

CE DGI du 25 Novembre 2015

En début de séance Anne Brachet revient sur les nouvelles difficultés de sureté ZSAR.

Des réunions sont en cours sur le sujet pour solutionner ces nouvelles contraintes. Il faut patienter un peu pour voir ce qui sera décidé à l'issue de ces réunions.

Résultats Economiques DGI fin Octobre 2015:

- Nouveaux contrats signés avec Libyan Airlines et Druk Air.
- Effectifs en baisse : 7987 agents (-200 depuis de début de l'année). En 2012, nous étions 8700 !!
- Chiffre d'Affaire: 2,07 Milliards€, en hausse de +13% (+238Millions€).
- Résultats d'exploitation : 174Millions€. En progression de 93% par rapport à 2014.

Les bénéfices de notre activité de maintenance explosent. Ils augmentent bien plus vite que le Chiffre d'Affaire, ce qui se traduit par une explosion de la rentabilité. Ils sont supérieurs de 30millions€ par rapport aux prévisions de notre direction pour 2015. **Pour Sud Aérien**, les salariés de la DGI ne doivent pas être les exclus de cette prospérité. **Il serait anormal que les avancements 2015 ne reflètent pas les bénéfices perçus !**

- L'activité Aérostructure sur Hélios est en décalage par rapport au programme. Son activité Tiers s'épuise en fin d'année.
- L'arrêt des B747, le 10 Janvier 2016, va impacter plusieurs secteurs dont MT.CG. Comment va s'organiser l'activité de cette division ? Réponse d'**Hervé Page** : « *Nous ferons de la mobilité en fonction des charges* ».
- La DGI verse 80 millions€ /an à la Direction Générale du Siège. Ces coûts « Corporate » ont augmenté de +11Millions€ pour la DGI en un an ! Alors que ces frais aurait dû diminuer avec la mise en place de Perform.

Anne Brachet : « *Le niveau d'effectif est en baisse mais nous maintenons une politique de recrutement. Nous devons nous adapter aux évolutions de notre flotte et de la maintenance des nouveaux avions. On développe l'activité Tiers tout en continuant à travailler sur nos coûts de structure. Notre politique reste celle du développement de nos services tout en restant compétitif sur le marché.* »

Projet d'Optimisation de la Supply Chain Logistique.

La direction de MS veut améliorer la fluidité du service tout en maintenant sa conformité réglementaire. Ce projet vise à réduire les coûts de sous-traitance et de structure. Le coût transport (40M€) est aussi visé.

-Eclatement des stocks pour plus de proximité, « modernisation » des magasins, réduction des courses (-1.1M€), regroupement du stock des 2 magasins au CLR dans les surfaces existantes...

-La direction veut diviser par deux le nombre de courses et mieux utiliser le réseau navette Hangars déjà existant sur RSY et le CLR.

-Transfert du magasin Ventes & Surplus d'ORY à CDG : Sur Orly, 7 postes de magasiniers AF seraient supprimés en Mars 2016, ainsi que 4 postes du prestataire Alter EGO.

-Pour son nouveau schéma logistique USA (réduction de -3.6M€) alors qu'Air France Cargo est utilisé pour le transport transatlantique, notre direction voudrait dorénavant utiliser un prestataire extérieur. Ceci mettra en difficulté une branche de notre compagnie car les soutes Cargo AF ne sont remplies en moyenne qu'à 59%. Est-ce bien « Corporate » ?

Pour Sud Aérien, le volet social est absent de ce projet. Que deviendront les salariés d'Alter EGO ? Quel avenir des magasins sur Orly et des magasiniers ?

Extension du système MAINTENIX

Ce programme partiellement déployé dans nos activités vérifie et gère en temps réel le respect des règles opérationnelles et règlementaires. Il vise à remplacer Sigma, Alpha, SAP et DVE.

Les dossiers et les signatures deviennent électroniques, commande automatique des pièces pour les chantiers, disparition du planning papier au profit d'un planning sur écran, anticipation d'outillage, ...

Les flottes B777 (Juin-Oct 2016) puis A320 (Juin 2017) migreront vers ce nouveau système.

La direction s'appuie sur les remontées des équipes A380, qui utilisent déjà ce système, pour améliorer ces nouvelles implantations. Dans le même temps (2016-17), une simplification du système de la Documentation Avion / Moteurs / Equipements va être réalisé.

Sud Aérien émet beaucoup de réserves concernant les formations qui devront être à la hauteur de l'ambition de ce projet. Jusqu'à présent, les salariés devaient se débrouiller seuls face aux nouveaux programmes et répondre aux complications inhérentes à l'application et l'utilisation de tels systèmes. Nous mettons aussi en garde la direction de toute tentative de flicage de l'activité des techniciens par le biais de Maintenix.

Projet GECCO

C'est le suivi en "temps réel" des compétences (aéronautiques, non-aéronautiques, règlementaires, normatives, spécifiques métiers) et diplômes de chaque salarié de la DGI. Le N+1 devra évaluer tous les 2 ans les compétences et aptitudes de ses subalternes. Déployé à partir de Décembre 2015, aucune garantie n'est apportée sur le respect de la confidentialité des informations personnelles qui seront implémentées dans ce « Cloud » propriété de SuccesFactor. De même, les managers ne suivront qu'une formation d'une heure pour maîtriser ce système et définir les compétences de chaque salarié.

Votes de la session / Contre : **SUD Aérien**, CFDT

Abstention : UNSA, CGT

POUR : CGC

Formation DGI 2016

En moyenne, 34h/an/agent sont consacrées à la formation, en baisse constante depuis 2011. La division Moteurs bénéficie, elle, d'un haut taux de formation/agent. 356 alternants sont actuellement formés à la DGI.

Information sur la Restauration DGI

Le Bureau a déjà averti l'ensemble du personnel des difficultés concernant le financement de ses restaurants. Le problème vient de la répartition des subventions dédiées à la restauration entre les CE Industriel, Cargo, APAX HUB, APAX Point à Point, Informatique, Pilotage économique et Exploitation Aérienne.

Au lieu de mettre en commun l'intégralité des subventions perçues par chaque CE dans un pot commun (la péréquation), les CE qui perçoivent plus de subventions que nécessaire en détournent une partie pour l'injecter dans leur ASC (Activité Sociale et Culturelle). En conséquence, ce ne sont pas 22Millions€ qui tombent dans la péréquation mais seulement 15millions€. Le principe de solidarité n'est donc pas respecté. Ceci met en difficulté notre CE Industriel qui sert 35% des repas Air France mais qui touche seulement 17% des subventions.

Nous avons donc proposé aux autres CE un modèle de répartition équilibrée des subventions pour qu'aucun CE ne soit plus lésé par ce système. En cas de refus de leur part, il nous faudrait trouver un financement pour combler nos déficits structurels restaurants (-1Million€/an).

La seule source disponible pour le CE DGI est la subvention ASC laissée en gérance au CCE.

Faute d'accord rapide sur notre proposition de péréquation, le CE Industriel n'aura d'autre choix que de récupérer cette subvention pour sauver ses restaurants.

Les secrétaires des autres CE doivent maintenant se positionner pour soit établir une solidarité équitable de la restauration AF, soit risquer l'avenir d'un modèle de subventions d'activités sociales et culturelles centralisées. La balle est maintenant dans leur camp.

Information CE :

Le Bureau remercie l'ensemble des salariés du CEI qui ont participé à l'élaboration du Spectacle de l'Arbre de Noël de la DGI. C'est une réussite et nous avons reçus de nombreux remerciements des agents d'Air France très satisfaits du spectacle proposé.

Le Bureau a réussi à faire annuler une facture de 340 000€, une bonne nouvelle mais encore insuffisant ...

