

Projet PERFORM 2020 au CE DGI (du 04 Mai 2015)

A la maintenance, ce plan va se décliner de la façon suivante :

- Nouveau schéma Industriel Avion, Réduction des TAT chantiers avion
- Réduction coûts de maintenance en ligne, de structures et d'infrastructures Orly
- Réduction des coûts de sous-traitance
- Réduction des TAT moteurs
- Régulation des ressources avion (effectifs) et adaptation au programme.

Anne BRACHET Directrice de la DGI :

« C.I.TOULOUSE : Le plan de charge est bon, il est plein sur les années qui viennent mais on doit travailler sur le TAT et notre compétitivité.

ORLY : Nous devons travailler sur nos couts de maintenance A320 et s'adapter au programme du P.à.Point. Les couts d'infrastructures sont trop importants à Orly, le choix hangar a fait l'objet de négo. avec ADP. En termes d'emploi il y aura des redéploiements d'effectifs à effectuer.

Nous ferons remonter des ressources (agents) sur Roissy

Magasins ORLY : il y aura des mouvements internes et des redéploiements. »(CCE du 30 Avril 2015)

« A la maintenance, nous devons avoir une croissance du Chiffre d'Affaire de +37% par l'augmentation de notre performance et de nouveaux contrats ... Nous avons des opportunités à saisir : les nouveaux avions, la partie MCC, la formation, l'aérostructure (avec la nouvelle usine) et surtout grâce à notre réseau mondial. La situation de l'entreprise ne permet pas d'avoir une vision à 2020. La situation en 2017 permettra de prendre d'autres mesures si la performance n'est pas là. » (CE DGI du 04 Mai 2015)

Matériel et Services (J. Dauvergne) : « Le contexte est hostile et nos marges diminuent. Nous avons décidé de plusieurs axes d'actions : augmenter l'efficacité de la vacation, baisse des coûts de sous-traitance, réduction des stocks, plus d'écoute de nos clients pour les satisfaire »

Moteurs : « Nous subissons une grosse pression des clients sur les TAT. Poursuite du projet "Forward" qui vise à réduire de 25% notre TAT sur les Moteurs. La vacation doit être efficace, nous travaillerons sur l'amélioration de la disponibilité des pièces et des outillages. Trop de travail administratif par rapport au travail de terrain. »

DEA / Avions (H. Page) : « Généralisation des Techpad en piste, renforcement des équipes cabine au CMH et aux chantiers Nord, redéploiement de toutes les activités ateliers Aérostructures dans la nouvelle usine Hélios de CDG début 2016 !! Modernisation de MAintnix et Mdoc partout à la DEA, dès mi-2016 en commençant par le 777. » . Donc pour ce pôle d'activité :

- Transfert de l'activité des ateliers aérostructures Orly MT.PZ vers la nouvelle usine Hélios à Roissy.
- Transfert des activités structures avions Orly vers les chantiers Sud Orly.
- Regroupement des GV 777 dans un seul hangar à Orly : le HN3 . Et abandon du HN7 et du HN8
- Synergie des activités A320/777 escale d'Orly avec le Hangar Orly
- Externalisation de la Peinture Orly entre l'été 2015 et janvier 2016
- Nouvelles règles de dimensionnement des effectifs et réduire les improductivités de présence (gestion des congés, grilles horaires, ...) »

Les 133 agents de MT.PZ et 43 agents de la Peinture MT.VL seront reçus en entretien individuel dès le mois de mai 2015 pour leur mobilité sur Hélios ou leur redéploiement vers les métiers : mécaniciens, logistiques, cadres opérationnels à la DEA (à Roissy) ou à MS ou aux Moteurs.

Magasiniers Orly :3 magasins fusionneront en 1. (avec 5-10 sureffectifs identifiés)

Pour Sud Aérien, ces annonces sont dangereuses en termes d'emplois et nous coupent de perspectives de développement sur Orly. L'externalisation de la peinture et la suppression de l'activité aérostructure auront un impact fort sur l'ensemble du site. Nous devons résister face à ces annonces et nous mobiliser.