

Le mouvement des mécaniciens avion Air France se poursuit de plus belle

La direction avait proposé, suite à l'occupation de la session du Comité d'Etablissement DGI du 20/12/2017, une réunion avec toutes les Organisations Syndicales le 15/01/2018. Les salariés grévistes demandaient une réunion avec la Direction, sous forme d'une délégation de salariés grévistes et Sud Aérien (seul syndicat à soutenir leurs revendications). Le mouvement s'est amplifié et ce sont maintenant les mécaniciens des trois sites de maintenance (piste et hangar) qui observent des mouvements de grève, Orly, Roissy et Toulouse. Sud Aérien apporte son soutien logistique, stratégique, organisationnel et juridique, mais ce sont les grévistes eux-mêmes qui décident démocratiquement des revendications à porter.

Les différentes opérations de maintenance prennent aujourd'hui un tel retard qu'elles atteignent leurs butées réglementaires et les PNT (Personnel Navigant Technique, les pilotes) et PNC (Personnel Navigant Commercial) sont obligés de prendre des avions avec de nombreuses Tolérances Techniques et Dispenses Cabine.

Les pilotes (par la totalité de leurs syndicats SNPL, ALTER et SPAF) ainsi que **les hôtesses et stewards** (SNGAF, Sud Aérien) n'en peuvent plus de cette situation et des tentatives de la direction d'imposer la conduite d'un vol avec des avions en situation de mode dégradé, et soutiennent le mouvement des mécaniciens avions. (Voir tracts au verso)

Depuis la fin de semaine dernière de nombreux vols ont été annulés pour cause de maintenance ainsi que de nombreux départs retardés. Pour exemple : 12 janvier • 1 vol annulé cause indisponibilité de l'appareil, • 5 vols retardés causes technique, moyenne 2H, • 3 vols recalés/reportés causes technique, 3H, 10H et 12H, • 1 vol cargo retard 2H30 causes technique. 13et14/01 • 5 vols retardés de 1H40 à 2H dont de 9H causes technique, • 2 vols annulés causes technique...

Des salariés grévistes, accompagnés de Sud Aérien, devaient rencontrer la Direction jeudi 18 janvier à 14H30 pour une réunion de Négociation. Au dernier moment (mercredi soir) la direction annule cette réunion, se plaignant de la poursuite du mouvement.... **Les 4 représentants des grévistes avaient établi un argumentaire construit et élaboré pour la redéfinition de leur filière, mais la direction n'a souhaité ni les recevoir, ni les entendre !**

Les autres métiers, Cabine, Structure, Equipements, Moteurs, Logistique doivent aussi rentrer en action, sur leurs propres revendications. Nous participons tous et toutes à l'entretien aéronautique, l'avion a besoin de tous ! Nous engageons nous aussi notre responsabilité quand nous signons nos travaux. Rappelons l'accident tragique du Concorde, où c'est le mécanicien structure qui avait travaillé sur l'avion américain ayant perdu la pièce métallique qui s'est retrouvé inculpé.

L'accident du Rio Paris est aussi lié aux sondes Pitot, nous aurions pu être inquieté pour un mauvais entretien, cela n'a pas été le cas.

Nous savons que tous les métiers et filières sont actuellement sous-payés à la DGI ! La direction s'engraisse depuis des années sur notre dos, cela suffit.

Les mécaniciens avions ont repris l'offre que faisait la Direction aux nouveaux embauchés en piste, 6 points par année d'expérience. Ils proposent une courbe de carrière qui progresserait de 6 points par an, en la rythmant de leurs qualifications techniques.

Chaque filière a ses spécificités, elles méritent toutes d'être mieux rémunérées.

Car la cherté de la vie, le blocage des salaires pendant 5 ans, le stress au travail, les pressions pour sortir le boulot à temps, sont subis par tous et toutes.

Sud Aérien propose à tous et toutes de s'engager pour avoir de vraies carrières, chacun avec ses particularités, chacun avec ses collègues et sa filière, pour la reconnaissance de chaque métier.

Il faut rentrer en action si nous voulons avoir quelque chose, cette Direction ne reconnaît que le rapport de forces et ne cherche qu'à nous opposer et nous diviser, pour mieux régner et garder le pognon, toujours pour les mêmes.

Les 23 et 26 janvier vont avoir lieu les Négociations Annuelles Obligatoires, portant sur salaire et temps de travail.

Nous allons dans les jours qui viennent proposer **d'organiser une action commune, pour 200€ d'augmentation mensuelle pour tous et toutes !**



Rungis, le 17 janvier 2018

Grève chez les Mécaniciens avion Air France

Depuis fin novembre, nos collègues « Mécaniciens avion » travaillant dans les hangars et en piste à CDG sont rentrés en conflit dur avec la direction d'Air France (le mouvement commence à faire tache d'huile du côté d'Orly). Des blocs reconductibles de quelques journées de grève sont régulièrement déposés. À ce jour, 80 % des Mécaniciens sont mobilisés et organisés en groupes de réflexion autonomes et démocratiques, définissant eux-mêmes leurs revendications et calendrier d'actions. SUD Aérien est en soutien depuis le début de la mobilisation pour tout ce qui touche à la stratégie, le juridique, la communication... Cette capacité d'organisation et de mobilisation originales démontre, s'il le fallait, une très forte détermination de la part de nos collègues mécaniciens avion d'Air France à obtenir satisfaction.

Les raisons de la colère

Depuis plusieurs années, l'ensemble des salariés d'Air France subit les politiques régressives des directions successives : diminution des effectifs, aucune augmentation salariale quand ce n'est pas une diminution, augmentation de la productivité, gel des embauches, des actes de carrières et des achats d'avions à des fins essentiellement coercitives (la fameuse stratégie du choc), les plans Transform2015, puis Trust Together... Quand, dans le même temps, Madame PARLY - fossesoise du Cargo à Air France - quitte l'entreprise avec une enveloppe de 675 000 €, quand, dans le même temps, le Comité Exécutif (COMEX) d'AFKLM s'augmentait de 29 % en 5 ans (cf. « Document de référence AFKLM »)...

À la Direction Générale de l'Industrie (DGI), au sein de laquelle officient les Mécaniciens, ceux-là mêmes dont l'expertise est reconnue dans le monde entier (souvenez-vous de la forte valorisation boursière de la DGI lorsque la direction souhaitait la filialiser à 100 % il y a tout juste un an, souvenez-vous des richesses créées par la MRO - « Maintenance, Repair and Overhaul »), trois PDV se sont succédés ces dernières années. Conséquence, nombre de Mécaniciens, certains très expérimentés, d'autres arrivés plus récemment, ont été poussés par la direction d'Air France vers de meilleurs lieux. Certains vers d'autres sociétés telles que la SNECMA, d'autres allant jusqu'à s'expatrier au Canada ou dans les pays du Golfe, car les conditions de travail y sont meilleures ! Un désastre social et industriel.

Et devinez quel est le mal profond qui ronge la DGI aujourd'hui ? Le sous-effectif ! À l'image des Opérations aériennes !

Au point qu'un plan d'embauche a été lancé ! Or les conditions de travail et de rémunération des Mécaniciens Air France étant en DEÇÀ du « prix du marché » (contrairement à ce que la direction affirme à tout va), les prétendants qualifiés ont pour la plupart bouclé les offres d'emploi Air France. En conséquence, il a donc fallu augmenter les « tarifs », mais la bêtise revenant au galop... pour les seuls nouveaux embauchés ! Une « bi-scale » à l'envers ! Du coup, à compétence égale, les nouveaux entrants bénéficient d'un contrat qui les propulse dès le départ à un niveau de rémunération supérieure d'environ 10 % avec une

perspective, à moyen terme, d'un + 15 % compare aux mécaniciens déjà employés ! Une panne en terme d'iniquité de traitement !

Cette inégalité manifeste a fini de mettre le feu aux poudres. « Fini », car l'exaspération était déjà là.

Après avoir consenti tant de sacrifice à l'image de l'ensemble des salariés d'Air France, c'est légitimement que nos collègues Mécaniciens exigent les mêmes conditions de rémunérations que leurs nouveaux collègues embauchés.

C'est donc légitimement aussi qu'ALTER apporte tout son soutien au juste combat de nos collègues Mécaniciens avion !

D'autre part, outre l'accumulation d'annulations de vols et de retards importants, la rigidité dogmatique de la direction refusant que la justice sociale la plus élémentaire - à travail égal, salaire égal - soit appliquée impacte directement l'état technique de nos avions ainsi que la qualité de leur entretien : augmentation des Tolérances techniques, délais accrus des interventions en piste et des entretiens programmés en hangar, travaux manifestement « bâclés », etc. Car la direction a décidé d'envenimer les choses en louant les services d'entreprises sous-traitantes et de sortir des bureaux l'encadrement de la DGI (« petit » encadrement qui, au passage, subit de fortes pressions de la part de sa hiérarchie pour aller jouer les « jaunes »)... L'ambiance n'est donc pas au beau fixe sous les avions en ce moment, mieux vaut en avoir conscience.

En regard de cette situation particulièrement tendue, des conséquences qui pourraient en découler, ALTER tient à partager avec vous quelques vérités en guise de Sécurité des Vols concernant notre exploitation quotidienne :

- Comme d'habitude, vérifiez bien la date butée des Tolérances techniques,
- Comme d'habitude, vérifiez bien les interactions possibles entre différentes Tolérances techniques,
- Comme d'habitude, effectuez un tour avion des plus consciencieux (état des pneumatiques, témoins de frein...),
- Comme d'habitude, n'hésitez pas à demander l'aide de la Maintenance,
- ...
- Et, comme d'habitude, le doute doit profiter à la Sécurité des Vols !
- Et si vous aviez encore un doute... n'hésitez pas à faire jouer la clause de Solidarité avec nos collègues « Mécanos » d'Air France en lutte pour la justice sociale et pour que demain nos avions soient toujours entretenus par des personnels motivés et hautement qualifiés, gage d'une Sécurité des Vols robuste !



Roissy, le 17 janvier 2018

AF 18011715

Tous pilotes

GRÈVE À LA MAINTENANCE

Montrons-nous solidaires

À la suite de trop nombreux PDV et d'une mauvaise gestion des effectifs (*étonnant non ?*), nos services de maintenance se retrouvent dans une situation de sous-effectif critique ... La Direction a donc décidé d'embaucher des mécaniciens expérimentés.

Outre le fait que des mécaniciens hautement qualifiés ne se trouvent pas si facilement, le niveau de salaire pratiqué aujourd'hui à la maintenance d'Air France n'a pas permis d'attirer de candidats. Dans un deuxième temps, Air France Industries a donc dû adapter ses propositions d'embauches à la réalité du marché en proposant :

- Une valorisation de l'expérience acquise à l'extérieur de notre compagnie (*bien supérieure à celle acquise à l'intérieur !*), ce qui entraîne un salaire à l'embauche d'environ 15 % supérieur à ceux pratiqués pour les mécaniciens déjà présents.
- Un mécanisme de prise en compte du GVT bien plus favorable là aussi que pour les mécaniciens actuels.

Bien entendu, cette différence de traitement, cette « b-scale » (*double échelle de salaire*) rend insupportables au quotidien les relations entre tous ces mécaniciens qui ont des contrats différents pour une même ancienneté et une même technicité. Cela les conduit à revendiquer ensemble une rémunération identique pour tous, qui soit conforme à celle pratiquée ailleurs.

Que ce soit en termes de gestion des effectifs ou dans la recherche d'un contrat unique à une juste rémunération, **leur problématique est finalement très semblable à la nôtre.**

Dans ces circonstances, vous allez dans les jours qui viennent être confrontés à des avions qui ne bénéficieront pas du traitement habituel et normal car la Direction de la maintenance fait appel aux cadres et à des sous-traitants pour effectuer la maintenance des avions et prononcer les APRS. Ces derniers auront probablement une charge de travail élevée et une moins bonne connaissance de nos avions.

Notre intérêt à tous, aussi bien pour la robustesse de l'exploitation que pour notre sécurité, est de disposer d'une maintenance avion assurée par une population de mécaniciens motivés et donc correctement rémunérés.

Pour maintenir le haut niveau de sécurité dû à nos clients, nous vous invitons donc à la plus grande vigilance notamment dans l'acceptation des tolérances techniques, dans la vérification de l'APRS et des interventions de la maintenance. Et surtout ne cédez pas aux pressions que le CCO ne manquera pas d'exercer dans le but de faire passer l'exploitation.

Nous avons là une opportunité de montrer notre solidarité envers une autre corporation qui se bat elle aussi pour ses conditions.

Le Bureau du SNPL Air France

C'est aussi l'occasion de rappeler que, contrairement à certains usages à Air France, l'utilisation de la tolérance technique dans les compagnies majeures devrait avoir pour principale finalité de ramener un avion à sa base et non de gérer le manque d'effectifs ou d'appro de la maintenance !

Il est utile de préciser que le CDB est, après analyse en équipage, le seul à décider de l'acceptation finale et de la pertinence d'une tolérance technique - et d'en assumer les conséquences -, celle-ci relevant explicitement de sa responsabilité.

C'est pourquoi il ne saurait donc être question d'adapter aux circonstances que traverse la Maintenance l'acceptation ou le refus des tolérances techniques qui vous sont proposées ou qui sont déjà ouvertes sur les avions pris en compte.

Aussi, nous nous devons d'émettre la consigne syndicale suivante :

Afin d'assurer le niveau de sécurité que nous devons à nos passagers :

- Demandez l'intervention systématique de la Maintenance en cas de panne, en vue de sa réparation.
- Refusez toute tolérance technique significative ou contraignante, en particulier au départ de nos bases comme vous le feriez en temps normal.
- Ne cédez pas aux pressions inacceptables du CCO qui vous pousse à accepter des tolérances contre votre gré.

Le Bureau du SPAF