



## Actualité des terrains F et G (2/2) : BO, effectifs et tours de service

La COM TS, au delà de l'attention qu'elle porte aux GT et CT nationaux, s'est emparée également des problématiques « BO, effectifs et tours de service » prégnantes sur la plupart des terrains F et G. Un mot pour résumer la situation : pressions.

### BO de Cannes, Nîmes et Perpignan

L'ordre du jour du CT DO du 25 janvier 2018 comportait les études de révision de BO de ces trois terrains. Sont actées les réévaluations de BO de :

- ♦ Cannes : passage de 13 à 16, en particulier à cause de l'ouverture d'un second LOC pour la gestion de l'héliport de Quai du Large en pleine expansion ;

- ♦ Perpignan : passage de 9 à 10, le BO défini lors de la reprise d'approche se révélant insuffisant pour faire face aux amplitudes d'ouverture d'un terrain accueillant un certain nombre de lignes commerciales. Une attention particulière sera portée sur l'expérimentation d'ouverture d'une position SOL.

Concernant Nîmes, la DO proposait une augmentation de BO de 9 à 10, assortie d'un objectif de gestion supplémentaire de +1. L'analyse du SNCTA conduisait à réclamer un BO officialisé à 11 : les comptes de la DO sous-évaluent les amplitudes d'ouverture des week-ends estivaux et l'impact des retours simultanés, imprévisibles mais réguliers, d'avions de la sécurité civile en fin de journée. Dans l'attente du bilan de l'été 2018 et face au consensus des organisations syndicales, la DO a consenti à alimenter le terrain à 11 mais la validation officielle du BO sera reportée à un CT DO ultérieur.

### Pression sur les effectifs

Stabiliser des effectifs d'organismes où travaillent peu de contrôleurs n'est jamais chose simple. Les aléas connus cette année par certains terrains F et G le confirment. Si la promotion interne, grâce au concours interne ou aux EP/SP, est une chance à préserver, elle crée une fragilité supplémentaire. Le SNCTA demande donc à SDRH de prévoir finement et attentivement les remplacements d'effectifs pour éviter de voir se renouveler des situations comme celle de Calvi voire de Bergerac.

Le cas de Calvi est symptomatique : ce terrain corse, dont le BO est fixé à 8, a connu fin 2017 trois départs consécutifs, dont deux en formation SP, et une chute d'effectif d'autant de contrôleurs qualifiés. Des mesures d'urgence ont dû être prises pour faire face cet été, dont l'utilisation de l'encadrement dans le tour de service. Forcé, après plusieurs CT, de fournir un contrôleur pour prendre la charge de la QS de Calvi, le fonctionnement de l'organisme de Bastia s'est trouvé impacté par effet collatéral...

Le SNCTA accueille par ailleurs favorablement la proposition de SDRH faite en CT DO de décaler de quelques semaines le début de formation des promotions P à l'ÉNAC : cela permettrait d'éviter des baisses subites d'effectifs en août, soit en pleine période de pic de trafic.



## Pression sur les tours de service

La pression sur les effectifs conduit à celle sur les tours de service. Cette dernière s'accroît un peu plus sous l'effet de facteurs locaux, politiques ou économiques :

- ◆ les exploitants cherchent à développer leurs plateformes et à attirer de nouvelles lignes aériennes ;

- ◆ les politiques locales souhaitent, coûte que coûte, offrir des solutions de transport aérien pour développer le bassin économique de leurs circonscriptions.

À mesure qu'un aéroport cherche à offrir plus de services en terme de contrôle, les amplitudes d'ouverture augmentent et les tours de service s'en trouvent étirés avec un effectif contraint.

Le contrôle aérien est un acteur indirect de la santé économique locale mais les contrôleurs aériens n'ont pas à en payer les pots cassés. Le SNCTA sera vigilant à ce que les ambitions locales de développement du tissu économique soient mises en adéquation avec les ressources existantes de la DSNA. Celle-ci subit parfois des croissances mal maîtrisées, l'héliport de Quai du Large en est un exemple, mais elle doit aussi mieux s'organiser pour y faire face.

En ce sens, les révisions de BO à la hausse sont un pas en avant. Comme à Nîmes lors de l'installation de la Base de Sécurité Civile ou à Cannes suite à la croissance du trafic hélicoptère dans sa CTR, le SNCTA revendiquera des hausses de BO dès qu'il jugera que des activités nouvelles modifient la structure ou le volume du trafic géré par le contrôle aérien local.

En parallèle, le SNCTA aidera les contrôleurs de groupes F et G, mais aussi plus largement les contrôleurs des terrains non H24, à faire respecter

les protocoles d'accord signés avec les exploitants pour la gestion des extensions d'horaire.

## Des différences de traitement entre groupes

Si le nombre d'heures au-delà de 32 heures hebdomadaires est limité par arrêté pour tous les organismes des groupes G à B à 64 heures par an, la DSNA, pour optimiser les tours de service des terrains de groupes F et G, dispose d'une instruction qui diffère de celle régissant les tours de service des terrains D et E sur un point important : quand les contrôleurs de terrains D et E peuvent travailler jusqu'à 8 jours sur 14 dans la limite de 14 jours sur 28, ceux des terrains F et G n'ont qu'une limitation à 4 jours en moyenne par semaine.

Pour le SNCTA, ce fonctionnement relève ni plus, ni moins, que d'expérimentations sauvages, non cadrées. Il refuse cette flexibilité forcée et s'opposera à toute gestion de ce type non concertée.

Une autre différence de traitement entre les groupes F et G et les groupes D et E réside dans le comptage du temps de travail de l'adjoint chef CA pour le calcul du BO. L'adjoint chef CA, chargé notamment de l'instruction, compte logiquement pour l'équivalent de 0,17 PC soit 200 heures de contrôle en groupes D et E. En groupes F et G, il compte, en revanche, pour l'équivalent de... 0,5 contrôleur alors que les charges de formation peuvent se révéler très lourdes, en particulier sur des terrains à fort *turn over*.

Que l'on parle de l'organisation du travail ou du comptage du temps de travail de l'adjoint chef CA dans le BO des terrains, le SNCTA dénonce ces différences de traitement entre groupes et demande un alignement sur le fonctionnement des terrains de groupes D et E.

Parce que les contrôleurs d'aérodrome ne sont pas des variables d'ajustement et parce qu'il est le syndicat de tous les contrôleurs aériens, le SNCTA s'engage à faire reconnaître les spécificités des contrôleurs des terrains de groupes F et G.

Le SNCTA appelle les contrôleurs d'aérodrome à le rejoindre et à venir enrichir les débats de la COM TS.

Une seule adresse pour joindre la COM TS : [tseeac@sncta.fr](mailto:tseeac@sncta.fr)

