d'Air France. Dans chacune de ces sections, les délégués UNSa Aérien sont à votre disposition pour vous conseiller, vous informer, vous défendre. À distance, tous les adhérents (ex. : expatriés en escales) peuvent nous contacter via le site Internet www.snmsac.com ou par téléphone.

Nos moyens

En plus des moyens humains qui évoluent positivement par l'engagement de nouveaux délégués plus jeunes et dynamiques, nous sommes dotés de locaux équipés de tout le matériel, de la documentation et des dossiers dont vous pouvez avoir besoin.

Une assistance juridique est à votre disposition afin de régler des problèmes dans le cadre de votre travail comme à l'extérieur. Une avocate nous assiste pour défendre vos droits. Nos ressources financières dépendent exclusivement des cotisations de nos adhérents, contrairement à ces « grandes » centrales syndicales qui reçoivent de l'argent de l'État et dont les affaires récentes discréditent encore plus l'image du syndicalisme.

Le réseau

L'UNSa Aérien ne cesse de se développer dans la majorité des compagnies aériennes, des centres de maintenance aéronautiques et des entreprises d'assistance aéroportuaire. Les évolutions professionnelles et la mobilité ont réparti nos membres sur l'ensemble des secteurs de ces entreprises. Nous pouvons ainsi trouver des adhérents de tous niveaux hiérarchiques, dans toute la France et dans des escales du bout du monde. Le suivi des adhérents nous permet de

connaître l'affectation précise de tous les membres, de les contacter et de les mettre en relation. En bref, ce que j'appelle avec humour la famille : un réseau de connaissances et d'informations au service de tous les adhérents.

Une équipe

Confronté à un problème, un agent peut traiter seul le sujet dont il est victime, mais force est de constater que le traitement des dossiers est plus bénéfique à ce salarié lorsqu'il est défendu par un syndicat crédible. Même principe pour toutes les revendications : c'est grâce à notre professionnalisme et notre engagement que nous obtenons des avancées concrètes, contrairement à l'ultra contestation qui n'obtient rien.

Pour conclure, vous avez la chance de pouvoir faire partie d'un syndicat apolitique, professionnel et indépendant. Ses représentants s'organisent et s'engagent pour vos intérêts individuels et collectifs. Participez et soutenez cette démarche en adhérant à l'UNSa Aérien, nous serons encore plus fort avec vous. Nous nous engageons à poursuivre notre action et nous tenons à votre disposition pour tout complément d'information. ●

Du côté de nos sections

AIR ALGÉRIE

Des dysfonctionnements pénalisent l'activité

Des événements tragiques ont perturbé l'activité. Concernant les instances représentatives du personnel, un recensement a été fait de toutes les réunions CE et DP qui n'ont pas été tenues. La médecine du travail et l'inspection du travail ont été saisies afin qu'elles interviennent sur un ensemble de dysfonctionnements : travail dissimulé, discrimination, recrutements de faveur, AT non reconnus, non-paiement des heures supplémentaires.

FALIHA HOUARI-CHATOUR

AIR CHINA

L'UNSa Aérien reste mobilisé

Grâce à une intervention auprès de l'inspection du travail, la section UNSa Aérien a obtenu un local. Les relations sociales restent difficiles. Quelques exemples.

- Problèmes de polyvalence : on demande à des employés d'utiliser leurs moments creux pour accomplir des missions différentes de celles qui leur sont attribuées dans le cadre de leur poste. Cela les expose à un risque de reproche pour incompétence ;
- Problèmes de porosité entre temps de travail et vie privée : certains salariés sont parfois sollicités en dehors de leur temps de travail ;
- les heures supplémentaires sont payées, mais la vigilance reste de mise afin de garantir les droits de chaque salarié ;
- les réunions DP ont été ajournées *sine die* en vue d'un changement de direction ;
- difficultés pour obtenir les réponses aux demandes de congé.

Les délégués UNSa Aérien d'Air China continuent de mettre tout en œuvre pour faire respecter les droits des salariés.

PATRICK BONNET

AIR AUSTRAL

L'UNSa Aérien dénonce des accords illégaux

Alors que l'UNSa Aérien est représentative à hauteur de 15 % dans la compagnie, la direction a négocié un accord sans notre organisation, avec l'unique signature du syndicat Sud Aérien. Alors que nous étions à l'origine de nombreuses propositions qui prenaient en compte le mécontentement des PNC, cette collusion avec la direction prouve que nos revendications étaient fondées et partagées par l'ensemble des PNC. En tant qu'organisation syndicale représentative, nous ne pouvons accepter d'être systématiquement mis à l'écart et de voir notre étiquette syndicale utilisée pour des accords auxquels nous n'avons pas été conviés. Nous cherchons la transparence et la participation par la communication. La représentativité exige légalement notre présence. Il est inadmissible que des salariés ne puissent pas s'exprimer et être entendus par le biais de leur syndicat. L'UNSa dénonce cet accord illégal dans sa forme et engagera les actions nécessaires pour faire cesser ces magouilles. Nous continuons à œuvrer pour l'amélioration de nos conditions de travail, mais cela doit se faire dans un fonctionnement sain.

CORINNE ISABELLE ROBERT, SYLVAIN ROUXEL

AIR CORSICA

Grand malaise des salariés

La section UNSa Aérien Air Corsica se renouvelle avec l'adhésion de personnels navigants commerciaux. L'un d'entre eux s'est engagé pour un mandat de représentant au CHSCT. Pour être entendue, la section veut réunir au-delà des corporations et services de l'entreprise, et représenter ainsi l'ensemble des salariés. Accompagnés d'un représentant du bureau national, les délégués ont rencontré la nouvelle DRH en octobre. Grâce à la section, le malaise social ressenti

dans la compagnie est exprimé. L'UNSa Aérien déplore le manque de perspectives, l'absence de plan de carrière susceptible de redonner confiance aux gens, l'iniquité de traitement et de gros problèmes d'effectifs dans certains services.

Les délégués UNSa s'opposent à la mise à l'écart à laquelle ils ont été confrontés lors de la négociation d'un accord PNC. Si cet accord devait entrer en vigueur sans de vraies négociations, l'UNSa Aérien envisage de le faire invalider et demande la réouverture de négociations. L'UNSa Aérien dénonce ces pratiques : rien ne ressort des négociations officielles, puis un syndicat obtient des mesures catégorielles lors d'une discussion bilatérale. Exemple : la politique salariale inexistante d'Air Corsica, où tout se fait par gestion orale.

L'UNSa insiste sur la situation de sous-effectif à Marseille. On manque d'agents pour traiter les avions. Le personnel en longue maladie n'est plus remplacé. Des situations de stress entraînent des risques psychosociaux. La DRH considère qu'il faut intégrer une politique sociale et reconstruire une politique RH d'entreprise. Pour l'UNSa Aérien Air Corsica, le fait de remettre à plat l'organisation est un projet ambitieux, vu les fonctionnements en interne. On acceptera de s'asseoir autour de la table à condition que cela se fasse de façon transparente et équitable pour le personnel.

JEAN-LUC ARMANI, JOHAN ROSTINI,
JULIE COLONNA D'ISTRIA

AIR CARAÏBES INDUSTRIES

L'UNSa Aérien obtient 37,5 % des voix

Aux élections de juin 2014, l'UNSa Aérien atteint une représentativité de 37,5 %. Nous obtenons trois élus. Simon Sylvestre est désigné délégué syndical.

SIMON SYLVESTRE

AVIAPARTNER MARSEILLE

Préparation des élections avec des conditions de travail dégradées

Le développement de l'UNSa Aérien se poursuit au sein du groupe Aviapartner. Avec Hayet Laaziri, notre représentante au niveau du comité de groupe, nous nous sommes fait connaître à Marseille. Plusieurs salariés nous ont rejoint. Dominique Touil, nouveau représentant de section, a été reçu par le nouveau chef d'escale. Nous avons échangé sur nos intentions, notamment sur l'instauration d'un dialogue plus ouvert, avec une volonté de négociation. Ce point demande un gros travail sur l'escale. Exemple : malgré les efforts consentis avec la réponse positive côté salariés pour faire face aux difficultés, notamment après la perte de compagnies majeures comme Ryanair ou Iberia au profit de la concurrence, les NAO se sont soldées par un désaccord entre les syndicats et la direction.

Les conditions de travail se sont dégradées. La charge de travail a beaucoup grossi du fait de la diminution des effectifs saisonniers et de l'intérim. La dénonciation par la direction de certains usages, comme la mise en place de coupures durant les vacances ou la volonté de supprimer l'unique week-end mensuel, a eu des effets anxiogènes sur les salariés. Cela s'est traduit par une augmentation de l'absentéisme, lié à la multiplication des accidents du travail et des arrêts de longue durée. Le CHSCT (dont je suis un élu) a décidé de voter une expertise sur les risques psychosociaux. Notre priorité après les élections du CE et des délégués du personnel (en février) sera d'ouvrir des négociations sur le temps de travail, sur la mise en place d'un contrat génération, important au regard de la population vieillissante de l'escale, et sur un accord de pénibilité, pour lequel le rapport d'expertise sera précieux. Dominique Touil préparera les élections professionnelles. Le bureau national le soutiendra avec ses collègues de Lyon, Toulouse et Mérignac.

DOMINIQUE TOUIL

AVIAPARTNER MERIGNAC

Encore du pain sur la planche!

La situation globale est stabilisée, mais des difficultés sont apparues du fait des plannings mal élaborés et peu anticipés. Cela a généré beaucoup d'heures effectuées, onze heures de vacation par jour, suite aux retards avions. Après une réunion avec le chef d'escale, la programmation a été améliorée. La formation de nouveaux agents est programmée pour palier au manque d'effectifs.

Les NAO ont eu lieu en octobre, après quatre années sans mesure salariale. La direction justifie cela par l'absence de représentants syndicaux. Des revendications ont été exprimées. Seule la prime de vacance a été acceptée : 430 euros bruts versés sur le salaire de mai. Les heures de dimanche à 100 %, puis à 50 % ont été refusées. Il en va de même pour les heures de nuit (de 21 h. à 6 h.) et pour la prime de 50 euros pour les remontées sur jour *off*.

Néanmoins on est satisfait. Les employés le sont aussi. Un bon climat règne dans l'entreprise mais jusqu'à quand ? Le groupe MAP Handling vient d'être repris par Aviapartner et des tensions apparaissent avant même l'arrivée des agents. Pour la nouvelle équipe UNSa Aérien, il y a donc beaucoup de choses à reprendre, tant au plan salarial que pour l'organisation du travail.

PIERRE MOURGUET

AVIAPARTNER TOULOUSE

Des avancées perceptibles

Avec 64 % de représentativité dans l'entreprise, les élus de l'UNSa ont entamé leurs revendications. En novembre, accompagnés de leur délégué syndical et d'un représentant du bureau national, ils sont intervenus auprès de l'inspection du travail. Les points abordés : planification, affichage ; changement d'horaire (72 h.), modulations ; coefficients. Les NAO (négociations salariales annuelles obligatoires) se sont terminées début

décembre. Résultat : augmentation de salaire de 1,5 % après deux années sans augmentation ; augmentation de la prime vacance de 95 euros, 430 euros, iso 335 euros + changement de la modalité ; changement de la modalité prime d'intéressement (négociations en cours).

Avec le comité d'entreprise, nous avons engagé la direction à ouvrir des négociations sur les critères d'évolution de poste pour le service passage. On a obtenu l'attribution de cartes de parking pour tous.

FAOUZI DERBALI

DERICHEBOURG ATIS AÉRO

Rémunération et organisation du travail sur la sellette

Lors de ses premières élections, en octobre, la section UNSa Aérien Derichebourg Atis Aéronautique a acquis une représentativité de 12 %. Depuis, les élus et les délégués syndicaux, accompagnés d'un représentant du bureau national, ont rencontré la direction du travail pour déterminer les actions à mener sur la rémunération et l'organisation du travail. Nous attendons des réponses de la DRH. Actuellement en négociations obligatoires annuelles, nous abordons plusieurs thèmes : révision de la durée d'obtention de la prime et de l'attribution de la journée d'ancienneté ; création d'un accord sur les mesures pour concilier vie professionnelle et carrière syndicale, avec la prise en compte de l'expérience (article code du travail L2141-5) ; extension de la prime sur les produits dangereux ; révision de l'accord sur la communication des syndicats au sein de l'entreprise ; suivi des augmentations individuelles et d'une augmentation générale par catégorie, avec un talon pour que l'écart entre les salaires n'augmente pas. Certaines règles du code du travail étant incorrectement appliquées, nous travaillerons à corriger ces négligences. La section se veut aussi une force de proposition, un partenaire, tout en veillant au respect des règles et de l'humain.

LAURENT CALVET ET PHILIPPE FAUCARD

AIRLINAIR HOP

Restructurations en vue

Les élections Airlinair Hop ont eu lieu après les départs des mécaniciens des escales, transférés à Britair Hop. On a voté par voix électronique, grâce à un accord d'entreprise préalable sur ce mode de scrutin. Les listes UNSa Aérien recueillent 12,5 %, dans un contexte de fortes restructurations à attendre avec le projet Hop. Yoann Mathiaud reprend l'animation de la section, comme délégué syndical.

YOANN MATHIAUD

AMERICAN

Du rififi dans l'air

Des licenciements volontaires accompagnés d'enveloppes financières ont été proposés. D'autres sont licenciés sans rien... La direction a dénoncé des accords, mais elle cherche à évincer l'UNSa des négociations en modifiant systématiquement les dates de réunion. La DRH souhaite instaurer la modulation, mais pour cela il faut un accord. Cela s'accompagne d'une volonté d'instaurer de la polyvalence. Mesures salariales, annonce du versement d'une prime de 13 % sur le salaire annuel pour chaque salarié.

JEANINE LAFARGE

CRMA

L'UNSa Aérien se renforce

CRMA (Construction et réparation de matériel aéronautique) est une filiale d'Air France. La section UNSa Aérien CRMA, représentative à hauteur de 34 %, deuxième syndicat de la société, a inauguré son bureau de section. Le développement de l'UNSa se concrétise par de nouvelles adhésions. À l'occasion du renouvellement du CHSCT, les autres organisations se sont accordées pour faire opposition à l'UNSa. Il n'y aura donc qu'un RS CHSCT. Fabrice Doucet a repris le mandat de délégué syndical.

FABRICE DOUCET

AVIAPARTNER LYON

Début d'avancées après sortie de grève

Constatant une situation dégradée et des réunions de travail par service peu productive, l'UNSa Aérien a déposé un préavis de grève. Sans réaction de la direction, il a fallu solliciter la direction du travail et attendre deux samedis pour commencer des négociations. Environ 96 % des salariés en CDI ont participé à l'action. Juste avant la troisième sortie de grève, nous avons conclu sur un protocole de fin de conflit. Des avancées ont été obtenues, certaines d'ordre salarial, mais il reste à faire. Les salariés sont satisfaits du mouvement. Le climat de travail est plus serein et de nombreux malaises sont évacués.

Le 22 octobre, avec l'aide de Kahina Merad et l'accueil de la section de Lyon, nous avons organisé une rencontre des délégués de plusieurs sociétés du groupe Aviapartner, de Toulouse, La Rochelle et Lyon. L'objet était d'échanger sur les accords existants et sur des revendications à proposer dans un cadre groupe. Des négociations salariales sont prévues. L'UNSa souhaite se développer sur l'ensemble des escales du groupe. Guy Chapelain a fait part de ses difficultés pour le déroulement du scrutin des élections professionnelles d'Aviapartner La Rochelle ; un second tour est nécessaire. La liste de candidats libres risque de lui être préjudiciable. Le bureau national propose une lettre ouverte de soutien.

À Lyon, comme dans les autres escales concernées, reprise de l'activité *ticketing* et des salariés British Airways depuis le 1^{er} décembre. Aucun n'a souhaité être transféré à Aviapartner.

Reprise des activités Map Handling par le groupe Aviapartner. La décision est tombée le 5 décembre. On ne sait pas encore combien de personnes sont concernées par le transfert à Lys et sur la France. Mais on sait qu'Aviapartner ne désire pas reprendre ni les cadres ni les agents de maîtrise ni tous les gros coefficients. Cette reprise des activités et du personnel est effective au 1^{er} janvier. Elle permet au groupe AVP France de renforcer ses activités dans les bases où elle est déjà présente et de pénétrer le marché sur les aéroports de Montpellier, Brest et Saint-Nazaire. Affaire à suivre...

NAO : nous n'avons rien obtenu car des garanties lors du protocole de fin de conflit étaient déjà acquises. Réunion sur la clause de revoyure le 18 novembre 2014 avec les DS, le chef d'escale et le DRH, suite à l'accord de fin de conflit. Cette clause était soumise à un retour à meilleure fortune sur notre escale, mais nous perdons toujours 1,5 million d'euros et les conditions économiques ne sont pas réunies pour permettre une avancée favorable dans nos négociations. *Wait and see next year...*

Nous ne savons toujours pas si nous gardons Easyjet, même si l'échéance du contrat était le 31 octobre 2014. Les dirigeants discutent encore des problèmes d'assurance et de prise en charge.

Une grosse baisse d'activité est attendue cet hiver avec beaucoup de vols délestés, d'où le nombre réduit de personnel gardé pour assurer le pic d'activité des vacances de Noël.

KAHINA MERAD



AIR FRANCE

Le point sur les activités, les sites et les élections

Le plan Transform 2015 touche à sa fin. Selon la direction d'Air France, il n'a pas donné les effets escomptés. Les salariés vont subir un nouveau plan Perform 2020, orienté différemment suivant les secteurs dans le but d'augmenter encore la productivité et la baisse des coûts. Objectifs dont on se demande s'ils seront un jour atteignables.

Direction de la maintenance

Après les départs PDV, ceux liés à la pyramide des âges, et après la démission de mécaniciens plus ou moins jeunes, la maintenance est en sous-effectif. L'UNSA Aérien SNMSAC a néanmoins obtenu des embauches d'apprentis et fait jouer la mobilité interne afin d'affecter sur avion des salariés dotés de mention complémentaire qui étaient jusqu'alors en activité dans des ateliers (moteur, cabine, révision équipement, logistique). D'autres salariés venant de secteurs en difficulté comme le Fret-Cargo, ayant une formation mécanique de type CAP ou bac pro, ont pu effectuer un complément de formation pour intégrer la direction générale industrielle et la division cabine, en plein essor actuellement grâce aux chantiers Best (nouveaux sièges). L'activité industrielle reste bénéficiaire et en développement. Mais, pour la partie maintenance cellule (avion), la direction estime nos coûts encore trop élevés par rapport à la concurrence. Elle externalisera donc les visites avions les plus lourdes vers la Chine, l'Indonésie, le Maroc ou l'Afrique du Sud. Elle ne réalisera en France que les visites dites légères (Toulouse, Orly et Roissy), à l'exception de Toulouse pour l'A320 où une ligne de visite type D est toujours d'actualité (immobilisation de l'avion plusieurs semaines).

L'activité maintenance cellule sur Orly diminue inexorablement avec le transfert des visites A330-A340 sur Roissy et la baisse de la flotte A320 et dérivés. Les chantiers Best Cabine doivent maintenir l'activité jusqu'en 2017, mais qu'advient-il ensuite ? Heureusement, l'activité moteur et le site de Villeneuve-le-Roi, non loin d'Orly, sont en plein développement du fait de leur positionnement sur des produits très spécifiques (révision, réparation, test de calculateurs, et démontage, nettoyage, inspection, remplacement, remontage des différentes parties d'un moteur avion).

- Le site historique du Bourget va bientôt transférer ses activités aéro-structure sur Roissy où une usine Eolys est en construction. L'objectif affiché par la direction est de capter des clients en se positionnant sur le marché des nouveaux matériaux utilisés sur les avions de dernière génération. Fin 2015, Air France ne sera donc plus présent sur cet aéroport, afin, dit la compagnie, d'optimiser l'utilisation des surfaces locatives sur un même secteur, Roissy.

Le site de Roissy, vous l'aurez deviné, est en pleine évolution, avec la réalisation de l'usine aérostructure, la rénovation de l'ancien banc d'essai réacteur, la montée en puissance du nouveau banc d'essai réacteur pour les très gros moteurs (Boeing 777, Airbus A380), le transfert des visites A330-A340 réalisées jusqu'alors à Orly, les avions militaires Awacs entretenus auparavant au Bourget. La charge de travail est donc bien présente, mais les effectifs sont insuffisants et les nombreuses réorganisations, comme Safe, qui concernent les *engineerings*, n'ont pas permis de palier au succès rencontré par le PDV lié au plan Transform 2015. La direction a tenté de délocaliser des visites



A380 en Indonésie, toujours pour des raisons de coût, avant de se raviser et de maintenir ses visites sur Roissy.

Exploitation province - ORY

Transform l'avait dit, Transform l'a fait : le développement d'une nouvelle unité regroupant les compagnies de Hop (Airlinair, Britair, Régional) et Air France. Cette unité aura en charge le *revenue management*, le marketing, le produit, l'utilisation des avions et des équipages. Tous les vols transversaux seront des vols A5, les navettes seules resteront purement AF, les autres vols au départ d'ORY seront en partage de code AF-A5.

Dans les escales où il n'y a pas de personnel Hop, le traitement des vols sera pris en charge par AF. Restent deux escales dont l'avenir est entre les mains de son directeur général, NTE et Lys. Dans ces escales sont en concurrence deux bases : AF et DB pour Lys, AF et YS pour NTE. Si la partie client est mutualisée entre les compagnies Hop et AF de Lys, la partie trafic et piste ne l'est pas. L'inquiétude se porte sur les services pistes, notamment celui de Lys qui ne traite aucun vol Hop.

AF se sépare de ses services Trafic en province. Tous fermeront sauf celui d'Orly d'ici 2020. Un scandale alors que l'objectif de la cible avion était de sauver les emplois des coordonnateurs de vol de province et alors que les bases Hop emploient de vrais coordos à l'ancienne ! Malgré une rencontre avec Lionel Guerin, PDG de Hop, et nos nombreuses interventions dans les instances, nous n'avons aucune réponse sur l'avenir des services piste de ces deux escales au pas-



AIR FRANCE

Arrivée de l'A380 d'Air France à Johannesburg.

sage de la totalité des vols sous A5 (sauf les radiales, AF-A5). Avec les effets de la grève PNT et le projet de développement de Transavia, le maintien de l'emploi local dans toutes les escales est inquiétant.

Élections en mars 2015

Démarrage de la campagne électorale et recherche de candidats. Les protocoles préélectoraux viennent d'être conclus. L'UNSa Aérien AS a signé les deux, CE et DP, cela pour valider les postes de délégués conventionnels proposés. Le protocole CE n'ayant pas recueilli les signatures nécessaires à sa validation, l'avis de la Direccte a été sollicité. Après l'élaboration des listes de candidats pour huit comités d'établissement et 32 établissements délégués du personnel, la campagne de sensibilisation pour une forte participation s'ouvrira auprès des adhérents, sympathisants et collègues à ces élections.

Engagement de négociation pour un accord Qualité de vie au travail : comme pour le projet précédent, l'UNSa aérien AF a refusé de signer. Les délégués UNSa Aérien AF sont présents à tous les niveaux pour suivre ces travaux.

Pour la défense des intérêts collectifs, plusieurs recours juridiques sont engagés auprès des tribunaux : demande d'une égalité de traitement pour l'utilisation des *heures enfants malades* entre le personnel navigant et le personnel au sol ; demande du respect du droit de grève, que la direction cherche à contourner par une interprétation abusive de la loi Diard.

SABINE MICHEL, YANN PALLANCA,

JEAN-PIERRE BERNASSE

AWAC TECHNICS

Négociations houleuses en vue

Les élections professionnelles se sont déroulées le 2 octobre 2014. Nous enregistrons 100 % des voix, avec 28 suffrages valablement exprimés sur 28 votants et 44 inscrits. Tous nos candidats en collège 1 et 2 sont donc élus. Une ouverture des négociations salariales NAO est prévue pour 2015. Les élus UNSa Aérien ont déjà demandé une revalorisation des paniers repas (jour et nuit), une traçabilité plus précise des heures de travail effectives, des récupérations pour les jours de repos travaillés, le respect de la réglementation pour les vacances de moins de six heures et un réajustement des majorations de nuit et dimanche.

Cette entreprise d'entretien aéronautique est rattachée à la Convention nationale de la métallurgie. Les élus UNSa ont demandé le rattachement à la Convention collective du transport aérien personnel sol. La direction accepterait ce rattachement si les salariés consentent à une diminution de salaire pour ne pas entraîner un accroissement de la masse salariale généré par ce rattachement. Alors que l'entreprise affiche des comptes à l'équilibre, voire en positif pour 2014, cette réponse de la direction est inacceptable. Les salariés de Awac ont le droit d'avoir les mêmes règles conventionnelles que leurs collègues d'autres sociétés de maintenance aéronautique.

ANICET LÉON CHETANGNI

BRITISH AIRWAYS

Les restructurations continuent

British-Airways continue les licenciements avec des négociations au cas par cas pour réduire les effectifs en France. Les salariés proches de la retraite sont les premiers visés. En fonction des services, ils obtiennent un licenciement économique ou transactionnel. Impossible de connaître la base de calcul malgré des

demandes officielles en CE.

La compagnie prévoit une mauvaise année. Les coûts sont scrutés à la loupe et les économies fortement recommandées. On a l'habitude... Au troisième trimestre, neuf personnes du commercial Iberia ont été intégrées chez British-Airways. Notons que, de mars à juillet 2014, neuf personnes ont quitté BA, par départ en retraite ou licenciement négocié. Vases communicant !

L'activité maintenance est peu à peu détruite. Selon la direction, elle coûte trop cher. Des informations doivent être données au CE.

Un plan de transfert d'activité et de personnels d'escale vers Aviapartner est en cours sur toute la métropole sauf Paris. Les techniciens ne sont pas encore impactés, mais on s'attend au pire. BA ne veut plus de personnel France. Le transfert British-Airways vers Aviapartner dans les escales de BDX, TLS, NCE, LYS, MRS a été effectif le 1^{er} décembre. Seuls dix salariés l'ont accepté. Les autres ne se sont pas présentés chez Avia et sont donc licenciés pour faute.

En conclusion, British Airways s'est défait d'une partie de son personnel à moindre coût et sans PSE. Une nouvelle façon de se débarrasser des gens qui ont de l'ancienneté. La qualité de service ne compte plus, seul le coût importe. L'État laisse faire.

PHILIPPE BILLECOQ

REGIONAL

Climat morose

Changement de délégué syndical : Thierry Boucherie remplace Jean-Pierre Cavaille. Aucun élu UNSa au CHSCT Maintenance. Y siège uniquement notre représentant. L'accord sur la réduction des coûts de 15 % entraîne la révision des accords d'entreprise. Après trois mois de négociations, divers avenants sont conclus et signés en juillet. Bien que nous ayons signé l'accord sur l'apurement des jours de congés, celui-ci n'est pas entré en vigueur. La direction a donc instauré unilatéralement son plan d'apurement. C'est regrettable puisque nous



avons obtenu la non-suppression des congés non pris à la date butoir.

La réorganisation des trois compagnies qui constituent Hop est en cours. Du personnel administratif et opérationnel est mis à disposition auprès de la holding. Aucune fusion n'est annoncée, mais des rapprochements sont mis en place pour trouver des synergies et faire baisser les coûts. Le projet Hop Maintenance a été engagé. Mais, devant la non-adhésion de l'ensemble du personnel, il a été suspendu. Les NAO ont débouché sur un PV de désaccord. Des négociations sont en cours pour mettre en place une protection sociale commune à Hop.

Chez Régional, l'assureur a dénoncé l'accord sur la prévoyance, suite à un bilan déficitaire sur le contrat PN.

Les négociations sur un compte épargne temps doivent débuter en janvier 2015.

Les élections CE DP auront lieu au printemps. L'accord pré-électoral n'ayant pas abouti (divergence sur le nombre de postes à pourvoir), la direction devrait saisir la Dirrect.

KONSTANTIN MOISSENKO

NET ÉCLAIR AÉROPORT BEAUVAIS

Nombreuses interrogations

Le protocole de fin de conflit de juin prévoyait l'intégration à la CCNTA au 1^{er} novembre, ainsi que la mise en place d'un établissement secondaire distinct. Reste à négocier un protocole préélectoral. Une prime exceptionnelle a été obtenue, versée en deux fois (10 juillet et 10 août). Elle représente l'équivalent d'un demi salaire.

ESMA-HNA AVIATION ACADEMY

Des revendications apparaissent

Seul syndicat dans la société, l'UNSA Aérien est représenté par Jean-Marc Gasquet. Une revendication concerne les conditions d'attribution de la prime d'anglais, car les cours de ce centre de formation aéronautique sont dispensés à des élèves de tous pays.

SABENA TECHNICS BORDEAUX

Peu de dialogue

SOCIAL. Procédure de contestation de la désignation en cours reportée au 9 octobre. Les NAO ont eu lieu en avril et mai. Aucune augmentation, ce qui génère une baisse de salaire. J'ai été invité à titre consultatif (je ne peux pas signer). J'ai demandé un geste pour les plus bas salaires : sans suite. La CGC, FO et la CGT refusent de signer le constat de désaccord. Suite à ces négociations, un mouvement de grève d'une heure a eu lieu à l'appel de l'intersyndicale (sans l'UNSA, écartée par les autres organisations). Très peu de mobilisation.

Des discussions sont en cours sur la réglementation des pauses. Le dialogue social est dégradé. Édition d'une note de la direction instaurant une pause journalière de 9h à 9h30 payée, l'obligation de pointer en bleu de travail. Objectif de la direction : rapprocher le temps de présence au temps de travail effectif.

Remplacement d'un membre du CHSCT et d'un nouveau secrétaire. Tayeb s'est porté volontaire. Il n'y a pas eu d'appel à candidature.

ÉCONOMIE. Suite aux pertes enregistrées à Bod, vente à Dassault d'un terrain de la Sabena près de l'aéroport. Projet de collaboration industrielle et de maintenance avec Dassault. Tenue d'une conférence de presse, seule la CGC a été conviée pour une information. Mise à pied d'un responsable chantier avion et de deux salariées suite à un incident avion.

INDUSTRIE. Le marché maintenance avion reste très soutenu, supérieur à l'année précédente, mais ne génère pas de marges suffisantes selon la direction. Le bureau d'étude (environ cent personnes) est dépendant de l'activité VIP. Pour occuper le personnel qui se trouve en sous-charge depuis des mois, des redéploiements sont réalisés vers d'autres services (engineering, support, etc.). L'activité équipement enregistre une baisse de 15 %. Projet d'un contrat A 340 VIP qui permettrait de retrouver de la charge, au moins jusqu'à la fin de l'année.

Développement de l'UNSA Aérien à Bordeaux

Le syndicat n'est pas connu au sein du personnel et cela avec une défiance générale du personnel vis-à-vis des syndicats. Manque d'informations générales (ANI, évolutions juridiques relatives au droit du travail). Demande pour obtenir un panneau syndical UNSA. Pour les adhérents, l'idée d'un bulletin d'informations périodiques, résumant les informations principales, est lancée.

PR TAYEB BOUZI

SABENA TECHNICS DINARD

Mois chauds en perspective

Mise en place d'une nouvelle équipe CHSCT à Dinard composée de J.F. Lebouvier et Y. Simmoneaux pour l'UNSA Aérien. Célia Despres prend le mandat de RS CHSCT. La section accueille des adhérents. Les négociations annuelles 2014 se sont conclues avec un accord qui reprend exactement les dispositions de l'accord de branche. Des négociations concernant notre système d'habilitation contrôle et personnel de soutien B1 B2 ont été engagées à l'initiative de la direction début 2014. Un projet d'accord a été rédigé que la section UNSA Aérien a soumis à l'approbation des techniciens concernés : un gros 70 % de refus. Le but était de remplacer l'accord actuel, signé en 2009 uniquement par l'UNSA Aérien SNMSAC. Devant cet échec, la direction a décidé de dénoncer l'accord en vigueur. Procédure entamée en juin. À ce jour le CE, l'UNSA Aérien SNMSAC, la CGT et FO (la CGC s'étant abstenue) contestent la façon dont la négociation a été menée : le CE a été consulté sans information préalable. Nous avons notifié notre désaccord lors d'une réunion de CE. Les mois à venir risquent d'être chauds, car du côté des salariés, pas question de laisser tomber. Suite à la vente de Sabena Bruxelles, le comité d'entreprise européen a été



dissout. Un comité de groupe est en cours de mise en place. Tenue d'une première négociation sur le sujet le 4 décembre. Si les autres syndicats de Bordeaux et Nîmes ne font pas obstruction, les sections UNSa Aérien SNMSAC de Dinard et Nîmes devraient intégrer ce comité.

Pour 2015, suite à notre plan de sauvegarde de l'emploi de 2013 et l'accord de compétitivité signé par l'UNSa Aérien, nous avons demandé lors de la dernière session du CE la mise en place d'un planning de réunion sur le sujet pour revoir les modalités d'application, avec début des réunions en mars. La clause de révision prévoit une butée à juin. Les mois à venir seront donc être riches en actualités.

PHILIPPE ROUINSARD

SABENA TECHNICS NIMES

2014, année laborieuse

2014 aura été difficile en terme de négociations. Afin de rechercher toutes les solutions pour préserver l'activité de la société, qui garantit le maintien de l'emploi, les élus UNSa Aérien se sont engagés dans un long processus de négociations pour éviter un plan social. Le but de l'accord de compétitivité devait permettre à l'entreprise de retrouver un niveau d'offre aligné sur les principaux concurrents pour préserver un contrat d'entretien. À ce jour, l'appel d'offre engagé par le client n'est pas terminé. Les discussions restent difficiles. Cet accord est le seul élément social de l'appel d'offre. Sachant qu'il s'agit d'un marché national, nous espérons que l'État tiendra compte des efforts consentis par les salariés face à la concurrence essentiellement étrangère. La perte du contrat risque d'entraîner la mise en œuvre d'un PSE avec une augmentation de la durée du travail (39 heures payées 35) et la mise en place de la modulation. L'UNSa Aérien continuera d'utiliser tous les recours

(médias, instances nationales, juridiques) pour défendre l'emploi. Pour permettre à chacun de participer à l'activité syndicale et aux enjeux sociaux de l'entreprise, l'UNSa Aérien Sabena Nîmes invite tous ses collègues à rejoindre le syndicat.

DANIEL ROCHEREAU

EUROPE AIRPOST

Bon score aux élections

L'UNSa Aérien Europe Airpost a acquis une représentativité de 26 % aux élections professionnelles de juillet. L'arrivée d'adhérents PNC a permis de présenter des candidats reflétant l'ensemble des catégories, les collègues électoraux réunissant PS et PNC. Nous avons un titulaire (trésorier du CE), B. Cacheur, et un suppléant (représentante aux commission obligatoire), F. Massy, au CE pour les agents de maîtrise sur deux possible. Pour les DP nous avons deux titulaires et deux suppléants sur quatre possibles. Jérémy Barrau et Yasmina Arkoub sont élus avec 53 voix contre 35 pour le candidat SNPNC-FO aux élections du conseil d'administration. Nous négocions des avenants aux accords PNC concernant les temps de repos suite aux vols de nuit, ainsi que les repos en escale pour le vol TMR (Tour d'Afrique). Rencontre prévue avec la direction début janvier pour finaliser les négociations annuelles obligatoires 2014.

BERTRAND CACHEUR ET VINCENT NICOLADIE

JAPAN AIRLINES

100 % d'audience

Avec plus de 70 % de participation aux élections professionnelles, la section UNSa Aérien Japan Airlines enregistre 100 % d'audience. Signature d'un accord salarial, NAO, en fin du second semestre. Une augmentation de 1,4 % en moyenne a été obtenue.

ISABELLE DONSIMONI

SAMSIK ASSISTANCE CARAÏBES GUADELOUPE

L'UNSa Aérien en plein développement

Majoritaire au sein de la société, la section UNSa Aérien, animée par Marjorie Lesueur avec l'aide de l'UR UNSa Guadeloupe, enregistre de nouveaux adhérents. Les élus CE ont engagé un travail de fond sur l'étude comptable de l'entreprise avec l'aide du cabinet d'expertise Orseu, partenaire de l'UNSa. La section UNSa Aérien Samsic a demandé à la direction l'ouverture des NAO, pour des mesures salariales, en intégrant l'amélioration des conditions de travail et des effectifs adaptés, vu le nombre croissant de contrats remportés par l'entreprise. Une formation sur le rôle des différents délégués leur a été dispensée avec l'aide de l'institut de formation de l'UNSa Transport.

MARJORIE LESUEUR

SR TECHNICS FRANCE

Nombreuses négociations suite aux fusions

Les 150 salariés, dont des Suisses détachés ou non, de cette entreprise créée en juillet 2013 sont répartis sur Orly, Nantes, Roissy, Lyon et Marseille. Les élections se sont déroulées en début d'année pour la mise en place d'une délégation unique du personnel (réunissant DP et CE), l'UNSa est le seul syndicat représenté avec six élus et trois membres CHSCT.

Négociation d'un accord d'harmonisation salariale entre les salariés, issus des sociétés SR Technics Switzerland et Azur Technics qui ont été fusionnées pour créer SR Technics France et de Derichebourg AMS dont les techniciens des escales ont été intégrés suite à un transfert d'activité. Les principaux clients sont Aigle Azur, Air Caraïbes, Transavia et Tunis Air. Plusieurs problèmes d'adhérents en difficulté pour faire respecter leur contrat de travail d'origine sont suivis avec l'aide du délégué syndical.

DOMINIQUE APATOUT

XLAIRWAYS

Des décisions contestées

Neuf licenciements économiques, annoncés en octobre, ont eu lieu entre octobre et décembre. Le dernier concerne une élue UNSa au CHSCT et représentante syndicale au CE. Après l'annonce des licenciés et malgré le fait que la direction ait énoncé que le critère des compétences professionnelles soit le critère retenu, on peut constater que l'ancienneté est le facteur commun des licenciés (entre 10 et 17 ans d'ancienneté). Comment peut-il en être autrement étant donné qu'il n'y a pas eu d'entretien annuel d'évaluation depuis 2008 ! Tout le monde pense qu'il s'agit d'un licenciement économique déguisé. Nous n'avons aucune information concrète sur les économies attendues.

Tous les accords d'entreprise, PS, PNC et PNT ont été dénoncés. Des négociations devaient être engagées en novembre, celles du personnel sol en janvier 2015. L'UNSA Aérien aurait souhaité engagé un droit d'alerte, mais le syndicat n'est pas majoritaire au CE. Sur six élus titulaires, trois sont PNC et deux PNT. Une expertise serait à la charge du CE, car le licenciement économique touche moins de dix salariés. L'UNSA Aérien a proposé l'assistance de l'avocate du syndicat aux salariés licenciés.

Suite à ces dénonciations :

1) l'accord sur la durée du travail du personnel sol est également à renégocier. Les dispositions actuelles restent en vigueur jusqu'au 31 décembre. Cela n'empêche pas la direction de remettre en cause les grilles pour reprogrammer les périodes de nuit en horaires décalés (sauf personnel des opérations).

2) L'accord signé cet été sur des sujets tels que la reconduction du contrat d'assistance 737 avec redistribution d'une enveloppe représentant 20 % du bénéfice produit par cette activité au personnel de direction technique est également remis en cause. Il est aisé de comprendre que les négociations salariales qui débiteront en janvier 2015 n'aboutiront positivement.

PEGGY PAREIRA



SINGAPORE AIRLINES

Des contestations en attente

Un nouveau directeur France a été nommé le 5 septembre. L'inspection du travail est passée le 10 octobre au siège à Paris, nous attendons un retour de la Direccte.

Billétrie Cargo : la direction a fait une réclamation écrite auprès de l'Urssaf en mai. La demande a été rejetée, avec possibilité de recours dans un délai de deux mois auprès du tribunal de la Sécurité sociale. Les élus ont signifié leur mécontentement en raison de l'absence d'information, ce qui a épuisé la possibilité d'opérer le recours. La direction a proposé de prendre à sa charge un recours juridique. Le CE fera appel à une assistance juridique pour trouver un moyen de contester la décision de l'Urssaf.

La direction valide le changement d'organisme logement en faveur de Logeo.

Présentation de l'audit financier et comptable par le cabinet ECE : la situation financière du groupe SIA est saine comparée à des acteurs équivalents tels que Cathay Pacific et Thai Airways. La France subit depuis trois ans une dégradation des résultats liés à la surcapacité et la pression tarifaire.

Suite à la contestation d'une RSS pour la CGT, la pérennité du CE risque d'être remise en cause. La direction tente de faire reconnaître deux établissements distincts : la compagnie aérienne et le cargo. La CGT nous a sollicités pour intervenir dans ce contentieux. Notre avocat a conseillé d'agir en faisant reconnaître l'UES, mais les représentants CGT ont préféré ne pas utiliser ce moyen de défense. L'UNSA Aérien n'est pas intervenu dans ce procès pour garder la possibilité de demander la reconnaissance d'une UES si l'entreprise décide de persévérer dans ce sens lors des négociations du prochain protocole électoral pour des élections programmées en avril.

SOFIEN HEZAMI

UNITED AIRLINES

Le plan social continue

Suite à la fusion avec Continental, le plan social se poursuit. Après les nombreux départs de juillet, ils ont décrété qu'il sauvait le poste d'un commercial pour assurer la transition commerciale. Notre déléguée syndicale, Sabine Toledano, a participé à trois entretiens pour licenciement, en juillet et en août. L'inspecteur du travail ne reconnaît pas la justification économique pour cette situation. Une forte discrimination est constatée entre les salariés de Continental et d'United.

La dénonciation des accords d'entreprise Continental se poursuit. Il n'y a pas d'accord à United. Décision de refaire tous les horaires, de manière unilatérale. L'UNSA Aérien est intervenu pour faire annuler cette volonté de la direction car la dénonciation des accords n'est pas démontrée, la procédure prévue n'a pas été respectée. Après une rencontre avec le grand patron à Houston, nous espérons l'ouverture de réelles négociations.

OMAR BOUBAKAR ET

SABINE TOLEDANO BOLANOS

TUNIS AIR

Activité en très forte baisse

L'activité baisse. On est en redressement judiciaire. Le DRH a été licencié. Sa mission était terminée. Transgression des normes de sûreté par un délégué qui cumule quatre fonctions, sans aucune instruction. Cela est du pénal, l'IRT n'a pas à intervenir, mais ne s'oppose pas au licenciement.

MOHAMED GAYES

L'AEI dit non à l'autorégulation et à la spéculation

Afin de rester le moyen de transport le plus sûr, l'environnement réglementaire du transport aérien doit rester très strict et la sécurité doit passer avant le profit. Tel est le message de l'Aircraft Engineers International (AEI).

L'année 2014 a été marquée par dix-sept incidents distincts attribués soit à une attaque militaire injustifiée ou au terrorisme, à une erreur de pilotage, ou encore à une défaillance d'appareil. Pourtant l'aviation reste le moyen de transport de masse le plus sûr dans le monde. Pourquoi ? Tout simplement en raison de l'environnement réglementaire strict et la surveillance constante effectuée par les autorités nationales de l'aviation, indépendantes et financées par les gouvernements. La diminution du nombre d'accidents est directement liée au niveau de surveillance réglementaire. En effet, des leçons ont été tirées de chaque accident et, le cas échéant, ces leçons ont abouti à une réglementation nouvelle ou modifiée dans le seul but d'améliorer

la sécurité. Les résultats sont là pour en témoigner.

Or, de nombreux gouvernements, suite à la crise financière mondiale, ont choisi de suivre la voie de l'austérité. L'aviation commerciale en particulier est sur le point de bénéficier d'un assouplissement de la réglementation et ce, malgré l'abondance de preuves qui montrent que la sécurité va en souffrir. La surveillance gouvernementale appropriée de l'aviation civile a été jugée trop chère et doit donc être assouplie. De plus en plus de responsabilités sont transférées des organismes de réglementation vers les compagnies aériennes.

L'industrie de l'aviation devra donc faire face à davantage d'accidents mortels et d'incidents graves si les régulateurs continuent à créer un



Ahamed Mohamed.

L'AEI en congrès

Le 42^e congrès annuel de l'Aircraft Engineers International (AEI) s'est tenu au Bourget du 5 au 8 novembre. L'UNSA Aérien SNMSAC, en tant que membre fondateur de l'AEI, a eu l'honneur d'en être l'organisateur. Ahamed Mohamed, secrétaire national adjoint SNMSAC et secrétaire Europe-Afrique AEI, et Jean-Luc Jeangeorges, président de l'UNSA Aérien SNMSAC, ont remercié les participants pour leur présence. Treize pays étaient représentés : les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie, la Norvège, la Suède, l'Allemagne, l'Espagne, Malte, l'Islande, la Turquie, les Pays-Bas, Chypre et le pays hôte, la France. Robert Alway, président de l'AEI, a tiré la sonnette d'alarme sur la situation de la sécurité aérienne.

environnement réglementaire où les managers de compagnies aériennes sont autorisés à suivre une politique de profit à tout prix. Les régulateurs doivent s'assurer de ne pas relâcher la réglementation ou de ne pas différer les activités de surveillance et de contrôle, critiques pour l'intérêt des sociétés. Les régulateurs se doivent de ne pas relâcher non plus la pression sur les autorités nationales de l'aviation civile qui sont sous-financées. Pour l'Aircraft Engineers International, ce n'est pas le moment de se diriger vers plus d'autorégulation, mais plutôt de s'assurer que le transport aérien reste toujours le plus sûr moyen de transport. Pour maintenir ce niveau de sécurité, l'aviation à l'échelle mondiale doit veiller à ce que les régulateurs reviennent à la gouvernance stricte et que les compagnies aériennes adoptent une approche plus délicate qui met sans équivoque la sécurité avant le profit. ●

AHAMED MOHAMED





Compte pénibilité : c'est lancé !

La réforme des retraites met en place un compte personnel de prévention de la pénibilité, avec un double objectif : contribuer à réduire la pénibilité du travail et les durées d'exposition ; tenir compte de ces périodes dans la définition des droits à la retraite.

Le gouvernement a modifié le 2 juillet ses projets de décret relatif au compte de prévention de la pénibilité. Il en résulte qu'à compter du 1^{er} janvier 2015, les entreprises seraient tenues de mesurer l'exposition des salariés à seulement quatre des dix facteurs de pénibilité prévus.

Comme l'avait annoncé le Premier ministre, Manuel Valls, dans son interview aux *Échos* publiée le 2 juillet, le gouvernement a transmis aux →

Le compte personnel de prévention

Vous êtes concerné si vous êtes exposé à un ou plusieurs facteurs de pénibilité

Port de charges lourdes au moins 600 heures par an.

Postures pénibles (position accroupie, à genoux, etc.) au moins 900 heures par an.

Bruit au moins 600 heures par an.

Travail de nuit au moins 120 jours par an.

Travail répétitif au moins 900 heures par an.

Comment cumuler des points ?

Une année d'exposition : à un facteur de pénibilité : **4 points** ; à plusieurs facteurs : **8 points**. Plafond du compte : 100 points. Vingt premiers points à utiliser obligatoirement pour la formation.

À quoi serviront vos points ?

Vous former. 2 points pour 50 heures de formation, **12 points** pour 300 heures et **20 points** pour 500 heures.

Travailler à temps partiel. 10 points pour un trimestre à mi-temps sans réduction de salaire (maximum 8 trimestres, soit 2 ans).

Partir plus tôt à la retraite. 10 points pour un trimestre de retraite supplémentaire (maximum 8 trimestres, soit 2 ans).

Ce que doivent faire vos employeurs

Évaluation annuelle des postes exposés.

Saisie des données dans le logiciel de paie.

Calcul de la cotisation et suivi des salariés par le logiciel. Une cotisation de base très faible perçue à partir de 2017. Une cotisation spécifique pour les employeurs de salariés exposés, perçue à partir de début 2016 (pour 2015).

Des droits nouveaux pour les salariés

Un compte personnel, actualisé chaque année.

Des démarches administratives réduites pour l'utilisation des points.

Une grande liberté dans l'utilisation des points dès lors que les 20 premiers sont employés à la formation.

S'informer sur le compte et faire ses démarches

→ partenaires sociaux le même jour les versions rectifiées de deux projets de décret qui avaient été envoyés la semaine dernière en vue d'un examen par le Coct (Conseil d'orientation sur les conditions de travail). Pour apaiser la grogne du patronat, le gouvernement a en effet décidé d'une mise en place progressive du compte pénibilité à partir du 1^{er} janvier 2015.

Mise en place en deux étapes

Pour faciliter la mise en place du compte pénibilité par les entreprises, seuls quatre des dix facteurs de pénibilité devraient être comptabilisés dès le 1^{er} janvier 2015. Le compte pénibilité ne serait généralisé aux six autres qu'à partir du 1^{er} janvier 2016. Dans le détail, à partir du 1^{er} janvier 2015, les employeurs devraient évaluer l'exposition des salariés aux fac-

3682

■ C'est le numéro de téléphone unique, mis en place par le gouvernement, que peuvent appeler employeurs et salariés pour s'informer sur les démarches et droits liés au compte personnel de prévention de la pénibilité. La plateforme téléphonique est aussi accessible au 0033 97110 3682, du lundi au vendredi de 8 heures à 17 heures.

www.preventionpenibilite.fr

■ Un site Internet dédié présente « les grands principes du dispositif et ses modalités d'application », annoncent les ministres du Travail et des Affaires sociales dans un communiqué de presse commun, le 3 novembre 2014. L'objectif, selon François Rebsamen et Marisol Touraine : permettre aux salariés et aux employeurs de « s'approprier » ce « droit

nouveau », qu'ils veulent « simple et compréhensible par tous ».

Selon le profil sélectionné (salarié, employeur ou partenaire), l'internaute accède aux informations qui le concernent. Pour les employeurs, quatre rubriques sont disponibles :

- la pénibilité : qu'est-ce qui change ? ; les droits des salariés ; la déclaration de la pénibilité ; développer la prévention.

teurs de pénibilité suivants : activités exercées en milieu hyperbare, travail de nuit, travail en équipes successives alternantes et travail répétitif.

À compter du 1^{er} janvier 2016, l'évaluation de l'exposition serait étendue aux autres facteurs de pénibilité, à savoir : la manutention manuelle de charges, les postures pénibles, les vibrations mécaniques, les agents chimiques dangereux, les températures extrêmes et le bruit.

Si votre travail vous expose à l'un de ces facteurs au moins, un compte de prévention de la pénibilité sera ouvert à votre nom. Pour les salariés dont le contrat de travail, d'une durée d'au moins un mois, débute ou prend fin en cours d'année, l'exposition serait déterminée proportionnellement à la durée du contrat sur l'année. Pour ceux dont le contrat est d'au moins un mois, mais qui ne sont pas présents toute l'année, cette déclaration devrait se faire au terme de chaque année civile.

Seules les périodes postérieures au 1^{er} janvier 2015 pourront être prises en considération : le compte ne pourra pas être rétroactif.

Chaque trimestre d'exposition à un facteur de pénibilité vous rapporte un point. Les trimestres d'exposition à plusieurs facteurs rapportent deux points. Si vous êtes proche de l'âge de la retraite au 1^{er} janvier 2015, vos points seront doublés.

Comment fonctionnera le compte ?

Les salariés présents toute l'année dans l'entreprise pourraient acquérir quatre points par an en cas d'exposition à un seul facteur de risque, et huit points en cas de poly-exposition. Les salariés dont le contrat débute ou s'achève en cours d'année auraient droit à un point (ou deux en cas de poly-exposition) pour chaque période d'exposition de trois mois. Le compte de pénibilité serait plafonné à cent points sur toute la carrière du salarié. Chaque tranche de dix points peut être convertie en un trimestre : de formation professionnelle, pour vous réorienter vers un travail moins pénible ; de temps partiel avec maintien de la rémunération ; de durée d'assurance, pour partir à la retraite plus tôt. Pour privilégier la dimension « prévention » du dispositif, les vingt premiers points devront être affectés à la formation. Seule exception : si vous êtes proche de l'âge de la retraite au 1^{er} janvier 2015, cette obligation ne s'appliquera pas.

Pour convertir vos points en trimestres d'assurance, il faut avoir atteint cinquante-cinq ans. En outre, si vous avez commencé à travailler avant vingt ans, les trimestres issus de votre compte de prévention de la pénibilité sont comptabilisés comme trimestres cotisés pour la retraite anticipée « carrière longue ». ●

Qui va payer ?

■ C'est une inconnue de taille. Le projet de loi prévoit que le dispositif coûtera 500 millions d'euros en 2020, mais 2,5 milliards d'euros par an à l'horizon 2040. La pénibilité doit être financée par deux nouvelles cotisations employeurs :

- une cotisation de base payée par toutes les entreprises, égale à 0,01 % et activée à partir de 2017 ;
- une contribution supplémentaire acquittée par celles qui exposent leurs salariés à la pénibilité, égale à 0,1 % pour les exercices 2015 et 2016, puis portée à 0,2 % à compter de 2017. Mais François Hollande s'est engagé à ne pas augmenter le coût du travail. Or, il est déjà acquis que la hausse des cotisations vieillesse, actée par ailleurs par la réforme, sera compensée pour les entreprises par une baisse des cotisations familles – qu'il faudra donc que quelqu'un d'autre, contribuable ou consommateur, compense à son tour. Mais *quid* des deux cotisations pénibilité ?

Les compagnies aériennes françaises menacées de disparition

Le président de la Fédération nationale de l'aviation marchande, Alain Battisti, a publié une lettre ouverte, dans laquelle il assure que « si l'on ne fait rien, il n'y aura plus de compagnies aériennes françaises dans cinq ans ». Nous en reproduisons les principaux extraits.



Alain Battisti, président de la Fnam.

Le marché européen du transport aérien, dans le sillage de la dérégulation américaine des années Reagan, s'est totalement ouvert à la concurrence. Cette décision politique européenne souhaitée par les États, dont la France, a été conduite par les autorités dans « l'intérêt supérieur du consommateur » avec pour objectifs de démocratiser le transport aérien, de réduire les prix du billet, tout en donnant des droits supplémentaires aux clients-passagers-consommateurs.

Les low-cost ont joué sur les avantages fiscaux et un droit social avantageux

L'émergence fulgurante des compagnies à bas coûts dites low-cost a été rendue possible grâce à l'institution de ce grand marché européen, mais également au développement d'Internet qui a révolutionné la distribution des billets d'avion tout en réduisant fortement les coûts. Cependant, l'Europe et les États ont oublié de mettre à niveau la fiscalité, le système social, les règles du marché du travail entre les États. Dans ce contexte, la croissance des compagnies low-cost s'est bâtie en jouant des avantages fiscaux et surtout d'un droit social avantageux par sa souplesse et son pragmatisme.

Une perte inexorable de parts de marché pour les compagnies françaises

Les compagnies françaises connaissent depuis douze ans une inexorable décroissance de leurs parts de marché. Pourtant, face à l'évolution de la concurrence, elles ont travaillé leurs fondamentaux et, s'appuyant sur des alliances capitalistiques et commerciales, en jouant sur tous les leviers de gestion. Elles réforment leur offre, travaillent leurs programmes et leurs tarifs, régulent les capacités, développent des hubs internationaux ou nationaux, font le plus souvent les bons choix d'investissement en modernisant leur flotte, mettent en place des alliances européennes et mondiales.

Des coûts fiscaux et sociaux incompatibles avec la guerre économique

Pour autant, les entreprises françaises du transport aérien vivent des handicaps structurels qui les menacent de disparition pure et simple. Les coûts sociaux et fiscaux imposés par notre pays à ses entreprises sont incompatibles avec la guerre économique que nous livrons et la concurrence mondiale que nous affrontons.

Qu'est ce que la Fnam ?

La Fédération nationale de l'aviation marchande (Fnam) est la principale organisation professionnelle du secteur aérien, elle représente plus de 95 % du transport aérien français, soit plus de 100 000 emplois dont 72 000 dans les compagnies aériennes et 30 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports. Au travers de huit groupements professionnels, elle représente plus de 370 entreprises et fédère neuf métiers : transport de passagers et aviation d'affaires, taxi aérien, transport par hélicoptères, transport de fret, maintenance aéronautique, services aéroportuaires, travail aérien et écoles de formation.

En 2010, la taxation (hors impôts sur les sociétés) des entreprises de l'aérien en Allemagne représentait 0,3 % du chiffre d'affaires, 0,1 % aux Pays-Bas, onze fois plus en France (1,1 %). Depuis 2010, la situation s'est aggravée en France alors que la taxation en Allemagne et aux Pays-Bas s'est réduite. En prenant comme



Air France a supprimé près de 10 000 postes en cinq ans.

base de comparaison les pays où, comme en France, la protection sociale a un vrai sens, les charges sociales calculées sur la base d'un salaire brut représentent 21 % en Irlande, 25 % au Royaume-Uni, 19 % aux Pays-Bas, 29 % en Allemagne et 47 % en France, soit près du double de la moyenne des quatre pays précédents (23,5 %). Si l'on se penche sur les coûts de sûreté en aéroport, nous constatons que la France est le seul pays d'Europe où les coûts de sûreté augmentent d'année en année. De plus ces coûts sont intégralement pris en charge par le secteur, cas unique dans le monde.

Remettre à plat le système français

Les écarts entre les charges et la fiscalité d'une part, et les standards européens (bas coûts ou non) d'autre part, imposent une remise à plat profonde du système français, dont la caractéristique principale est de faire porter sur un faible nombre la quasi-totalité du fardeau des taxes et prélèvements au nom de la justice et de l'équité. Les pouvoirs publics se doivent de faire rapidement un rééquilibrage

en faveur de l'emploi et de la valeur ajoutée dans le pays.

Les compagnies aériennes n'ont plus de temps devant elles. Si nous restons sur la tendance actuelle, il n'y aura plus de compagnies françaises dans moins de cinq ans.

Le rôle des pouvoirs publics en tant que producteur de service doit être également remis à plat. La puissance publique a le devoir de réduire ses coûts de fonctionnement (augmentation de la productivité, réduction des effectifs, concentration des administrations, introduction de la rémunération variable et au mérite, modernisation de certaines infrastructures ou systèmes). La direction générale de l'aviation civile (DGAC), dont la compétence des personnels est reconnue en France et à l'étranger, doit simplifier ses procédures internes et réduire celles qu'elle impose aux compagnies, aux aéroports, à l'ensemble des acteurs de l'industrie. Il faut mettre fin à la *surinterprétation* réglementaire systématique des textes européens, par exemple en matière de sûreté, de maintenance, de temps de travail, de surveillance réglementaire, etc.

Le poids de la non-réforme et des corporatismes

Soit nous renonçons collectivement à exister, c'est, d'une certaine manière, le plan proposé par le syndicat majoritaire des pilotes de ligne qui, en refusant le développement low-cost du groupe Air France, condamne la compagnie à renoncer au court et moyen-courrier, soit nous réagissons collectivement : entreprises, salariés et pouvoirs publics.

L'enjeu immédiat est un choc de simplification et c'est aussi la volonté du chef de l'État. Prenant appui sur les initiatives prises courant 2013 par Gilles Savary, président du CSAC, et sur la volonté répétée par le président de la République début 2014, la Fnam et l'ensemble des entreprises du secteur du transport aérien, veulent intensifier leurs contributions et multiplier les propositions en matière de simplification : c'est un enjeu majeur à court terme. Cette démarche est reprise depuis trois mois dans le cadre de la mission confiée à Bruno Le Roux : accélérons, car le temps des acteurs ne se mesure pas sur la même échelle ! ●

CONTENTIEUX

Les prud'hommes en pleine réforme

Le Parlement a adopté la loi prévoyant de remplacer l'élection des conseillers prud'homaux par leur désignation en fonction de la représentativité des organisations syndicales et patronales. Autre réforme en vue : la réduction des délais.

On en parlait depuis plusieurs mois, c'est désormais officiel. Le jeudi 20 novembre, le Parlement a adopté définitivement, par un vote de l'Assemblée, le projet de loi prévoyant la suppression des élections des conseillers prud'homaux, au profit d'une désignation en fonction de la représentativité des syndicats et du patronat. Depuis 1979, les 14 500 juges (moitié patrons, moitié syndicalistes) des 210 conseils de prud'hommes spécialisés

dans les litiges liés au travail étaient élus par les salariés lors d'un scrutin direct organisé tous les cinq ans le même jour sur tout le territoire. Mais la baisse continue de la participation, passée de plus de 60 % en 1979 à 25,6 % en 2008, a mis ce scrutin sur la sellette. Ainsi que son coût : 4,77 euros par électeur en 2008, soit plus que pour la présidentielle (4,73 euros en 2007), ce qui a représenté un budget de 87 millions d'euros en 2008. Désormais, les

conseillers seront désignés en fonction du poids de leur syndicat. En attendant, le mandat des actuels conseillers (élus en 2008) sera prolongé de deux ans jusqu'au prochain renouvellement général des conseils de prud'hommes, au plus tard le 31 décembre 2017.

Les délais dans le collimateur

Autre réforme sur les rails : la diminution des délais des prud'hommes. C'est l'un des objectifs du projet de loi Croissance, présenté le 10 décembre dernier en conseil des ministres. Pour ce faire, l'exécutif propose de raccourcir les procédures et de renforcer la professionnalisation des juges prud'homaux (qui ne sont pas des magistrats professionnels). Les organisations syndicales et patronales sont, elles, vent debout contre le démantèlement de la justice du travail. À les entendre, les prud'hommes souffrent avant tout d'un manque de moyens. Qu'en pensent les premiers concernés ? Certains jugent la conciliation superflue, une perte de temps. En effet, aujourd'hui seules 6 % des conciliations aboutissent à un accord entre les deux parties. Autre point contesté : la composition des tribunaux prud'homaux. Aujourd'hui les contentieux sont

confiés à quatre juges non professionnels (deux représentants des salariés et deux du patronat). Or, nombre de justiciables mettent en cause la qualité et l'impartialité des décisions rendues. Même ceux qui ont gain de cause...

Une jeune femme s'explique : « *Les juges prud'homaux ont condamné mon ancien patron, mais sans m'accorder le licenciement aux torts de l'employeur. C'était aberrant ! Je suis donc allée en cour d'appel, devant de vrais magistrats, où j'ai eu totalement gain de cause.* » On touche là au cœur du litige opposant gouvernement et syndicats. Pour l'exécutif, la professionnalisation de la justice du travail est devenue une nécessité si l'on veut limiter les pourvois en appel. À cette fin, le projet Macron propose de rendre obligatoire la formation des juges prud'homaux et d'interdire les consignes venant d'organisations syndicales ou patronales. Par ailleurs, il prévoit qu'en cas de conciliation infructueuse, certains dossiers complexes passent directement devant un juge départiteur (magistrat professionnel), contournant ainsi les quatre conseillers prud'homaux. Ce point de la réforme suscite l'ire des syndicats, très attachés à la spécificité de la justice du travail. ●

Les prud'hommes en chiffres

210 conseils des prud'hommes en France métropolitaine. Tous composés de représentants des employeurs et des salariés.

205 648 contentieux en 2013. + 17 % par rapport à 2012.

95 % de ces saisines émanaient des salariés.

5 % émanaient des dirigeants.

80 % des contentieux portent sur un licenciement.

5,5 % des litiges aboutissent à un accord entre les deux parties à l'issue de la conciliation.

20 % des affaires sont renvoyées en départage devant un juge professionnel car aucune majorité ne se dégage lors de l'audience de jugement entre les quatre conseillers prud'homaux (deux représentants des salariés et deux représentants du patronat).

60 % des cas environ font l'objet d'un pourvoi devant la cour d'appel.

27 mois de jugement. C'est le délai moyen, selon Bercy.

Comment faire progresser le taux de syndicalisation ?

Pour faire progresser le taux de syndicalisation en France, la direction générale du Trésor propose de développer un syndicalisme de service «à la française». Éclairage.

La situation de la syndicalisation en France est connue de tous : l'un des plus faibles taux des pays de l'OCDE (8 % en 2010) allié à un taux de couverture conventionnelle parmi les plus élevés (93 % en 2008). Estimant que cette situation est préjudiciable au développement du dialogue social, dont la qualité est un facteur de bon fonctionnement de l'économie française, la direction générale du Trésor recommande d'encourager un «syndicalisme de services à la française» en vue de fidéli-

ser et de promouvoir de nouvelles adhésions. Pour les auteurs de l'étude, il existe «une corrélation positive entre le taux de syndicalisation d'un côté et le taux d'emploi de l'autre, et des relations professionnelles considérées comme coopératives par les entreprises d'un pays». Les pays dans lesquels les taux de syndicalisation sont les plus élevés connaissent généralement un dialogue social apaisé, plus propice à un débat, notamment autour de réformes structurelles. En revanche, dans les entreprises où les syndicats

sont absents, notamment en raison d'un faible taux de syndicalisation, le dialogue social peut difficilement s'instaurer. Selon l'étude, les syndicats comptent parmi leurs effectifs peu de demandeurs d'emploi et davantage de salariés en CDI qu'en emploi flexible (intérim, CDD), notamment dans les catégories peu qualifiées (ouvriers, employés), ce qui peut biaiser leur positionnement sur certaines questions touchant ces catégories. Dernière constatation : le taux de syndicalisation est un élément de la légitimité des organisations syndicales, même s'il ne sert pas directement à la mesure de la représentativité.

juridiques à l'information sur certains aspects du déroulement de la carrière, en passant par la compensation partielle des pertes de rémunération liées à des jours de grève. La réforme de la formation professionnelle, avec la mise en place du compte personnel de formation, pourrait être l'occasion de formaliser le rôle des syndicats en matière de conseil et d'orientation pour la formation professionnelle dans le cadre de la sécurisation des parcours, estime le Trésor.

Le financement des syndicats

Enfin, dans la continuité des mesures récentes visant à améliorer le fonctionnement de la démocratie sociale, la réflexion sur le financement des syndicats doit être poursuivie, afin de le simplifier et de le clarifier. En revanche, pour augmenter le taux de syndicalisation, les auteurs de l'étude sont plus sceptiques sur les incitations fiscales (crédit d'impôt ou réduction d'impôt correspondant aux dépenses de cotisations syndicales) ou financières (chèque syndical et prime syndicale versée par les syndicats à leurs adhérents). ●

PÉNIBILITÉ

Une nouvelle étape est franchie

La loi du 20 janvier 2014 sur les retraites avait acté la création du compte personnel de lutte contre la pénibilité. Le gouvernement avait ainsi répondu à une vieille revendication des organisations syndicales de salariés et en particulier de l'UNSA. Début octobre, les décrets d'application ont été publiés permettant à la loi de s'appliquer pour partie dès le 1^{er} janvier 2015. Aujourd'hui le processus

s'accélère encore par le lancement du site Internet www.preventionpenibilite.fr et dans la mise en place d'un numéro de téléphone dédié : le 36 82 (voir page 14). En parallèle, l'UNSA a publié un mode d'emploi à destination de ces syndicats et fédérations. Ces deux outils permettront aux salariés et aux employeurs d'avoir toutes les informations quant à ce nouvel acquis social. ●

Du conseil juridique à la formation

Pour accroître les incitations à la syndicalisation en France, le Trésor propose d'encourager «un syndicalisme de services à la française». Ainsi, les syndicats pourraient être incités à développer leur offre de services à leurs adhérents, certains s'étant d'ailleurs déjà engagés dans cette direction. Certaines prestations sont ainsi proposées aux adhérents directement ou en supplément de la cotisation : cela va des conseils

UNSa Aérien SNMSAC Le bureau national

UNSa Aérien SNMSAC

17, rue Paul-Vaillant-Couturier
BP 32, 94311 Orly
Cedex
TÉL. 01 48 53 62 50
FAX 01 48 53 62 51
MAIL bureaunational@snmsac.com
www.snmsac.com

UNSa Aérien

Secrétaire général :
Jean-Luc
Jeangeorges (AF)
TÉL. 01 41 56 04 32
FAX 01 41 56 04 39
MAIL jl.jeangeorges@snmsac.com



PRÉSIDENT

Jean-Luc Jeangeorges

Technicien Aéro
(Air France).
Secrétaire général,
UNSa Aérien

01 41 56 04 32
jl.jeangeorges@snmsac.com



VICE-PRÉSIDENT

Konstantin Moissenko

Technicien Aéro
(Hop! Régional)

04 73 60 13 21
regional.clermont@snmsac.com



**SECRÉTAIRE
NATIONAL**

Marc Saladin

Technicien aéro
(Air France).
Secrétaire général,
section Air France.
Secrétaire général
UNSa Aérien Air
France

01 41 56 04 31
marc.saladin@snmsac.com



**SECRÉTAIRE
ADJOINT**

Alain Ricaud

Technicien aéro
(Air France)

01 41 75 84 85
alain.ricaud@snmsac.com



**SECRÉTAIRE
ADJOINT**

Ahamed Mohamed

Instructeur aéro
(indépendant).
Secrétaire, Europe-
Afrique de l'AEI

06 52 28 84 42
ahamed.mohamed@snmsac.com



TRÉSORIER

Joël Gruere

Agent de maîtrise
(Air France)

01 48 53 62 53
joel.gruere@snmsac.com



**TRÉSORIER
ADJOINT**

Jean-Pierre Bernasse

Cadre technique
(Air France). Trésorier,
section Air France

01 41 75 84 85
jp.bernasse@snmsac.com

PHOTOS : THÉO BIRAMBEAU

UNSa

21, rue Jules-Ferry
93177 Bagnolet Cedex
TÉL. 01 48 18 88 00
FAX 01 48 18 88 99

UD : Paris

22, rue Corvisart 75013 Paris
TÉL. 01 55 43 39 25
FAX 01 55 43 39 32
MAIL ud-75@unsa.org
www.unsa-ud75.fr

UD : Hauts-de-Seine

8 bis, rue Berthelot
92150 Suresnes
TÉL. 01 41 38 28 79
FAX 01 42 04 33 93
MAIL ud-92@unsa.org

UD : Seine-Saint-Denis

Collège Brossolette
77, avenue Henri-Barbusse
93140 Bondy
TÉL. 01 48 02 44 27
FAX 01 48 02 86 38
MAIL ud-93@unsa.org

UD : Val-de-Marne

Maison des syndicats
11/13, rue des Archives
94010 Créteil Cedex
TÉL. 01 43 99 02 62
FAX 01 43 99 02 62
MAIL ud-94@unsa.org

UD : Essonne

Maison des syndicats
12, place des Terrasses
de l'Agora 91000 Évry
TÉL. 01 69 91 15 39
MAIL ud-91@unsa.org
<http://ud-91.unsa.org>

UD : Val-d'Oise

150, rue de Paris 95150 Taverny
TÉL. 01 39 32 12 25
FAX 01 39 32 14 98
MAIL ud-95@unsa.org

UD : Seine-et-Marne

2, rue Saint-Louis 77100 Melun
TÉL. 01 64 74 49 27
FAX 01 64 74 66 39
MAIL ud-77@unsa.org

UD : Yvelines

BP 28, 78041 Guyancourt Cedex
TÉL. 01 39 44 95 25
FAX 01 39 44 97 76
MAIL ud-78@unsa.org
<http://ud-78.unsa.org>

UR : Île-de-France

22, rue Corvisart 75013 Paris
TÉL. 01 55 43 39 39
FAX 01 55 43 39 32
MAIL ur-idf@unsa.org

UD : Gironde

33 bis, rue de Carros
33074 Bordeaux Cedex
TÉL. 05 57 95 82 78
FAX 05 56 31 36 17
MAIL ud-33@unsa.org

UD : Pyrénées-Atlantiques

12, rue des Alliés 64000 Pau
TÉL. 05 59 82 57 47
FAX 05 59 82 57 40
MAIL ud-64@unsa.org

UR : Aquitaine

33 bis, rue de Carros
33074 Bordeaux Cedex
TÉL. 05 57 95 82 78
FAX 05 56 31 36 17
MAIL unsa33@wanadoo.fr

UD : Haute-Garonne

63 bis, av. Saint-Exupéry
31400 Toulouse
TÉL. 05 62 47 20 72
FAX 05 61 80 19 72
MAIL ud-31@unsa.org

UR : Midi-Pyrénées

13, rue Lieutenant-Paul-Delpech
09000 Foix
TÉL. 05 61 65 45 50
FAX 05 61 02 86 18
MAIL ur-midi.pyrenees@unsa.org

UD : Rhône

26, rue Verlet-Hanus
69003 Lyon
TÉL. 04 72 68 75 80
FAX 04 72 12 05 28
MAIL ud-69@unsa.org

UR : Rhône-Alpes

26, rue Verlet-Hanus
69003 Lyon
TÉL. 04 72 68 75 87
FAX 04 72 12 05 28
MAIL ur-rhone.alpes@unsa.org
<http://rhonealpes.unsa.org>

UD : Bouches-du-Rhône

17, rue Julia 13005 Marseille
TÉL. 04 91 66 68 19
FAX 04 91 66 71 88
MAIL ud-13@unsa.org
<http://ud-13.unsa.org>

UD : Alpes-Maritimes

2, route de Turin 06300 Nice
TÉL. 06 18 01 21 64
MAIL ud-06@unsa.org
<http://ud-06.unsa.org>

UR : PACA

17, rue Julia 13005 Marseille
TÉL. 04 91 61 52 04
FAX 04 91 61 52 05
MAIL ur-paca@unsa.org
<http://paca.unsa.org>

UD : Puy-de-Dôme

Maison des Syndicats
29, rue Gabriel-Péri
63000 Clermont-Ferrand
TÉL. 04 73 19 83 90
FAX 04 73 19 83 91
MAIL ud-63@unsa.org
http://ud-63.unsa.org

UR : Auvergne

Maison du Peuple
29, rue Gabriel-Péri
63000 Clermont-Ferrand
TÉL. 04 73 19 83 88
FAX 04 73 19 83 91
MAIL ur-auvergne@unsa.org

UD : Finistère

6 bis, route de Brest
29000 Quimper
TÉL. 02 98 64 02 50
FAX 02 98 64 02 52
MAIL ud-29@unsa.org

UD : Morbihan

79, bd Cosmao-Dumanoir
BP 10212
56102 Lorient Cedex
TÉL. 06 81 48 58 78
MAIL ud-56@unsa.org

UD : Côtes d'Armor

Espace Syndical
93, bd Edouard-Prigent
22000 Saint-Brieuc
TÉL. 02 96 78 25 31
FAX 02 96 78 25 31
MAIL ud-22@unsa.org

UR : Bretagne

189, rue de Châtillon
BP 50138
35201 Rennes Cedex 2
TÉL. 02 99 51 65 44
FAX 02 99 53 13 80
Courriel : ur-bretagne@
unsa.org
www.unsa-bretagne.org

UD : Corse-du-Sud

4, rue du Préfet-Cauro
20000 Ajaccio
TÉL. 04 95 23 74 21
FAX 04 95 23 74 26
MAIL ud-2a@unsa.org

UD : Haute-Corse

12 E Cabanule de Casatorra
20620 Biguglia
TÉL. 04 95 30 82 65
FAX 04 95 34 24 03
MAIL ud-2b@unsa.org

UR : Corse

32 ter, Cours Paoli 20250 Corte
TÉL. 09 79 05 69 92
FAX 04 95 46 22 15
MAIL ur-corse@unsa.org
http://corse.unsa.org

UD : Gard

BP 37001
10, rue Clovis 30910 Nîmes
MAIL ud-30@unsa.org

UR : Languedoc-Roussillon

Maison des syndicats BP 9027
474, allée Henri II-de-
Montmorency-Antigone
34041 Montpellier Cedex 1
TÉL. 04 67 64 69 50
FAX 04 67 64 32 02
MAIL ur-languedoc.roussillon@
unsa.org

UD : Loire-Atlantique

6, place de la Gare-de-l'État
Case Postale 6
44276 Nantes Cedex 02
TÉL. 02 40 35 06 20
FAX 02 40 35 06 21
MAIL ud-44@unsa.org
http://ud-44.unsa.org

UR : Pays-de-la-Loire

6, place de la Gare-de-l'État
Case postale 6
44276 Nantes Cedex 2
TÉL. 02 40 35 06 20
FAX 02 40 35 06 29
MAIL ur-paysdelaloire@unsa.org

UD : Guadeloupe

Immeuble Jabol
5^e Rue de l'Assainissement
97110 Pointe-à-Pitre
TÉL. 05 90 91 01 15
FAX 05 90 83 08 64
MAIL ur-guadeloupe@unsa.org

UD : Martinique

Maison des syndicats
rue de la Sécurité Jardin
Desclieux
97200 Fort-de-France
TÉL. 05 96 72 64 74
FAX 05 96 70 16 80
MAIL ur-martinique@unsa.org

UD : Réunion

BP 220
97466 Saint-Denis Cedex
TÉL. 02 62 26 64 65
FAX 02 62 26 68 78
MAIL urreunion@unsa.org
http://reunion.unsa.org



**Piste de
l'aéroport
de Gaspé,
Québec**

UNSa Aérien

17, rue Paul-Vaillant-Couturier BP32, 94311 Orly Cedex

Tél. : 01 48 53 62 50 Fax : 01 48 53 62 51

Email : bureauaunational@snmsac.com Site Web : www.snmsac.com



2015
*L'équipe
de l'UNSa Aérien
vous souhaite
un bon voyage.*