

GT temps de pause aérodromes groupes F et G (réunion du 14/04/08)

Etant donné l'échéance fixée au prochain GS 32 heures (juin) et le nombre réduit de réunions, le SATAC UNSA a présenté quelques **propositions** à la DSNA **qui pourraient permettre d'aboutir à un compromis acceptable en attendant une étude plus approfondie concernant les aérodromes** (critères de classement des organismes, domaine « contrôle de la CA », information de vol, etc.).

Rappelons, à ce sujet, que le SATAC UNSA a élaboré une proposition dans le cadre du GT classement des organismes qui concerne ces aérodromes (groupes F et G).

PROPOSITION DU SATAC UNSA

Après avoir mené une étude de faisabilité sur l'ensemble des terrains des groupes F et G non soumis à l'application du temps de pause identifié, et dont le potentiel annuel par agent est d'actuellement 1313 h, le SATAC UNSA a proposé :

Aérodromes du groupe F

Rappel : Aérodromes avec temps de pause identifié : Toussus, Lyon-Bron, Cannes, Lognes, Etampes, Saint-Cyr et Chavenay.

Le SATAC UNSA a fait le constat qu'il n'y aurait pas d'incidence majeure (fonctionnement local ou gestion administrative des ressources), si les aérodromes du groupe F qui ne sont pas aujourd'hui éligibles aux 13 % de temps de pause identifié étaient ajoutés.

Le SATAC demande d'élargir la liste des aérodromes avec temps de pause identifié à tous les terrains du groupe F.

Aérodromes du groupe G

Pour LE SATAC UNSA, il y a deux cas à distinguer, selon qu'il y a plusieurs positions armées simultanément ou une seule et le critère ne peut pas être la quantité de trafic tel que prôné par la DSNA, sous peine d'engendrer plus d'inconvénients que d'avantages pour les contrôleurs.

Aérodromes du groupe G

(armement : un seul contrôleur en position)

Pour le SATAC UNSA, il n'est pas envisageable d'imposer des temps de pause identifiés aux aérodromes dont l'armement sur tout ou partie de l'année est constitué d'un seul contrôleur en position, sans augmenter les BO d'un nombre important d'aérodromes.

En effet, pour pouvoir mettre en place des temps de pause identifiés sur ces aérodromes, il n'y a que deux solutions :

- **Solution N°1 :** Fermer les services ATS pendant un créneau horaire défini, en particulier pendant la pause déjeuner.

Cette solution entraînerait une dégradation du service rendu aux usagers : Les plages horaires d'ouverture seraient réduites et des difficultés apparaîtraient, voire une dégradation du niveau de sécurité, au moment de l'abandon et de la reprise de la séquence de trafic avant et après la fermeture.

Le SATAC UNSA refuse toute dégradation de la qualité du service rendu aux usagers.

- **Solution N°2 :** Organiser un tour de service à recouvrement avec 2 contrôleurs au lieu d'1 seul (le 1er assurant le maintien du service du contrôle quand le 2e est en pause, et réciproquement).

Cette solution devrait être accompagnée, en application des textes relatifs au temps de travail (nbre max de vacations/agent, durée mini de vacation, etc.), d'une augmentation des BO de la majorité de ces aérodromes, ce que refuse la DSNA.

Sa mise en œuvre dans ces conditions produirait :

- L'augmentation du nombre de vacations/agent (vacation minimum de 5 heures), ce qui n'est pas admissible,
- L'apparition d'un nombre important de jours d'auto-information (du fait du quota max annuel / agent).

Le calcul du BO n'est pas simplement mathématique : Il y a également des aspects « sociaux » à prendre en compte, et le SATAC UNSA refuse toute mesure qui entraînerait une augmentation du nombre de vacations par agent.

Le SATAC UNSA demande que, avant toute décision, des études de faisabilité soient menées localement, et en concertation avec les TSEEAC-contrôleurs, sur les aérodromes du groupe G dont l'armement sur tout ou partie de l'année est d'un seul contrôleur en position.

Autres aérodromes du groupe G

Sur ces aérodromes, l'application d'un temps de pause identifié est à examiner au cas par cas et requière, pour des raisons analogues à celles évoquées plus haut, l'accord de principe préalable des personnels concernés.

Le SATAC UNSA demande que l'élargissement de la liste des aérodromes avec temps de pause identifié aux aérodromes de groupe G dont l'armement est constitué d'au moins deux contrôleurs en position soit entrepris.

Le double préalable d'une concertation locale obligatoire et de l'affectation des ressources supplémentaires doit, par contre, être acté.