



A Tous PNC

AIR FRANCE

www.unac.asso.fr
T : 01 48 64 49 29

navigants@unac.asso.fr

lundi 9 novembre 2009

AUDIT SÉCURITÉ

Après un accident dramatique ayant entraîné la mort de 228 personnes il y a deux réactions possibles : ***c'est un drame mais nous sommes les meilleurs***, ou, ***c'est un échec nous devons nous améliorer***.

Si, très rapidement après l'AF 447, **le Président d'AF/KLM a très clairement déclaré que pour lui et pour l'Entreprise, ce drame marquait un échec collectif**, force nous est de reconnaître que, pour la Direction, la réaction a plutôt été dans le registre « pourtant, nous sommes les meilleurs ».

Alors que nous attendions une remise en cause et des changements, il faut bien constater que les mauvaises vieilles habitudes ont repris le dessus.

Mais qu'attendre de plus d'une Direction persuadée d'avoir appris à voler aux oiseaux ?

Qu'on ne s'y trompe pas, ce ne sont pas des femmes et des hommes que nous visons, ce sont des décisions (*indécision !*), des actions (*inactions !*) et des procédures parfois brumeuses. Trop souvent, et depuis trop longtemps, **nous butons sur cette inertie** et nous devons dénoncer l'incohérence de certaines procédures en matière de sécurité des vols.

Car, même si nous ne sommes pas compétents pour parler de sécurité vue du cockpit, à notre humble niveau de PNC chargés de la sécurité de la cabine et des passagers, nous voyons bien que depuis des années, lentement mais sûrement, la sécurité a quitté son statut de 1^{ère} priorité, pour progressivement se banaliser, jusqu'à se diluer

dans un ensemble de procédures techniques confuses parfois contradictoires. Difficile de faire le tri entre ce qui tient de la recherche d'une meilleure performance en matière de ponctualité et la recherche d'une meilleure performance en matière de sécurité.

Pire, le laxisme de la Direction en la matière incite les PN à inventer des procédures qui varient en fonction des origines aéronautiques des uns ou de la base sur laquelle les autres sont rattachés. Quelquefois c'est notre encadrement qui redéfinit le cadre d'application de la sécurité : « c'est pas marqué dans le MSS, mais en contrôle c'est mieux de faire comme ci, plutôt que comme ça... »

Ceci étant dit, gardons-nous de tout catastrophisme. Nous n'avons pas basculé subitement d'une compagnie « sûre » à une compagnie « peu sûre ». Nous parvenons, tout de même, tous ensemble, à faire voler des centaines d'avions tous les jours sans mettre en jeu la vie des passagers et des équipages. Ce que nous dénonçons c'est la banalisation de la sécurité, la simplification à outrance de certaines procédures PNC, et l'absence de correction rapide des déviations lorsqu'elles sont constatées.

Prenons un exemple parmi d'autres : l'avitaillement avec PNC à bord sans pilotes dans le cockpit. Depuis une dizaine d'années, cette situation est devenue banale alors qu'aucune procédure ne

la prévoit, et que la sécurité des équipages n'est pas assurée pendant cette période. Qui serait en capacité de répondre à une demande d'évacuation, si personne n'est présent dans le cockpit ? On peut toujours imaginer qu'un équipage PNC userait de ses réflexes pour évacuer au plus vite l'appareil, même sans procédure, mais qu'en serait-il des personnels de nettoyage qui officient pendant les pré-pleins ? Des personnels qui *a priori* ne sont pas formés aux évacuations d'urgence.

Plus grave, lorsque nous alertons la Direction et l'Inspection du travail et qu'à la suite de cette dénonciation des équipages refusent d'embarquer avec plein en cours sans présence des pilotes dans le cockpit, la Direction envoie un télex à l'escale pour confirmer que les PNC peuvent embarquer !

Un peu plus tard, la Direction nous écrit que les procédures seront respectées (?) Mais de quelles procédures parle-t-elle, puisque justement dans le cas présent il n'y en a pas !

Aujourd'hui, nous sommes toujours dans cette zone un peu floue, où l'on ne sait pas avec précision ce qui peut ou ne peut pas être fait dans cette configuration. **Inertie quand tu nous tiens...**

Mais nous aurions pu prendre l'exemple du meuble devant la porte 5G du 777-300 qui pénalisait les capacités d'évacuations et contre lequel l'**UNAC** a

dû se battre pendant presque une année. Ce qui apparaissait comme une évidence pour l'ensemble des PN, n'a été corrigé que très tardivement pour une seule raison : ménager la susceptibilité de quelques décideurs. Quand il s'est agi de supprimer la tablette en 5D, qui ne pouvait être utilisée que quand la porte était ouverte, la réaction a été un peu plus diligente. Mais il faut bien reconnaître qu'avec cette tablette, la situation était du dernier ridicule, de quoi faire honte à ces mêmes décideurs susceptibles.

Nous pourrions citer également les modifications que nous avons demandées à la suite de l'accident du Toronto (modifications suggérées par l'équipage, maintes fois audité par les administrations canadiennes et françaises, ainsi que par différents services d'Air France). Nous sommes toujours en attente des mesures correctives sur l'ensemble des problèmes rencontrés par l'équipage de l'accident, au prétexte que la réglementation en vigueur avait été respectée.

Nous avons essuyé un net refus des modifications demandées par l'**UNAC**. Même la maigre demande d'ajout d'un mégaphone pourtant nécessaire en porte 2G a été refusée.

Pour la direction, le minimum réglementaire est un maximum, même en matière de sécurité.

Ce que nous attendons maintenant de la Direction c'est une véritable « prise de conscience » !

Nous ne supportons plus l'autosatisfaction permanente de la Direction qui refuse l'introspection pourtant nécessaire et la remise en cause salutaire de son attitude et de ses choix en matière de sécurité. Il est temps de se ressaisir !

Les pilotes ont mis ce sujet sur la table, une mission d'expertise externe va être réalisée. Nous attendons que la totalité des procédures soit revisitée.

Nous voulons un véritable avis externe, sur nos « talents » et nos « manquements », indispensable pour continuer d'exercer notre métier en toute confiance et en sécurité.

Nous attendons que toute la chaîne sécurité soit étudiée, y compris la formation et le management de tous les acteurs. Nous attendons aussi que soient mesurées les conséquences de l'éternelle pression temporelle qui sert de justification à toutes les dérives.

Tout cela doit se faire avec les PNC !