



Débriefing aux managers ANNULE pour cause de torpeur estivale

La directive de la direction générale était de dire qu'il n'y avait rien à dire d'autre que de racler le fond des tiroirs des mauvaises nouvelles. Conséquence, un CE ultra léger, expédié en 1 h 30. Il faut dire que l'ordre du jour était réduit au strict minimum. Pourtant, il y a des sujets de fond touchant à l'activité et aux emplois sur lesquels nous étions demandeurs d'informations et qui auraient pu donner lieu à explication voire permettre d'exposer la ligne de la direction pour les mois à venir.

Il importe que nous puissions construire notre propre destin sans se laisser engluer dans la moiteur estivale. **C'est à cette condition que notre entreprise sera sauvegardée.**

Informations compagnie

Longue litanie sur les (toujours mauvais) résultats du groupe, le résultat qui s'améliore mais qui reste en retard par rapport aux prévisions, le ralentissement de la baisse des coûts unitaires (tout le monde suit ?) et ce classement qui nous met en fâcheuse position vis à vis de nos concurrents, on n'en attendait pas moins. Bref, encore et toujours des informations démoralisantes, culpabilisantes, là où on voudrait bien savoir quelle sera la stratégie industrielle qui permettra la relance. Aucun signe dans le discours de la direction générale vers une quelconque stratégie. Perform 2020 se contente de nous énumérer les économies à subir.

Dans un marché en expansion continue, le rôle du PDG ne devrait-il pas être la recherche de développement par l'investissement et la marche en avant plutôt que ce repli frileux ? Le but poursuivi semble surtout de réduire Air France à un périmètre minimum et de faire faire le travail par moins cher ou supposé moins cher : la sous-traitance et Transavia, même si cette compagnie n'a encore jamais été rentable. Mais quelle stratégie d'emploi durable en France ? Sud Aérien rappelle son hostilité à l'austérité érigée en paradigme et notamment à l'augmentation des GP du 1er septembre.

NON à l'augmentation du prix des GP

Par Flash Actu du 6 juillet dernier, la direction nous annonçait un ajustement (en fait une augmentation) du prix des GP. Cette augmentation du 1^{er} septembre est de 19 euros pour un aller/retour court-courrier, R1 ou R2 et de 29 euros pour un A/R long courrier.

Pour un **billet R2 métropole, l'augmentation est** donc de près de **60%** (36% pour un R1), ce qui, vous en conviendrez, n'est pas de l'ordre du symbolique.

Pour les provinciaux, déjà fortement pénalisés par la mise en place de Karma et l'optimisation de la recette financière (qui oblige à prendre des billets Medium de bout en bout sur des trajets avec correspondance, alors que des places sont disponibles en Low) c'est une nouvelle dégradation importante de notre « avantage » dont il faut maintenant vérifier à chaque fois qu'il en est bien un. Il arrive même de trouver des billets Air France moins chers sur Internet que sur Gpnet, sans parler du low cost. Le gain espéré par la direction est de plus de 17 millions d'euros mais il est plus qu'hypothétique car les salariés risquent d'aller regarder la concurrence.

Par contre, il semble que l'octroi de **billets gratuits à nos hauts dirigeants**, en activité ou en retraite, comme à certains **VIP**, ne soit pas remis en cause. Quel est le manque à gagner sur ce véritable avantage ? La direction générale est muette sur le sujet. **Ces billets gratuits**, ou à très bas coût, **sont une provocation** quand en parallèle, on augmente le prix du GP. Dans le même temps les retraites chapeaux coutent 19 millions tous les ans. Qui sont les véritables « privilégiés » ? !!

Sud Aérien a exprimé en CE son refus de voir appliquer ces augmentations.



"Warning ! Immobilier PARAY : Les Bâtiments 75 et 87 vont être libérés; Sud Aérien reste notamment vigilant quant à la localisation du Spool et du magasin et aux futures conditions de travail de tous les salariés concernés.

L'Info DGSi sur son 31



Le chiffre du Moi du directeur:

31% d'impressions couleurs en moins au mois de juillet 2015 par rapport à juillet 2014 Avec cette nette amélioration des résultats, « la responsabilité de chacun » a permis de montrer que l'informatique est en mesure de faire face aux enjeux stratégiques pour préparer l'avenir du système d'information !

Est-ce que l'économie générée va nous permettre de bénéficier de fournitures de bureaux ou d'eau chaude dans les toilettes ?

Exigeons d'être informés !

Points abordés par vos représentants minoritaires au CE

Projet Athena (développement d'un **Electronic Flight Bag** en collaboration avec Thalès) : depuis l'annonce faite à la presse le 20 juin dernier lors du salon du Bourget la direction ne communique plus. Alors que depuis 2 mois, plusieurs agents de la Barigoude travaillent étroitement avec Thalès, le point n'a été qu'effleuré en CE.

Quels sont les besoins identifiés par les PN AFKL et le CCO ? Quel est le périmètre de ce projet ? Quelle en est la structure ? Comment s'inscrit-il dans le schéma directeur DGSi ? Tient-il compte de la répartition des compétences (colorisation) ? La ligne de produits Service en vol est-elle associée ? Quel va être le budget, quel sera le calendrier ?

JV : NON à l' Externalisation des DEV ?

Pas de réponse ! Un CHSCT est prévu le 18 septembre pour en savoir plus sur les conditions de mise en place d'une Joint Venture avec Thalès puis il faudra attendre le CE de fin octobre pour une présentation exhaustive du projet.

Consolidation z/OS : A la consolidation interne AFKL, s'est adjoint un projet d'externalisation des mainframes IBM qui pose beaucoup de questions. Un consultant extérieur néerlandais aurait été retenu pour rédiger la RFP (request for proposal) en totale contradiction avec la note de direction du 6 juillet enjoignant de ne plus faire appel à des consultants. Sur le fond, il y a un vrai risque de perdre non seulement les machines, mais aussi les emplois, qui sont des emplois pointus et intéressants : quel risque sur la qualité de service ? On rappelle au passage qu'1h d'arrêt de z/OS, c'est 1 million d'euros envolé.

Oui à la consolidation, non à l'externalisation.



Exigeons des comptes !

Quand LIDO/ Flightwinds bat de l'aile

Notre directeur groupe aurait rendu visite à Lufthansa System qui a racheté S4A et se révèle incapable de faire évoluer le produit de façon satisfaisante. A priori, **aucune garantie** ne lui a été donnée. Dans ce cas, la DGSi va-t-elle demander une compensation financière ?

C'est quand même dramatique de penser que c'est suite au crash du vol Rio Paris que la décision a été prise de retenir la suite LIDO FlightWindsS4A alors que l'informatique n'a jamais été mise en cause et n'y était pour RIEN !

Tout le monde a le droit de se tromper et quand un produit acheté sur étagère ne rend pas le service attendu, et est source d'incidents et d'insatisfaction il serait normal de changer de cap.

Réponse... pas de réponse si ce n'est qu'il est faux de dire qu'AF servirait de site pilote pour S4A. Même si la direction préfère regarder ailleurs nous exigeons des comptes et des engagements:

POUR une réinternalisation et une maîtrise informatique interne AFKL de cette activité dans le cadre du plan industriel.

Un point sur **Cargobus** est demandé, notamment concernant le surcoût Accenture. Réponse : pas de réponse

Le WHAT ? c'est coton

Le **schéma directeur** (What ? pour la direction) est-il finalisé et où peut-on le consulter ? quel est le calendrier de présentation de Perform 2020 ? réponse : pas de réponse



Transavia a choisi Accenture (produit AJP) pour la mise en place de ses API alors que KLM avait auparavant fait un autre choix : ces décisions posent à nouveau la question de la cohérence informatique du groupe et des possibilités d'économies d'échelles balayées par des choix discordants et incohérents. Quelle politique le groupe peut-il proposer en matière de BigData et d'OpenData ? En clair, quelle est la stratégie de gestion des données ? Et quels sont les gisements d'emploi à venir ? Ces sujets sont cruciaux pour notre avenir mais notre directeur, décidément pressé d'en finir, ou abattu devant cette avidité des élus à obtenir un peu d'informations, clôt le sujet sans commentaire et sans façon : un bel exemple de mépris des instances !

POUR une meilleure cohérence des choix d'architecture et du déploiement des technologies émergentes.

Beaucoup de ces questions étant relatives au groupe, c'est notre DIG qui devrait nous répondre. Malheureusement, hormis d'apprendre qu'il avait été distingué par les plus hautes autorités de la république, les occasions de lui parler sont rares !

Exigeons un plan industriel à l'échelle de l'informatique du groupe AF KL !

SUD Aérien au CE DGSi : Sophie Hubert-Rigon et Pascal Duvert

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