



Ensemble, donnons le bon cap !  
Vous informer  
Vous alerter  
Vous aiguiller.

## SECTION LOCALE LFPO

Orly, le 18 septembre 2021

# GT TDS : On m'aurait donc menti ?...

Si la volonté de l'administration de travailler à la production d'un TDS conforme aux textes en vigueur est légitime, les supposées contraintes réglementaires ne sont imposées que par l'administration elle-même et laissent entrevoir des intentions bien moins avouables...

## Un règlement européen UE 2017/373 qui a le dos large...

Au printemps 2020, en plénières négociations protocolaires, et alors que les TDS de plusieurs centres sont modifiés conduisant à la mise en œuvre des expérimentations, l'administration nous assure en CT Orly AG que le règlement européen UE 2017/373 ne permet plus l'usage de dérogations et contraint Orly à revoir son TDS. Pourtant aucune ligne du 373 ne mentionne cette nécessité et par la suite, la crise du COVID démontrera que l'administration sait demander et obtenir des dérogations (licences, PIFA...) quand elles lui sont nécessaires.

Face à cette contradiction, l'administration continue pourtant d'affirmer que le TDS d'Orly doit être mis en conformité et qu'aucune dérogation n'est possible car le 373 introduit « des exigences sur les amplitudes maximales de tenue de poste et de vacations » (mandat du GT). Or, ce texte européen ne définit aucune amplitude maximale de tenue de poste ou de vacation.

**Par contre le 373 précise qu' «un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne consulte les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont soumis au système de tableau de service ou, le cas échéant, leur représentant, pendant son élaboration et son application, afin d'identifier et atténuer les risques concernant la fatigue qui pourraient être dus au système de tableau de service lui-même. »**

Alors comment expliquer, dans un contexte de manque d'effectif en sub et en équipes, la volonté de l'administration d'employer nos ressources limitées à modifier un TDS approuvé par les contrôleurs d'Orly et ayant fait ses preuves en termes de fatigue et de sécurité depuis plus de 25 ans?

## Un GT très dirigé

L'exercice de mise en conformité du TDS avait déjà été réalisé par un GT en 2006, aboutissant au maintien du TDS actuel pour des raisons de sécurité. Or les textes sur lesquels se basait ce GT, il y a 15 ans, n'ont pas changé et le règlement UE 2017/373, mis en œuvre depuis, est sans conséquence sur le travail qui avait été effectué à l'époque.

Pourtant l'administration refuse désormais la conclusion du GT de 2006, en imposant la sienne : le TDS d'Orly doit être modifié! Le GT se tient donc sous la menace d'aboutir « quoi qu'il en coûte » sous peine de se voir imposer un nouveau TDS préparé par la DO, plus contraignant que le TDS actuel. Quid du texte européen UE 2017/373 mentionnant la sécurité, la fatigue et l'accord des personnels pour toute modification de leurs horaires ? Il serait assez incongru pour l'administration d'aller à l'encontre d'un règlement supranational afin de respecter une interprétation rigide des textes nationaux.

En effet, lors de la dernière réunion du GT TDS, l'UNSA-ICNA a fait remarquer que l'interprétation de l'arrêté de 2002 peut laisser place à davantage de souplesse que l'interprétation de la DO si le but est d'aboutir à la production d'un TDS conforme à cet arrêté et surtout, convenant aux personnels. Il serait donc étonnant que l'administration s'arc-boute sur une interprétation trop contraignante de cet arrêté, conduisant le GT TDS à une impasse, alors que les personnels et les OS sont prêts à travailler à une amélioration du TDS actuel...

## Une simple mise en conformité ou plus...

L'obligation d'aboutir à une mise en conformité en raison du 373 étant plus que bancale, on peut s'interroger sur les raisons réelles qui poussent notre administration à vouloir imposer un nouveau TDS, même très contraignant sur le plan de la fatigue... Or, au fil des réunions, les pistes de réflexion abordées laissent entrevoir les objectifs moins honnêtes de ce GT.

Un TDS très contraignant pour les personnels mais avec, selon notre administration, la possibilité de le réviser régulièrement pour essayer de l'améliorer... Voilà qui coïncide étrangement avec le principe des expérimentations, soutenu par le syndicat majoritaire, limitées à 3 ans et renégociées régulièrement pour conserver la prime associée ! On comprend mieux les silences de cette OS et son souhait initial de ne pas laisser les équipes participer à ce GT.

Parmi les autres suggestions de notre administration : TDS multiples ou adaptés à l'effectif, réflexions basées sur un armement inférieur à l'armement nominal utilisé pour le calcul du BO, qui n'auront d'autres conséquences que la pérennisation du sous-effectif actuel et la dégradation de nos conditions de travail.

***Inacceptable pour l'UNSA-ICNA qui défend depuis sa création le travail en équipe et les effectifs !***

### Que disent réellement les textes?



<https://icna.wiki/arrete-relatif-a-lorganisation-travail-contrôleurs-avec-mention-unite/>



[https://icna.wiki/wp-content/uploads/reglement-europeen-2017\\_373.pdf](https://icna.wiki/wp-content/uploads/reglement-europeen-2017_373.pdf)

**Au-delà des arguments fallacieux justifiant l'obligation d'une mise en conformité du TDS actuel, l'UNSA-ICNA n'est pas dupe des intentions de l'administration si celle-ci se borne à une interprétation contraignante des textes.**

**L'UNSA-ICNA s'opposera à toute dégradation du BO ou des conditions de travail des contrôleurs d'Orly.**

**Section LFPO: [lfpo@icnafr](mailto:lfpo@icnafr)**

Notre site : [www.icna.fr](http://www.icna.fr) | Nous contacter : [unsa@icna.fr](mailto:unsa@icna.fr)

