

CE Industriel Février 2017

Déclaration Sud Aérien :

« **Air France a décidé d'envoyer la révision d'un B777 en check SC01 le F-GZNJ à son concurrent direct Sabena Technics.** La direction pour être sûre que la visite se passe bien envoie toute une équipe Air France qualifiée composée de Responsable De Projet, contrôleur, logistique, bureau technique et planning.

En contrepartie sur Orly, nous avons trois check A de deux à trois jours ce qui ne va pas nous occuper longtemps. La pirouette de la direction pour ne pas prendre la check C01 du F-GZNJ est grotesque. C'est juste une volonté de la part de nos dirigeants d'envoyer le Boeing 777 à Bordeaux. La direction d'Air France veut comparer le type de service, leurs compétences, leur TAT et bien sur leur tarif. Sud Aérien est contre ces méthodes douteuses qui visent à externaliser à terme une chaîne complète de gros entretien du HN3 vers Bordeaux. C'est la première check C qu'Air France externalise à Bordeaux. Alors que c'était inimaginable il y a quelques années puisque c'est le domaine principal de l'activité d'Orly. Sud aérien dénonce depuis des années la baisse des effectifs sur Orly, et met en garde la direction sur l'externalisation d'une chaîne de révision B777 à l'extérieur de l'entreprise.

Après leur avoir donné la moitié des modifications cabine BEST avec l'aide d'agents Air France pour les former, la direction veut maintenant augmenter la cadence. La direction DEA Orly se plaint de ne pas avoir assez d'effectifs pour passer les trois check A en parallèle mais quand c'est pour un client comme Air Caraïbes, là, il y a toujours des solutions.

La direction se cache derrière un PDV en 2013 sur la DEA Sud pour ne pas embaucher, pourtant celui-ci n'est plus d'actualité. La DEA doit donc embaucher sur Orly de nouveaux mécaniciens, de nouveaux planeurs, de nouveaux effectifs dans les bureaux techniques les préparateurs, les tractistes, etc... ainsi que des pompiers AF en nombre suffisant pour assurer notre sécurité. Alors qu'Air France réduit toujours un peu plus la voilure de ses activités en interne, Sabena Technics investit dans de nouveaux hangars, de nouvelles salles de peinture à Toulouse, propose de prendre de nouveaux contrats pour grignoter la concurrence. On pourrait rajouter la reprise du hangar HN7 par Corsair qui nous relouera des baies avion à l'occasion. Plutôt que de se battre contre nos concurrents, Air France les aide à augmenter et diversifier leurs compétences.

Sud Aérien demande un changement de stratégie et de vrais investissements. Cela commence par ré-internaliser toute sa maintenance avec un véritable plan d'embauche !

Juste après avoir diffusé une belle émission sur RMC Découverte vantant les mérites de la maintenance d'Air France et l'expertise de ses techniciens, la direction externalise au maximum dès qu'elle peut à son concurrent direct en catimini ! Nous allons informer les salariés, interpellé la direction d'Air France au plus haut niveau, les médias et les politiques si il le faut. »

G. MORTREUX présente les très bons résultats annuel de la Compagnie. Et revient sur la sous-traitance de la Check C: « *Nous avons des couts fixes importants, c'est pourquoi nous avons restitué des hangars sur Orly, c'est purement économique... aucune visée de sous-traitance. La sécurité des vols n'est pas mise en cause avec nos chantiers sous-traités ! Le cadre est règlementé. Les quelques cas observés sur ATI et Sabena Tech on est extrêmement confiant avec eux. Le reportage diffusé sur le N3 a mis en valeur la qualité des équipes, mais nous ne sous-traitons pas les activités d'Orly ! Nous sommes dans une démarche de pic d'activité qui entraine de la sous-traitance.* »

Sud Aérien s'oppose à cette sous-traitance qui touche de plein fouet Orly, rajoute de l'opacité et a évidemment un impact sur la sécurité des vols. Ces fameux « pics d'activité » sont en réalité le résultat d'une mauvaise politique d'emploi : les collègues partent en retraite mais ne sont pas remplacés, les équipes sont en sous-effectifs... et donc les hangars se vident. Tout ceci n'est pas montré dans le reportage, les A320 sous-traités au Maroc, les GV en Chine, les chantiers BEST et une Check C 777 à Sabena Tech. (nos concurrents !).

Point Flotte/Contrats/Chantiers

La visite 6 ans du A380 HPJH ne sera plus effectuée par ESW à Dresde mais à AECO en Chine.

Les modifs Best A330 seront probablement reportées, voire pas effectuées. (projet Boost, nouvelles cabines?) Découverte d'une nouvelle crique sur longeron underwing coté DX du GSQE. Pour Sud Aérien, il y a un marché à prendre, ces problèmes structuraux vont toucher toute la flotte mondiale. Pourquoi la direction ne met pas les moyens pour être leader mondial de cette réparation ?

SUD Aérien – BP 30 - 91551 PARAY VIEILLE POSTE CEDEX

Tél : 06.37.91.20.51 - Fax : 01.41.75.64.02 - E-mail : sudaf@wanadoo.fr

PSP : Personnel en Suivi Particulier, vers la Porte ?

Notre direction (qui ne sait plus comment s'occuper) va bientôt désigner des PSP. C'est quoi un PSP ?

C'est : « un salarié dont l'évaluation est inférieure au niveau et aux standards attendus dans son métier en terme de sécurité des vols. **C'est un salarié dont la sous-performance a été révélée en termes d'insuffisance de compétences et/ou de connaissance, de mauvaises pratiques et/ou attitude** ».

Une détection au fil de l'eau (par qui ?) identifiera des « faiblesses techniques et non techniques », pour aboutir à un RDV Manager (avec Info RRH) pour mettre en place des moyens « adaptés » pour aider le salarié (par exemple, « réapprendre à torquer ou à freiner »).

Pour Sud Aérien :

Sous prétexte de la sécurité des vols, ce process vise à identifier les « weak performers » donc **les faibles** pour pouvoir « l'accompagner » ?? Mais qui jugera ? Comment ? Quels référentiels ?

Quel mépris ! Quel manque de considération pour tous les salariés de la DGI qui font, tous les jours, preuves de professionnalisme et qui déploient des trésors d'ingéniosité pour résoudre tous les nouveaux problèmes que nous impose notre direction ! C'est une remise en cause de tous les agents qui travaillent tous les jours sur avion ! Ce fameux process sera-t-il aussi valable pour les bureaucrates qui viennent remplacer les techniciens pendant les grèves ? Va-t-on vérifier leur compétence à appliquer un bon couple de serrage ou des procédures ? La direction fait fausse route dans ce projet, qui vise à défausser la direction de sa part de responsabilité dans la sécurité des vols et qui stigmatisera les ouvriers et techniciens, préparant la voie à des licenciements individuels. **Il n'est pas question que ce projet s'applique .**

Point Péréquation Restaurants et projet ASC/CCE

Après des mois de négociations, le Bureau de la DGI (Industriel) a négocié avec l'ensemble des autres CE de nouveaux accords sur les restaurants de la Compagnie et sur le CCE. Cette démarche vise à rétablir une solidarité juste et partagée et se défaire d'un système qui appauvrisse notre CE.

Pour rappel, **depuis des années, la DGI et le CE HUB sur-cotisaient au CCE**, ceci au détriment de nos activités locales : billetterie, médiathèque, animations,... et a permis à d'autres CE de vivre localement au-dessus de leurs moyens. Le CE DGI (qui n'est pas le plus riche) versait 75% de ses revenus au CCE quand d'autres tout juste 50%.

La nouvelle formule prévoit maintenant que tous les CE participent selon un taux unique au CCE : 43%.

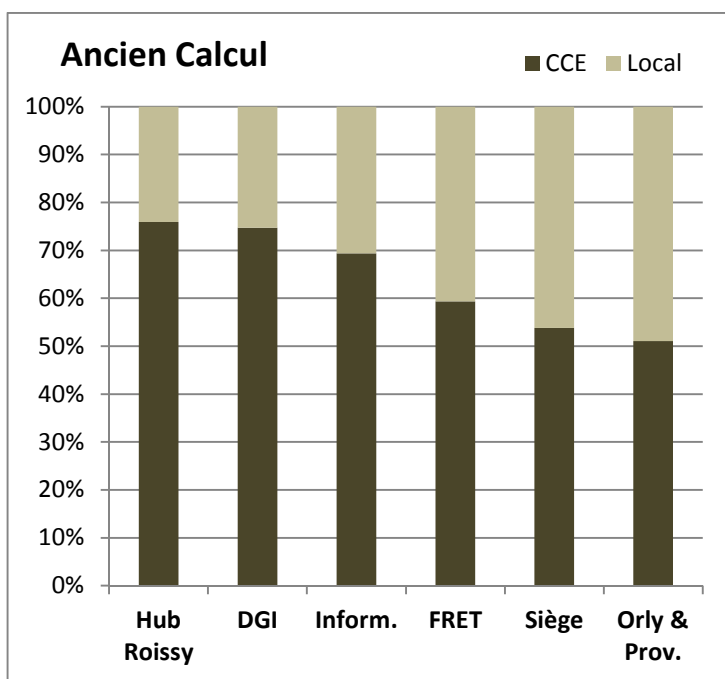
Sans impact sur les Vacances Familiales et Vacances Jeunes effectuées au CCE, cela permettra de récupérer plus d'1 Million € pour les activités locales du CE DGI.

Cette révision était nécessaire pour rétablir une équité entre tous les salariés Air France, afin qu'ils puissent disposer des prestations locales équivalentes.

Vote de la session

Pour : SUD Aérien, UNSA, CGC, CFDT

Abstention : CGT



Point Financement Photocopieurs du CEI

Pour rappel, en juin 2014 l'ancien Bureau (CGT-FO-CGC-CFDT) a engagé notre CE dans un contrat de leasing de photocopieurs pour un montant total de **1 310 000€** (pour un parc valant environ 120 000€ comptant).

Autant d'argent qui ne seront pas redistribués vers le personnel de la DGI.

Ce contrat d'une durée de 5 ans pèse énormément sur notre trésorerie.

Deux prestataires sont revenus vers notre CE pour nous proposer un refinancement basé sur le même modèle de leasing (location) avec une baisse de loyers mais nous devrions réengager 5 années supplémentaires.

Pour Sud Aérien, nous ne souhaitons pas engager notre CE pour une durée qui va au-delà de notre mandat de 4 ans. Nous avons aussi l'occasion de solder définitivement tous ces contrats pourris. En effet, un réengagement sur 5 ans, même avec des loyers sont en baisses, engendrera une perte financière à long terme. Ce n'est pas une gestion responsable d'un CE « en bon père de famille ». C'est pourquoi nous voulons aller au bout de ce contrat et ne surtout pas se réengager dans un autre contrat de leasing pourri. Donc deux options...

Réengagement Nouveau Contrat Leasing / Pour : - Contre : **Sud Aérien, UNSA, CGC** Abs : CGT

Pas de réengagement & solde du contrat actuel / Pour : **Sud Aérien, UNSA, CGC** Contre : - Abs : CGT

- **Infos du Bureau** : Suite à l'alerte Listéria lancée par un de nos fournisseurs de fromage, nous avons eu les résultats des analyses bactériologiques des lots consommés dans nos restaurants : les analyses sont dans les tolérances. Le Bureau va faire une Communication complète sur le sujet.
- **300 airbags motos commandés**, livraison dans 2 mois. Quelques pbs avec le CSP... la DRH va voir.