

GS 32 Heures et Comité de Suivi accord licence

L'accord licence, que beaucoup de syndicats n'ont pas signé, commence à produire ses effets : Les effectifs de contrôleurs d'aérodrome augmentent, le statut TSEEAC est en cours d'amélioration, sans oublier les augmentations indemnitaires qui sont en cours de concrétisation sur les fiches de paye.

GS 32 HEURES

Le GS 32 heures, qui a eu lieu le 11 janvier à Athis-Mons (DO) a dû prendre en compte les effets de l'accord licence, que beaucoup de syndicats n'ont pas signé :

les BO ont été modifiés pour prendre en compte l'allongement de la durée de formation continue d'une semaine.

Le nombre d'heures par contrôleur passe donc :

- de 1008 à 984 heures par agent pour les terrains ICNA,
- de 1170 à 1142 heures pour les terrains TSEEAC avec pause identifiée,
- de 1345 à 1313 heures pour les autres terrains.

Les aérodromes notés en **gras italique*** sont les aérodromes avec temps de pause identifiés (13%).

AÉRODROMES	BO	Turn Over	OPERATIONNELS (O.S inclus) hors CAP 12/06, EP/SP	Départs EP/SP CI/CE	CAP +	CAP -	Total	05A ER 70.2	AVE 06/07
SNA / Région Parisienne									
Chavenay Villepreux*	8	1	9			1	8	1	
Etampes Mondésir*	8	1	9			1	8	1	
Lognes Emerainville*	11	2	12				12	1	1
Meaux-Esbly	6	1	7				7	1	
Issy les Moulineaux	5		6				6		
Saint Cyr l'Ecole*	8	1	9		1		10		
Toussus le Noble*	15	2	17			1	16	1	1
SNA / Nord									
Albert Bray (06/07)	3		2				3		
Calais Marck	5		5			1	4	1	1
Châlons Vatry	5		5				5		
Le Touquet	6		7	1			6		
Merville Calonne	9	1	11			3	8	1	1
SNA / Nord-Est									
Colmar Houssen	5		4		1		4	1	
Dôle Tavaux	4		4				4		1
Mulhouse Habsheim	4		3		1	1	3	1	
SNA / Centre-Est									
Anancy Meythet	6		6			1	5		1
Grenoble le Versoud	5		5		1		6		
Lyon Bron*	10		10			2	8		3
Valence Chabeuil	5		5			1	4		1
SNA / Sud-Sud-Est									
Aix Les Milles	7		5		2		7		
Avignon Caumont	9		16		3		19		2
Béziers Vias	7		7				7		
SNA / Sud-Est									
Calvi Sainte Catherine	8		9		1	1	9	1	
Cannes Mandelieu*	13		11		2		13		1
Figari Sud Corse	8		9		1	1	9		
SNA / Sud									
Agen La Garenne	9		9				8		1
Angoulême (05/07)	3				3		3		
Brive (2008)	3				2		2		1
Carcassonne Salvaza	7		6		2	1	7		1
Muret L'Herm	6		6				6		
Toulouse Lasbordes	7		7				7		
SNA / Sud-Ouest									
Bergerac Roumanière	8		8				8		
Biscarrosse Parentis	5		5				5		
Châteauroux Deols	4		4				4		1
SNA / Ouest									
Angers Marcé (04/07)	3				3		3		
Caen Carpiquet	6		6			1	5		1
Cherbourg Maupertus	5		5				5		
Dinard St Malo	6		6				6		
Lannion Servel	5		5			1	4		1
Le Havre Octeville	8	1	9				9		
Le Mans Arnage	4		4				4		
Quimper Pluguffan	6		6				6		
Saint-Nazaire Montoir	4		4				4		
Vannes Meucon	4		4				4		
SNA / Océan Indien									
Dzaoudzi	5		6			1	5		

RÉUNION SUR LA CRÉATION DE SERVICES DE CONTRÔLE SUR CERTAINS AÉRODROMES

À force d'obstination, le SATAC UNSA a obtenu la tenue de cette réunion (qui a eu lieu le 17 janvier) pour évoquer la mise en place d'un service de contrôle d'aérodrome, armé par des TSEEAC (bien-sûr) à Albert Bray, Angers, Angoulême et Brive-la-Gaillarde.

Même si elle a mis des mois à être organisée et que, du coup, cette discussion avait lieu alors que les TSEEAC sont quasiment affectés, elle a eu au moins une utilité : Démontrer que, une fois encore, la DO ne considère pas les TSEEAC comme il conviendrait... c'est le moins qu'on puisse dire !

Comment la DO peut-elle imaginer qu'un service de contrôle puisse être assuré, en sécurité, selon un cycle (9 heures/J la semaine + 7 heures/J le week-end) avec 1 chef CA et 2 contrôleurs ?

C'est pourtant ce qui nous a été exposé !

Les connaisseurs apprécieront le tableau ci-après :

Albert-Bray	
Effectif	Plage d'ouverture envisagée
1 Chef CA 2 contrôleurs	11 H/J X 5 J/Semaine
Aérodrome contrôlé à la demande d'Airbus Industrie	
Angers	
Effectif	Plage d'ouverture envisagée
1 Chef CA 2 contrôleurs	9 H/J X 5 J/semaine 7 H/J le Week-End
Aérodrome contrôlé à la demande de compagnies low cost	
Angoulême	
Effectif	Plage d'ouverture envisagée
1 Chef CA 2 contrôleurs	11 H/J X 5 J/Semaine
Aérodrome contrôlé à la demande de compagnies low cost	
Brive-la-Gaillarde	
Effectif	Plage d'ouverture envisagée
1 Chef CA 2 contrôleurs	8 H/J X 7 J/Semaine
On ne sait pas précisément qui va gérer et/ou utiliser cet aérodrome à partir de l'été 2008... mais DO connaît, quand même, les plages d'ouverture nécessaires (!!!)	

Le SATAC UNSA a très vivement protesté et demandé à la DO de lui fournir les tours de services qui étaient prévus... Nous les attendons toujours !!

En marge, le SATAC UNSA a rappelé sa demande très ancienne de reconsidérer les aérodromes à temps de pause identifié ou non, et exigé le lancement d'une réflexion sur le régime horaire des TSEEAC contrôleurs d'aérodrome. **Ce sera probablement chose faite après le prochain CTP DSNA** (2 février).

Il est, en effet, évident que la DO, si elle prend d'énormes précautions avec les ICNA, considère que les TSEEAC doivent, par principe, être toujours « au taquet » ! et tend à considérer que le maximum doit être la norme : Les vacations d'une durée de 11 heures se généralisent !

COMITÉ DE SUIVI DE L'ACCORD LICENCE

La réunion du comité de suivi de l'accord licence du 18 janvier a permis d'examiner l'état d'avancement des mesures liées à cet accord : Les augmentations d'ISH et d'ISQ sont en cours de concrétisation, alors que le paiement des nouveaux taux de la prime de polyvalence sont en attente de la signature d'un décret relatif au régime indemnitaire des TSEEAC.

Parmi les mesures examinées, on peut citer :

- La formation en langue Anglaise : Chaque contrôleur pourra suivre, s'il le désire, au moins un stage en immersion tous les 3 ans.
- La modification du nombre annuel d'heures de contrôle pris en compte pour le calcul du BO des aérodromes : Ces nouvelles exigences avaient déjà été prises en compte dans le GS 32 heures par anticipation.
- Le décret statutaire concrétisant les exigences liées à l'ESARR 5, et prévoyant la création du nouvel emploi fonctionnel RTAC 1^{er} et 2^e niveaux intégrant les TSEEAC de l'actuel statut d'emploi « Hors Catégorie » et de l'emploi fonctionnel RTAC.
- La nouvelle grille indiciaire prévoyant des augmentations d'indice pour tous les échelons de chaque grade, sauf les indices terminaux.

Tous ces textes passent au CTP Ministériel du 1^{er} février.

Un long débat, souvent animé, a eu lieu autour des conditions liées à la création du nouveau RTAC, décomposé en deux niveaux.

Rappelons que cette réforme prévoit d'intégrer les fonctions de l'actuel « Hors Catégorie » (*chef CA et adjoint, assistant de subdivision, chef BTIV et adjoint, CTE qualifié, chef BRIA, BNIA et adjoints, chefs de centrale électrique, instructeurs régional*) dans le RTAC1, et les actuels RTAC dans le RTAC2.

La Fonction Publique, traquant les contournements et/ou inversions de carrière, en s'appuyant sur l'annexe 5 de l'accord licence et en prônant une continuité (*HC+RTAC devient RTAC1+RTAC2, puis deviendra RTAC+CTAC*) exige la détention de la 2^e qualification pour intégrer le RTAC, afin d'éviter que des TSEEAC des 1^{er} ou 2^e grade bénéficient d'un indice plus élevé que ceux du 3^e grade (*cette qualification est exigée pour accéder au 3^e grade*).

Il n'aura échappé à personne que le SATAC UNSA a mené la négociation pour les TSEEAC et que, comme dans toute négociation, il faut concéder des contreparties pour obtenir des avancées.

Les accusations de la CFTC envers le SATAC UNSA sont, à ce titre, très étonnantes :

En effet, comment est-il possible que ce « détail » lui ait échappé, alors qu'elle a pris un délai de réflexion de plusieurs jours pour signer...

...bien après le SATAC UNSA ?

En tous les cas, seul le SATAC UNSA avait remarqué que les chefs et adjoints BRIA et BNIA avaient été oubliés (un détail sûrement ?) et son intervention aura permis qu'ils soient ajoutés à la liste.