



"Gonfleur – Délice..."

Ne pas faire comme les signataires : capituler !

Ça y est les syndicats du personnel au sol (CFDT FO CGC) **ont capitulé**. C'est donc pendant les congés que ces syndicats, **largement minoritaires à la DGI**, ont signé la mise à mort d'un de nos acquis, l'ancienneté. A terme, c'est la baisse de **15% de nos salaires**.

Signée également la remise en cause du temps de travail, avec baisse de **5 jours RTT, suppression de 3 jours hiver, de pause repas payé,...**

Ces accords, arrachés par **des années de luttes sociales** des agents Air France, ont été sacrifiés sans aucune contrepartie.

Contrairement à ce qu'ils osent écrire, l'emploi n'est aucunement préservé. Les jeunes apprentis sont pour la plupart virés. Pour ceux qui restent c'est **11 jours de travail supplémentaires**, pour les autres c'est 5000 emplois supprimés.

Dans le même temps, les syndicats PNC, plus respectueux des personnels et de la démocratie, avant de se prononcer sur une éventuelle signature, ont procédé par référendum auprès des agents PNC.

C'est avec lucidité, qu'ils non pas gobé les sornettes de la direction. Avec courage et surtout honnêteté, ils ont tenu compte du résultat de ce referendum et n'ont pas signé cet accord pourri.

Quand au PNT, leur signature a été obtenue en échange d'une généreuse contrepartie financière.

L'entreprise va continuer sa politique catastrophique de casse de l'outil de travail.

... / ...

... / ... Elle vise les mêmes objectifs que les patrons qui délocalisent : augmenter la **profitabilité** de l'entreprise remplir les poches des actionnaires, au **détriment de l'emploi**.

Avec ces stratégies de désintégration de l'industrie, le chômage gonfle inexorablement.

Il est temps que chacun se mobilise dans l'entreprise comme ailleurs, comme tous ceux qui sont confrontés aux mêmes attaques.

Il n'est **pas question** de capituler devant les banques et le Medef, dont la crise est le produit de leur politique. Aujourd'hui, ils veulent se payer **sur le dos des salariées**.

C'est au nom de la compétitivité que certains syndicats sont prêt à accepter encore **plus de flexibilité**, alors que les patrons n'en ont **jamais assez**.

Ce n'est donc pas la voix de la résignation que les salariés doivent entendre !

Chacun doit comprendre que c'est par la mobilisation que nous trouverons les moyens **d'arrêter cette casse sociale**, qui enfonce chaque jour les salariés dans les difficultés.

C'est en luttant avec les salariés des autres entreprises qui subissent la même casse sociale (Peugeot, sous traitants) contre nos patrons qui continuent à s'enrichir grassement !



Le CCE vote l'expatriation de notre travail en chine

CFDT – FO – CGC, Ce sont ces mêmes syndicats qui, avec l'UNSA SNMSAC, viennent de voter au CCE, la création de deux usines en Chine pour traiter les équipements.

Quelle folie de croire cette même direction qui a déjà sous-traité l'entretien de nos A320 chez ATI, avec les mêmes arguments de gagner des marchés à l'extérieur.

Au vu de ce que nous avons déjà subi, de leurs mensonges maintes fois renouvelés, leur seul but est de mieux externaliser notre travail peu de temps après.

On voit le résultat, on se retrouve avec 2500 suppressions d'emploi sur la DGI et un début d'incendie sur un avion Air France traité au Maroc.

Pourquoi le président de la Mutuelle Air France a piqué dans la caisse.

On n'avait pas besoin de ça, le président de la Mutuelle vient de se faire prendre les mains dans la confiture. 18 000€ de détournement pour sa pomme. **Comment accepter une telle dérive de la part d'un syndicaliste qui déshonore la fonction et alimente l'idée du « tous pourris ».**

Quand on a de telles responsabilités, c'est l'**exemplarité** qui doit prévaloir, et la gestion du bien commun ne peut être entachée **d'aucune dérive**. On nous dira que dénoncer ces pratiques c'est dégeulasse, mais le plus grave serait de **ne rien dire**, voire de trouver une excuse.

Comment la CGT a-t-elle pu mettre un tel individu à cette fonction, alors que le passif de ce monsieur était déjà bien lourd. L'ancien secrétaire de la CGT Air France, avait été déjà fait l'objet d'une **condamnation** à de la **prison** avec sursis et une **amende** de 65 000€, pour **trafic** de vêtements de contrefaçon en décembre 2001 lors de ses voyages entre l'île Maurice et Paris.

La CGT et la direction Air France **savaient** et n'ont rien fait. Que ferait la Direction si vous étiez condamné en justice après avoir utilisé les billets d'avion pour traficoter ? **Certains** parmi nous ont été **interdit** de GP **pour rien**, d'autres n'ont pas eu droit au renouvellement de badge pour des motifs bien moins graves ?

Pourquoi **la direction a fermé les yeux**. A-t-elle obtenu des contreparties en échange ?

C'est ce même individu, alors secrétaire de la CGT Air France qui **a signé** avec la direction l'**accord secret** après le conflit des signatures sur la DGI en novembre 2006, juste avant son procès.

.../...

Est-ce grâce à cela que la direction a obtenu de la part de la CGT Air France **son silence** et **sa complaisance** sur les stratégies de casse sociale et des emplois sur l'entreprise. (abstention CGT au CCE lors de la création de Transavia, silence lors de la création d'ATI...)

On comprend mieux l'attitude de la CGT qui s'est contentée d'engagements verbaux de la Direction à maintenir les effectifs sur le centre de Toulouse à 500.

La CGT qui **a refusé** d'engager un **droit d'alerte** au CE de la DGI, quant les effectifs diminuaient. 450 aujourd'hui et 357 demain, **une catastrophe !**

Que penser des **dégâts** que cela a engendré. Les **attaques** contre les **militants** CGT qui demandant des comptes ont été mis au **pilori**, en particulier sur Orly Nord.

Ces derniers refusaient cette **stratégie de compromission**, avec un comité d'établissement muet face aux attaques de la direction et gérant le personnel du CE avec **les pires méthodes patronales** (huissier...).

Que penser du choix, de casser les sections syndicales sur la DGI au profit d'une section unique.

De cet **accord exclusif** qui a vu le jour entre la CGT et la direction et qui a permis pour certains, en **contrepartie** de mandats de permanents, et d'heures de mandat, **d'échapper au travail**, Passages cadre sur mesure, **contre l'exclusion** de militants reconnus de la CGT d'Orly Nord pour casser les points de résistance.

Les militants exclus ont choisi **de poursuivre leur action syndicale** en créant la CGT/U. Cette CGTU qui a trouvé avec SUD AERIEN une alliance fondée sur des principes de **solidarité, de transparence** et d'unité au service des personnels. SUD AERIEN est devenu premier syndicat sur Orly Nord aux dernières élections.

Ainsi une partie de la vérité vient d'éclater au grand jour au travers d'articles de journaux. Nous espérons que cette triste histoire ne viendra pas entacher l'intégrité de ceux qui ont milité avec dévouement et sincérité.

Nous vous tiendrons informés des suites de cette affaire.

.../...



ATI (Aero Technic Industries) : Méchoui dans les soutes !!!

La direction voulait garder l'info secrète mais dans l'aérien tout finit heureusement par se savoir.

Ainsi, nous avons appris qu'au mois d'août un **incident grave** s'est produit chez ATI, la filiale industrielle Air France - Royal Air Maroc.

Alors que l'A320 F-GPND était en check C à Casablanca, le feu a pris en soute arrière. Lors d'une phase d'entretien, l'utilisation simultanée de MEC (Méthyle Ethyle Cétone), produit volatile et inflammable et d'un aspirateur, a provoqué un **début d'incendie** dans la soute arrière et entraîné **des dégâts importants** puisque des faisceaux électriques et de la structure (lisses) ont été endommagés.

Lors du Comité d'entreprise du 31 août, la direction, avare d'informations a tenté de **minimiser les faits** et renvoie au prochain CE. Nous ne savons même pas si **des salariés** marocains ont été **blessés** lors de cet événement.

Au-delà de la polémique sur l'**engagement** qu'avait pris en son temps la direction de ne **jamais** faire traiter **d'avion d'Air France** par ATI, cet incident pose la question des conditions de sécurité, tant pour le personnel que pour nos machines. Il est de notoriété publique que dans ce pays, **les droits des salariés** sont quasi inexistantes.

Qu'en est-il du **respect des normes internationales** en matière de durée du travail, de rémunération, de conditions de travail, de liberté syndicale ? La DGI ne communique pas et s'en lave les mains.

Alors que le F-GPND était immobilisé du 15 juillet au 15 août, sans que l'on sache qui effectuera les réparations, c'est au mieux au 15 octobre qu'il devrait être remis en ligne.

L'aspirateur était-il aux normes, les phases de travail étaient-elles compatibles entre elles, quelles protections des salariés, ...

Air France a décidé de faire des **économies** sur l'Entretien, mais **à quel prix ?**

Chinoiseries à la peinture d'Orly.

Cet été, des salariés chinois sont venus peindre l'A340 de Corsair dans notre hangar peinture HN7, en renfort de la société STTS. En fait cela fait des années que le service peinture avion Air France est obligé de sous-traiter pour manque d'effectif, la moitié de la charge.

Les peintres Air France peignent une aile et la queue et les peintres STTS peignent le reste.

Ce qui s'est passé cet été c'est que les peintres Air France étaient tous mis en vacances en aout (suite aux mesures DRH ...) Le hangar devait être vide. Or un client se présente et demande une peinture. STTS prend donc en charge la peinture complète, mais manque aussi de salariés et décide de faire appel à de la main d'œuvre extérieure, une de leurs filiale étant implantée là-bas ... de Chine !

Après le plombier polonais, à Air France, on fait plus fort on a **le peintre chinois !!!**

Une ancienne figure d'Air France rattrapée par un dossier vieux de douze ans.

Cette personnalité, aujourd'hui à la retraite, s'appelle Robert Génovès, ex-responsable Force ouvrière, secrétaire du CCE dans les années 90. Aujourd'hui, cet homme de 75 ans est mis en examen pour "*faux*" et "*abus de confiance*". La décision, prise le 31 janvier par Claire Thépaut, juge d'instruction du tribunal de Bobigny, était passée inaperçue jusqu'à présent.

M. Génovès "*est susceptible d'être mis en examen*", car il "*est l'auteur du faux ayant permis l'escroquerie reprochée*" au salarié du CCE qui a bénéficié d'un licenciement arrangé. Pour la chambre de l'instruction, il faut aussi approfondir les investigations sur les relations passées entre le CCE et la société Getco, qui lui avait loué une résidence de vacances.

Des parties civiles se demandent si cette prestation n'a pas été surfacturée. Elles jugent aussi douteuse la vente par Getco d'un appartement à la compagne de M. Génovès, à un prix très avantageux en empochant au passage de substantielles indemnités (licenciement de complaisance fondé sur des courriers antidatés).

(informations extraites d'article du journal "le monde" de juillet 2012)

Quand Air France demande notre avis sur ce qu'elle impose.

L'entreprise trouve l'origine de ses racines dans la préhistoire industrielle où l'ère d'un **esclavagisme moderne** assoit ses bases dans un rapport de **soumission**. L'ouvrier choisit, en échange d'un pécule de mettre à disposition d'autrui, son temps et sa force de travail.

Outil de cette soumission, le règlement intérieur est une décision **unilatérale** de l'employeur. Il rappelle dans son objet le **rapport de féodalité** qui existe entre un propriétaire ou son représentant, l'employeur et le salarié.

Ce lien de **subordination** fait que les fondements de la société s'arrêtent **aux portes** de l'entreprise. **La démocratie** n'y a pas droit de cité.

SUD Aérien, dans le préambule de ses statuts, comme beaucoup d'autres organisations syndicales avant lui, mais qui semblent malheureusement l'avoir oublié, fait de **l'émancipation de la classe ouvrière** un objectif. Pour SUD Aérien, il reste **une utopie** à inventer et à **porter**, celle d'une entreprise avec une **classe ouvrière émancipée**, une entreprise démocratique, **non soumise à l'asservissement du salarié**, une entreprise débarrassée du patronat

Sud Aérien vote contre le Règlement Intérieur au CE DGI.

Pendant le plan, les affaires continuent.

Un résultat d'exploitation avant amortissement, provisions et loyers opérationnels de 607 millions d'euros, **en hausse de 20%**. Un coefficient de remplissage en constante augmentation qui passe à 82.8%, la **recette unitaire** au SKO (Siège kilomètre offert) qui **augmente** de 6.1%.

Des investissements de plus **d'un milliard d'euros** au 1^{er} semestre 2012. C'est sans doute pour nous commenter ces mauvais chiffres et mieux justifier le plan social, qu'à la DGI nous n'avons **plus de point économique** au CE depuis deux mois !



Le PDV dans les starting-blocks.

Air France doit présenter la version définitive du Plan de Départ Volontaire (PDV) lors du **prochain CCE** qui se déroulera le 19 septembre prochain.

Une fois de plus, certains secteurs des métiers **les plus pénibles** (horaires, produits toxiques, travaux pénibles, etc) se voient **interdit** de la possibilité de pouvoir bénéficier de **départ anticipé** à la retraite. D'autant que le PDV n'interdit pas l'embauche.

Ne reculant devant aucun sacrifice, la direction s'apprête à s'adjoindre les services d'un cabinet dont la mission sera d'apporter aux salariés les réponses aux questions sur la mise en œuvre du PDV.

Les personnes intéressées par ce **plan de licenciement** pourront déposer leur dossier à partir du 6 novembre 2012.

Ainsi, une enveloppe de plusieurs centaines de millions d'euros (**370 au 1^{er} semestre 2012**) a été provisionnée pour permettre la suppression de 5000 emplois.

Mobiliser des capitaux pour éradiquer 5000 emplois et remettre en cause **60 années d'acquis sociaux**, afin de faire d'énormes gains de productivité qui se transformeront demain en profit, **C'est ça "Transform 2015", qui transforme nos salaires en profits !**

Travailler moins pour vivre mieux, Travaillez mieux pour vivre vieux !

Rejoignez Sud pour un syndicalisme Solidaire et combattif.

Nom : Secteur :

Prénom : Tel :

A remettre à la Section Sud Aérien DGI . e-mail : sud.aerien.dgi.orsly@gmail.com tel: 5 50 76