



Protocole 2013-2015

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

La 2^{ème} journée de réunion de ce GT pré-protocolaire s'est tenue à Athis-Mons mercredi 19 décembre. La matinée a été consacrée presque entièrement à un rappel des échanges de la première réunion.

FO a rappelé ses principaux objectifs :

- **Sécurité, Qualité de service, Conditions de travail** : sur ces sujets, l'administration déclare souhaiter les maintenir "à minima". Pour FO il s'agirait, si l'on doit changer quelque chose et quel que soit le sujet, de s'orienter vers des pistes d'amélioration !!
- **Mixité Service du Contrôle / AFIS** : FO est opposé à ce type de pratique pour des raisons de sécurité. Le service AFIS peut se justifier uniquement dans un cadre strict (activité ponctuelle au cœur de la nuit,...).
- **Outre-mer** : contrairement à d'autres participants et à l'administration FO ne souhaite pas écarter les organismes d'outre-mer de la réflexion. Les conditions de travail de Cayenne et la problématique Approche et espace de Mayotte ont toute leur place au sein de ce GT.
- **Mentions multiples** : FO s'oppose à l'exercice par un même contrôleur de mentions dans des organismes différents.
- **Le maillage des approches** doit être basé sur des considérations opérationnelles et les SIV doivent garder une taille raisonnable afin de pouvoir y rendre un service de qualité.
- FO a confirmé sa demande de **suppression de la classe E**, trop ambiguë pour les équipages et accidentogène. Une clarification des responsabilités et des services rendus passe par le reclassement en G ou en D de ces espaces.
- **Amélioration des interfaces TWR / APP** : la problématique se pose particulièrement entre les organismes TWR et APP disjoints. La politique "d'approche centrale" qui est en fait une politique "d'approche unique" supprime le service d'approche à partir des plates-formes reclassées et pose aujourd'hui des problèmes de gestion locale du trafic IFR.
- **Des perspectives et un avenir** clairs pour tous les personnels.
- **Un accompagnement du changement** adapté aux circonstances et aux spécificités des corps et des métiers qui doit prendre en compte les contraintes sociales et familiales.

Tours

L'administration n'a pas de proposition de fermeture du service de contrôle d'aérodrome à communiquer. Il n'y aura pas de LISTE ! Cependant la DSNA se pose la question de la « pertinence du maintien du contrôle d'aérodrome sur toutes les plates-formes » et propose la création d'un « Groupe Permanent Aéroports (GPA) ». Ce GT aurait pour objectif de « se poser les questions légitimes dans le contexte actuel » !!

Pour FO, le « questionnement légitime » est connu et n'a pas changé ces derniers temps ! Les facteurs pris en compte ne sont pas nouveaux :

- Sécurité (volume de trafic, environnement, activités particulières),
- Régularité (aspects commerciaux),
- Economies locales et régionales (Gestionnaires, industriels, ...),
- Politique d'aménagement du territoire,
- Continuité territoriale.

Ces critères n'ont encore jamais été remis en question par les différents gouvernements. La preuve en est des créations d'aéroports contrôlés de ces dernières années et des projets de nouveaux aéroports en cours ou à venir !

Pour FO la question se situe plutôt au niveau des conditions de création des nouveaux organismes (ressources humaines et techniques) !!

L'administration à court de réponse sur le sujet finit par nous dire que « le temps de travail, les horaires et le rythme de travail 1jour/2 » devraient être parmi les éléments de réflexions de l'éventuel GPA !!

Pour FO la réponse est claire et sans ambiguïté : il n'y aura pas de remise en cause et en aucun cas dans un cadre restreint aux seuls aéroports de ces sujets qui ont fait l'objet d'accords lors de l'application des « 35 heures » et de sa transposition (32 heures) dans tous les organismes de contrôle.



Approches

La DSNA est toujours sur son dogme de suppression d'approches. Cette méthode est « gourmande » en ETP alors même que l'administration a pour objectif de réduire les effectifs de 120/an ENAC compris !

L'administration nous a présenté elle-même (avec des calculs et des chiffres « estimés » qui seraient à vérifier) un bilan des reclassements d'approche des 20 dernières années : économie de 40 ETP sur 20 ans, soit 2 par an !!! Pour mémoire l'objectif de ces regroupements d'approche était une réelle amélioration du service rendu en passant d'approches non-radar à des approches radar !! Cette philosophie de l'amélioration du contexte opérationnel et de la qualité du service rendu à l'usager semblent bien loin aujourd'hui !!

L'administration a énuméré les projets de reclassement digne du fameux « Plan Basses couches » de 2010 !!

- Approche commune Nantes/Rennes sur le site de Notre Dame des Landes (prévu pour 2017),
- Grenoble Isère/Lyon : la présentation a duré moins d'une minute suite aux débats du dernier CT DSNA,
- Rodez/Toulouse/Clermont : ce projet semble sortir d'un chapeau,
- La Rochelle reprise par Bordeaux ou Nantes sous prétexte d'un éventuel déplacement de l'activité aéronautique de la Rochelle (fermeture) vers Rochefort : La Rochelle assure déjà le service d'approche de Rochefort,
- Création d'un SIV Ouest Parisien (de Brest à Lille !) accompagné d'une « concentration » des approches de Deauville, Beauvais, Rouen et Pontoise.

Pourquoi cette « liste » ? Pourquoi ces approches et pas d'autres « pressenties » auparavant ? Quels ont été les critères de « choix » ?

Autant de questions sans réponses !! Sans aucune justification opérationnelle mais avec une « logique » connue qui ne nous semble pas avoir beaucoup changée depuis 2010.

Suites aux préavis de grèves d'avril 2012, la DSNA en réunion de conciliation s'était pourtant formellement engagée à :

- établir un état des lieux de la situation issue des transferts d'approche déjà réalisés sur les aspects opérationnels, techniques et ressources humaines ;
- consolider progressivement des services d'approche, optimiser le service tour, moderniser les systèmes tour et approche et gestion des ressources humaines et du management ;
- définir le dispositif social permettant à la fois d'accompagner le changement et d'apporter des garanties sociales permettant la mise en œuvre de cette stratégie. Ce mandat couvrira toutes les catégories de personnels concernées par les évolutions d'organisation.

Quand l'autoritarisme « Basses Couches » cèdera-t-il enfin la place à un réel dialogue ? Quand la DSNA passera-t-elle à une approche constructive basée sur le retour d'expérience ? A quand une véritable politique d'amélioration du dispositif opérationnel ? A quand une vision globale et cohérente des fonctions et des organismes TWR – APP – SIV ?

Accompagnement du changement

Les éventuels changements devront être accompagnés des mesures sociales, statutaires et indemnitaires adaptées aux évolutions et aux contraintes exercées sur les personnels concernés. Ceci quels que soient les métiers impactés ou les corps d'appartenance.

La réunion d'aujourd'hui s'est contentée de jeter quelques éléments et axes de réflexions (mobilité forcée ou pas, gestion CAP, ...).

Pour FO, tous les outils à disposition devront pouvoir être utilisés et de nouveaux créés si besoin. Par exemple, des réaffectations en surnombre ou des mesures financières d'aide au logement ou à l'emploi du conjoint devront être mises en œuvre en cas de mobilité contrainte.

Ces aspects devront être formellement abordés au cours des travaux d'un groupe de travail spécifique : le GT 19.

Une séance de travail qui a vu le retour de la politique basses couches tant de fois dénoncée et mis au grand jour certaines des intentions de l'administration concernant le régime, l'organisation et les méthodes de travail. Autant de sujets sur lesquels FO n'acceptera aucune dérive.

Espérons que la 3ème séance ramènera les travaux à des perspectives plus proches des réalités opérationnelles et sociales !!!

**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 – Sophie ALAIS - Frédéric QUENARD - Stéphane DROTHIERE**

