

CE Industriel 28 JUIN 2017

Déclarations Sud Aérien :

1. **Une perspective s'ouvre pour le Centre Industriel de Toulouse (CIT) :** Sur Toulouse, Air France détient plusieurs sites. Le site de la Barigoude, le site du Chapitre et le Centre Industriel de Toulouse. Le bail du site du Chapitre arrive à son terme. La question du renouvellement du bail est posé, d'autant qu'il faut ajouter pour le fonctionnement du site du Chapitre, les coûts de son restaurant. Air France souhaite un redéploiement sur un autre site de la compagnie. Mais le redéploiement des 150 agents est impossible sur la Barigoude par manque de surface... il reste donc le CIT. Voici une belle opportunité pour le CIT : avec l'arrivée des 150 agents du chapitre dans les locaux du CIT, nous aurions une meilleure occupation de nos surfaces, qui permettrait de faire baisser les coûts des bâtiments. Nous louons déjà nos hangars, la direction de la DGI peut optimiser nos surfaces pour tout le personnel Air France du Chapitre. Des études sont en cours sur le sujet, nous souhaitons avoir de la part de la Direction un engagement de voir aboutir ce projet qui peut donner des perspectives économiques intéressantes pour le CIT. Le restaurant actuel du CIT est largement dimensionné pour accueillir les 150 agents du Chapitre. Les économies sur le bail et la restauration seraient importantes. L'aboutissement ou l'échec programmé de ce projet sera un signe de ce que veut la direction pour le CIT. Nous sommes disponibles pour accompagner ce projet porteur d'emplois.
2. Après une **campagne d'avancement marquée par une opacité et de toujours nombreuses inégalités**, la Direction d'Air France propose un accord **d'intéressement à la signature**. Cet accord qui permettrait encore une fois aux patrons de ne pas payer les cotisations sociales et augmente les difficultés (maladie, retraite, chômage...) et accroît encore les inégalités dans l'entreprise. **Le summum est atteint avec cette surprime attribuée aux pilotes** (sûrement pour peser sur leur référendum) en cas de signature de la nouvelle compagnie Boost, qui va encore attaquer nos emplois. Sud Aérien réclame **des augmentations générales de salaire, en priorité pour les petits salaires**, et une distribution qui compense les inégalités au lieu de les aggraver.
3. Sud Aérien alerte la direction sur l'organisation des secours de VLR en cas d'intervention du SAMU. (Suite à une prise en charge trop longue du malaise d'un agent)

G. Mortreux : « Nous prenons acte et nous développeront ces sujets ultérieurement. Le salon du Bourget s'est bien passé, nous avons signé quelques contrats : Air Canada GE90 prolongé de 3 ans, Air Mauritius réparation et « acces pool » sur A350, extension du réseau réparation Rolls Royce XWB. Et des clients ont été fortement intéressés par nos évolutions en « predictive maintenance », application cabines, formation avec lunettes 3D... »

Chiffres d'affaires DGI fin Mai : 1 087 millions€

Résultat d'Exploitation fin Mai : 43 millions€

- **Orly :** 2 GV B777 sous Maintenix : GZNK sorti avec 4 jours de retard. Retard prévu sur sortie du GSQX. GSQE reprogrammé en Novembre. GSQC et GSQD externalisés à Sabena Technics. Gros problèmes de livraison des trains en retard de Lufthansa, retards kits et problèmes de sous effectif...
- **CDG :** Reprise chantiers longeron underwing B777 dès Septembre.

Sud Aérien alerte la direction sur la **forte augmentation des heures supplémentaires à la DGI**, symptôme de sous-effectif. Tous ces retards chantiers sont dus au sous effectif, chez nous et chez nos fournisseurs....

Proposition d'embauche en CDI pour 83 apprentis en Septembre 2017 (sur une promotion de 100), mais ces embauches ne compenseront pas les départs naturels.

En 2016, **le recours à la sous-traitance à la DGI a explosé**. Elle passe de 843 à 960 Millions€ ! +14% en un an, (+46% entre 2013 et 2106). Cette hausse se concentre principalement dans les activités Mat. & Services et Moteurs (retards pièces et donc location). Les coûts des visites Airbus sous-traitées représentent

ATI / Maroc	Checks A & GV A320	8,6M€
HAECO / Chine	GV et Peinture A330/340	5,9M€
EADS / Allemagne	GV A380, peinture, modif, structure	15,3M€

Notre Directeur G. Mortreux intervient pour reconnaître que les documents (présentés par la Direction) ne permettent pas d'apprécier clairement le niveau de sous-traitance sur la DGI !! **Pour Sud Aérien**, la politique de baisse d'emplois de notre direction a conduit à l'explosion de la sous-traitance avec des problèmes de qualité qui viennent impacter tous les secteurs de la maintenance.

Aucun retour sur la rentabilité et l'efficacité réelle des activités sous-traitées : retard d'apros, non-conformité, travail à refaire, logistique finalement assurée par AF... Derrière cette sous-traitance, il y a aussi des conditions d'emplois et de travail précaires dans la majorité de ces entreprises. Cette course à l'externalisation n'a démontré ni sa pertinence ni son efficacité. La DGI doit ré-internaliser toutes les charges disparues de nos ateliers et hangars. Surtout quand on lit dans le magazine Air France de ce mois-ci à destination de nos passagers qu'Air France n'a jamais laissé à personne d'autre le soin de faire l'entretien avion.....

Vote des élus / Contre : Sud Aérien, Unsa, CGT Pour : - Abs. : CGC, CFTD

Projet mobilité Digitale de la DEA

700 Ipad vont être attribués aux mécanos avion, contrôleurs et managers B777 pour travailler sur avion. Pour consulter la documentation et aussi trouver plus facilement les références pièces. Avec une petite boîte basée à Bordeaux « Air Int » qui développe un produit informatique pour la cabine B777 afin de commander directement les apros pièces. Société grassement rémunérée à qui nous allons transmettre notre savoir et qui travaille aussi pour Sabena Technic et Airbus. Nous avons demandé le droit à la déconnexion et donc le fait de pouvoir avoir un lieu de stockage sécurisé sur place. Pas d'engagements précis et daté de la Direction qui dit que c'est « son objectif » mais en même temps nous explique qu'on peut emmener son Ipad à la cantine en bandoulière ! Notre patron nous explique qu'il a rencontré un salarié de KLM qui lui a dit que c'était très bien et qu'il gagnait deux heures sur un temps de visite journalier avec cet appareil. Cela nous laisse sceptique, et nous pensons que **le salarié gagne juste le droit de travailler encore plus intensément en l'absence de reconnaissance salariale....** Nous avons demandé les engagements de confidentialité de la société Air Watch basée à Atlanta.

Vote des élus : **Contre : 4 Sud Pour : 2 Unsa, 2 Cgc, 1 Cfdt Abstention : 2 Cgt**

Projet Tractage YC

Présentation biaisée de la Direction qui nous déclare créer 10 emplois avec comme objectif de prendre le tractage de Transavia et Aigle Azur assuré par Wfs. Avant de reconnaître face à nos interventions **qu'ils suppriment 30 emplois Air France à l'escale d'Orly ouest** et que les tractistes devront dorénavant en plus du tractage docker l'avion, amener le groupe de parc... Sud Aérien a demandé que les agents aient une augmentation de salaire reconnaissant ces nouvelles tâches. Sud Aérien a aussi demandé l'embauche des tractistes de Wfs dont l'emploi serait supprimé par ce transfert d'activité comme le prévoit la loi (Art L122-12)

Développement Industriel BL.MS :

La réinternalisation de certains travaux a entraîné le besoin de 16 techniciens en 2016 et 20 en 2017. Soit 81 embauches prévues en 2017 pour compenser les 60 départs. Il y a 8% de croissance sur les réparations tiers. La concurrence est plus rude mais l'activité reste très profitable grâce au professionnalisme des agents. Sud Aérien a réclamé une reconnaissance salariale. Surtout que pour trouver des techniciens Air France embauche parfois plus cher que les techniciens en place... La Direction reconnaît qu'il y a un problème de surface à Eole et envisage la création d'un lieu de stockage à construire.

Nouvelle co-entreprise à SINGAPOUR, ouverture 1° octobre 2017

Sabena Technics (nos concurrents (?) à qui la DGI sous-traite nos visites B777 et nos chantiers BEST) et Air France Finances créent une coentreprise « Sabena Technics Asia » qui serait renommée pour l'occasion. Détenu par Air France KLM Finances (50%) et Sabena Technics (50%). . AFI KLM E&M sous-traiterait alors à sa coentreprise les prosuits 320 et ATR. L'usine actuelle est dimensionnée pour le produit ATR. Elle serait agrandie par la location de bâtiments adjacents afin d'accueillir le développement des capacités de réparations A320. Soit environ 6000m². La direction affirme que les flux traités en Europe provenant de ce marché augmenteraient de 20%. **Pour Sud Aérien, ce projet ne doit pas pénaliser nos activités de VLR mais doit être créateur d'emplois. Nous attendons les embauches correspondantes et les augmentations de salaire.**