



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 – fossoyeuse du Cargo à Air France – quittait l'entreprise avec une enveloppe de 675 000 €, quand, dans le même temps, le Comté 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 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 boudé 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 % comparé aux Mécaniciens déjà employés ! Une paille 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, subirait 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 !**