

CONFLITS DANS L'AIR

4 février 2022

Communiqué de section
Marseille-Provence

Été 2022 : trafic perturbé dans le sens des départs

Depuis juillet 2021, chaque mois, le nombre de mouvements équivalents à Provence est au moins à 90% de son niveau de 2019. Le Network Manager a édité différents scénarios de reprise du trafic post-COVID pour les années à venir. Le scénario jugé le plus crédible amènera, dès l'été 2022, le trafic de Provence à 100%, et probablement au-delà, de son niveau pré-crise.

Un TDS dépassé

Dans ces conditions le schéma d'armement et le TDS doivent être revus, c'était l'objet des échanges entre les représentants du personnel et l'encadrement local ces dernières semaines. Problème : l'effectif a fondu depuis 2019 et nous serons en moyenne 1.5 PC de moins par équipe cet été, 2 de moins à l'automne ... Pour continuer à avoir autant de contrôleurs en service sur son TDS, le service assume de devoir baisser les droits à absences sur la période estivale. Les équipes à 11 verront ainsi leur nombre de congés simultanés réduit au minimum autorisé par les textes pendant 120 jours entre mai et septembre : inimaginable !

Et au-delà ? La DO rogne aussi les droits à absences en cœur d'hiver, pourtant jugés crédibles par l'encadrement local. La Direction semble détricoter nos conditions de travail sans aucune considération opérationnelle.

Mais ce n'est pas tout !

L'introduction de la vacation complémentaire serait, d'après l'encadrement, nécessaire afin d'augmenter le nombre de positions ouvrables ! Rappelons que cette vacation complémentaire pouvant aller jusqu'à 11h, peut être déclenchée avec un préavis court, après le dépôt des congés, sur un jour de repos. La période de charge est déjà exigeante pour les agents. La vacation complémentaire vient accroître la pression en leur enlevant toute lisibilité

sur leur planning personnel. Il s'agit d'heures supplémentaires, en sus d'un cycle de travail aux vacances déjà longues, imposées en pleine période de charge. Moins d'effectif qualifié, restriction de congés au minimum réglementaire, ajouts d'heures supplémentaires : inacceptable !

Malgré toutes ces contraintes, on est loin du compte !

De surcroît, le TDS 2022 proposé par le service amènera à la fermeture d'une position en salle d'approche 90% des jours entre le 1er mai et le 30 septembre, en se basant sur les plannings de 2021. Il faudra donc réguler, user du RAIZ et faire face au mécontentement des usagers sur la fréquence. Quel triste niveau de service public : délais, délais, délais ... l'administration centrale a laissé s'échouer notre organisme, elle devra en assumer les conséquences.

Vous en voulez encore ? La DO, pour optimiser son offre en journée, enlève un PC de la vacation de nuit pour le mettre sur une vacation de soirée, faisant fi des conséquences sur le trafic nocturne. Elle se dit prête à assumer la fermeture des services de nuit pour respecter le temps de repos minimal : invraisemblable ! Et en corollaire, les J1 monteraient dès 6h du matin, allongeant davantage les vacances : en matière de gestion de la fatigue en période de charge, les collègues apprécieront ...

Le SNCTA ne donnera pas son blanc-seing

Nous refusons cette organisation du travail qui augmenterait à coup sûr la fatigue des contrôleurs. Elle fait reposer sur eux seuls le poids du sous-effectif dont ils ne sont pas responsables. Des discussions sont engagées avec le service concernant une déclinaison du cadre de travail des XP RH qui permet une meilleure prise en compte de la fatigue. Notre projet vise aussi à offrir un armement comparable à celui de 2019 et à permettre d'ouvrir la salle d'approche de manière nominale afin d'envisager sereinement l'été.

Notre tour de service actuel atteindra ses limites cet été. Notre Direction est au pied du mur et devra se positionner quant au niveau de service de contrôle assumé. Le SNCTA proposera un TDS s'inscrivant dans le cadre des XP RH pour minimiser les dégradations de service et surtout pour permettre une gestion efficace de la fatigue en période estivale.