
COMMUNIQUE

Air France : la maintenance en question !

C'est via un communiqué de presse du syndicat Alter que les salariés et syndicats de la Direction Générale Industrielle d'Air France (DGI) ont appris qu'un appareil de la compagnie a connu des incidents sérieux. Une fois encore, il sortait des chaînes d'entretien d'une entreprise de sous-traitance.

La culture de la qualité, jusqu'à ce jour chère aux salariés de l'entreprise est peu à peu sacrifiée sur l'autel de la concurrence. Pourtant, s'il existe un secteur qui ne peut se conformer à la seule considération financière comme critère, c'est bien celui de l'entretien et de la sécurité des aéronefs.

L'entretien doit se faire sous contrôle, où toute la chaîne est connue, composée de salariés qualifiés et impliqués dans une recherche constante de sécurité maximale.

Quel contrôle de cette sous-traitance ? La société ne peut se contenter d'une confiance aveugle. Les règles minimales internationales ne peuvent satisfaire à la garantie de la sécurité des aéronefs.

Quels sont les moyens mis en œuvre par l'entreprise pour s'assurer, tout au long de l'entretien, que celui-ci soit fait " dans les règles de l'art " ?

Un contrôle à posteriori de quelques documents ne garantit pas que les opérations de maintenance aient été correctement effectuées par du personnel qualifié.

Cela dégage simplement l'entreprise de son éventuelle responsabilité.

Quelle transparence sur la sécurité ? Il y a un an, un A320 d'Air France connaissait un incendie dans les locaux d'ATI (filiale commune d'Air France et de Royal Air Maroc). C'est par la presse que le Comité d'Etablissement de la DGI apprenait l'incident. Il a fallu trois réunions du CE pour que la direction s'explique sur les causes et les conséquences de cet événement.

Les élus SUD Aérien ont rapportés différentes interventions anormales, pour des appareils sortant de visite. Ceux-ci revenaient de chaînes d'entretien d'ATI ou de Taeco. La Direction de la maintenance semblait découvrir ces anomalies, pourtant référencées.

La sécurité ne peut se satisfaire de cette loi du silence permanente qui règne aujourd'hui autour de l'entretien !

A l'instar de ce qui se fait avec les pilotes, la Direction Générale Industrielle doit s'engager dans une démarche de transparence, avec les représentants du Personnel.

Quelle autonomie pour Air France ? En supprimant plusieurs centaines d'emplois, en ne maintenant pas les compétences nécessaires en interne, par la perte de son savoir faire, Air France s'interdit tout retour en arrière possible au risque de se retrouver pieds et poings liés à des intervenants externes.

Déjà aujourd'hui, les conséquences de la baisse de ses effectifs se fait ressentir. Des chantiers qui devaient être traités dans les locaux Air France, par du personnel Air France seront, soit traités par des sous traitants, soit externalisés à l'étranger.

Quelle responsabilité pour les pouvoirs publics ? SUD Aérien est intervenu auprès du ministre des transports sur les conséquences de la désindustrialisation et les pertes d'emploi que représentent ces externalisations. Aucun de nos interlocuteurs n'a remis en cause cette politique de casse sociale et du potentiel industriel mise en œuvre par l'entreprise.

SUD Aérien revendique la garantie de la qualité de la maintenance Air France en ré-internalisant l'entretien de sa flotte.

Sections DGI AF, 16 mai 2013