



Compte Rendu de la CSSCT du 09 avril 2024

Présents : JC Bacon- N. Téot- T. Meridja- X. Masson- G. Morel- C. Matteodo-V. Larroque-N. Dupuy- V. Guasch- JR. Barbier- C. Meunier- Dr Varenne-P. Hertert

Excusés : A. Sebas-S. Giuliani Combeau - JN. Ponzevera- N. Guibout- C. Etourneau- E. Poulet- N. Delacourt- S. Grenat-Mattei

En préambule, un commissaire demande pourquoi programmer un plan de prévention en même temps que la CSSCT auxquels participent les commissaires ? La Direction nous répond : Pas le choix de la date ni de l'horaire.

Examen du Projet de Grilles 40%, 50% et 60% au Pôle Client au sein de l'escalade de LYS point présenté par Mme Sabrina DA CUNHA SAMPREDO (RH) et Francis Gress (Responsable exploitation)

Ces grilles s'adressent aux personnels du Pôle Client concernés par une éventuelle retraite progressive. Actuellement, il existe uniquement des grilles 80% et 100%, il n'existe pas de grilles 40%, 50% ni 60% pour convenance personnelle. Les grilles présentées découlent des grilles 80 et 100% actuelles et permettront les échanges entre collègues.

Mise en prod à compter du 03 juin 2024, avis favorable du médecin du travail.

Un Rex est prévu après l'été.

Recommandations et interventions des commissaires : Trop de prise de service différentes, pourquoi se limiter au Pôle Client ? Quid des managers ? La Direction nous répond qu'ils ont répondu à certaines demandes, seul le Pôle Client à ce jour s'est manifesté sur le sujet. Aucun manager intéressé. Le Docteur Varenne aurait préféré une grille construite à part, adaptée avec moins d'horaires différents, moins de décalés mais favorable aux vacances de moins longues. Pour rappel le dispositif de retraite progressif est valable 2 ans. Le CSSCT aurait souhaité être associé en amont de la construction des grilles. A ce jour, un salarié bénéficie de l'escalade en dehors du pôle client bénéficie déjà du système de retraite progressive. Concernant les taux de sujétions, les primes s'appliqueront.

Examen du projet d'évolution d'organisation au Pôle Avion au sein de l'escale de Bastia point présenté par Mesdames Lauriane Escot (cheffe d'escale BIA) Nadège Lemonnier (Adjointe du cheffe d'escale) Catherine Pinto (RH AJA/BIA)

Ce projet comporte 3 sujets

Modèle CTA non aboutit avec maintien d'un PCC (BO OPS, 5 agents actuellement, rôle de coordination des opérations. Prépa des dossiers de vol PN), l'organisation actuelle de l'escale est proche de celle du TZA (C2 et coordination sous avion). L'objectif de la Direction est de s'aligner sur le modèle AF déployé dans la majorité de nos escales, de clarifier et d'uniformiser le rôle de chacun, de lancer une sélection TZA (après l'été) afin de nommer 5 agents (recrutement parmi les Polys qui sont au nombre de 21), d'avoir une meilleure robustesse opérationnelle en clarifiant le positionnement du PCC et en le renforçant (recrutement d'1 agent à KL).

A noter : tous les CTA (16) sont issus de la piste et feront un Refresh TZA, tous les ROP ne sont pas CTA, la formation TZA leur sera proposée. Tous les ROP seront formés au push. 3 groupes de travail ont été réalisés, 29 agents de la piste sur 50 ont pu y participer.

Suite travaux concernant la réfection de la piste qui se feront après l'été (revêtement piste ne supporte pas les grosses chaleurs), arrivée du repoussage (push TPX100E matériel CCI) dans le cadre du projet des nouveaux postes avions déployés par la CCI. Formation des équipes par l'école des escale (4 jours, 3 pour la pratique), mise en place mi-juin. 4 push prévus en haute saison, utilisation par toutes les Cies présentes, matériel non logoté AF). Il appartiendra aux équipes de vérifier le matériel et de le charger, il est de sa responsabilité de signaler toute anomalie.

Dimensionnement S24, l'écart besoin/ressources sur la saison pour le périmètre Piste et Bagage est de 12 ETP en moyenne sur la saison, 24 ETP sur la pointe été. L'objectif est d'atteindre un équilibre besoin /ressource adapté à la saisonnalité. Aussi la direction souhaite externaliser la galerie bagage départ sur tous les vols, toute l'année. La traction départ bagage, départ et arrivée fret sur tous les vols en pointe été. Selon la Direction, les équipes ont du mal à traiter la soute vrac.

A noter : Le prestataire ne rentrera pas en ZEC. Repoussage à la barre pour les ATR. Le TZA sera donneur d'ordre et coordonnera la touchée. Le maintien de compétences sera assuré par les ROP. Des REX sont prévus fin juillet et fin août. Les DUER et PAPRIACT seront mise à jour et un PPTA va être fait. Des vols tests seront réalisés en avril et mai. Dès la saison été, externalisation de 24 ETP. Analyse d'impact réalisée.

Recommandations et interventions des commissaires : *Ce projet suscite de nombreuses alertes et de nombreuses interrogations des commissaires présents. Ces changements de travail vont générer une vigilance particulière, 1 seul opérateur prévu au push, nous alertons la Direction car les équipes n'ont jamais repoussé d'avion à ce jour. Les départs se faisant en « autonome » La Direction nous répond qu'elle renforcera la formation ce*

qui n'est pas notre demande. Permettre 2 opérateurs si besoin au début pour rassurer les équipes. Refus de la Direction !! Demande que des commissaires CSSCT soient présents quand nos collègues seront lâchés au repoussage ? Lors de la formation push est ce que les QRP ont été abordés ? la direction prend le point. Nous alertons la Direction quant à la Co activité et relations avec les prestataires et donneurs d'ordre !! La Direction nous parle de « PULLING » (partage de matériel de piste), où trouver les documents réglementaires ? Une demande est faite à la direction des documents de référence pour push un seul opérateur. Une demande est faite sur les normes d'engagements. 5 sous avion plus 1 au bagage sur 320. Une personne en plus sur les vols vrac type 318, 319. L'analyse d'impact a mis en exergue des faits saillants, sur lesquels la Direction va-t-elle travailler ?

Examen du projet Externalisation d'activités au Pôle Avion au sein de l'escale de Nice point présenté par N. Téot (chef d'escale NCE) et Marielle Saura Grimaldi (Responsable Pôle Avion)

Le programme AF est concentré à 89% sur les destinations PAR (CDG et ORY) pour la saison estivale. Dimensionnement S24 : l'écart besoin/ressources pour le périmètre piste et Bagage est de 22,6 ETP en moyenne sur la saison et de 36 ETP pour la pointe été. Vigilance à avoir concernant les avions vrac A220, E90 et E70 sur CDG et 50% pour les vols ORY. La Direction nous informe d'une augmentation d'agents en restriction pour le chargement soute. 28 agents sont actuellement en restriction (postures, orthopédiques, genoux etc.) sur une population de 86 ETP, ce qui représente 40% des effectifs dont 6 restrictions sur les 4 derniers mois. La moyenne d'âge en piste est de 51 ans. Le médecin de l'escale souligne que le personnel est vieillissant et qu'ils présentent des pathologies lourdes. Avec la Responsable du Pôle avion, ils les maintiennent en piste en ajustant au mieux leurs restrictions. Comme pour l'été dernier, dispositifs mis en place : appel à vacances supplémentaires, vivier MOE d'une vingtaine environ (15 à ce stade), ouverture à renforts affinitaires Orly en discussion. Aussi, externalisation du 03 juin au 30 septembre 2024 du chargement/déchargement maintien de la fonction Ramp /agent AF sur coques Airbus. Un REX sera fait en octobre.

A noter : Analyse d'impact réalisé.

Recommandations et interventions des commissaires : *Alors que les restrictions concernent le plus souvent le chargement soute vrac, pourquoi 50% des vols ORLY sont concernés ? La Direction nous répond que c'est une décision programme. Nous saluons la volonté et le travail du médecin et de l'encadrement de maintenir les équipes en place avec aménagement des tâches. Concernant les renforts affinitaires, combien ? Nous demandons que ce soit élargi à notre périmètre !!*

Infos du président et divers

Amiante à l'escale de MRS : Travaux prévus au niveau du parking P6, la Direction locale n'était pas informée. Un point a été fait avec le gestionnaire de l'aéroport, des relevés d'air ont été réalisés, tout est bon. Le support nous sera envoyé.

Collectif circulation aéroport : concerne la Sécurité aéroportuaire en zone réservée.
ORLY : Ateliers animé par ADP le 25/04/2024. GTA fera de la prévention, les préventeurs AF seront présents. *Nous demandons la même initiative pour toutes les escales y compris les DOM. Fiche contact RPS (ORY) n'est pas à jour, le service médical a déménagé. La Direction prend le point. Nombreuses lettres d'observation au Pôle Client, attention au climat social ambiant suite au projet domestique en cours. Climatisation bureau DO, il est urgent de régler l'inconfort permanent dû à la chaleur, mette une clim réversible rapidement et avant l'été. Même constat à l'EDAC, très chaud dans les locaux. Sièges « assis/debout », faire un rappel aux managers quant à son utilité, son utilisation et le process en cours, nous n'accepterons aucune lettre d'observation sur le sujet. Ascenseur près du Pôle Client, l'invocation des travaux d'ADP n'a pas de raison d'être car il existe des montes charges dans l'aéroport, merci de régler le problème rapidement. Plus généralement, nous demandons une cartographie des postes « travailleurs isolés », pour nos 11 escales, les doter de PTI et partager les constats et avancées lors d'un prochain CSSCT. Concernant les grilles présentées, pourquoi dans les 15 jours qui suivent nous avons des ajustements mineurs ? Elles sont pourtant construites en fonction du programme !! Demande d'un commissaire que la casquette coquée soit une EPI. AT sous-traitant sont communiqués lors des LEAN mangement en piste d'Orly, aussi, nous demandons à avoir ces chiffres lors des bilans SST ? Le projet VOLTAIRE (remplacement des STORNOS) est repoussé.*