

# CSE Industriel Octobre 2019

## DECLARATIONS SUD AERIEN :

**JK (Piste) :** Le travail demandé aux techniciens JK est considérable, et ces multiples tâches ne sont pas inscrites sur leurs fiches de poste : Maitrise des Doc. Techniques des autres compagnies, préparation des audits, gestion des pièces clients, formation de ses collègues, vérification mensuelle des touchées compagnies, facturation clients, etc etc. La liste s'est allongée années après années et nos collègues effectuent maintenant des tâches normalement dévolues à des niveaux Cadres, sans aucune reconnaissance salariale ! Cela suffit, le métier doit être revalorisé !

**Logistique :** Cette filière est abandonnée depuis longtemps ! Toujours plus de responsabilités, plus de charge de travail mais aucune reconnaissance de la technicité de ces métiers. Les carrières sont bloquées et l'évolution salariale est plate. Or, lors de la mise en place de la filière, la direction s'était engagée à la faire évoluer. Mais les promesses n'ont pas été tenues et les barrières évolutives s'accumulent : promotion seulement sur poste, parcours du combattant pour valider son niveau N3 ou N4,... La logistique est une force majeure de la DGI, mais elle n'est pas traitée dignement.

Sud Aérien demande entre autres exemples : l'attribution des 12 points pour les Ex B1 Log qui passent sur un poste N3 (alors qu'ils étaient déjà N3 sur un poste évalué N2), la reconnaissance des agents en logistique venant du Passage et qui parlent plusieurs langues,... **Voilà des pistes à explorer pour sortir cette filière d'une torpeur mortifère et la tirer vers le haut.**

**Rentrée antisociale :** Attaque des retraites, blocage des salaires, mise en place des CSE, le ravage des lois Macron précarise et détruit le monde du Travail. Cette ambiance touche aussi Air France : les carrières sont en panne, les reclassements n'existent plus, et nous ne bénéficions que des miettes d'un saupoudrage indigeste.

La spirale des inégalités augmente avec un nouveau PDG payé à prix d'or, des membres du COMEX AF/KLM dont la rémunération moyenne a augmenté de +70%, et en même temps, le déclassement du personnel AF accompagné d'une perte globale de pouvoir d'achat. Nous avons atteint le temps de l'indécence ! Quel mépris pour les classes ouvriers/techniciens, sans parler des 4 millions € de salaire annuel de notre nouveau PDG alors que nos jeunes collègues galèrent avec 1300€/mois ! **Le grotesque article de l'Express** (sur commande de la direction d'AF) qui fait l'apologie d'un PDG omniscient et omnipotent est un torchon d'infamies et de mépris pour les agents d'Air France. **La vulgarité de cet article est une démonstration d'un monde de luxe et de culte de la personnalité.** Quel intérêt de savoir que notre PDG fait du sport à 5h du matin ?... pendant que nos collègues sont, eux, déjà au travail pour un salaire misérable ! Il y a dans cette prose indigeste et vulgaire, un sentiment qui mésestime le personnel avec un PDG qui, lui, saurait tout faire. Les propos de cet article sur les syndicats sont méprisants, c'est un article qui pue le mépris de classes. Nous avons bien compris le message !

**Info CMH** (Centre Maintenance Hub, Cdg) : Nous avons appris **le décès d'un de nos collègues** pendant son travail au CMH. Il s'avère qu'il n'a pas pu être secouru dans les meilleurs délais, les pompiers ADP ne sont pas intervenus et ceux de Mitry-Mory ont dû attendre la présence des gendarmes pour intervenir sur site. Un Danger Grave et Imminent a été posé par Sud Aérien pour obliger la direction à agir sur les conditions de prise en charge des secours à l'intérieur du CMH. Une enquête CSSCT est en cours...

✓ **Point DEA :**

Mr D'Andréa fait une présentation du futur de la DEA en fonction des évolutions de flottes. Avenir du H1 CDG suite sortie du B777-200 à compter de 2022 ? Avenir du H6 CDG suite sortie de l'A380 ? Impact de l'empreinte industrielle de MT.CA et des H2-H3-H4-H6 ? Beaucoup de questionnement mais peu de réponses. Deux études industrielles sont lancées à CDG et ORY.

Sur Toulouse : une activité A320 garantie jusqu'en 2023 (avec réduction progressive de la sous-traitance à compter de 2021). Mais après ?? Des opportunités à développer pour repositionner la Croix du Sud sur des produits « durables » et rentables (mais la direction n'indique pas lesquels).

**Pour Sud Aérien**, la modification de la flotte aura des répercussions énormes sur l'activité Avion. Avec des avions nécessitant moins de mécanos et d'immobilisation, de nouveaux enjeux technologiques à acquérir, **l'impact sur l'emploi sera évident.**

✓ **Projet « AMBITION CABINE »**

Si la direction a de l'« ambition » pour les cabines avions, elle n'en a pas pour les techniciens Cabine, puisque rien n'est prévu pour eux dans ce projet. Aucune revalorisation salariale malgré leurs nouvelles tâches : A320, banc ozone, fonctionnalités numériques,...

Leur filière est la grande oubliée de ce projet, et d'ailleurs aucune information du projet n'a été démultipliée aux équipes de production... les principaux intéressés apprécieront ! Face au constat de la direction que « *la qualité cabine n'est pas au rendez-vous* », le remède envisagé est : plus d'inspections, interventions plus régulières, de meilleurs appros, et plus de productivité !

**Pour Sud Aérien**, alors qu'on nous explique que les métiers de cabine prennent une place de plus en plus importante face aux exigences des passagers et que la productivité doit encore s'améliorer, rien n'est prévu pour reconnaître leurs compétences. **En son temps, la DGI a su octroyer 23 points aux techniciens avions en échange d'une montée en compétence Cabine. La compétence des agents de cabines doit être reconnue au même titre !**

✓ **Projet « MAIS QUI VEUT TUER LE METIER D'EXPERT ?! »**

Pour la direction, il y a trop de redondances de tâches entre les métiers Expert, BT, RCC et RCE ! Sauf que ces redondances sont aussi garantes d'une sécurité optimum des vols.

L'expert d'aujourd'hui est confronté aux problèmes techniques sur toute sa flotte et profite du partage d'expériences de l'ensemble de ses collègues. Séparé de la production, ceci lui garantit une indépendance hiérarchique et décisionnelle vitale pour la sécurité des vols.

Demain avec ce projet, l'expert sera isolé dans les équipes de production, n'ayant plus de vision générale, ni le retour d'expérience nécessaire. Son métier sera vidé de sa substance, remplacé par de futurs « N5 » qui reprendront une partie de ses tâches : endoscopie, points fixes, dommages structures,...

Le Bureau Technique sera lui aussi profondément modifié, assurant seul de nombreuses missions :

- BT de proximité : support Tech. de production, analyses et dépannages complexes, (avec modification d'horaire !)
- BT arrière : préparation des travaux, suivi état technique,...

**Pour Sud Aérien**, de nombreux experts manifestent déjà leur opposition à ce projet qui aboutira à une dilution des compétences et, à terme, à l'extinction de leur métier. C'est une atteinte grave à la sécurité des vols qui perd en indépendance et en qualité. Ce projet doit s'arrêter !

