



Plan industriel 2013 – 2018 : Chronique d'un déclin annoncé

Dans le plan industriel présenté la direction se vante de la baisse de la part du coût de l'informatique d'Air France-KL rapporté au chiffre d'affaires : de 3.36% en 2009 à 2.7% en 2012. Dans la réalité il s'agit des coûts de la DSGI qui sont en chute libre, toute une partie des coûts informatiques étant directement payés par les directions métiers à nos prestataires (ALTEA DC et compagnie, avant, LUFTHANSA system et CARGOBUS demain). Les besoins en informatiques ne vont pas s'effondrer demain. Mais qui va les réaliser ?

Ce qui est sûr c'est que l'époque, ou JC.Spinetta attribuait une place importante à l'informatique au cœur de la compagnie, est bien révolue.

Entre 2006 et 2013 les effectifs internes de la DSGI ont déjà baissé de 16% ! Le plan industriel prévoit la poursuite du déclin de l'activité IT avec une baisse supplémentaire des effectifs de moins 16% (2012 – 2018) !

JC.Lalanne nous dit qu'il aimerait embaucher. Mais aussi il se félicite de dépenser moins que son budget !?!? Ce qui risque d'entraîner encore une réduction dudit budget ...

Pendant ce temps la sous-traitance est programmée à 40% ...

Ce plan démontre surtout le manque d'ambition et de projet de la DSGI.

La moyenne d'âge de la DSGI est déjà très élevée, cela ne va pas s'arranger. Quel avenir la DSGI peut-elle espérer dans ces conditions ?

Plan industriel 2013 – 2018

Après trois ans d'attente, nous attendions avec impatience l'actualisation du plan industriel avec des perspectives à 5 ans, basées sur des projets répondants aux besoins de l'entreprise. Malheureusement, la direction n'a pas fait plus d'efforts sur le fond qu'elle n'en a fait sur la forme : les ambitions métiers recensées sont d'une telle pauvreté que la direction mentionne des projets quasi-implémentés (KARMA, MSK, FAR OPTIMA) comme perspectives pour 2013-2018. Les vrais enjeux métiers ne sont pas abordés, pas plus que la problématique sociale, d'emploi et de vieillissement des salariés notamment.

En fait, la démarche de la direction pour réaliser ce plan industriel a été d'adapter l'activité à la baisse des effectifs qu'elle s'est imposée ...

236 postes supprimés (soit -16%) d'ici 2018 pour Air France et -12,6% pour KLM.

-15% d'activité sur la période 2013-2018

Alors que restera-t-il une fois les gros chantiers (Karma, Altéa, Cargobus, Lido, OrdiPNC...) terminés ?

Il restera les adaptations réglementaires incontournables dans tous les domaines, la sortie très progressive des technologies anciennes, les projets du Digital, pas de quoi déclencher l'enthousiasme.

En ce qui concerne les centres d'ici 2018 :

Région parisienne : moins 119 postes soit -16,7%

Toulouse : moins 39 postes soit -11%

Valbonne : moins 76 postes soit -18,8%

Par contre, pas de diminution globale de la sous-traitance, qui est rééquilibrée entre les centres à 40%

Même s'il faut considérer ce plan comme une **version initiale**, qu'il sera revu au fur à mesure de la clarification des ambitions de la Direction Générale pour son informatique, en particulier avec le **schéma directeur de l'informatique** prévu en automne 2013, on n'y trouve aucun nouveau projet aucune ambition.

Actuellement on a l'impression que nos dirigeants sont plus en train de gérer leur carrière que leur activité.

C'est à qui arrivera à se placer au niveau de la holding attendant une super-promo en cas de réussite.

Monsieur Lalanne, on attend la copie prochaine du schéma directeur de l'informatique. **Avec Transform, les sacrifices sont définitifs, les garanties provisoires.**



Avenir de la DSGI ???

Horaires individualisés : la régression

Les agents en horaires individualisés vont être soumis à des plages horaires plus contraignantes que les précédentes : 7h15-10h00 et 15h30-18h55. L'ancienne fin de plage à 19h30 permettait mieux d'éviter les encombrements routiers. Merci les syndicats signataires de Transform 2015 (CFDT, CGC et FO) et du temps de travail (CFDT, CGC et UNSA) !

La CFDT a tenté de présenter cette régression comme une avancée due à la « *qualité de sa négociation* », c'est vraiment prendre les salariés pour des imbéciles.

Car ce sont bien les syndicats signataires des nouveaux accords qui nous ont fait perdre de 11 à 15 jours.

SUD Aérien, qui conteste la légitimité de ce plan, a refusé de prendre part au vote.

Transform 2015 entre bricolage, précipitation et méconnaissance des textes Grilles horaires du pilotage : à revoir

La direction a présenté les grilles horaires du pilotage en ne respectant pas ses propres règles énoncées dans la convention d'entreprise Air France.

Il s'agit, pour toute période de 7 jours consécutifs, de ne pas dépasser 48h00 de travail.

SUD Aérien a demandé à la direction de revoir sa copie. Ce point est donc reporté ultérieurement.

Nos collègues du pilotage ont de 1 à 2 mois sur leurs anciens horaires ... Les veinards !

Vers la fin des avancements ???

Encore beaucoup d'incertitudes sur ce qui va se passer cette année.

Le tour de passe-passe de la direction générale est de globaliser les budgets des augmentations collectives, des avancements et promotions ... Pour les augmentations collectives c'est clair : y en a pas ! Pour les avancements/promotions en 2013 c'est 1,4% (au lieu de 1,6% pour les avancements et 0,4% pour les promos auparavant).

Là-dessus si on écoute notre DRH : il ne parle que de promotions ... Il annonce qu'il en restera peu pour les avancements ...

Alors pour ceux des non-cadres qui ont encore des filières qui leur permettent de progresser, ils peuvent espérer quelque chose, pour les autres tant pis ?

Les cadres seront bloqués en N1.2 ou N2.1 sans aucun espoir de promotion ni même d'avancement ...

La direction demande un effort à **tous les agents**, donc SUD aérien revendique un **avancement uniforme pour tous les agents** d'Air France.



Luxe pour les uns, efforts p.....

Sans vergogne, Juniac affirme avec 735.000 euros touchés en 2012 avoir « participé au redressement d'AF » au prétexte d'avoir renoncé à la moitié de sa part variable. Sa future promotion à la holding lui permettra sans doute de rattraper le président de KLM Peter Hartmann et ses 1 228 834 euros touchés en 2012, soit le 30% de plus qu'en 2011.

Les pilotes tenteraient-ils de saborder Transform 2015 ? Tant mieux !

Les échos 19 mars : « le syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) gèle l'application de toutes les mesures de baisses de coûts qui n'ont pas encore été mises en place ».

Un syndicat (le SNPL) réclame à la direction des mesures plus drastiques pour leurs collègues. Que ne réclament-ils pas de meilleurs salaires pour le sol et le PNC !

C'est bien Transform 2015 et toute la casse de nos accords sociaux qu'il faut arrêter !

SUD Aérien continue de demander l'arrêt immédiat de Transform 2015 pour tous les personnels Air France. La procédure judiciaire sur la non représentativité d'un des signataires (la CGC) suit son cours mais la justice n'est pas rapide...

SUD Aérien au CE : Régine Amstalden Denis Aioun Mathieu Santel