



Protocole 2013-2015

GT n° 5/6 Evolution des services Tours, Approches et SIV

Le GT 5/6 est le GT qui concerne les basses couches. Initialement la DGAC souhaitait le scinder en deux (GT 5 Aéroport et GT 6 APP et SIV).

Lors du CT DGAC du 22 octobre FO a obtenu que ces deux GT soient regroupés. En effet la politique « basses couches » doit être traitée dans sa globalité.

Après une dernière tentative de la part de la DSNA de scinder le GT en deux, il a été décidé lors de la première réunion de traiter les 2 sous GT en même temps pour permettre une analyse globale.

L'administration a rappelé que pour la période des 3 ans à venir (2013-2015), il est prévu une baisse de 100 ETP/an. La répartition exacte n'est pas encore connue mais se fera par catégorie. Durant cette même période, une baisse du budget fonctionnement est également prévue.

La méthode de travail pour les 3 réunions du GT 5/6 est la suivante :

- **1ère réunion :**
cadrage et enjeu, diagnostic, échanges, pistes de travail.
- **2e réunion :**
propositions de l'administration et des OS.
- **3e réunion :**
propositions pour des mesures protocolaires ou de GT protocolaires, points de désaccord.

FO a rappelé que les aspects techniques doivent être pris en compte car indissociables de la réflexion navigation aérienne et a demandé une politique claire en terme de stratégie technique (ex : SYSAT). Sur ce point la DGAC s'est réfugiée derrière le GT 9 ou d'autres réunions spécifiques.

Pour la DGAC les décisions prises dans ce protocole produiront leurs effets dans quelques années, en particulier pour les recrutements. Pour FO ce n'est pas une nouveauté et les services subissent déjà les conséquences de la RGPP.

FO a rappelé l'échec du protocole précédent et a demandé que le GT travaille à une amélioration du service public au profit de l'utilisateur SANS DEGRADATION des conditions de travail des personnels. FO a demandé également une réflexion sur les moyens techniques, règlementaires (suppression de la classe E qui est à notre sens dangereuse), méthodes de travail (amélioration de l'interface TWR/APP).

Pour la DGAC les contraintes en termes d'effectifs sont à prendre en compte; on ne pourra donc pas garder tous les services : « les GT protocolaires doivent permettre de savoir où gagner des ETP ».



FO ne validera pas de fermeture de services, ni des mesures impliquant des dégradations de conditions de travail. FO a proposé, afin de maintenir la qualité du service rendu, de réduire les amplitudes d'ouverture de service. Ces réductions d'amplitude devront être connues des responsables politiques puisque ce sont eux qui déterminent les réductions d'effectifs.

La DGAC a évoqué des créations récentes de service TWR : Angoulême, Brive, Albert Bray, Angers...suite à la demande de compagnies ou d'industriels. Sur ce point FO a rappelé que les demandeurs de création de service doivent soutenir les besoins en ETP de la DGAC.

La DGAC a présenté des comparaisons de trafic entre aéroport contrôlé et aéroport AFIS et a évoqué la mixité AFIS/CTL. A notre sens cette présentation très orientée n'est pas complète car elle n'intègre pas les particularités ou la complexité d'une plate-forme. **FO a rappelé d'une part, son opposition à la mixité AFIS/CTL qui est dangereuse** et, d'autre part, l'existence d'un GT aéroport permettant de déterminer la mise en œuvre d'un service du contrôle avec des critères précis.

La DGAC a dévoilé ses pistes de réflexions à savoir : évolution des règles de gestion du personnel ? Mentions ? Organisation du travail : pouvoir fractionner une VAC dans la journée....

FO a rappelé que les textes concernant l'organisation du travail des personnels des groupes A à G ont été validés suite à la mise en œuvre des 32H dans tous les services opérationnels avec des règles précises pour tenir compte de la pénibilité des horaires permanents ou semi permanents. FO a constaté de nombreuses dérives qui créent une souffrance au travail. **FO a rappelé son opposition aux mentions multiples.**

La DGAC a présenté un bilan des transferts CIV>SIV avec un retour, à priori, positif de la part des usagers. Une étude d'un SIV à l'ouest de la région parisienne devrait être lancée suite à une recommandation du BEA. **S'agissant de la taille des SIV, FO a rappelé qu'ils doivent conserver une taille raisonnable pour une meilleure qualité de service.** Sur le transfert CIV – SIV le coût en ETP a été important (faible réduction des effectifs TSEEAC dans les BTIV et augmentation importante des effectifs ICNA dans les approches pour l'ouverture de positions SIV).

La DGAC a listé les approches « transférées » depuis 1994 (Le Havre, Caen, Bergerac, Cannes, Toussus, Agen, ST Etienne,). Il existe un transfert en cours : Perpignan vers Montpellier prévu à l'automne 2013. 2 études en cours : MNL>Strasbourg et Grenoble Isère > Lyon St Ex : ces deux études, initiées sans concertation, n'ont jamais eu de mandat du CT DSNA et ne peuvent qu'augmenter l'inquiétude des personnels en fonction dans ces organismes !

Concernant le transfert LFMP-LFMT, FO a fait remarquer qu'il n'y a eu aucun gain en ETP mais au contraire une augmentation globale de l'effectif. **La DGAC a réalisé l'inverse de sa politique de gain ETP.....**

FO a rappelé le principe d'une étude technique visant à améliorer le service à l'utilisateur et non pas à le dégrader. D'autre part **le transfert d'une approche impacte TOUS les personnels et à un coût social.** Quelles que soient les mesures prises en termes d'accompagnement il y a toujours des perdants.

La DGAC a évoqué une liste qui sera dévoilée à la prochaine réunion (fermeture TWR et transfert d'approche) en déclarant que cette liste n'est pas figée....

Un GT 5/6 placé sous le signe de gain ETP avec le slogan « faisons mieux avec moins de moyens » ?

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO !
www.fodgac.fr/fr/adhesion/

Contacts FO : Thierry MOROT - Pierre MEYBON - Sébastien BELNOU - Laurent NOTEBAERT - Frédéric QUENARD - Roland PAGNIER - Yoann CROUZAT - Stéphane DROTHIERE

