

AIX 2023 : POINT D'ÉTAPE N°2

Point n°1, TECHNIQUE :

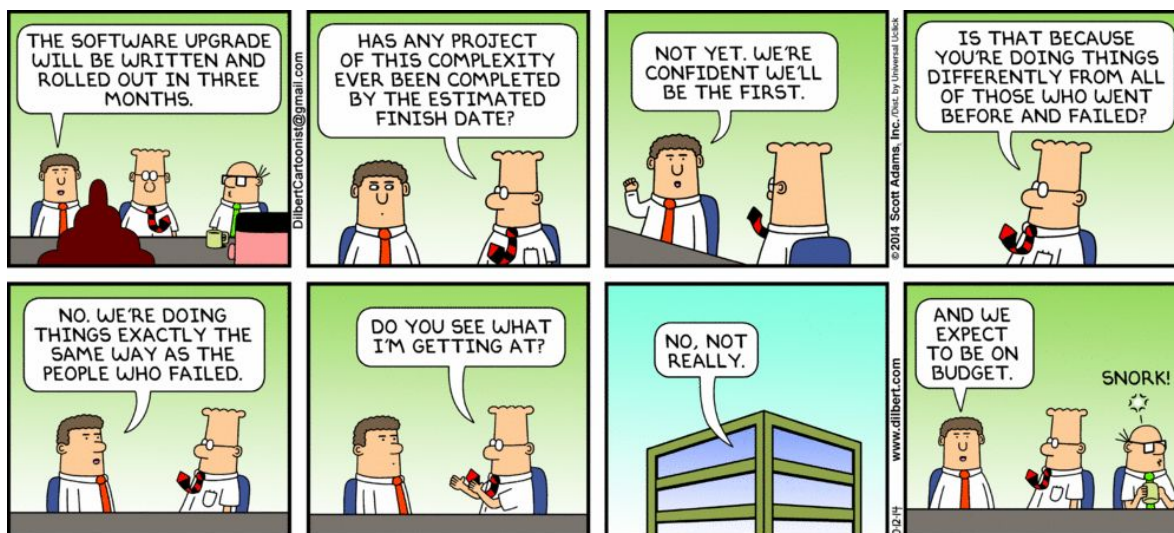
Un nouveau calendrier 4F devrait être prochainement communiqué, où l'on apprendra que **4F va encore prendre une année de retard**. Au-delà de l'énième déception de contrôleurs en attente d'un système technique performant, mais constamment laissés sur la touche, **cette décision ne sera pas non plus sans conséquence sur nos prévisions d'effectif**.

De plus, nous venons d'apprendre que l'architecture du traitement radar du CRNA/SE crée des **pertes de plots dans les approches où notre centre fournit l'image radar** (Montpellier et Clermont-Ferrand). Ce problème gravissime leur impose de remonter les minima de séparation radar à 8 NM, et crée une surcharge malvenue chez nos voisins.

De plus, même si cela a été transparent en salle de contrôle, les **pannes du serveur opérationnel du STPV** se sont multipliées ces derniers temps à la suite de dysfonctionnements sur la liaison OLDI avec Rome (envoi de codes transpondeurs contenant des 8 ou des 9). A quand l'erreur de trop ?

Alors que les problèmes des antennes radio s'étendent aussi ailleurs, que certains centres comme le CRNA/SO viennent de perdre l'anti-recouvrement des étiquettes, source d'une confusion d'une dangerosité rare sur leurs écrans radar, nous ne pouvons que constater que **les problèmes critiques s'accroissent ces derniers temps**.

La DTI ne semble plus disposer des ressources pour faire face à la fois à ce déferlement et au suivi des mises à jour de toutes les différentes versions d'ODS. Notre inquiétude reste donc toute aussi grande quant à l'avenir de nos systèmes techniques.



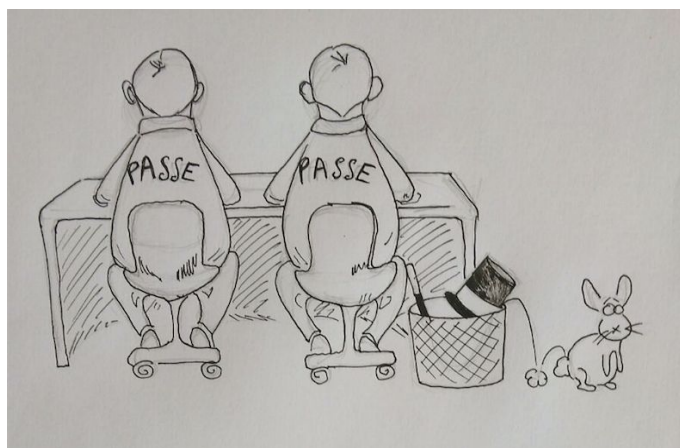
Point n°2, EFFECTIF :

La pirouette était étonnante : tout en conservant les mêmes prévisions d'affectations, **les courbes de prévisions d'effectif de l'administration passaient subitement de 12 à 13 PC en 2023**, objectif tant espéré depuis 2012.

Réunion après réunion, **nous avons inlassablement demandé que les tableaux ayant permis la création de ces courbes nous soient transférés**, afin de fournir notre analyse sur celles-ci. Le refus constant de l'administration, satisfaite de nous les avoir présentées à la va-vite lors d'une réunion informelle, n'est pas de nature à nous rassurer.

Notre première analyse, que nous n'avons pu approfondir en raison du manque de transparence de l'administration, nous a permis de déceler **plusieurs points problématiques** : non prise en compte de l'augmentation à venir du nombre d'ACDS, retour des détachés 4F dans des délais très courts suite à une mise en place en 2021 (alors même qu'un nouveau retard de 4F sera annoncé très prochainement), prise en compte des chiffres du GT Effectif 2021 sur lequel l'administration refuse de s'engager, temps de formations optimistes voire faux etc. D'autres failles existent probablement et nécessitent une correction. **La confusion faite au niveau national entre détachés et formateurs 4F n'est pas là pour nous tranquilliser**

Nous avons proposé plusieurs pistes à l'administration pour corriger ce tour de passe-passe et ainsi afficher une volonté réelle d'atteindre ce fameux objectif de 13 pour le CRNA/SE : glissement du chiffre de 91 sur les GT 19/20/21, garanties sur le retour des détachés 4F etc. **Nous attendons toujours une rédaction satisfaisante, et pour cause...**



Point n°3, TOUR DE SERVICE :

Alors que des garanties d'affectations fiables doivent être considérées comme incontournables pour configurer le CRNA SE face aux défis attendus à moyen et long terme, l'administration tente d'adopter une posture pour le moins pernicieuse : **aucune rédaction n'est possible sur la problématique effectif sans accord sur le Tour de Service.**

Elle se livre ainsi à un étonnant chantage aux effectifs. Ce chantage aux effectifs, ressources pourtant essentielles pour faire face aux enjeux d'augmentation de trafic et pour palier la gestion catastrophique des projets de modernisation technique a de quoi interpellé à l'heure de recrutements massifs au sein des compagnies aériennes.

Protégeons nous

Lundi 11 juin est la date de mise en place du nouvel horaire d'été version 2018. Ce TDS avait été décrié comme dangereux et accidentogène par l'ensemble des OS ainsi que par plusieurs AG qui en ont demandé le retrait immédiat. Malgré nos demandes récurrentes et malgré plusieurs week-end de grève, l'administration refuse de tenir compte de l'avis exprimé par les agents du CRNA SE.

Malgré les discours rassurants et le plan d'action DO, nous sommes toujours quotidiennement confrontés à des problèmes techniques plus ou moins grave.

Nous soutiendrons donc tout PC ou RDS qui estimera nécessaire de prendre des mesures de protection sur le secteur ou dans la gestion de la salle (baisse de capacité, secteur de débordement etc).

Nous refuserons toute pression de la part de notre encadrement et demandons à ce que tout agent victime de pression nous en fasse part au plus vite.

La sécurité aérienne est en jeu, il est temps que notre encadrement le comprenne.

Refusant de céder à ce chantage et à la surenchère de braderie des conditions de travail des ICNA, **nous avons proposé des options légitimes à la fois cohérentes et conformes aux revendications maintes fois exprimées**, le tout pour éviter l'écueil d'un traitement inadapté de 2 problématiques aux échéances complètement distinctes.

Nous avons donc tout d'abord **demandé le retrait du TDS imposé et rejeté par tous. Nous avons proposé de nous inscrire dans une réflexion horaire s'inscrivant dans le cadre négocié en 2012.** Cela a été refusé par l'administration, avide de contraintes pour palier sa gestion chaotique des effectifs.

Nous avons ensuite **accepté de nous inscrire dans une logique de gain de productivité, pour palier les errances de l'administration en termes d'effectif et de modernisation technique, en proposant un cadre associé à une revalorisation adéquate tout en fixant d'indispensables limites protectrices des conditions de travail** (nombre d'heures supplémentaires sur l'année notamment) et en refusant la course à la contrainte.

Nous avons fait un travail de pédagogie à nos **interlocuteurs nationaux bien loin d'imaginer ce qu'est réellement un été à Aix en Provence** en opérationnel et avons longuement discuté de l'efficacité en matière de capacité d'une telle option.

La proposition de l'administration, dont les principaux éléments sont repris ci dessous, nous est parvenue jeudi dernier. **Elle est en déconnexion totale avec la réalité locale et la prise en compte de ce qu'est le métier de contrôleur aérien au CRNA SE et nous l'avons naturellement refusée.**

Le cadre proposé par l'ADMINISTRATION

- **Jusqu'à 120h supplémentaires sur l'année** (pour rappel jusqu'à maintenant 59 heures à l'Est - 66 heures à l'Ouest).

- **18 semaines** de période d'été, jusqu'à **37 semaines de période de charge** (été + mi-saison).

- **Horaire de 28h possible en période hivernale**, entraînant de fait la perte d'une partie des JRH.

- **1 déplacement obligatoire de vacation sur le cycle, hors juillet/août, avec un préavis de 7 jours.**

Exemple : je fais normalement J1/J3/S2 lundi/mardi/mercredi, je dois venir faire mon J3 dimanche, veille de mon J1.

- **1 déplacement obligatoire de vacation sur la journée avec un préavis de 4 jours.**

Exemple : je dois venir faire un J3 à la place de ma nuit le dimanche 14 juillet.

- **20% de droits à absences** pendant toute la période de charge, soit 3 absences au lieu de 4 en semaines pour une équipe à 12.

Pour faire entendre vos revendications :

Préavis de grève les 16 et 17 juin