

CE DGI du 29 Juin 2016

***Déclaration SUD Aérien :**

➤ L'activité Pompier est une nécessité absolue, elle garantit la protection des personnes et des biens. Cette mission de sécurité (risque de feu, accidents chimique, et secours à la personne...) nécessite des moyens humains et du matériel adapté à notre environnement. Actuellement cette mission n'est plus assurée dans des conditions de travail normales mais en mode dégradé. Sur Orly avoir deux pompiers pour une équipe, c'est mettre en danger les pompiers comme les biens et les personnes ! L'organisation actuelle du travail impose de laisser un pompier au standard, pour l'intervention il ne reste qu'un seul pompier. Cela n'est pas acceptable. Des alertes ont été données sur cette situation dans différentes instances mais la direction fait la sourde oreille. Le véhicule de lutte incendie n'est pas changé et le budget pour son remplacement est bloqué. Donc plus de véhicule incendie.

Les pompiers attaqués c'est notre sécurité qui est menacée ! Sans oublier une partie importante de leur mission, la formation obligatoire des agents que les pompiers leur donnent, (secourisme, incendies) hélas non reconnue. Il est temps de traiter cette question dans la transparence. Après avoir sous-traité le service pompier sur Eole, vous mettez en place toutes les conditions pour faire de même sur Orly et Roissy. Nous demandons un éclaircissement et des engagements de la direction sur ce sujet.

➤ Un projet d'accueil au sein du CIT de Toulouse doit se réaliser le 26 Juin pour des chantiers Airbus. Le CHSCT a émis plusieurs appels auprès de la direction pour une consultation avant la signature des deux parties « loueur -locataire » de la convention d'occupation de nos locaux pour une surface au sol d'une Baie avion, plus une position « Nose in » périodique ainsi que des locaux, vestiaires et bureaux...

Hors à ce jour, plusieurs points sont en attentes et en délits d'entrave pour le CHSCT:

- La non consultation du CHSCT du CIT par la direction, suite au projet pour recevoir Airbus au sein du hangar de la Croix du Sud. Lors de la présentation du projet par la direction et les entreprises qui devraient cohabiter sur le CIT, aucun document n'a été présenté au CHSCT en amont, ni le jour de cette réunion. Le service sécurité incendie n'était même pas invité. Seules les parties loueur (Airbus) et sous-traitants du loueur étaient en possession de ce document de présentation. Le CHSCT n'était pas en possession du document, mais une demande de signatures leur a été faite. (*Vous vous doutez bien du résultat des élus !*)

Le CHSCT présent certes mais pas consulté sur:

- Non-établissement du plan de prévention, évacuation et effectif
- Identification et quantification du personnel loueur et sous-traitant si problème d'évacuation ?
- Prévention et exercice d'évacuation ?
- Les questions restent en suspens sur l'emplacement et le matériel tels que les docks, escabeaux et appareillages,...que deviendront-ils après les 18 mois écoulés ?
- Les docks de queue seront détruits, car l'emplacement trop restreint pour les contenir. Le remplacement de ceux-ci devrait être fait par la réception des docks avion, de la zone nord ! Cela fait déjà deux ans que nous devrions les obtenir...
- La transformation des horaires sur des chantiers TAT pour parvenir à tenir les charges de travail. Or c'est par le renforcement d'effectifs que cela peut être fait et non par des changements d'horaires et déplacements multiples d'agents pour combler ceci. Nous voulons éviter les horaires 3x8 / 7x7, ceci pour de multiples causes de santé, de vie familiale et d'espérance de vie...

Libérer une baie avion entraîne une charge en moins sur le programme entretien AF. Elle ne fait travailler aucun salarié d'Air France. Que deviendront les charges avions ne pouvant plus se faire, dues à la location de cette baie ?

De plus, une recrudescence d'AT est présente au premier semestre 2016. La non-analyse des projets et éléments perturbateurs ainsi que l'entretien du matériel sont négatifs en tous points et ne font que consolider ces éléments accidentogènes.

Deux changements ont déjà eu lieu ces dernières années en 2009 et 2013, cela ne nous a pas amené plus d'activité, ni plus d'effectif, ni de perspectives d'avenir probantes.

Nous voyons maintenant en la DGI une agence immobilière, plutôt qu'un outil de travail et d'entretien avions. Nous demandons un changement d'orientation et de stratégie de l'entreprise.

***Infos Economiques DGI Juin 2016 :**

-**Prise commandes Juin 2016 pour 262Millions€:** Etihad Airways (support Eqps B777 sur 10ans), RAM support complet d'1 B747 pour 5 ans, et Thai (Support Equip. A350 pour 12 appareils sur 12 ans). A noter, le contrat AWACS est prolongé d'un an.

-Chiffre d'affaires (1 091M€) et Résultat d'exploitation (56,6Millions€) sont en phases avec le budget.

-Effectifs : 7907 en baisse constante. 9 démissions le mois dernier.

-La direction projette de sous-traiter des chantiers BEST à SABENA pour 6 B777 (GSPA,GSPB,GSPD,GSPE, GSPF,GSPM). Cette même direction qui a organisé le sous-effectif sur Orly argumente aujourd'hui le « *manque de moyens humains* » pour justifier cette sous-traitance.

-Incendie usine Hélios : Incendie déclarée le 12 Juin 2016 suite à un problème électrique (problèmes électriques déjà soulevés auparavant par son CHSCT). Des groupes ont été installés pour alimenter électriquement l'usine. Les autoclaves ne fonctionnent pas. Des retards de production sont à prévoir.

Analyse de la sous-traitance 2015 à la DGI

En 2015 le coût total de la sous-traitance pour la DGI explose pour atteindre 831Millions€.

Alors que la direction proclame qu'elle se lance dans un programme de ré-internalisation de la charge, dans les faits, les effectifs de la DGI ont baissé de 1000 emplois en 3 ans et la sous-traitance progresse années après années pour atteindre 32% de notre chiffre d'affaires ! Et tous les secteurs sont touchés : Avions, moteurs, Equipements, logistique, ... Ceci pose le problème du développement de l'emploi dans nos ateliers et hangars. De plus, Air France ne peut ignorer que la baisse constante des contrats d'appels d'offres entraîne au final une dégradation des conditions de travail et une baisse de salaires pour les employés sous-traitants. Ils subissent de plein fouet l'impact de ces « économies » en étant de plus en plus précarisés.

Sud Aérien demande que la charte de bonne conduite signée par ces entreprises à chaque renouvellement de contrat avec AF soit respectée, et qu'un suivi soit fait par l'entité AF. Nous exigeons aussi un changement de politique industrielle en faveur de l'emploi Air France à des conditions sociales et salariales élevées.

Avis de la session : POUR : - CONTRE :SUD Aérien, UNSA, CGT Abs: CFDT, CGC

Point d'étape sur le projet FORWARD aux Moteurs

Ce projet vise à réduire de 50% le TAT des moteurs d'ici fin 2016. Malgré un retard de quelques mois sur sa mise en œuvre, les efforts fournis par l'ensemble des salariés ont permis d'améliorer la productivité de cette activité. Mais la question de la rémunération n'est pas abordée dans ce projet alors que des gains supplémentaires ont déjà été générés.

Le projet est vaste et concerne toutes les branches de l'activité Moteurs : Production, fonction technique, Support et Assistance Tech, Développement, Logistique, gestion commandes & stock, planning,...

Point sur les contrats Imprimantes du CE DGI

Un point d'étape a été présenté à l'ensemble des élus sur les problèmes financiers liés aux contrats imprimantes du CE. 2 sociétés nous ont proposé des rachats de contrats, engageant notre CE jusqu'en 2021. Sud Aérien a pour principes de ne pas se réengager au-delà de la durée de son mandat. De plus les propositions sont à peine rentables par rapport à la clôture du contrat actuel.

Info du Bureau du CE

Plusieurs problèmes d'entretien sur les frigos et congélateurs de nos restaurants nous ont contraints à fermer un restaurant et à jeter de la nourriture. Nous demandons à la direction AF (responsable des locaux et du matériel) d'assurer un meilleur entretien de nos restaurants.