



Aéroport de Bâle-Mulhouse, le 28 avril 2019

Les méthodes de travail de l'OCBM font appel à des capacités ATFM datant partiellement des années 2000. Elles ne sont pas issues d'un groupe de travail récent et consensuel. Elles ne répondent clairement plus aux impératifs actuels : absence de méthode de dégroupement INI/ITM, impossibilité d'armement de la position ITM, augmentation globale du trafic, augmentation de la complexité du secteur BM, baisse notoire d'effectif (Δ -11).

L'application du tour de service proposé par le chef CA lors du CTS OCBM du 3 avril 2019, n'est en rien une solution. De plus, depuis le 18 avril 2019, le renoncement au travail de précaution réalisé en GTO au cours du mois de janvier 2019, apparaît comme une provocation.

Le passage en force d'un nouveau tour de service, revendiqué par l'encadrement local pour le prochain CTS OCBM du 2 mai 2019, apparaît comme détaché des évolutions actuelles : le projet de transfert de FIR Reims, baisse de l'effectif.

Les organisations syndicales représentatives des personnels de Bâle-Mulhouse demandent **l'ajournement du CTS OCBM du 2 mai 2019**. Elles revendiquent également la mise en place de **moyens conséquents** permettant de faire avancer de nouvelles méthodes de travail. Elles souhaitent une large concertation permettant de définir de nouvelles capacités ATFM plus précises, plus proches de la réalité et plus protectrices.

Les conclusions de ces GT sont des prérequis à l'élaboration correcte d'un tour de service.

Marika PUGET pour l'USAC-CGT
Aurelie VIVEN pour l'UNSA ICNA
Gwénaél LE GUEN pour le SNCTA