



CADRES
MAITRISES
TECHNICIENS

DGES

infos **CE**

lundi 19 avril 2010

Représentants
Syndicaux
CFE-CGC au CE

SESSION DE MARS 2010

INFORMATIONS DU BUREAU



Karim GHEDDACHE



Bruno MARQUE

- Des problèmes techniques et de sécurité ont conduit à la fermeture du site informatique du CCE.
Le retour à l'ancien système permettra au personnel de consulter les offres et de télécharger les documents d'inscription qui devront ensuite être envoyés ou déposés dans les antennes CE pour la prise en compte des inscriptions.
- Le rechargement via internet des cartes AF pour avoir accès à la cantine est à l'étude.
- La crèche des petits avions : 45 places ont été réservées pour le personnel AF.

INFORMATIONS DU PRESIDENT POUR LA DGES

- En réponse à l'inquiétude qui règne tant au HUB qu'à la DEF et Orly, le Président dément que NEO tue l'emploi. Selon lui NEO ne serait que l'accompagnement de la volonté du client : e-service, concept bi-cabine, pay as you consume...
- **Poly-compétence : le futur des métiers de l'exploitation !!!!**
En essai actuellement sur les escales de SXB, MLH, ce serait un mix des métiers d'ARDV et TCC. Dans le cadre du BO (back office), le technicien gérerait les vols à la fois en TCC et ARDV.
De même au passage, la Direction envisage la création de postes **passage-vente** voire **passage-vente-traffic** dans certaines escales de province, encadrés par une ouverture de compétences dans le cadre des filières actuelles, **la Direction n'envisage pas de négociation.**

« Polyvalence, poly-activité, poly-compétence : pas de négo, pas de Molière, on va faire avec ce que l'on a!!! »

Sommaire

- Infos du bureau
- Infos du Président
- HUB
 - **Projet Gestion coordination et flux**
- ORY
 - **Déploiement Itinéraires**
 - **Réorganisation de l'Escale**
- DEF
 - **Réorganisation de l'Escale de BOD**
 - **Activité du service hôtellerie de Nice**
 - **Sous-traitance maintenance avion Air Algérie et Middle East à Nice**
 - **anti-échappement de l'escale de Lyon**
 - **transport des clients en piste à l'aéroport de Marseille**
- **Evolution de l'activité vente en aéroport**
- **Déclarations de la CFE-CGC en séance**

- Le CLD resterait autonome et serait un « **métier d'avenir** »! MRS, TLS, LYS en attente de décision pour la reprise des vols "retour Europe". Partage entre escales? La répartition n'est pas actée pour l'instant. *(cf déclaration CFE-CGC jointe).*
- Les CCI de province accusent une chute de fréquentation de 6 millions de pax.
- PDV : 967 personnes ont contacté BPI, 540 dossiers déposés, 393 acceptés.
- Il reste encore 100 agents/techniciens du passage en attente de poste PNC.
- **Pas de garantie de l'emploi sur la province.**
- Les vols COI restent à Orly. *(jusqu'à quand?)*
- Reprise de l'activité CCM à l'étude.
- Demande effectuée auprès du Corporate pour le maintien GP dès 20 ans d'ancienneté, dans le cadre des départs PDV.
- Reprise de l'activité passerelle à Orly sur les vols longs courriers uniquement à compter du 3 mai.
- Présentation le 20 avril 2010 d'un bilan DEF.

HUB

Gestionnaire coordination et flux de la Direction des Opérations de l'Escale de CDG

Ce projet concerne le remplacement du Gestionnaire de Flux (GDF) en charge de la préparation et anticipation et du Responsable Coordination Centralisée (RCC) en charge du suivi des plages en temps réel.

Ces deux postes sont remplacés par un nouveau métier à deux niveaux: Gestionnaire Coordination et Flux (GCF) sénior et junior.

Le GCF sénior (cadre groupe 2) a en charge la préparation et le suivi des plages.

Le junior (cadre groupe 1), gère l'anticipation en temps réel.

Suite à remarque du CHSCT, le poste du GCF junior sera rattaché hiérarchiquement au DO .

Cette réorganisation a pour conséquence la diminution de l'effectif qui passe de 16 à 14.

L'objectif de la Direction dans cette réorganisation est un gain de ponctualité et éviter une rupture dans la prise de décision opérationnelle.



ORY

Déploiement du projet itinéraire à ORY

Pas d'évolution d'effectifs. Arrêt du recours à la MOE.

les compétences de degré 3 sont maintenues.

Variabilité des tâches : 50% de postes fixes, 50% postes volants.

Organisation sur 4 halls, avec effectif variable en fonction de la charge d'exploitation.

Intégration des temps partiels au projet.

Evolution des locaux, le projet sera présenté au CHSCT.

Pas de modification des grilles actuelles, mais étude en cours pour 2010/2011.

Maintien des postes ARDV/GDV sauf dans le hall 2 à cause du traitement particulier des LAD. Les compétences sont maintenues, les effectifs tourneront sur tous les postes, dans tous les halls. Pas de BO (back office) aux navettes, les halls 1, 3, 4 seront gérés par le BO.

Les compétences compagnies assistées sont maintenues.

Création de nouvelles compétences pour le Front Line, les anciennes persistent pour les BO.

120 compétences de niveau 3 à pourvoir pour les leaders/RRS.

Ouverture à la B5 via le poste de TEO avec processus de sélection par DP.GS.

Les standards de pauses et tempo actuels seront maintenus.

L'utilisation d'outils de type « t book » permettront aux gestionnaires (RRS) d'éviter les déplacements.

Les élus CFE-CGC se sont abstenus à cause du manque de cohérence dans l'éligibilité et la reconnaissance des postes entre CDG et ORY.

Nous confirmons notre sentiment de nous trouver face à une réorganisation pure et simple de la fonction passage dont la motivation et la déclinaison sont très éloignées des valeurs et objectifs qui présidaient au lancement du projet ITINERAIRES. Le client n'est plus au centre de toutes les attentions. Ce projet a trop duré et trop de personnes se sont succédées à son chevet, il n'est plus que l'ombre de lui-même. les principes fondamentaux en ont été oubliés et dévoyés, nous ne pouvons que le déplorer. Mais n'avons-nous pas déjà connu cela avec cible passage?



Projet d'évolution de l'escale d'Orly.

Cette évolution a pour objectif de réorganiser et regrouper les fonctions support des entités de l'escale au sein d'un pôle support unique afin d'en améliorer l'efficacité fonctionnelle et de générer des économies estimées à 11,8 eqpt dont 6,8 postes cadres.

6 personnes désirent quitter la compagnie dans le cadre du PDV et 6 autres sont en attente de mobilité.

Cette réorganisation est structurelle et ORY n'est pas concernée par les plans d'économie de réduction des coûts de 20% imposés aux escales de la DEF.

Nous n'avons pas de raison de nous opposer à cette réorganisation qui recentre l'escale sur son métier principal, le traitement de l'avion et du passager et centralise les fonctions de gestion et de support au sein d'une entité unique. Une interrogation cependant: Pourquoi CDO & CLD qui sont les centres opérationnels et décisionnels de l'exploitation intègrent-ils le Pôle transverse?



DEF

Réorganisation de l'échelle de BOD

Dans le cadre des recherches d'économies des échelles de la DEF, l'échelle de Bordeaux se réorganise: Refonte de la ligne managériale: Suppression de 5 postes CEP cadres, création de 3 postes AMDE supplémentaires (voire 4) afin de favoriser la stabilité de la ligne managériale. Chaque AMDE « encadrera » 22 personnes au lieu de 38 actuellement en se basant sur les types d'organisation en vigueur dans des échelles comme MLH, SXB, NTE.

Le chef d'échelle concède que c'est une organisation à court terme et la direction annonce qu'un bilan DEF sera présenté le 20 avril 2010.



Vote contre

Activité du service hôtellerie de Nice.

L'impact du produit Néo et le chargement des prestations pour les rotations à partir des plateformes d'Orly & CDG, induisent une réduction de l'activité de l'unité de mise à bord de l'échelle de NCE.

L'activité résiduelle occuperait une dizaine d'agents au chargement des prestations équipages AF et autres Cies comme Britair et Régional.

Sur un effectif de 52 personnes 15 sont intéressées par le PDV, les autres reclassements se feraient en interne es-

cale tant au passage qu'en piste. Le transfert de ces personnels se heurte cependant à des problèmes inhérents aux contraintes des services d'accueil tels que le niveau d'anglais pour le passage. La Direction promet de faire le maximum pour assurer le transfert de ces agents. 2 personnes en reclassement médical seraient affectées au Ramp.

Les formations seront assurées sur place à NCE par des formateurs de l'école des échelles.



abstention

Projet d'assistance manutention sous avion d'Air Algérie et Middle East – échelle de Nice.

La réorganisation de l'échelle suite au plan de riposte NEO, réduction des coûts de 20%, a conduit la direction de l'échelle à revoir son périmètre d'activité en intégrant l'assistance de ces deux compagnies. Les contrats, négociés au prix du marché, permettront l'ouverture de l'assistance à d'autres compagnies (des négociations sont en cours). En contrepartie, les compagnies assistées acceptent le mode d'organisation AF comme la phase 5 au trafic, le traitement BLS au passage, l'e-ticketing, le ramp....Par contre, le manque de personnel en piste implique une sous-traitance au chargement pour ces vols !

Nous avons voté pour ce projet car il recentre notre activité sur l'échelle de Nice, permet la pérennisation de l'emploi au passage et permettra à l'échelle d'en tirer des ressources.



Vote pour

Organisation de l'anti-échappement de l'échelle de Lyon.

Comme pour les autres échelles de la DEF, la mise en place des projets de réduction des coûts, l'effet PDV impactent aussi cette échelle aujourd'hui en attrition de personnel. Afin de recentrer son activité sur les activités prépondérantes du passage, les arrivées et les départs en jetée et au large pour les appareils de petite capacité s'effectueront sans agent AF dans les bus, la tâche anti-échappement incombant à des prestataires habilités par la DGAC.

Nous nous sommes abstenus pour ce projet car celui-ci n'est pas totalement finalisé. En effet, en commission économie production / emploi formation, la direction de l'échelle nous affirmait que le RZA pourrait compenser l'absence d'agent passage sous l'avion dans le périmètre de la ZEC, ce qui s'avère incompatible avec son rôle sur la touchée, conformément à sa fiche de poste !



abstention

Modification du périmètre de la prestation transport des clients en piste à Marseille

La société TRANSPISTE, unique prestataire pour le transport des passagers en piste de l'aéroport augmente ses tarifs et l'échelle propose de lui faire assumer l'anti-échappement sur les vols au départ. Le rôle de l'agent AF s'arrêtant à l'embarquement. Les économies réalisées entreraient dans le plan de réduction des coûts auquel sont soumises toutes les échelles de la DEF.



abstention

Evolution de l'activité vente en aéroport :



Il s'agit de la énième déclinaison évolutive de ce projet.

La vente en aéroport ne représente que 3% du total des ventes AF.

L'activité des comptoirs vente sera désormais séparée en deux unités : le "servicing" aéroportuaire et la billetterie.

A Noter : les irrégularités seront traitées par les back-offices.

A compter de juin, les BLS permettront à nos clients de régler les excédents de bagages avec leur compte miles, l'achat de siège + (sièges offrant plus d'espace pour les jambes). Des études sont en cours afin de finaliser le paiement des excédents de bagages par CB y compris sur les compagnies assistées. D'autres nouveautés comme les achats accès salon, le surclassement et l'échange de billet sont également en développement.

Les back-offices vente, dont certains seront localisés en aéroport dans des locaux dédiés non accessibles au public, comme à Nice, auront pour tâche d'anticiper les solutions de re-routing mises à disposition du front-line, de pallier l'absence d'agent AF aux comptoirs en aéroport et les pointes d'activités d'autres back-offices.

Les effectifs concernés sont de 250 eqpt sur la DEF dont 37 leaders et 16 AMDE. Les gains escomptés de 100. (50 PDV, 35 départs en VAD, 15 sélections, 5 départs vers la vente de CDG, 10 vers le BO vente de la DEF).

D'autres implications non prises en compte, impacteront cette évolution comme le déploiement d'Altéa CTS (vente) et Altéa DC (escale), sans oublier les demandes de développement effectuées auprès de la DGSI pour que les clients puissent choisir leur re-routing sur téléphone mobile !

Même si le document donné aux élus est complet, nous pensons que la décision de faire évoluer l'activité vente en aéroport est exclusivement due aux coûts de distribution présentés comme largement supérieurs à ceux des CCI par exemple. Comme nos collègues du Commercial France l'ont dit le 30 novembre dernier, nous aurions aimé que la Direction élargisse le champ de recherche des évolutions possibles. Si l'idée est de « rendre l'avion aussi simple que le train », il serait intéressant de regarder ce que fait la SNCF pour être présent là où les coûts de distribution sont compétitifs. Internet est une solution mais une agence dans un centre commercial en est une autre ...

Florilège des petites phrases de la Direction :

Pour Bordeaux les indicateurs de performance opérationnelle sont supérieurs aux objectifs !!

Négo sur la polycompétence : pas le temps il faut faire bouger les lignes avant que le bateau ne coule !!

Le salon Première ne sera pas fermé : ce serait une source d'économie facile !!

Orly a un futur évident et un budget magnifique !!

Les bases de réduction de coût sont faites : il faut construire dessus maintenant !!

Notre vision métier sur la DEF : les agents du Trafic devront aussi faire du Passage !!

Communication durable !

L'objectif de la CFE-CGC est de diviser par 5 ses impressions annuelles de papier.

Afin de vous apporter une communication "Durable" et une information plus efficace, nous vous proposons de vous inscrire à notre lettre d'informations.

Ecrivez à info@cfecgcaf.fr ou inscrivez vous sur notre site internet www.cfecgcaf.fr