



Compte Rendu CSSCT du 12 février 2025

Examen du projet de grilles horaire été piste 100% au sein de l'escale d'Ajaccio
point présenté par Mr T. Bodnar (chef d'escale) et Mme C. Pinto (RH)

Demande de simplification de la grille par les agents, ROP et GDR afin de diminuer les ré équilibrages. Grille sur 24 lignes, pas de changement du rythme ON/OFF, même répartition des WE, même taux de prod, augmentation du taux de sujétion. Réduction des amplitudes différentes (3 ISO 5). Calage des prises et fins de service par rapport au programme et besoins. Grille validée par la médecine du travail.

Commentaires et interventions des commissaires : Pourquoi 24 lignes alors qu'il y a 33 personnes concernées. La Direction a gardé la grille actuelle avec des ajustements liés au programme et en hyper pointe, recours à la MOE.

Bilan SST 2024 point présenté par Mesdames V. Savio (SST Orly) et E. Poulet (SST CC)

Constat :AT en dessous du seuil fixé avec une nette amélioration /année précédente. Taux de fréquence= gros travail collégiale tout au long de l'année, taux de gravité= assez faible. Malgré la baisse des effectifs depuis 2021, amélioration du nombre des AT. Moins d'AT au pôle Client. AT service à peu près identique.

A noter : 1 seul ICP3 sur NCE iso 2 dans le document.

Refresh pour les ex- secouristes , accord pour la piste et le garage d'Orly.

Commentaires et interventions des commissaires : Nous saluons le document présenté, bien plus claire et plus facile à interpréter ainsi que la prise en compte de nos demandes. Quelle est la durée d'un black listage pour un passager ? La durée est étudiée et discutée lors d'une commission qui se réunit et statue suivant les faits. Un commissaire re demande la mise en place de mesures rapides et adaptées pour déclencher les autorités en cas d'incivilité (ex. boutons en banque d'ENR à MRS). La Direction nous répond que c'est difficile avec les gestionnaires des différents aéroports mais elle prend le point. Nous revenons sur les ICP et les ICS, il est important de changer les mentalités afin qu'ils soient systématiquement déclarés, car, certains ne le veulent pas !!. Malheureusement, ils ne sont toujours pas systématiquement déclarés en AT , ce que nous ne comprenons pas. Ils doivent être déclarés en AT au même titre que les RPS. Les ICS dans le document présenté ne concernent que les personnels AF (pas de sujet avec les prestataires) , nous demandons à mieux les détailler (hiérarchie, secteurs etc.) Concernant les RPS, alors que les effectifs diminuent ainsi que le programme à Orly, nous notons des collègues épuisés avec arrêt et alertons la Direction sur le sujet. La Direction nous dit les suivre mais, qu'il y a d'autres facteurs que professionnels. Refresh secouriste, le Docteur Hertert nous dit

avoir développé 3 petits modules (défibrillateur, brûlures etc.) à Nice . Modules visionnés par plus ou moins 90% de l'escale. Un commissaire réitère sa demande de mettre en place un recensement de tous les volontaires, dans tous les secteurs de notre périmètre . La Direction nous dit que c'est en cours. Pourquoi à Orly ce refresh n'est proposé qu'à la piste et au garage ? Nous demandons de l'équité de traitement !!

Point sur les 2 AT de Nice

Premier accident : après l'arbre des causes et différents échanges , tous les points soulevés ont été mis en place, sauf la dotation d'un storno pour l'agent Ramp . Des tests sont en cours afin d' étudier si compatible avec le casque IPF.

Deuxième accident : Des mesures préventives non réalisées à ce jour.

Signalétique : Accentuer la visibilité des passages piéton, panneaux radar indicateur de vitesse, etc.

Infrastructures : parcours des cheminements piétons en ZR.

Formation-sensibilisation et Communication : o Renforcer la formation pour les « jeunes conducteurs » etc.

Commentaires et interventions des commissaires : *La dotation d'un storno pour l'agent Ramp ne semble pas être la solution car nos collègues portent un casque et sont concentrés lors du refoulement de l'avion, ils dialoguent avec l'équipage et sont attentifs (vigie) . La Direction n'y est pas favorable non plus. Pour le second accident, nous ne pouvons que nous interroger quant à la lenteur de l'avancée des différents points . La Direction nous répond que la Cheffe d'escale est active sur le sujet.*

Bilan Papripact 2024

Une continuité avec 2023 concernant la conformité réglementaire, les actions préventives et l'amélioration des conditions de travail.

Projet Domestique : intégration dans le PAPRIPACT des actions issues des

analyses d'impacts et du COPSOQ. Suivant les actions, un suivi transverse CC ou

bien par escale ainsi qu'un suivi du plan d'actions ont été mis en place avec des points réguliers lors des CPL ou autres instances avec le Chef d'escale, le PMO, le RH, les OS et le responsables QSE.

Commentaires et interventions des commissaires : *Nous saluons le document présenté qui est clair et demandons le report du point car nous n'avons pas pu ouvrir le lien afin de prendre connaissance du tableau concernant les actions dans les escales. Aucun problème côté Direction qui a pu constater en direct le dysfonctionnement !! Lire 77% iso 73% pour les actions transverses planifiées, il s'agit d'une coquille. Concernant l'escale de SXB , nous alertons la Direction quant aux engagements de la Direction locale et du DR , annoncés aux personnels pendant les groupes de travail en présence des commissaires CSSCT , non*

tenus à ce jour . Il faut mettre en place ce qui a été dit (groupes de travail et échanges réguliers, futures grilles etc.) et accompagner les personnels. Il s'agit d'une nouvelle activité pour certains d'entre eux et ils doivent pouvoir se projeter.

Informations du Président

Chaussures : support amendé de nos réflexions qui va nous être envoyé ainsi qu'en central.

Réflexions menées à Orly : Suite aux départs en DFC et aux mobilités, il y aura une réflexion globale pour l'ensemble des fonctions support. Piste : Nouvelle organisation avec la reprise de la régulation par les ROA, formation entre fév et mars 2025, doubles sont prévus. Raccrochement sur la même grille que les MO (2 jours de moins travaillés et augmentation taux sujétion).

Divers :

Bastia : courrier fait au président sans réponse à ce stade. Possibilité d'avoir des ranges cônes et cales ? Travaux à l'escale dans les cuisines ? Quelle est la procédure ? apparemment, les locaux n'étaient pas condamnés et pas de sécurisation des lieux !!

Campagne JDS ? Débute quand, apparemment déjà débuté dans certaines escales de notre périmètre.

Timéo : pb lors de changement de pages , ça annule tout !!

Procédures et process en piste dans les escales : voilà maintenant de nombreux mois que les commissaires attendent les documents et réponses quant aux différentes organisations et process appliqués dans les escales de notre périmètre. La Direction s'engage à nous dire où trouver les réponses sous intralignes.

Ligne métro 14 Orly: attention aux agressions suite marginaux présents , angoisse chez les personnels féminins. La Direction nous dit être au courant, elle rencontre régulièrement les autorités et gestionnaire de l'aéroport. Il est important de remonter tous les faits rencontrés.

Commentaires et interventions des commissaires : Attention à nos collègues ROA de la piste d'Orly qui ont subi le projet MO et vont devoir reprendre la régulation alors que cette tâche leur a été retirée du jour au lendemain . Nous demandons à la Direction s'il s'agit toujours d'une mesure obligatoire . Pas de réponse à ce stade alors que notre demande est toujours le volontariat. Nous rappelons à la Direction que nous attendons la présentation du tableau retraçant toutes les mesures réalisées, en cours ou autres le mois prochain et que nous n'accepterons plus de report sur le sujet.