

A Toulouse, le 4 Mai 2010

Compte rendu de la réunion des délégués du personnel - Gimont

I. PARTICIPANTS

Direction : M. LAMBERT, M. RAUFFAST

Délégués FO : P. BRUX, B. GODIER, S. TARDIN, Y. CHELLE, D. CASTAING, E. MASSE, S. RODDE, O. PORTIER

II. EMPLOI

Evolution de l'emploi du personnel attaché aux sites de Gimont.

Personnel LATECOERE (Cadres, ETAM, Mensuels)

Contrats à durée déterminée

Contrats d'alternance (professionnalisation et apprentis.)

Personnel travailleur temporaire (par secteur d'activité)

Détachement à but non lucratif.

	Cornebarrieu	Affectés à Gimont	Toulouse	EXT	Total
Cadres	0	2	0	0	2
Dont CDD	0	0	0	0	0
ETAM	2	30 (+2 ALD)	1	1	36
Dont CDD	0	0	0	0	0
Ouvriers	3	46 (+1 ALD*)	4	0	54
Dont CDD	0	0	0	0	0
Alternance	0	2	0	0	2
Intérimaires	0	8	2	0	10
Total	5	91	7	1	104

Réponse Direction :

«7 personnes sont en déplacement de Cornebarrieu à Gimont (1) et de Périole à Gimont (6).»

III. AVANCEMENT SCHEMA DIRECTEUR

Suite aux choix stratégiques dans le cadre du dernier schéma directeur, quels sont les gains enregistrés (cycle, effectifs, qualité...)?

Réponse Direction :

«Il est trop tôt pour faire un bilan financier complet dans le cadre de la mise en place du schéma directeur. Tout n'est pas finalisé (magasins, B777, portes A380 à Périole).

Pour le F7X, l'amélioration notable est l'analyse et le traitement des problèmes techniques d'un bout à l'autre de la chaîne. Ce sujet sera explicité en 2011 en réunion « économique et production » par exemple»

Qu'en est-il des mobilités du personnel ?

Réponse Direction :

«Mobilité : Il reste environ 60 personnes de Cornebarrieu (sur les 180 en avril 2009) à déplacer sur Périole et Gimont d'ici fin 2010 (incluant les Précas).»

IV. PLAN DE CHARGE

Récapitulatif du nombre d'heures effectuées depuis le dernier DP par secteur d'activité

	Janvier	Février	Mars
Assemblage	3 632	3 592	4 524
Contrôle	331	291	409

Evolution des plans de charges

Réponse Direction :

«Nous vous donnons les dernières cadences connues à ce jour pour les programmes principaux.»

Chantier Plan de charge		Nbre d'avions
A380	2010	18
	2011	25
A340 500/600	2010	1
	2011	0
F7XC	2010	26
	2011	41
F900	2010	8
	2011	0
	2011	49
B777	2010	17
	2011	11

Au vue des augmentations de charge des différents clients (F7X, A380), comment allez-vous consolider les effectifs (intérim, STU ou aménagement d'horaire)?

Réponse Direction :

«La consolidation des effectifs par rapport au besoin de la charge sera faite par le recrutement d'intérimaires. Il n'est pas prévu de faire appel à de la STU.»

Concernant les aménagements d'horaire (heure sup, équipe), nous vous demandons de faire appel au volontariat.

Réponse Direction :

«Nous avons toujours pris en compte les cas particuliers (pour raisons familiales le plus souvent). Néanmoins, c'est le besoin d'un chantier donné qui va dicter le passage ou non en équipe d'un poste ou d'une chaîne selon la cadence, les retards, etc. Et c'est le rôle de la hiérarchie d'organiser le fonctionnement d'une équipe en horaire normal ou posté, en intégrant les motivations individuelles de ses collaborateurs.»

Considération FO

La conjoncture nationale actuelle voit un redémarrage progressif de l'industrie. En fin des états généraux de l'industrie qui se sont tenus à Marignane chez nos copains d'Eurocopter, le Président de la République a déclaré, entre autre, que le travail devrait rester au mieux dans le territoire.

Les délégués du personnel FO constatent que l'effectif LATECOERE n'a évolué que par les transferts, ne serait-il pas temps, Messieurs de la Direction, d'ouvrir les portes de l'embauche.

V. CONGES ANNUELS

Avez-vous reçu des demandes de dérogations ?

Va-t-il y avoir une activité sur le site de Gimont Semaine 31, 32 et 33 ?

Réponse Direction :

«Nous avons reçu une quinzaine de demandes de dérogations pour les semaines 31 et 33, et très peu pour la semaine 32. En conséquence, le site sera fermé semaine 32. Une petite activité sera maintenue semaine 31 et 33 correspondant à ces demandes. Dans un souci d'organisation et d'efficacité, la maîtrise s'est ajustée et organisée de manière volontaire pour être présente ces 2 semaines.»

VI. DEPLACEMENT

Le temps de trajet « petits déplacements » en dehors de l'horaire de travail et excédant 1 h30 aller-retour est indemnisé au taux horaire du salaire conventionnel du salarié (accord du 26 février 1976, art.2.2.21). De quelle manière le salarié doit-il procéder pour percevoir l'indemnité ?

Réponse Direction :

«Il faut préciser sur les feuilles de demandes de remboursement de frais mensuels la durée effective du temps de trajet journalier (qui doit correspondre au temps de trajet théorique donné par Via Michelin). Il est aussi conseillé en parallèle de se faire connaître auprès du service paye, le vendredi matin, afin de s'assurer que cette donnée est bien prise en compte.»

Considération FO

Les délégués FO sont à nouveau intervenus sur le sujet des remboursements de frais de déplacement.

FO demande à la Direction de régulariser au plus tôt les demandes de remboursement du personnel concerné.

Nous engageons le personnel concerné à se faire connaître lors de la première demande auprès du service paye (Y.MONTAGNE) afin de bénéficier au plus tôt avec effet rétroactif de cet avantage négocié et obtenu par FO.

VII. RESTAURANT D'ENTREPRISE

A partir de 11 h 50 le restaurant est saturé. Nous vous demandons d'augmenter le nombre de places assises.

Réponse Direction :

«Nous avons lancé une commande de mobilier supplémentaire fin avril pour une mise en place fin mai/début juin afin d'étendre la capacité de 24 places supplémentaires. En attendant la vague de 12 h 10 est décalée à 12 h 20 de manière temporaire, (message diffusé), afin de désengorger la salle sur ce créneau.»

Nous désirons l'intégration de M. Patrick Brux représentant de la commission cantine dans chaque discussion avec Avenance (aspect Financier, aspect pratique)

Réponse Direction :

«La commission cantine est composée d'un représentant CE (Y. Saint Laurent ou Francis Baux), et d'un représentant de chaque organisation syndicale, à savoir C. Boussières (CGC) et par délégation E. Massé (FO). La demande de P. Brux doit être validée au niveau du Comité d'Entreprise ainsi que par son organisation syndicale d'appartenance»

VIII. BOQUETTE

A l'issue de la dernière visite de Mr GILLARD et son accord pour l'installation de la climatisation (plateau technique atelier), nous souhaitons connaître la date effective de sa mise en fonctionnement

Réponse Direction :

«Il reste 2 actions à mener pour solder les problèmes liés au plateau technique Dassault :

- *Installer un système de climatisation et de ventilation performant,*
- *Renforcer la structure plancher qui est trop souple et génère des vibrations.*

Afin de perturber le moins possible les personnes utilisant ce plateau, ces 2 interventions seront regroupées la même semaine, à priori semaine 19 ou 20, et il sera demandé aux personnes, pendant la durée de l'intervention (1 semaine) de revenir temporairement sur le plateau Airbus.»

Qui va utiliser le plateau technique vidé à 80 % ?

Réponse Direction :

«Plusieurs raisons nous ont amené à installer le plateau Dassault, distinct de celui d'Airbus : regroupement des services support à la fabrication au pied des chaînes Dassault dans le cadre du schéma directeur. Le plateau Airbus existant ne pouvant recevoir à terme l'ensemble des services supports Airbus + Dassault en terme de places disponibles. La place libérée sur le plateau Airbus sera utilisée en partie par les services techniques pour le chantier A350 Nose fairing fin 2010.»

Quel a été votre cahier des charges (ambiance thermique, nuisances sonores, renouvellement d'air) ?

Réponse Direction :

«Le cahier des charges sur lequel nous nous sommes appuyés pour définir le plateau d'atelier Dassault est le code du travail, qui définit, en fonction du nombre de personnes, les volumes d'air, le renouvellement d'air, les accès de sécurité.

Ensuite, il a été fait appel à la réglementation en vigueur pour l'installation de bureaux dans un atelier en général (protections acoustiques, thermiques,...) donnée par le constructeur.»

En raison des risques liés à la manutention avec le pont roulant est-il possible de sécuriser la zone (ex. : arrêt de zone ?)

Réponse Direction :

«Nous prenons en compte ce risque. Néanmoins, la mise en place d'arrêts de zone (ou butée) a montré par le passé ses limites, de part la confiance que l'on peut leur donner, en réduisant ainsi la vigilance de l'opérateur. Nous regardons la possibilité de mettre une zone « à vitesse réduite » autour du plateau technique, devant maintenir l'attention du pontier. Il est rappelé aussi que tout mouvement de pont à vide doit s'effectuer avec les crochets en position haute (précisé lors des formations).

Nous vous informerons lors d'un prochain CHS CT de la décision prise pour supprimer ce risque.»

Considération FO

Les élus FO resteront extrêmement attentifs aux conditions de travail et n'hésiteront pas à faire valoir le Droit de Retrait en cas de situation dangereuse.