



Le calme avant la tempête

Ordre du jour peu fourni pour ce premier CE de la mandature, le point qui risquait d'être le plus polémique, la réorganisation des IMO IT, ayant été reporté pour cause d'absence (?) du responsable qui devait venir la présenter.

Pour la direction, la seule communication qui vaille concerne le calendrier de Perform 2020 dont les premières annonces sont imminentes. Pour ce qui est des informations compagnie, c'est le néant, aucun retour sur le trafic passé, les engagements de réservation, ou sur la recette.

Infos générales compagnie

La direction a précisé le calendrier Perform 2020 : 29 avril présentation devant le Conseil d'Administration (priorité aux actionnaires ...) puis au CCE le lendemain. La déclinaison à la DGSi sera dévoilée aux représentants du personnel à partir du 20 mai pour une présentation au CE le 29.

Sur le contenu, pas grand-chose, mais compte-tenu des résultats des dernières élections professionnelles qui ont marqué la progression des promoteurs de la plus grande casse sociale de l'histoire d'Air France (le plan Transform), la direction va sans aucun doute nous rejouer l'air de la crise permanente et des efforts de productivité.

A Air France comme à la DGSi, nos dirigeants ne savent pas lever le nez du guidon alors que nous attendons **des engagements forts sur l'avenir au travers d'un schéma directeur, et des embauches indispensables** pour résorber le sous-effectif et préparer le renouvellement des effectifs.

Infos DGSi

Far/Optima : Les problèmes se multiplient aussi bien au niveau de la préparation des vols que de leur suivi. Le directeur des opérations aérienne l'a admis dans une vidéo : 1500 pilot report, des applications qui ne remplissent pas les fonctionnalités prévues, des mauvais temps de réponse dégradés ...

Et comme si cela ne suffisait pas, s'est ajouté un problème de performance suite à une montée de version de l'OS (Aix).

Pour la direction, il s'agit d'un problème dans la gestion du projet, qu'elle pense résoudre via un examen des process métier entre KL et AF, meilleure supervision pour le pilotage ...

Mais sur le fond, il n'y a aucune remise en cause du choix dogmatique d'un progiciel qui ne tient pas ses promesses. Quel surcoût cela représente-t-il par rapport aux prévisions initiales ? Des leçons seront-elles tirées de cette nouvelle déconvenue (après celle d'Altéa notamment) ?

Et au-delà des problèmes actuels, la migration initialement prévue sur Linux semble reportée aux calendes grecques. Malgré les promesses, les intérêts des éditeurs de logiciel ne sont pas forcément ceux de la DGSi et à moins d'avoir parfaitement blindé le contrat, le risque est de ne pas avoir satisfaction dans les délais espérés.

Cohérence groupe Air France : Alain Riche doit rencontrer le directeur informatique de Hop : les outils du CCO seront sans doute un sujet de conversation tout indiqué. Rappelons que le CCO HOP a opté pour le progiciel SABRE et non les outils internes AF/KLM ... mais en utilisera quand même une partie pour garantir la fiabilité des informations ...

Dans le même thème, il serait bon que Transavia, qui bénéficie d'un financement du groupe à hauteur de 1 milliard d'euros pour ses investissements, la joue collectif pour ce qui concerne son informatique, tant au niveau du développement que de la production.



Recrutements à la DGSi : enfin une bonne nouvelle !

Félicitations aux 16 collègues issu(e)s d'autres secteurs qui ont brillamment obtenu leur DUT informatique dans le cadre du cursus de mobilité interne Air France vers la DGSi.

Ils sont maintenant rattachés à la DGSi et nous leur souhaitons la bienvenue. Ils poursuivront leur cursus pour décrocher leur diplôme de licence, et nous espérons que leur intégration à la DGSi permettra de simplifier les lourdeurs administratives qui leur pèsent parfois.

Une pensée également pour notre collègue qui a malheureusement échoué dans cet exigeant parcours et à qui a réintégré son secteur d'origine.

D comme démocratique

SUD et CFDT ont au moins une chose en commun : le D de démocratie. Pourtant à la DGSi, l'équipe en place au comité d'établissement en a une conception toute particulière : avec 55% des voix, ils occupent la quasi-totalité des postes et bénéficieront de 98% des moyens alloués. Avec respectivement 22% et 10,5% des voix, l'UNSA et SUD AÉRIEN devront se contenter de quelques miettes avec chacun 1% des moyens.

Création d'un pôle Supports transverses et projets au sein du service Assistance Fonctionnelle

Objectif affiché : développer des compétences transverses des suites Altea, mettre en place des process et une base de connaissances communs. On apprend qu'un expatrié (*) KL prendra la responsabilité de K10 mais le travail au quotidien (réunion de service, EAP) se fera bien en français.

Interrogation principale sur la pesée des postes des managers : K10 et C10 sont CG1, le nouveau poste est pour l'instant CG1 mais sera (re)pesé ultérieurement. S'il devait être finalement CG2, il serait cohérent d'élever les 2 autres au même niveau.

Vote : Abstention à l'unanimité.

(*) *les échanges entre cadres IT KL et AF se font dorénavant sous forme d'expatriés et non plus de détachement.*

Réorganisation lignes de produit DI.VL et DI.VK (agence DI.IA)

Le but est de coller à l'organisation du métier. On apprend à l'occasion que les 3 postes de CDG vont disparaître rapidement (lié au projet Altea) alors qu'ils restent affichés dans l'organisation cible.

Mais ce qui transparaît fortement, ce sont surtout les 6 postes actuellement ouverts et toujours non pourvus et un taux de sous-traitance alarmant : **il est grand temps que les embauches reprennent car de telles situations ne sont pas tenables.**

Un autre point en suspens est la refonte d'AODB et le risque potentiel d'empiètement sur le domaine CCO. Cela dépendra du choix (interne/externe) car un progiciel aura la fonctionnalité de facto mais pour l'instant, un choix externe est plus cher qu'un choix interne. Nous resterons vigilants.

Vote : Abstention à l'unanimité

Les Infos qu'on aurait pu avoir

Selon la direction, le transport court courrier va mal et pourtant,

Podium Européen pour *ORY/TLS* la ligne la plus fréquentée d'Europe avec *2,3 M de pax*, et *ORY/NCE*, 3ème avec *2,16 M de pax*. Qui exploite ces lignes ? Air France avec 25 vols quotidiens sur *ORY/TLS* et 16 vols quotidiens sur *ORY/NCE* (6 pour Easyjet). Activités si peu rentables qu'un consortium sino-canadien vient de racheter l'aéroport de Toulouse.

**SUD Aérien au CE : Sophie Hubert-Rigon
Christophe Pesard**

*SUD Aérien – E-mail : sudaf@wanadoo.fr
Site web : sud-aerien.org*