



Confiance

Des incantations nous suffiront-elles ?

Franck Terner, interviewé par l'équipe de « L'accent Manager », a souhaité assurer son espoir que 2017 soit l'occasion de la reconstruction d'une cohésion d'entreprise digne de ce nom. Son vœu serait que les équipes retrouvent plaisir à travailler ensemble et à travailler tout court. Cela passe par moins de « conducteurs du changement » !

Afin de satisfaire cet objectif, la transparence sera de mise nous assure le nouveau DG AF. Trois rendez-vous annuels seront le prétexte à publier les résultats de consultations menées par la direction (dans quelles conditions notamment de garantie d'anonymat ?) auprès des salariés (lesquels, représentativité de la sociologie du corps sondé ?). Ces réserves posées, le premier exercice annonce des résultats en demi-teinte :

54 % de salariés optimistes ! Nécessité de continuer à changer ! Sans avoir eu connaissance des questions, cela veut tout dire et son contraire.

S'agissant de la DGI, la direction n'a pas été comprise. Ben voyons !

Perfops, priorité au client : les salariés seraient convaincus que cette politique va dans le bon sens, mais ne croient pas qu'on y arrivera. FT se garde bien d'analyser ou de dire pourquoi ! Les salariés savent bien que sous ce slogan se cachent encore moins d'emplois !

Quant au projet Boost, l'enquête « maison » affirme que 70 % des pilotes y sont favorables pour 30 % chez le PNC et une majorité du PS. En êtes-vous si sûr ? C'est parfaitement contradictoire avec la fierté de travailler « à Air France » vantée par ailleurs par 84 % des salariés ! TRAVAILLER À AIR FRANCE monsieur Terner ! Pas à Boost machin ou Boost truc. À AIR FRANCE !

L'enquête aurait également souligné que si solidarité et cohésion sont de mise au sein des équipes, ce ne serait pas le cas entre les différents métiers. FT veut changer cela ! Il n'a pas semblé à ALTER, monsieur le directeur, par exemple lors des journées de mobilisation des 8 et 15 décembre dans les hangars de la DGI à CDG et ORY où ALTER affichait la solidarité des Pilotes, que nous étions divisés. Malgré les efforts de l'encadrement pour cloisonner les populations, les salariés restent unis dans la certitude que les objectifs qui furent ceux de Juniac sont plus que jamais les vôtres. Que Trust Together va aussi loin si ce n'est plus que Perform2020 ne l'ambitionnait !

FT évoque les négociations en cours avec le PNT pour laisser entendre que l'on avance vers l'usine à gaz Boost qui participe une fois de plus au démantèlement d'AF et à la casse sociale. ALTER croit savoir que les négociations de ce début d'année sont très essentiellement dédiées à désamorcer la crise née des grilles salariales OPL indignes chez Transavia.

De manière curieuse pour quelqu'un se prévalant de transparence, FT n'explique pas pourquoi il ne s'est pas fondé sur l'expertise indépendante menée par le cabinet Technologia auprès de tous les pilotes sur décision du CHSCT pour élaborer sa stratégie. Ni pourquoi il ignore ses résultats et perd du temps à mener ses propres enquêtes... Qui sera dupe ?

Le progrès social, l'outil industriel sont des investissements rentables, pas des coûts. Ils sont indispensables aujourd'hui. Voilà pour l'état d'esprit d'ALTER en ce début d'année. Ouvert et attentif aux autres au sein de l'intersyndicale Air France avec l'espoir que la direction finisse par entendre - de relatif bon gré - nos revendications...

B777... du longeron à la crique

Mardi 17 janvier 2017, la présidence du Chsct-Pilote informait les élus du comité d'une problématique structurale affectant l'ensemble de la flotte mondiale des B777, dont ceux d'Air France.

Mercredi 18 janvier 2017, une réunion extraordinaire déclenchée par cette même présidence réunissait, outre les élus du Chsct-Pilotes, l'adjoint sol BIT B777 ainsi qu'un responsable Maintenance B777.

En 2015, une fuite carburant était découverte sur un B777 de la compagnie TAM. L'enquête technique mettait alors en lumière une autre problématique : la découverte d'une crique, voire d'une rupture totale, d'un renfort de longeron longitudinal (« underwing longeron craking »), d'une longueur d'environ 1,3 mètre, situé au sein même du fuselage avion (et non des ailes), entre le réservoir central et la soute avant, au niveau des emplantures d'ailes. Les renforts droits et gauches sont concernés. À ce jour, aucun cas révélé n'a mis en évidence la défaillance des deux renforts sur un même avion.

Ces renforts se situent dans une zone de forte contrainte structurale (d'où les renforts) et toucheraient plus particulièrement les B777-300. L'accumulation d'efforts liés aux « g » négatifs subis entre autres à l'occasion de fortes turbulences pourrait être à l'origine de cette défaillance.

L'affaiblissement de ce renfort de longeron entraîne de facto des contraintes collatérales, entre autres au niveau de l'étanchéité du réservoir central de carburant (n'entraînant à ce stade que des suintements qui seraient invisibles à l'œil nu et non décelables par un « J+T-D »).

Fin 2015, Boeing émettait un FTD (« Fleet Team Digest ») informant les opérateurs de cette nouvelle problématique. Début 2016, grâce au professionnalisme de nos collègues chaudronniers, la première crique fut découverte sur l'un de nos B777.

En septembre 2016, Boeing publiait un Service Bulletin (SB) définissant un protocole d'inspection hors « grande visite » permettant une inspection sur une journée d'immobilisation.

Ce SB « recommande » qu'à compter de 57000 Hdv, pour les B777-200, une inspection soit menée dans les deux ans ; à compter de 24 000 Hdv pour les B777-300...

Depuis, 18 B777 Air France, sur 70, ont été inspectés, 4 ont été trouvés « criqués » (le dernier longeron en date carrément cisailé en deux). Dès qu'une crique est découverte, l'avion est arrêté de vol pour une durée comprise entre deux et trois semaines, le longeron changé à l'identique (à cette heure, Boeing finalise le design d'un nouveau longeron).

Une Airworthiness Directive (AD) de la FAA, contraignante pour tous les opérateurs, ce qui n'était pas le cas du FTD et du SB, si paradoxal que cela puisse paraître, devrait voir le jour dans les tout prochains jours.

De nos échanges avec la direction sur le sujet, sur le plan purement technique, il ressort que le problème semble avoir été pris avec sérieux et diligence. Nous ne pouvons que le souligner et s'en féliciter. Sur un plan opérationnel, Boeing n'a pas encore jugé bon d'édicter de consignes d'exploitation particulières. Néanmoins, toute anomalie ou odeur carburant suspectes « peuvent » nous alerter...

En outre, nous ne pouvons que regretter le manque de moyens humains suite aux différents PDV, en particulier touchant les chaudronniers expérimentés, qui freine les investigations et ralentissent les chantiers de réparation. C'est aussi l'occasion de nous pencher sur la question suivante : avec une Maintenance filialisée, comment Air France aurait-elle géré une telle situation impromptue ? Comme pour les Pitots, en attendant les fuites de carburant ou pire ? Heureusement, pour l'heure, une telle hypothèse s'est éloignée, et c'est tant mieux pour nous tous et notre entreprise.

Si l'aspect Sécurité des Vols semble donc sous contrôle, le Chsct-Pilotes, les organisations syndicales et par-dessus tout les pilotes auraient fortement apprécié de la part de la division B777, et plus particulièrement de son BIT, une information en temps réel sur le sujet. Il a fallu attendre un an et la prise de responsabilités de certains pour que cette situation émerge. La Transparence fait partie des nouveaux maîtres-mots de la direction : des belles paroles à l'action concrète, il semble qu'il subsiste toujours et encore une distance certaine préjudiciable à une Confiance Collective retrouvée !

Les DRH en ont rêvé, un collectif leur emboite le pas

Vous avez certainement pu voir reflourir dans vos casiers une prose d'un prétendu collectif pilote.

Ces génies des relations humaines, qui s'abstiennent de respecter les institutions et leur fonctionnement, fruits de dizaines d'années d'évolutions, veulent ni plus ni moins, renouveler le dialogue social. Entendez donc en filigrane une remise en cause totale de vos

organisations syndicales (et pour faire bonne figure, des DRH d'Air France).

Chacun pourrait s'interroger sur les motivations intrinsèques de cette initiative, ALTER a son idée. Ce qui est certain, c'est que le coup a déjà été joué par notre actuel DRH PNT qui a su, via son idée révolutionnaire de New-Deal (stratégie, là aussi, de

Sûreté gardes

Lors de la réunion division A320 du vendredi 6 janvier, les Délégués du Personnel pilotes ont assisté à l'intervention d'un expert de l'analyse du risque Sûreté venu faire un point sur la situation à Istanbul. Cet expert en géopolitique renseigne le service sûreté d'Air France qui prend la décision ou non de stopper les découchers des équipages dans des escales jugées sensibles.

Sa présentation a débuté par un résumé de la situation politique du pays : le putsch raté envers le président Erdogan, les indépendantistes Kurdes qui revendiquent une partie du sud de la Turquie et qui font l'objet d'une sévère répression, l'incarcération de journalistes critiquant le régime, la coupure des réseaux sociaux et les attentats font que le pays est instable. De plus, mi-2016, le régime Turc mettait un terme à sa position bienveillante envers Daesh. Depuis, les attentats se succèdent : 19 attentats durant les 12 derniers mois.

C'est pour toutes ces raisons qu'existe une prescription de sûreté sur le découcher invitant les équipages à rester dans l'enceinte de l'hôtel.

Au vu de sa présentation, les DP lui ont demandé « simplement » s'il partirait en vacances à Istanbul avec sa famille ? La réponse fut bien sûr négative, mais surtout nous comprenons à demi-mot que son expertise se heurte à la volonté de la production... En effet, les découchers seraient maintenus jusqu'à ce jour, car une rotation de type « Red Eyes » serait en terme de programmation trop contraignante.

contournement des organisations représentatives du personnel) se tailler une belle place au soleil dans la hiérarchie PNT.

Les membres fondateurs de ce collectif se défendent de vouloir créer un nouveau syndicat, nous les croyons.

Les membres fondateurs de ce collectif se défendent de rouler pour la direction, l'article qui suit nous fait largement douter.

<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2017/01/10/20002-20170110ARTFIG00019-pour-2017-les-drh-veulent-des-reformes-radicales.php>

Pour 2017, les DRH veulent des réformes radicales

Ils souhaitent notamment la fin du monopole syndical au premier tour des élections dans les entreprises, comme le propose François Fillon. Les syndicats, eux, ne veulent pas en entendre parler.

Les DRH ne sont pas satisfaits du dialogue social à la française: interrogés par le Cercle des DRH, une association de professionnels, 88% pensent que ce système social, fait de réunions souvent obligatoires avec les représentants du personnel ou les syndicats, fonctionne mal. Ils souhaitent avoir une relation directe avec le personnel. Et pour y parvenir, la première mesure que les DRH préconisent de mettre en place en 2017 est la fin du [monopole syndical](#) au premier

Le chef pilote, un peu gêné, a quitté la salle pour contacter notre chef de flotte de repos le jour de la réunion division.

Nous apprendrons à son retour qu'une réflexion est lancée pour arrêter les découchers en Turquie.

Cette situation de gestion des risques n'est pas une première, car, sans aller chercher bien loin, nous pouvons faire un parallèle avec la situation au Gabon en août 2016 : à cette occasion, les DPNT ALTER avaient demandé en plénière à la direction où les équipages seraient délogés le temps des résultats des élections sachant pertinemment que ces derniers seraient contestés. « Nulle part ! », nous répondit alors d'un air hautain le « caporal » de service. On connaît la suite : émeutes, Assemblée nationale en feu et équipage exfiltré...

Plus que jamais, la Sûreté est l'une de préoccupations majeures de notre direction... à condition que cela ne coûte rien ou pas grand-chose.

En conséquence, si vous êtes programmés vers une destination que vous considérez comme peu sûre et susceptible d'affecter votre capacité à réaliser votre mission en toute sérénité, **EXERCEZ VOTRE DROIT D'ALERTE !**

ALTER met à votre disposition sur son site les liens actualisés quotidiennement du site du Ministère des Affaires étrangères sur les destinations sensibles et vous donne la méthode pour exercer votre droit de retrait.

tour des élections des [délégués du personnel](#) (DP) et du [comité d'entreprise](#) (CE). Une proposition également portée par François Fillon... mais vivement combattue par tous les syndicats.

78% des DRH du Cercle souhaitent également que les DP, CE et [CHSCT](#) (comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail) fusionnent en une instance unique. Un tel projet, soutenu de longue date par le Medef, a failli aboutir début 2015 mais les négociations au niveau national entre le patronat et les syndicats ont capoté au dernier moment. La loi Rebsamen de 2015 a ensuite introduit quelques simplifications dans le fonctionnement des instances. Un employeur d'une entreprise de 50 à 300 salariés peut ainsi mettre en place du [délégation unique du personnel](#) (DUP), rassemblant DP, CE et CHSCT. Mais l'ensemble reste insuffisant.

Les DRH interrogés souhaitent aussi pouvoir conclure des accords avec cette instance unique qu'ils appellent de leurs vœux. Ce qui serait une révolution, les accords sur les salaires, le temps de travail, etc..., étant actuellement signés avec les délégués syndicaux. Sur ce point, François Fillon va plus loin et propose que des accords soient validés après une consultation par référendum des salariés.

Autre exigence, les DRH interrogés sont 57% à souhaiter qu'un tel accord d'entreprise s'impose aux salariés: ceux qui ne l'accepteraient pas démissionneraient. Actuellement, ils sont licenciés, avec indemnisation du chômage à la clé.

Alors, ce collectif Pilotes à Air France, il roule pour qui, à votre avis ?

Salut, collègue :

Bonne retraite, ... dans le meilleur des cas !

Beaucoup de nos collègues (voire quelquefois des « amis ») partent de la compagnie dans la plus grande indifférence, dans l'anonymat le plus total, sans que personne n'en sache rien !

Le BSPN remédie à cette carence.

A chaque fin de saison, nous publions (quand cela nous est possible) le listing des PNT ayant quitté la compagnie la saison précédente :

- pour un départ à la retraite volontaire ou forcé (nous leur souhaitons de longs jours heureux),
- pour une perte de licence (il peut exister une autre vie après Air France)
- ou ..., malheureusement pour certains, pour cause de décès (nous nous associons à la douleur de leur famille).

Ce listing est élaboré à partir des listes d'ancienneté publiées à chaque saison quand cet onglet est publié par la direction.

Nom	Prenom	Date de naissance	Spécialité	Type avion	Date cessation de service	Motif départ
ALLAUME	JACQUES	20/03/60	1	30	13/04/16	Inaptitude déf
ANTONI	PIERRE	20/04/56	0	44	14/05/16	Rupture CAC
BARRE	JEAN MICHEL	14/07/54	1	77	19/07/16	Rupture CAC
BEZANGER	CHRISTIAN	26/09/56	0	A5	11/05/16	Inaptitude déf
BORDIER	BAPTISTE	13/06/72	1	44	20/07/16	Inaptitude déf
BOURGEOIS	JEAN-CLAUDE	18/06/51	0	77	25/06/16	Rupture CAC
BROUWER	ERIC	15/10/55	0	88	22/10/16	Rupture CAC
CASTEL	JEAN PAUL	18/07/51	0	77	26/07/16	Rupture CAC
CHEVALIER	JOEL	30/03/56	1	88	06/04/16	Rupture CAC
CHEVALIER	MARC	22/06/54	0	77	28/06/16	Rupture CAC
CLIN	VALERIE	19/07/68	0	A5	20/07/16	Inaptitude déf
COLLET	RODOLPHE	17/11/61	0	77	13/04/16	Inaptitude déf
COURSIMAUULT	PIERRE	17/07/51	1	77	21/07/16	Rupture CAC
DAROLLES	JACQUES	23/08/57	0	A5	30/04/16	Départ Volontaire
DENJEAN	GUY	23/07/51	0	77	29/07/16	Rupture CAC
DESPERIERE	JEAN PIERRE	14/10/51	0	77	15/10/16	Rupture CAC
DIEZ	THIERRY	06/04/67	1	A5	31/10/16	Départ Volontaire
EUCAT	FREDERIC	16/07/65	0	A5	07/09/16	Départ Volontaire
FAUCONNEAU	BERTRAND	11/10/53	0	A9	19/10/16	Rupture CAC
GRANIE	DIDIER	24/04/51	0	77	19/05/16	Rupture CAC
HAMY	FRANCK	22/08/51	0	77	22/08/16	Rupture CAC
HERMASZEWSKI	STEPHANE	04/09/56	0	77	17/09/16	Rupture CAC
HERNANDEZ	JEAN-PIERRE	25/06/54	0	77	01/07/16	Rupture CAC
HIRON	JEAN MICHEL	06/07/53	0	77	13/07/16	Rupture CAC
JOURAND	JACQUES	29/08/51	0	44	29/08/16	Rupture CAC
LECLERC	GERARD	06/05/56	0	A5	04/05/16	Rupture CAC
MARQUAILLE	GERARD	20/09/51	0	A5	30/09/16	Rupture CAC
MONCHABLON	GERARD	16/07/51	1	77	21/07/16	Rupture CAC
PATUREL	JEAN PAUL	23/07/55	0	A9	29/07/16	Rupture CAC
PERROCHE	CHRISTIAN	11/09/54	0	77	17/09/16	Rupture CAC
PETIT	JEAN YVES	18/10/65	1	A5	11/05/16	Inaptitude déf
PRIOLET	GUY	03/07/51	0	77	31/07/16	Rupture CAC
RENIER	YANN	01/05/65	0	A5	31/05/16	Départ Volontaire
REVRET	ALAIN	12/04/54	1	88	19/04/16	Rupture CAC
RYCKEWAERT	REGIS	23/04/56	0	88	30/04/16	Rupture CAC
SAUVAGE	JACQUES	08/09/51	0	77	31/08/16	Rupture CAC
SLOWEY	CHANTAL	02/10/70	0	A5	25/05/16	Décès
SUAUDEAU	PHILIPPE	12/07/56	0	77	17/07/16	Rupture CAC
TOURNIER	RICHARD	27/07/56	0	88	31/07/16	Rupture CAC
TRUCHETET	FRANCIS	14/07/54	0	77	24/07/16	Rupture CAC
VACQUAND	PATRICK	18/08/51	0	77	19/08/16	Rupture CAC
VILLALTA	JEAN EMMANUEL	21/07/63	1	77	11/05/16	Inaptitude déf
ZEHTABI-HOUDION	JEAN-FRANCOIS	30/06/69	1	A5	20/05/16	Départ Volontaire