



Retrouvez-nous sur
www.spac-cfdt.org

CTP NA du 9 décembre 2004

Lors du dernier CTP/NA (futur CTP DSNA), les points suivants ont été abordés :

1/ SUITES DONNEES AUX QUESTIONS DU DERNIER CTP/NA

La Réunion

Une lettre envoyée par le DSNA confirme le choix de l'ADS-B. Le STNA valide cette possibilité, l'installation ne posera pas de problème.

Commentaire CFDT : il reste un point qui n'est pas éclairci, celui de l'équipement des avions des compagnies fréquentant La Réunion (aide financière ?)

Tahiti

Le coup d'envoi officiel des travaux de l'installation Radar va être donné en 2005 pour une mise en service prévue en 2007.

ESARR 5

Une information sur la mise en place du certificat d'aptitude (renouvellement de qualif. aux normes ESARR 5) sera faite à l'ensemble des ICNA.

Le manque de stage de formation d'instructeur sur la position à l'ENAC est signalé ; n'oublions pas que ce stage est obligatoire pour le renouvellement de qualification des jeunes ICNA.

ESARR 4

La transposition formelle des textes ESARR 4 dans le droit français est en cours.

Bornes OLIVIA

Le contrat d'entretien de la garantie constructeur arrivant à terme, la maintenance des bornes OLIVIA sera reprise « jusqu'à un certain niveau » (dixit le DSNA) par les maintenances régionales.

Pour notre administration, ces bornes répondent parfaitement aux besoins des usagers.

Commentaire CFDT : nous n'avons pas le même retour d'expérience de la part des usagers ou de nos collègues météo (seuls « humains » présents à l'accueil pilote) appelés souvent à la rescousse de pilotes légèrement aigris par le peu de compréhension de la machine.

2/ PRESENTATION DES TEXTES D'ORGANISATION DE LA DSNA

Ces textes sont complémentaires au décret instituant la DSNA et aux arrêtés présentés en CTP DGAC concernant les bureaux et divisions.

spac.cfdt@wanadoo.fr

SPAC/CFDT, Mas Aldebert, 34134 MAUGUIO Cedex
Lotus Notes : CFDT-National
Tél : 04 67 64 42 24
Fax : 04 67 22 13 63

SPAC/CFDT - 50 rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Lotus Notes : CFDT-DGAC

Tél : 01 58 09 45 55 - Fax : 01 58 09 45 81

CTP/NA du 9 décembre 2004

Les syndicats insistent unanimement sur le besoin d'information des agents, un effort important doit être réalisé à ce sujet.

1. Texte de la décision instituant l'échelon central DSNA

La division environnement région parisienne est attachée au chef de mission échelon central car la plupart de ses dossiers ont une portée nationale. **Vote CFDT : Pour.**

2. Texte de la décision instituant la Direction technique et de l'innovation (DTI) au sein de la DSNA

Ce texte rassemble ce qui étaient le STNA et le CENA sans évolution dans un premier temps. Un GT spécial est institué pour faire évoluer cette structure en 2006.

Commentaire CFDT : l'avenir des personnels de ces 2 structures va se jouer en 2005, il faut que ces personnels se mobilisent pour participer pleinement à ces évolutions et éviter toute « casse » irréversible. La CFDT sera à leurs côtés. Vote CFDT : Pour.

3. Texte de la décision instituant la direction des opérations (DO) au sein de la DSNA

La DSNA est un service à compétence nationale qui ne sera donc pas soumis au découpage régional de l'état français mais possèdera ses propres structures régionales (les 11 SNA).

Ce nouveau découpage pose quelques problèmes :

- o aérodromes qui changent de « régions » (Carcassonne, Agen, Châteauroux, ...)
- o maintenances régionales oubliées (Metz-Nancy) ou séparées de leur sphère principale d'intervention (Châteauroux, Dijon ...)
- o création d'une SNA région parisienne sujette à tous les fantasmes de la part de certains syndicats
- o découpage de la DAC/SE en deux SNA (sud-est et sud-sud-est)
- o déplacement de la SNA Nord d'Athis à Lille dans les 2 ans
- o positionnement sur les entités bureautique-informatique

Chaque agent doit recevoir avant la fin de l'année un envoi personnalisé précisant son nouveau positionnement au sein de la nouvelle DGAC et décrivant ses fonctions.

Commentaire CFDT :

La CFDT est intervenue pour faire évoluer le texte sur les maintenances régionales (il pourra y en avoir plusieurs dans un même SNA), pour souligner son inquiétude concernant les agents de feu la Dac Nord et sur tous ceux impliqués dans des migrations (Dac ouest, Dac sud-est). Nous avons également insisté sur la future évolution de la fonction chef CA en liste 3 qui implique une nouvelle reconnaissance de ce poste.

En outre, le bon fonctionnement des services va nécessiter la mise en place de nombreuses prestations croisées entre SNA mais aussi entre les différentes entités de la DGAC (DSNA, DCS, support, formation). Il faudra suivre de très près l'établissement de ces multiples conventions (n'hésitez pas à nous faire part de tous les dysfonctionnements rencontrés localement).

Les textes ci-dessus sont adoptés (**Vote CFDT : Pour**).

Les textes propres à chaque SNA peuvent encore évoluer, ils seront adoptés lors du premier CTP DSNA de 2005.

3/ ARRETE FIXANT LES ATTRIBUTIONS ET MODES DE NOMINATION DES CHEFS DE TOUR DES AERODROMES DE LISTE 1.

Ce texte reprend en grande partie le texte en vigueur pour les listes 2.

Les modifications suivantes sont apportées :

- o suppression de la désignation d'un agent si position non armée ;
- o précision sur les créneaux horaires, seuls les créneaux ATFM sont concernés ;
- o précisions apportées dans le texte pour différencier le tactique du pré-tactique.

spac.cfdt@wanadoo.fr

CTP/NA du 9 décembre 2004

Le rôle et la responsabilité du correspondant en salle IFR seront étudiés et précisés dans un autre texte.

L'obligation des 1 an de chef d'équipe pour postuler chef de tour est maintenue (cohérence avec texte chef de salle CRNA) bien que la dérogation à ces 1 an soit la règle généralement appliquée (nous demandons 6 mois).

Commentaire CFDT :

Il faut apporter les modifications positives du texte liste 1 sur le texte concernant les listes 2 et 3. A ce sujet nous demandons au DSNA l'écriture d'un texte concernant uniquement les Listes 3, celui en vigueur étant inapplicable.

Ce texte est adopté (**Vote CFDT : Pour**).

4/ MANDAT DU GT COMPATIBILITE IFR/VFR

Ce GT est créé suite aux nombreuses et constantes demandes de la CNSCA. La compatibilité IFR/VFR n'est pas satisfaisante malgré les mesures prises par la DSNA qui ne sont pas assez volontaristes. (Que penser de l'application dogmatique du concept approche centrale qui crée des faiblesses -coordination, déclassification d'espace en E- là où il n'y en avait pas !)

Le DSNA expose le mandat du groupe, précise qu'il faut tenir compte de l'existant, que l'on ne peut toucher à la réglementation et qu'il faut prendre en compte l'avis de l'utilisateur...

Des craintes sont exposées sur l'avenir des UIV.

A la demande de la CFDT, le DSNA confirme qu'il faudra étudier l'évolution réglementaire des zones à statut dérogatoire en particulier les zones vélivoles.

Commentaire CFDT :

Rideau de fumée ou réelle volonté ? Réponse à partir du 25 janvier date de la première réunion du GT dirigé par M. Dopagne. Il y aura une réunion par mois, un rapport d'étape sera disponible en juillet.

Le mandat est voté à l'unanimité.

5/ POLITIQUE D'AFFECTATION TSEEAC

Les objectifs prioritaires définis par la DSNA pour l'affectation des TSEEAC sont les liste 5 et 6, les BRIA et les BTIV.

Le DRH précise qu'à partir de 2006 chaque entité répartira les effectifs suivant ses priorités.

En effet, ce corps au vu de ses spécificités sera réparti dans plusieurs directions de la DGAC. A ce sujet, la CFDT exprime le souhait que les objectifs globaux des divers services soient présentés au cours d'un même CTP, cela pour plus de transparence et d'efficacité dans sa gestion globale.

La CFDT soutient le DSNA lorsqu'il annonce vouloir développer la Qualité de service mais précise que cela doit impacter tous les services jusqu'au niveau des subdivisions.

La CFDT s'inquiète du sous-effectif endémique du SIA.

Commentaire CFDT :

Ce corps est au début de grands bouleversements (le DSNA parle de redéploiement...), les entités BdP-BIA, BRIA, BNIA étant appelé au mieux à évoluer, au pire à disparaître.

Pour la CFDT c'est une grande part du service rendu aux usagers (toute l'assistance aux vols, une partie de l'information) qui est en danger de privatisation ou de disparition (voir GT Coutin et futur GT Bria, Bria lancé en juin).

A noter : le SATAC se félicite que 85% du corps des TSEEAC soit dans la DSNA et souhaite « ne pas tomber plus bas ». Que signifie cette attitude pour le moins ambiguë ? Dénigrement des autres directions (les 15% de TSEEAC hors DSNA vont apprécier) ? Volonté de séparer la DSNA de la DGAC ? ... à voir.

spac.cfdt@wanadoo.fr

CTP/NA du 9 décembre 2004

6/ POLITIQUE D'AFFECTATION ICNA

La CFDT soutient les objectifs de la DSNA en matière de priorités de gestion :

- progression des effectifs opérationnels de Roissy
- convergence ratio PR/PT dans les CRNA (effort particulier pour CRNA/Est et Ouest)
- anticipation des départs à la retraite
- stabilisation des effectifs listes 2 et 3 (avec intégration du fort turn-over pour certains).

Les prévisions sont les suivantes :

listes 1 : CRNA Nord 8 ave 12 Enac
CRNA Sud Est 8 ave 8 Enac
CRNA Sud Ouest 8 ave 8 Enac
CRNA Ouest 8 ave (4 remboursables) 24 Enac
CRNA Est 2 ave remboursables 20 Enac
Roissy 2 ave remboursables 26 Enac
Orly 6 ave (4 remboursables)

Nice et listes 2 et 3 : seront traitées au GS 32H du 11 janvier 2004.

La CFDT est intervenue pour demander au DSNA la prise en compte du sous-effectif de Lyon et ceci alors que le projet Clarines arrive à terme. Nous avons demandé et obtenu que la DNA rencontre rapidement les personnels lyonnais (avant GS 32H) pour mettre en place un plan d'affectation.

7/ POLITIQUE D'AFFECTATION IESSA

Le débat a tourné autour de la nouvelle méthode pour déterminer les effectifs (en remplacement de la méthode Zizi), les critères utilisés n'étant pas d'une grande clarté.

Un GT est demandé pour discuter des sorties ENAC et de leur affectation.

La diminution des effectifs du STNA sera compensée (par quel miracle ces postes deviendront-ils attractifs ? ... mystère ...).

8/ APPROCHE CENTRALE – PERIMETRE DES ETUDES

C'est, encore une fois, un débat qui tourne au dialogue de sourd.

2 écoles s'affrontent :

- **celle du DSNA, du SNCTA et du SATAC** : très dogmatiques, pour lesquels laisser des ICNA sur la plupart des listes 3 est une hérésie. Le concept approche centrale doit donc être utilisé avec « opportunité » (dixit le DSNA) et permettre petit à petit la migration des ICNA hors des listes 3. Il s'agit ici d'un **concept politique**.
- **Celle de la CFDT et des autres syndicats** attachés à la qualité du service rendu et persuadés que lorsqu'il y a nécessité à rendre un service d'approche localement (complexité IFR/VFR, spécificités géographiques...) celui-ci doit être maintenu. Il s'agit ici d'un **concept technique**.

A la demande de la CFDT, le DSNA a bien voulu nous expliquer les éléments rendant opportun une périphérisation :

- 1/ des flux imbriqués
- 2/ une amplitude de service améliorée
- 3/ un moindre coût

S'appuyant sur le cas de Perpignan, la CFDT a noté :

- 1/ que les flux de Perpignan et ceux de Montpellier n'étaient pas ou peu imbriqués.
- 2/ que Perpignan assure, à la demande, un service d'approche et d'aérodrome à tout usager quelle que soit l'heure.

spac.cfdt@wanadoo.fr

CTP/NA du 9 décembre 2004

3/ que le gain en termes de coût ne semblait pas évident (maintien d'Irma à Perpignan + la paye d'une dizaine de Tseeac + la différence de paye d'une dizaine d'Icna liste 3 transformés en Icna liste 2 après transfert à LFMT...).

Elle ne comprend donc pas pourquoi il y a ici opportunité à étudier la périphérisation de Perpignan.

Ces arguments étant valables également pour ST Etienne, la CFDT a voté :

- **Contre l'étude sur Perpignan (2 abst SAPAC et CGT, 2 pour SATAC et SNCTA).**
- **Contre l'étude sur St Etienne (1 abst SAPAC, 1 pour SATAC).**

La reprise de l'approche d'Avignon par Marseille étant aussi à l'ordre du jour et au vu des données techniques actualisées (trafic, complexité) et des prévisions pessimistes de développement (TGV), **la CFDT ne s'est pas opposée à cette reprise d'approche.** (Abst : CFDT, CGT et SAPAC, Pour SATAC, FO et SNCTA).

9/ ESARR 2 – ARRETE RELATIF A LA « COMMISSION MIXTE DE SECURITE DE LA GESTION DU TRAFIC AERIEN »

Cette Commission mixte civil-militaire ressemble à la CNSCA mais n'étudie que des évènements mixtes déjà étudiés par ailleurs.

Elle est composée de 12 experts :

- 5 coté DIRCAM (2 contrôleurs, 2 pilotes, 1 réglementation militaire).
- 5 coté DGAC (1 PC CRNA, 1 PC APP, 1 contrôleur A/D, 1 IEISSA, 1 réglementation).
- 2 usagers (1 pilote, 1 Fédé sportives aéronautiques).

10/ GT CLASSEMENT AERODROMES

Il s'agit ici de traiter la « limite » AFIS-Contrôle d'A/D. 3 terrains étaient à l'ordre du jour.

Point commun aux trois sujets, aucun dossier d'étude ou de présentation ne nous était présenté, juste trois lignes pour chacun. Ce sujet aurait mérité un autre traitement que celui-ci qui plus est à la fin d'un CTP/NA où le DSNA avait une « obligation » urgente.....

La CFDT aurait également voulu traiter ces sujets en amont en GT aéroport créé pour cela...

Les décisions prises « à la hussarde » sont les suivantes :

- **Saint Briec**, l'aéroport est déclassé AFIS (**vote CFDT : Abst**).
- **Dzaoudzi (Mayotte)**, un service de contrôle d'A/D sera ouvert (**vote CFDT : Pour**).
- **St Pierre-Pierrefonds**, on décidera d'ouvrir ou non un contrôle d'A/D au prochain CTP DSNA avec étude du dossier préalablement en GT aéroport.

Certains points n'ont pu être traités faute de temps, un CTP DSNA exceptionnel se tiendra en Mars 2005 traitant entre autres les points suivants :

- bilan social
- bilan financier
- problématique des blocs d'espaces fonctionnels
- équipement radar listes 5 et 6
- GT UIV
- programme EGNOS et GALILEOS
- nouveau RCA

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Vos représentants :

G. FORT (Lourdes), D. COPY (Orly), J. CALMON (expert LFMP), M. ALGANS (expert LFMH)

spac.cfdt@wanadoo.fr