



# A Tous PNC AIR FRANCE

[www.unac.asso.fr](http://www.unac.asso.fr)

[navigants@unac.asso.fr](mailto:navigants@unac.asso.fr)

Lundi 21 novembre 2011

## SÉCURITÉ DES VOLS LA TENTATION DES APPRENTIS SORCIERS

**T**rès prochainement, une large concertation sur la sécurité des vols va s'ouvrir entre les syndicats représentatifs du PNC et la Direction. Cette concertation va dans le sens de ce que l'UNAC réclame depuis de nombreuses années. En tant que PNC, nous sommes convaincus que la sécurité est au cœur de notre métier. Pour nous, cette matière fait implicitement partie de la définition même de notre profession.

Comme vous tous, nous avons l'amer sentiment que cette vision de notre métier n'est pas tout à fait partagée par notre Direction. Ce décalage de perception est lourd d'impacts sur notre quotidien. Nous ne savons plus très bien comment est considérée notre place dans l'Entreprise. Nous ne contestons pas que le PNC doive marcher sur ses deux pieds (le Commercial et la Sécurité). Nous déplorons que l'un de ses fondements soit atrophié. Pourtant, objectivement, aucune Direction de Compagnie aérienne ne peut avoir comme objectif d'exclure son PNC de la chaîne de sécurité. Ce serait contre-productif et dangereux. Alors, comment expliquer ce trouble bien réel vécu au quotidien par le PNC d'Air France?

Afin d'apporter de vraies réponses à cette épineuse question, nous demandons l'ouverture d'un réel audit de la

Sécurité des vols impliquant le PNC. Un tel audit de type LOSA a bien été effectué avec nos collègues PNT. Cet audit semble déterminant pour les orientations de formation Sécurité, mais également pour la Qualité de la sécurité. Nous souhaitons qu'une réelle étude inspirée de ce modèle soit réalisée avec les PNC AF. Cette étude approfondie nous permettra de faire un état des lieux factuel sur lequel il sera utile de s'appuyer pour dégager des axes de progression.

En l'attente de l'ouverture effective de ce dossier, nous pressentons déjà qu'une confusion des genres semble s'être installée entre les différents services de l'Entreprise, et/ou à minima dans la communication de cette dernière. Le simple changement de nom de la direction à laquelle appartient le PNC (Direction du service en vol) est à lui seul vecteur de confusion. En effet, ce libellé laisse supposer un déséquilibre entre les deux composantes de notre métier: le Commercial et la Sécurité. À cela sont venus s'agglomérer de nombreux « ajustements » qui sont vécus ou interprétés par notre population comme des dégradations du niveau de sécurité, accentuant ainsi l'impression de claudication de notre profession au sein d'Air France.

Alors que la Sécurité des vols s'affiche

*Affirmer le positionnement de la Sécurité au cœur de notre métier.*

*La réduction, de ce que nous attendions comme de vraies Assises de la sécurité, à une simple concertation, ne nous rassure pas !*

*La large concertation qui va débiter devra enfin prendre en compte la perception PNC.*

*Trop de vols partent en « mini qualif »*

comme priorité numéro 1 dans les plans de communication de notre Entreprise, cet affichage perd peu à peu de son vernis aux yeux des PNC. Un certain doute s'installe quant à la sincérité de la Direction.

Dans un souci sans doute d'économie ou de production, les stages généralités et avions sont allégés, certains osent dire survolés voire réduits à une simple mise en scène afin de remplir les exigences réglementaires. Les enseignements seraient trop éloignés de la réalité du terrain. Les tests seraient de simples formalités visant à maintenir « l'exploitabilité » des PNC. L'Audit que nous demandons permettrait d'y voir plus clair et, si cela s'avère nécessaire, de reconsidérer la qualité de la formation, de se recentrer sur l'essentiel, l'utile, la mise en situation... au lieu de cela nous avons l'impression d'assister à une grande braderie.

Au nom de la sacro-sainte ponctualité, les prévols sécurité sont bradés et afin de nous vendre cet état de fait, on n'hésite plus à galvauder l'esprit même de ces essais collectifs. ON nous assure que le bon fonctionnement des différents matériels est vérifié par les équipes sol avec le plus grand sérieux. Fort heureusement ! **Nous n'avons jamais douté du sérieux et de la compétence de nos collègues.** ON oublie simplement que les essais collectifs ont pour but principal, pour le PNC, de se familiariser avec les différentes alarmes, moyens de communication...pas d'en vérifier le fonctionnement. Pour nous faire avaler la pilule, la Compagnie avance masquée et à petits pas. ON commence par un test sur le 380, (« c'est vrai que c'est un gros Navion, vous pouvez bien comprendre... ») et puis la gangrène avance.

Toujours au nom de la ponctualité... oups, non ! C'est en fait pour nous éviter des interruptions de tâche... que dorénavant le personnel sol peut fermer une porte avion, PNC et Pax à bord... par contre le PNC en garde la responsabilité. Quelqu'un là-haut doit vraiment nous prendre pour des idiots. Ou plus grave encore, ce sont des services qui n'ont rien à voir avec la sécurité des vols qui **s'approprient ces fondamen-**

**taux pour habiller de fausses vertus leurs réponses simplistes et sclérosées** aux problématiques globales dont ils ont la charge et qui les dépassent.

La cerise sur le gâteau, la palme de l'hypocrisie managériale, revenait sans aucun doute au dernier avatar de l'évaluation individuelle des PNC réalisée par la maîtrise du vol soi-disant au service de la sécurité des vols... Si la Direction compte profiter de cette concentration pour remettre sur le tapis cette vieille mauvaise potion d'apprentis sorciers, elle passera une fois de plus à côté de l'essentiel, **elle devra alors en discuter toute seule, en toute connaissance du risque social lié.** Et collectivement nous perdrons l'opportunité d'enfin retrouver un peu de cohérence dans la succession de notes de service qui de près ou de loin ont un impact sur la sécurité.

L'objectif de cet Audit ne peut qu'être l'amélioration de la sécurité des vols par la prise en compte du vécu PNC, l'interaction de ces derniers avec les autres métiers de la Compagnie, l'adéquation de la formation avec la qualité attendue, l'intégration renforcée de la sécurité dans les processus de carrière PNC...

Du point de vue de la qualité de la sécurité, il y a bien des choses à faire: améliorer le traitement des boucles de retour, renforcer la filière instructeurs, mais surtout, augmenter significativement le nombre de **PNC spécialisés** à bord... Trop de vols partent en « mini qualif ». Ce qui, en période de sureffectif, nous semble incompréhensible. Combien de PNC à 100% n'ont que deux spécialisations ? Des plannings successifs sans alternance de machine induisent des pertes de spécialisations. L'élaboration des plannings de chaque PNC ne devrait-elle pas intégrer ses échéances réglementaires ?

**Nous nous attendions à de véritables ASSISES de la Sécurité. Et nous voilà déjà face à une simple Concer-tation qui ne nous rassure pas particulièrement.**

Il n'est plus temps de poser des cautères sur des jambes de bois. Il y a URGENCE à redonner ses lettres de noblesse à notre cœur de métier.

**LE CHANTIER DE LA SÉCURITÉ DES VOLS VUE DE LA CABINE VA ENFIN ÊTRE OUVERT.**

**L'IMPLICATION PNC DANS LA SÉCURITÉ NE PEUT PLUS ÊTRE OCCULTÉE. LA PRISE EN COMPTE DE NOS REMONTÉES DE TERRAIN DOIT ENFIN ÊTRE EFFECTIVE.**

**NOUS NOUS INSPIRERONS ÉGALEMENT DU TRAVAIL QUE NOS COLLÈGUES PILOTES ONT EFFECTUÉ DEPUIS LES ASSISES SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS ET LA MISSION D'AUDIT EXTERNE.**