



Protocole 2013-2015

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

La 3^{ème} journée de réunion de ce GT s'est tenue à Athis-Mons fin janvier. Pas de « scoop » au cours de cette dernière journée au cours de laquelle les échanges ont été limités à une mise en forme des débats des 2 premières journées afin de permettre aux animateurs de remettre leur rapport au Directeur Général.

Tours

L'administration regrette qu'il n'y ait pas de structure formelle pour « discuter » des aérodromes et maintient sa proposition d'un « **GT aérodromes** » dont les 2 axes de réflexions annoncés seraient :

- L'examen des terrains (16) à faible BO (4 ou 5 contrôleurs) en vue du maintien ou pas du service de contrôle.
- La remise en cause du régime de travail (1j/2), des horaires (32h00) et de l'organisation (nombres de vacations quotidiennes) pour les aérodromes.

Si certaines OS ont semblé trouver ce GT pertinent et soutenu la proposition de l'administration ce n'est certainement pas le cas de FO !!!

Comme nous l'avons déjà dit lors de la dernière séance, pour FO la réponse est claire : il n'y aura pas de remise en cause pour les aérodromes. Les accords passés lors de l'application des « 35 heures » et de sa transposition (32 heures) dans tous les organismes de contrôle ont clos le sujet.

SEUL FO a fait une contre proposition (qu'aucune OS n'a reprise) et pourrait être favorable à cette structure de GT si elle devait examiner les vrais sujets mis de côté et abandonnés au fil des années :

- L'encadrement.
- La formation.
- Une discussion objective sur les BO (qui tiendrait compte des difficultés de fonctionnement constatées).

L'administration avait également « oublié » de faire apparaître la demande de FO concernant « l'amélioration des interfaces App - Twr distantes ». Cette proposition de FO vise à améliorer la qualité et la régularité au niveau des organismes TWR. Le service d'APP locale rendu par les contrôleurs d'aérodromes aujourd'hui partout où le trafic l'exige et en coopération avec les APP ou les CCR doit enfin être reconnu. La réalité des pratiques d'aujourd'hui doit devenir « officielle » !!

FO a instamment demandé le lancement rapide d'un « GT protocolaire amélioration des interfaces TWR-APP » visant à donner officiellement aux contrôleurs d'aérodrome la possibilité de rendre un service local d'approche.

Encore une fois, SEUL FO porte cette revendication. Aucune des OS présentes n'a souhaité s'associer à notre demande et l'UNSA a confirmé son opposition.



Approches

L'administration a confirmé ses projets de reclassement sans arguments opérationnels ou techniques nouveaux.

- Approche commune Nantes/Rennes sur le site de Notre Dame des Landes.
- Grenoble Isère/Lyon.
- Rodez/Toulouse/Clermont.
- La Rochelle/Bordeaux/Nantes.
- Création d'un SIV Ouest Parisien et « concentration » des approches de Deauville, Beauvais, Rouen et Pontoise en associant Brest et Lille au projet.

Hormis la particularité du projet de fusion (et non de suppression) des Approches de Nantes et Rennes, pour l'instant les arguments exposés pour les autres projets relèvent plus du dogme de la fermeture de service que d'une justification opérationnelle.

Sur le thème de la faisabilité de ce projet, FO a posé la question de l'armement des organismes TWR « générés » par les reclassements éventuels.

Comme cela a été démontré par le passé et très récemment sur le reclassement de Perpignan, **ces opérations consomment de l'ETP (il faut plus de personnels contrôleurs ICNA+TSEEAC après qu'avant !)** et vu la pénurie marquée de contrôleurs TSEEAC, comment va-t-on pourvoir les postes ouverts dans ces éventuels futurs organismes TWR ??

Nous n'avons pas eu de réponse...si ce n'est nous renvoyer à une discussion sur le régime de travail des TSEEAC !!!

De l'avis de FO, les aspects quantitatifs (qui restent à démontrer !) nourrissent seuls l'argumentaire de l'administration. Rien n'est dit, rien n'a été étudié en retour d'expérience des précédentes opérations de reclassement et au vu de l'évolution du trafic sur ces plates-formes !

L'administration nous parle de descente continue et de gains En Route et en APP mais qu'en est-il des retards au départ et à l'arrivée générés par la suppression des approches locales ??

Nous attendons maintenant de voir quelles seront les options qu'aura souhaité retenir le Directeur Général en matière de politique TWR et APP.

FO a toujours fait preuve de volonté d'amélioration des dispositifs existants et des services rendus. Jusqu'à aujourd'hui c'est l'administration qui n'a pas tenu ses engagements !

Le DG nous sortira-t-il de l'ornière et remettra-t-il la DGAC sur les rails de la construction ??

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! www.fodgac.fr/fr/adhesion/
Contacts FO : Thierry MOROT – Laurent NOTEBAERT - Sébastien BELNOU – Sophie ALAIS – Laure CHABENIUK - Stéphane DROTHIERE – Yoann CROUZAT

