

GT temps de pause aérodromes de groupes F et G

La première réunion de ce GT a eu lieu le 6 mars 2008, sous la présidence de Jean-Jacques BLANCHARD assisté d'Emmanuel JACQUEMIN et Philippe AUGER.

On notera l'absence de la CGT et de la CFDT (comme pour la réunion sur l'homologation de la formation TSEEAC) ... mais Il est vrai qu'il ne s'agissait que d'aérodromes TSEEAC, et pas des grands aéroports Parisiens d'Orly et CDG, ni du CRNA/Nord ...

Mais, la CGT ne manquera pas d'expliquer, à la fin des travaux du GT, comme d'habitude, qu'elle a obtenu toutes les avancées et que les autres OS sont responsables de tous les maux.

PRINCIPES GENERAUX ET POSITION DE LA DSNA

Organisation - calendrier – position DSNA

En fait, l'objectif a été fixé par le dernier CTP DSNA et les travaux doivent être terminés pour que le prochain GS 32 heures (mai 2008) puisse intégrer ceux-ci.

Le Président du GT a proposé un rythme d'une réunion par mois, ce qui a été accepté par l'ensemble des participants.

Position DSNA

La DSNA, qui a tenté de nous entraîner sur la voie d'une acceptation par morceau (prise en compte des 13% de temps de pause sur l'ensemble des aérodromes du groupe F + étude au cas par cas des aérodromes du groupe G) nous a expliqué qu'elle travaille à effectifs constants.

POSITION ET OBJECTIFS DU SATAC UNSA

Rappel

La création de ce GT est le résultat d'une demande ancienne du SATAC qui a rappelé que le concept de la prise du temps de pause en fonction du trafic est, comme le SATAC le dit depuis le début, « une arnaque ».

Position du SATAC

Temps de pause

Il faut prendre la dimension de la difficulté, quand on est seul, à « abandonner » le trafic en plein milieu d'une séquence pour pouvoir prendre une pause si elle est prévue (et obligatoire), puis celle liée à la « récupération » du trafic au retour de cette pause. Pour cette raison,

Le SATAC demande à ce que la prise des temps de pause soit négociée localement et non imposée.

Il est impossible de prévoir l'avenir et, par voie de conséquence, de savoir quand prendre une pause en fonction du trafic ... à venir.

Peut-être est-il bon de rappeler qu'il s'agit d'aérodromes dédiés principalement à l'aviation générale, par définition moins prévisible que l'aviation commerciale ?

Critères de classement d'aérodromes

Le SATAC a rappelé que le critère Meq est avant tout destiné aux autres aérodromes (ICNA).

Le SATAC demande la prise en compte du nombre total de mouvements, du nombre de VFR, etc.

Effectifs – Lien avec le BO

Sur les aspects « effectifs », il s'agit de lister les terrains à **temps de pause identifié** : Le SATAC n'envisage donc pas de parvenir à un résultat correct à effectif constant.

Le SATAC souhaite qu'on discute dans l'absolu, et que l'on compte, ensuite, les effectifs nécessaires. On planifiera alors, dans le temps, les flux en intégrant des recrutements y compris après la fin du protocole actuel (2009).

On peut espérer, si la logique protocolaire n'est pas sacrifiée par quelques uns ... pour quelques uns, que nous pourrions évoquer cette question en début d'année prochaine.

La DSNA a tenté de nous expliquer que l'aspect « temps de pause » n'a pas de lien avec le BO, mais

Il est évident que si on doit intégrer des temps de pause, il faut augmenter les effectifs.

Service rendu aux usagers

Ce qui est clair, pour nous, c'est que la « quantité d'heures de contrôle » ne doit pas être un curseur permettant d'afficher l'instauration de temps de pause ... sans influence sur le BO (**ce qui est impossible**).

Le SATAC a rappelé que les horaires d'ouverture des aérodromes ne doivent pas être modifiés à la baisse pour permettre de « faire passer » les temps de pause sans toucher aux effectifs.

Rappel : Aérodrome avec temps de pause identifié : 1142 H/an/contrôleur – autres aérodromes : 1313 H/an
Aérodromes actuels avec temps de pause identifié : Toussus, Lyon Bron, Cannes, Lognes, Etampes, St Cyr, Chavenay

Prochaine réunion du GT le 14 avril 2008