

## CCE Air France Janvier 2018

Sud Aérien lit la déclaration des mécaniciens/techniciens avions en grève :

« Mesdames et Messieurs,

A notre Direction centrale ;

Cela fait maintenant deux mois que nous, les mécaniciens avions sommes en conflit.

La direction de la DGI méprise notre mouvement mécanos en refusant de nous recevoir. Elle accepte par contre de recevoir toutes les Organisations Syndicales qui ne participent pas à ce mouvement, et annule les réunions prévues avec nos représentants grévistes.

Les mécaniciens et techniciens avions sont rentrés dans ce conflit car cela fait maintenant plusieurs années qu'ils alertent leur hiérarchie de proximité sur leur problème de rémunération et de reconnaissance de leur métier. Malheureusement en vain. Puis, il y a eu cette goutte d'eau qui a fait déborder le vase, avec des nouveaux embauchés mieux payés que nous, ainsi que les trop nombreuses restrictions à l'évolution hiérarchique.

Vous vous êtes heurté à la réalité du marché en recherchant des techniciens avions expérimentés.

Vous avez donc tenté d'attirer des candidatures en évaluant un salaire acceptable à vos yeux, pour un mécanicien avec 10 ans d'expérience. Mais quand nous avons comparé votre étude du marché à la réalité de nos salaires de mécanicien/technicien avion à Air France, nous avons tous été indignés.

Vous ne pouvez plus nier le fait qu'on soit payé en dessous du marché. Il est devenu insupportable pour nous d'être traité de cette façon depuis maintenant trop longtemps.

Notre savoir-faire et notre professionnalisme sont reconnues dans le monde entier. Nous sommes au même titre que les PNC et PNT une image de marque pour Air France à travers le monde.

Nous sommes impliqués dans la sécurité des vols comme beaucoup d'autres services à Air France. Mais nous constituons avec les PNC et PNT les 3 derniers remparts. Et nul ne peut ignorer aujourd'hui que cette grève des techniciens avions impacte la sécurité des vols.

A notre Direction Générale, une fois de plus, nous vous demandons d'ouvrir de vraies négociations avec les mécaniciens avion. Nous vous avons proposé un trêve de 48 heures afin d'entamer des discussions, mais vous avez refusé ! Sachez que, à aucun moment, nous ne voulions en arriver à cette situation. Vous en êtes les seuls responsables, car, on vous le dit une fois de plus, cela fait des années qu'on tire la sonnette d'alarme auprès de notre hiérarchie via les différentes réunions d'équipes.

Nous souhaitons aussi nous adresser aux différentes organisations syndicales PS, PNC, PNT.

Nous remercions d'abord les différentes organisations PS d'avoir respecté le choix des mécaniciens avion quant au fait d'avoir choisi SUD Aérien pour nous assister dans ce conflit.

Nous souhaitons aussi remercier les organisations syndicales PNC et PNT du soutien qu'ils nous apportent dans ce conflit. Nous remercions aussi tous les autres collègues de l'entreprise, tous secteurs confondus, pour le soutien qu'ils nous apportent jours après jours.

Messieurs, on espère enfin que la direction d'Air France entende la voix des mécaniciens avion et entre dans un processus de négociation sans conditions préalables.

Merci.

-Les mécaniciens avion.- »

**F. TERNER (PDG d'AF) ne réagit pas, aucune réponse de sa part sur le problème de la sécurité des vols.**

### Présentation des orientations stratégiques 2018.

F. TERNER : « Nous avons gagné 18 minutes/jour d'optimisation des Long-Courriers.

Les résultats d'exploitation 2017 du Groupe AF seront publiés mi-février 2018, ils seront bien meilleurs que nos estimations (>350Millions€)... C'est pourquoi nous allons augmenter l'investissement matériels dans les prochaines années.

Transavia poursuit sa croissance (de 29 à 33 avions début 2018). Son résultat d'exploitation sera (pour une fois) positif cette année.

HOP ! représente 675Millions€ de recettes/an, mais cette recette ne compense pas ses couts. »

## Prévisions pour 2018 :

- **Long-Courrier** : Portée par le marché, la croissance du groupe AF (en SKO) sera de +4% en 2018. Concernant le Low-Cost LC, la différence de prix entre un billet Low-Cost et un billet conventionnel n'est pas aussi grande qu'avec des billets CC/MC. L'offre mondiale (qui reste marginale) n'est concentrée que sur les lignes déjà très rentables. Air France surveille cette tendance Low-Cost LC.
- **Moyen-Courrier** : Alimenter le Long-Courrier de manière rentable. L'enjeu sera de renouveler la flotte mono couloir (car la flotte vieillit) et se développer partout là où Air France est faible. L'objectif est une croissance globale de +3%/an.
  - Développement de Transavia +18% (avec son personnel précarisé et moins bien payé).  
**LA DIRECTION REFLECHIT SUR LE POSITIONNEMENT DE TRANSAVIA AU DELA DE LA LIMITE DES 40 AVIONS. (renforcement du modèle Low-Cost ?!)**
  - Renforcement du Hub de Lyon, mais sinon une baisse globale du trafic de HOP ! (-0,5% en 2018, -3% en 2019). La direction veut encore baisser les coûts de HOP !
- **Maintenance** : Développer les partenariats externes. Développer des nouveaux produits pour les avions de nouvelles générations.
- **Cargo** : Accompagner la croissance du Long Courrier (+4%) avec l'utilisation des soutes avions. Développer les outils informatiques pour optimiser la gestion du Fret.

Comme d'habitude, la direction mélange les résultats d'Air France, Transavia et JOON pour « afficher » une croissance du Groupe. Or cette croissance c'est uniquement pour les filiales AF ! La maison mère Air France continue, elle, sa décroissance (moins de personnel, moins de lignes, ...). Elle sert de pompe à cash pour développer ces filiales.

## GPEC Air France 2018 (Gestion des emplois et effectifs)

Ci-contre, la prévision globale de notre direction sur les besoin d'emplois d'ici 2 ans. →  
Pour compenser des départs naturels importants (retraites, démissions,...), la direction prévoit des recrutements...

Mais tous les secteurs ne sont pas impactés de la même manière...

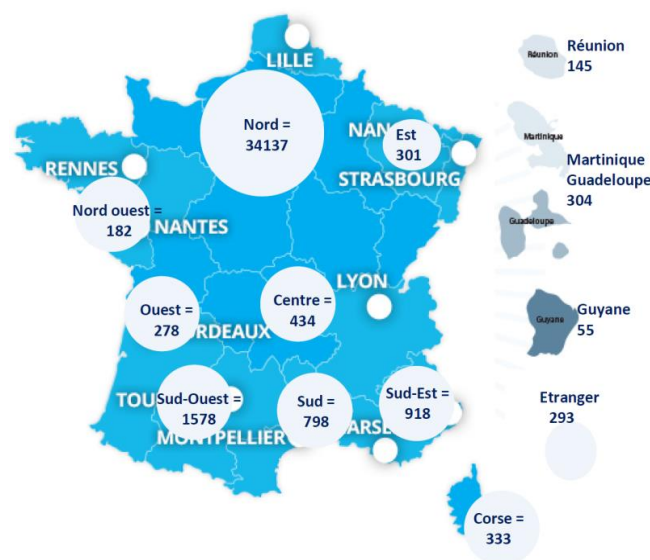
Ainsi, **la DGI à besoin d'augmenter ses effectifs d'ici 2020** (200 nouveaux postes sont à pourvoir). Le HUB CDG a lui aussi besoin d'embaucher. **Le Court/Moyen-Courrier par contre, va voir ses effectifs diminuer de 350 ETP d'ici 2 ans**, ce qui ne laisse présager rien de bon pour ce secteur ! Air France va aussi continuer sa politique de mobilité inter-secteurs. Mais la lecture que nous pouvons faire de cette GPEC c'est qu'une attaque massive va s'opérer contre le secteur Point à Point CC/MC.

Impossible d'obtenir une croissance sur le LC et MC avec autant de départs AF. **C'est la démonstration que cette « croissance » va s'effectuer dans les filiales, et non dans Air France (qui va connaître une attrition).**

Air France est le 1<sup>ier</sup> employeur privé d'Ile de France. Elle s'implique dans le « Grand Roissy ». Mais elle **développe surtout le dumping social à l'intérieur de son propre organisme...**

De plus en plus d'activité dans les filiales à bas coûts Transavia, Joon, .... (avec des salariés ayant moins d'acquis sociaux et des bas salaires) et des salariés Air France de moins en moins nombreux !

	PS	PNC	PNT
2018	25 332	11 080	3 638
2019	25 094	10 949	3 763
2020	24 928	10 928	3 888
Différence	-404	-152	+250



**POUR SUD AERIEN, LA QUESTION D'UN STATUT UNIQUE DES SALAIRES DU GROUPE AIR FRANCE DOIT S'IMPOSER, POUR STOPPER CE PHENOMENE !**