

Protocole DGAC

Le contrôle aérien

L'UNSA UTCAC vous explique chapitre par chapitre les quelques avancées obtenues, pointe les dangers identifiés et explique quelles étaient ses attentes et revendications.

Ce protocole est porteur d'une véritable révolution de l'organisation du contrôle aérien français. Il s'agit, purement et simplement, de diviser par deux le nombre d'approches, mais aussi, sous prétexte d'un « manque de souplesse et d'adaptabilité des TSEEAC », de prononcer l'arrêt de mort d'une vingtaine d'aérodromes TSEEAC.

Ainsi, les signataires (DGAC et Organisations Syndicales) font une croix sur une des richesses que possédait les personnels : un large choix géographique pour leurs affectations.

Cet accord, signé par le SNCTA et soutenu par FO et CFDT dégrade la qualité de vie des personnels et hypothèque gravement l'avenir du corps des TSEEAC, uniquement pour gaver les ICNA de quelques grands centres.

Les Approches : on regroupe !

La DSNA veut regrouper les 29 approches actuelles en 16 centres régionaux d'approche (CDG, Orly, Nantes, Lille, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Pyrénées, Rennes, Chambéry et Clermont-Ferrand), et conserver les approches de Corse et celles d'outre-mer.

Sont prévues :

- Les fermetures des approches de Biarritz, La Rochelle, Rouen, Deauville, Metz-Nancy-Lorraine, et Brest d'ici fin 2025, ainsi que
- Poitiers, Limoges et Saint Yan, mais aussi
- Une étude concernant Melun-Seine, Beauvais et Le Bourget.

Les aérodromes contrôlés : on ferme !

La DSNA a décrété que son implantation territoriale en matière de services ATS n'est plus adaptée à l'évolution du transport aérien et à la demande de trafic.

Sous prétexte de mieux répondre à la demande des exploitants d'une plus grande souplesse et réactivité en termes d'évolution des horaires (vols charters, EVASAN, etc.), elle prévoit la fermeture de nombreux services de contrôle d'aérodrome qu'elle remplacera par la mise en place de services AFIS ... qu'elle accompagnera.

Dans sa grande bonté, la DSNA prévoit que le désengagement d'un service ATC sera progressif et permettra aux personnels de poursuivre sur place pendant les 4 ans qui suivent la décision de transfert ... mais sur des plages horaires de plus en plus réduites.

Pour justifier sa décision, la DSNA prévoit d'établir un état des lieux « terrains AFIS / terrains avec services ATS » a posteriori, qu'elle présentera aux organisations syndicales signataires.

Malgré de nombreuses demandes, il a été impossible d'obtenir une liste des aérodromes visés par les fermetures !

Comme l'UNSA UTCAC l'a fait remarquer, il n'est pas très utile d'établir un état des lieux après avoir décidé des fermetures. Il aurait été plus logique d'établir un état des lieux, puis d'en tirer des conclusions.

Il ne s'agit donc que de se construire un alibi a posteriori et cet état des lieux n'a aucune chance d'être objectif puisqu'on sait déjà à quelle conclusion il doit conduire !

En plus, cette décision arbitraire, ce chèque en blanc, ne sera pas négociée ni même discutée : une simple présentation aux syndicats signataires suffira !

Comment ont-ils pu accepter et cautionner cela ?

Le classement des aérodromes : le tour de « passe-passe »

Pour brouiller un peu plus les cartes, la méthode de classement des aérodromes change :

- Les organismes avec approche sont classés dans les listes 1 à 8, et les organismes sans approche en listes 9 à 11.
- Les évolutions liées aux reprises d'approche sont les suivantes :
 - o Les approches repreneuses sont classées 5 ou 6, sous réserve d'impact sur la performance,
 - o Les approches reprises sont classées 10 (à l'exception de Beauvais-Tillé)

Il a été impossible d'avoir une réponse sur les projets de la DSNA, et donc de savoir quels aérodromes seront fermés et lesquels seront sauvés (rebaptisés ICNA TWR pour cause de création d'un prétendu corps unique de contrôleurs ... finalement à plusieurs niveaux bien distincts), mais par déduction des classements :

Les aérodromes susceptibles d'être sauvés en passant « ICNA TWR »

Liste cible à l'issue des reprises d'approche		
Liste 9	Cannes Mandelieu (*) Beauvais-Tillé	Toussus-Le-Noble
Liste 10	Aix-Les-Mille Chavenay-Villepreux Figari-Sud Corse Grenoble-Le-Versoud Lyon-Bron Perpignan-Rivesaltes Saint Cyr l'Ecole Melun-Villaroche Biarritz-Bayonne-Anglet Limoges-Bellegarde Poitiers-Biard	Avignon-Caumont Deauville-St Gatien Grenoble-Isère Lognes-Emerainville Paris- Issy les Moulineaux Rouen-Vallée de Seine Bora-Bora Motu Mute Brest-Bretagne La Rochelle Ile-de-Ré Metz-Nacy Lorraine Saint-Yan

Les aérodromes en danger de fermeture et/ou passage AFIS

Les 26 aérodromes de métropole/continent et 4 terrains Corse/Outre-Mer suivants sont clairement sur la sellette :

Agen-La-Garenne	Châlons-Vatry	Nîmes-Garons
Albert-Bray	Châteauroux-Déols	Pontoise-Cormeilles-en-Vexin
Annecy-Meythet	Colmar-Houssen	Quimper-Pluguffan
Bergerac-Roumanière	Dinard-Pleurtuit Saint-Malo	Rodez-Marcillac
Béziers-Vias	Dole-Tavaux	Saint-Etienne Bouthéon
Biscarosse-Parentis	Le-Touquet-Paris-Plage	Saint-Nazaire Montoir
Brive-Souillac	Meaux-Esbly	Toulouse-Lasbordes
Caen-Carpique	Merville-Calonne	Tours-Val de Loire (*)
Carcassonne-Salvaza	Muret-L'Herm	Calvi-Sainte Catherine
Dzaoudzi-Pamandzi	Mooréa-Témaé	Raïtéa-Utuora

En marge du Protocole DGAC, notons l'abandon (Note CODIR DSNA n°2024/001 du 25/04/2024) du projet de Remote Tower Center (RTC) situé à Blagnac pour rendre le contrôle d'aérodrome à distance sur la plateforme de Tours Val-De-Loire malgré des investissements colossaux ... mais aussi du projet Quai du Large à Cannes, ce qui complexifie le service du contrôle à Cannes-Mandelieu.
Tout ceci, bien entendu, sans aucune communication officielle de la DSNA vis-à-vis des Organisations Syndicales.

**Difficulté technique ? Incompétence de la DSNA ?
... ou simple volonté d'exclure encore un peu plus les TSEEAC des fonctions de contrôle ?**

L'UNSA UTCAC ne pouvait pas cautionner un tel chambardement où il est bien difficile de déceler le moindre bénéfice pour les personnels !