



Retrouvez-nous sur
www.spac-cfdt.org

Compte-rendu du CTP/DO du 9 juin 2005

Présents pour le SPAC-CFDT : Sandrine PETREIGNE (Roissy), Yann LE CHEVALIER (CRNA Ouest) et Jean-Denis ARMAND (Dijon).

En préambule du CTP, avant d'aborder les différents points de l'ordre du jour, l'USAC-CGT présente une motion des personnels de la DTI opposés au rapprochement avec THALES.
Le SPAC-CFDT s'est associé pleinement à cette motion.

Points 1 & 2 : Approbation de l'ordre du jour et des précédents comptes-rendus

Approbation à l'unanimité des différents comptes-rendus : 08/07/2004, 16/11/2004 et 17/03/2004.

Le SPAC-CFDT souhaite que soient abordés en questions diverses, les deux points suivants :

- conditions de mise en place d'une commission d'enquête analysant les dysfonctionnements survenus le 10/03/2005 au CRNA Ouest dans la gestion de la grève.
- circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre ; mise en conformité avec les CHEA (expert : Daniel COPY). Cette question est issue du CTP local d'Orly qui s'est tenu la veille et qui n'a pas pu apporter de réponse aux OS. Cette question est renvoyée au CTP DSNA de fin juin.

Point 3 : Suites données au CTP/SCTA du 8 juillet 2004

- S3/S5 : un Comité Directeur s'est réuni le 23/02/2005 animé par J.Y Delhaye afin de traiter des améliorations opérationnelles et techniques des fonctionnalités S3/S5. La DO annonce qu'un point sera fait sur la formation S3/S5 suite au compte-rendu sur le débat local qui a eu lieu. Ce CTP n'ira pas plus loin sur ce sujet.
- Vacation complémentaire : la DO a demandé à chaque centre de traiter ce point au niveau local.

CRNA Nord : pas de mise en œuvre à ce jour, mais compte tenu de la structure régulière du trafic, ce n'est pas urgent.

CRNA Est : un avis favorable a été donné lors du CTP local du 18/03/2005 pour une mise en œuvre au 01/07/2005.

CRNA SO : reporté.

CRNA SE : mise en place à compter de juillet 2005 avec augmentation de capacité du centre lors de 12 journées d'été (les samedi et dimanche de juillet et août).

CRNA Ouest : à voir.

Approches : F.Deygout fera le point avec les différents SNA afin de faire un état des lieux au niveau des approches et retransmettra aux OS.

spac.cfdt@wanadoo.fr

C/R du CTP/DO du 9 juin 2005

La mise en place de cette vacation complémentaire ne doit pas permettre de résoudre un problème de sous-effectif, mais seulement aider à gérer un trafic saisonnier. Pour la DO, cela ne fait aucun doute.

- Gestion du mouvement de grève du 10/03/2005 à Brest : la DO souhaite revenir à un climat serein, indispensable dans un service Exploitation. Il est nécessaire de confier ce mandat à des personnes extérieures à la DO, mais il faut rester au sein de l'Opérateur. Deux personnes de la DSNA dont Jean-Renaud Gely, ont été mandatées par la DO afin de rédiger un compte rendu de cette étude pour fin juillet. Ces deux personnes prendront contact avec les sections locales.
- GT capacité en approche : la DO doit faire passer un message (recommandation) aux différents SNA afin qu'ils organisent localement des GT capacité, notamment sur les terrains principaux.

Point 4 : Point de l'organisation des SNA, CRNA, SIA et CESNAC

Remarques préliminaires de la DO (corrections à apporter) :

- erreur sur le décret visé pour les SNA AG et OI.
- certaines appellations de subdivisions en CRNA ne sont pas conformes aux textes d'organisation de la DO.

Remarques préliminaires du SPAC-CFDT :

Intervention du SPAC-CFDT concernant l'ensemble des textes de décision d'organisation des SNAs.

1 - Organismes AFIS

La mise en place des SNAs ne doit pas être l'occasion d'écrire que les services exploitation ou techniques vont remplacer certaines missions qu'ils assuraient auprès d'organismes AFIS par des actions de bénévolat.

Le SPAC-CFDT est contre cette orientation de désengagement de certains SNA sur les organismes AFIS.

Dans le domaine CA, la tutelle fonctionnelle qu'ont assurée les chefs de délégations territoriales sur les agents AFIS a par exemple évité bien des dérives.

Dans le domaine technique, les matériels que nous trouvons sur les terrains AFIS existent également sur les aérodromes contrôlés.

Les équipements liés aux ILS, DME, téléphones de sécurité, RSFTA, radiocommunication, enregistreurs sont totalement imbriqués dans les locaux techniques et les pupitres de contrôle. Parfois, ce sont des équipements liés à des antennes avancées au profit des CRNAs qui s'y mélangent.

Le coût des interventions techniques n'est pas celui qui peut apparaître par l'application d'une méthode de calcul d'effectifs type « Nouvelle Méthode DO de calcul des effectifs IESSA dans les SNA ». En effet et notamment :

- *La moindre priorité accordée aux organismes AFIS vis à vis des organismes contrôlés ou des moyens en route n'est pas prise en compte.*
- *Le moindre trafic sur les organismes AFIS rend plus aisée la formation pratique des jeunes IESSA dans les domaines ILS et DME notamment.*

L'intervention des SNAs sur les organismes AFIS s'inscrit pour la CFDT dans la démarche globale de maintien de services régionaux au sein de la Fonction Publique d'Etat.

spac.cfdt@wanadoo.fr

C/R du CTP/DO du 9 juin 2005

2 - Actions de support entre DACs et SNAs

Dans le même ordre d'idée, le SPAC CFDT demande que soient encouragées les missions de support dans les deux sens entre les DACs et les SNAs.

Il s'agit d'utiliser au mieux les potentiels existants dans l'une ou l'autre des entités afin de ne pas faire appel à supports privés.

Comme pour les actions au profit des organismes AFIS, les actions de support réciproques entre DACs et SNAs doivent être reconnues et prises en compte dans les effectifs.

Une politique contraire de la DO indiquerait que celle-ci souhaite à terme voir se creuser une fracture entre DACs et SNAs.

3 – Nécessaire harmonisation des textes des différents SNA.

Réponse de la DO :

- Les SNA ont été créés très récemment suite à la réforme de la DGAC. Il est nécessaire de rédiger des protocoles entre SNA et DAC afin d'assurer des prestations croisées. Le but est que le système fonctionne. La DO sera vigilante à ce que ce fonctionnement soit correct.
- **AFIS** : la DSNA souhaite se dégager du domaine des AFIS. Ce sujet sera abordé lors du CTP DSNA de fin juin. Continuité de fonctionnement avec la création des SNA, mais la DSNA ne souhaite pas en faire plus qu'actuellement. Ce n'est pas notre cœur de métier. On n'augmentera pas les effectifs sur les terrains AFIS pour assurer de nouvelles prestations / fonctions.
- Harmonisation des textes : travaux à faire au niveau de chaque DAC sur la forme. Le fond des textes sera étudié nationalement. Le texte de base est celui de la DO qui décrit le fonctionnement des SNA.
- Composition hiérarchie des SNA : la présence d'adjoint ou pas est un héritage des situations précédentes. Pas de structure typique déterminée pour tous les SNA. On calque l'actuel afin de stabiliser la situation dans un premier temps.

SNA SO/S :

- Demande forte du SNCTA du rapprochement de Pau et Tarbes au sein du même SNA (SNA SO). Problème d'interface SNA S et SO. Les protocoles d'accord entre ces deux SNA sont « accidentogènes ».
- F. Deygout ne veut pas polémiquer. Il faut stabiliser les SNA. Pas de modification pour l'instant. Passer Tarbes dans le SNA SO est une évolution lourde. Il y a d'autres priorités pour l'instant, des sujets de fond plus prioritaires à traiter actuellement.

SNA NE :

- F. Deygout est d'accord pour dire que la maintenance Lorraine est la maintenance régionale (texte sera modifié).
- CFDT : préciser dans l'article 1^{er} la constitution globale du SNA et non pas, au fur et à mesure des articles.

SNA SE :

- Le poste de Chef d'organisme à Montpellier sera ouvert cet automne.
- Il faut lancer au sein de la DO l'organisation de la bureautique dans les différents SNA et faire un état des lieux.
- Le rattachement de Perpignan à Montpellier dans les textes SNA n'est qu'une copie de la situation locale actuelle. Ceci n'a rien à voir avec le projet de déclassement de Perpignan.

spac.cfdt@wanadoo.fr

C/R du CTP/DO du 9 juin 2005

SNA Sud :

- 4 subdivisions au lieu de 3 dans le texte : c'est fait et ce sera modifié.
- Le poste d'adjoint au Chef du SNA sera créé en fonction des besoins et du souhait du Chef du SNA. Il existe un poste d'adjoint dans la plupart des terrains de liste 3.
- Installations : les textes reprennent le dimensionnement existant, mais une étude sur le dimensionnement cible (technique) avec les SNA est en projet. La DO n'a pas de compétence sur le dimensionnement administratif.

Tous les SNA :

- Bureautique : on fera le point au niveau national de qui fait quoi (partage SNA/DAC), puis on avisera.
- Pour les terrains de liste 3, un responsable d'exploitation existe lorsque le Directeur d'aérodrome et/ou son adjoint ont choisi de rester côté NA. L'objectif est de rester sur des encadrements à deux sur ces terrains. Si plus de deux nécessaires, les postes seront renforcés côté SNA. Dans la nouvelle organisation, le poste de Directeur d'aérodrome disparaît. Il devient Responsable d'Exploitation. Côté NA, on aura un Chef CA et un adjoint.
- A terme, les prestations croisées seront supprimées.

SNA Ouest :

Ouverture de la Sub QSS. Le siège du SNA O sera déplacé à terme à Notre Dame des Landes. Il faut créer la Sub avant le transfert car celui-ci ne sera pas immédiat. Prévenir le candidat qui postulera au poste de la Sub QSS du transfert géographique du SNA Ouest.

SNA Nord :

Le CTP Régional décidera des modalités de transfert et des mesures d'accompagnements pour le déplacement du SNA Nord de Paris vers Lille. Ce transfert s'effectuera sous deux ans. Certains postes ont été ouverts et pourvus en CAP : Chef SNA Nord et Chef Sub SMQS. F. Deygout n'a rien de précis pour l'instant (au-delà de ses compétences ; compétence du Secrétariat Général). Un GT sera créé afin de faire le point avec les personnels.

SNA AG :

- Il faut créer une instance informelle de consultation car trop peu de monde pour créer un CTP. Les points seront ensuite reportés vers le SNA pour application et mise en œuvre.
- CFDT : les ressources pour la bureautique doivent être traitées comme pour la Métropole. Questionnaire pour faire le point.

SNA RP :

- Seul l'organigramme est passé en CTP Régional.
- Le service administratif est créé au sein du SNA RP (ses missions apparaissent).
- Les supports logistique et financier font partie intégrante de notre structure et sont assurés par des agents d'ADP.
- Le Chef d'organisme de CDG est le Chef du SNA RP. L'adjoint du Chef du SNA RP sera l'adjoint du Chef d'organisme de CDG et non, le Chef d'organisme d'Orly.

La décision de création du SNA RP a un caractère provisoire ; modifications possibles si changements futurs en fonction des conclusions du CPRP.

- Le support d'ADP (service APRN) est fixé pour une durée définie précisée dans le temps, soit 15 ans, renouvelable une fois. Le texte sera modifié et la durée précisée.
- Existence d'adjoints sur les terrains de liste 5 et 6 : pour Toussus et Lognes, des adjoints existent car le trafic le justifie. Ce n'est pas le cas des autres terrains.

Il faut développer l'instruction régionale avec d'avoir plus de flexibilité en fonction des besoins des terrains.

VOTE sur les textes SNA :

- SNA Sud / SO : 11 Pour (Adm, SPAC-CFDT), 9 Abs (SNCTA, USAC-CGT, UNSA)
- SNA OI : 13 Pour, 2 Contre (FO, UNSA), 5 Abs (USAC-CGT, CFTC)
- Autres SNA : 16 Pour, 4 Abs (USAC-CGT, FO)
- CRNA : 16 Pour, 4 Abs (USAC-CGT, SPAC-CFDT)
- CESNAC / SIA : 16 Pour, 4 Abs (USAC-CGT, FO)

spac.cfdt@wanadoo.fr

C/R du CTP/DO du 9 juin 2005

Point 5 : Indicateur I1

- **CFDT** : certains secteurs non dégroupables car trop imbriqués sont parfois armés par 3 contrôleurs au lieu des 2 prévus compte tenu de la complexité du trafic (ex : secteur FIR Nantes / Rennes). L'indicateur I1 ne reflète pas la réalité de la charge de travail sur certains secteurs. L'indicateur I1 est un indicateur du climat social (ex : CRNA Ouest).
- **Adm** : l'indicateur I1 n'est pas parfait, mais il permet de faire un constat. Côté DO, on fait le maximum pour faire avancer l'indicateur I1 au niveau des approches. On souhaite réellement progresser. Consolidation des résultats d'ici fin 2005.

Point 6 : Création de secteurs en CRNA en 2005

- **ISRP** : mise en place le 17/02/2005.
2^{ème} phase en 2006 avec la mise en place des secteurs DO/DG au CRNA Nord.
- Nice V2 :
CRNA SE, Nice et Bastia sont concernés.
Phase V3 dans le futur : Saint Tropez, transits maritimes, parachutage au Luc, augmentation du trafic à La Môle.
- **Restructuration de la sectorisation FIR / SE** :
CRNA SE, Nice, Ajaccio et Bastia sont concernés.
Meilleure alimentation de la Corse. Saturation du trafic pendant l'été 2004 sur les WE.
- **Projet Gascogne** :
Non effectif au 12/05/2005.
Demande de report au 27/10/2005 par les espagnols cause restructuration de leur espace aérien.
Il permettrait un gain de sécurité sans perte de capacité quand la zone de Cazaux est active (deux routes mono sens).
- **Dédoublage secteur UY** :
1^{ère} phase de travail en cours : projet d'espaces.
2^{ème} étape en mars 2006 (simulations ENAC en mai/juin 2005) : secteurs en couche dans la partie nord de l'UIR de Reims.
Adm : région NE est une région complexe. Il faut assurer un suivi particulier de ce projet. Le suivi global est assuré par Jean-Claude COULARDOT (SIV, Espace supérieur). Il faut regarder de façon cohérente les implications et les conséquences sur les différents organismes du SNA NE. La **gestion du quart nord-est** concerne également plusieurs pays environnants (Allemagne, Suisse, ...). Création d'un Comité de pilotage. On doit trouver quelque chose qui fonctionne pour tout le monde.

Bilan trafic

- Reims, Brest : augmentation supérieure à 4 % (2003/2004)
Grande instabilité des différences d'évolution entre les centres.
- Données sécurité : une présentation succincte est faite. Une réunion « sécurité » sera organisée afin de détailler les événements « sécurité » et l'évolution 2003/2004.

spac.cfdt@wanadoo.fr

C/R du CTP/DO du 9 juin 2005

Point 7 : Point sécurité

Présentation des travaux du groupe « sécurité ». Les deux dernières réunions en vue de préparer le CTP du 17/03/2005 se sont tenues le 13/12/2004 et le 26/01/2005.

- Transfert silencieux : une consigne a été validée par toutes les OS.
- Limitation à 250 kts au-dessous du FL100 : une AIC et une lettre aux compagnies sont prêtes à être diffusées.
- Relèves après incident : le manuel SMS a été modifié.
- Consigne Indisponibilité du CT/CDS : ce dossier est en stand-by. Il sera réétudié en fonction des résultats de l'étude menée par Jean Renaud GELY au CRNA Ouest.
- Plans Type des Manex : stabilisation des plans type. Ils seront harmonisés ultérieurement.
- Manuel SMS : évolution sur le fonctionnement des CLS.
- Indicateurs de sécurité techniques : gros travail reste à faire.

Les réunions « sécurité » seront poursuivies entre chaque CTP DO car elles donnent de bons résultats. La prochaine réunion sera organisée à la rentrée (GT issu du CTP DO). Notamment, lors de cette prochaine réunion, les participants travailleront sur un projet de consigne d'armement des positions de contrôle en approche suite à des événements qui se sont produits (Nice).

Point 8 : Maintenance des bornes OLIVIA

- Adm : cette maintenance n'est pas notre priorité. On ne consacrera pas d'effectif supplémentaire pour cela. Soit on peut améliorer le service avec l'actuel, soit on laisse tomber. La DSNA ne consacrera pas de forts investissements sur ce thème (car à la limite de ses compétences). Soit les OS acceptent telle quelle la proposition de maintenance faite par la DO, soit on en reste au statu quo.
- CFDT : la maintenance doit être assurée par les IESSA, mais c'est un travail marginal qui ne nécessite donc pas d'effectif supplémentaire.
- Adm : bilan sera fait fin 2006 / début 2007.

Point 9 : Bilan social

Dans le futur, les SNA seront inclus dans ce bilan. En 2004, les approches ne figurent pas dans le bilan car hors du SCTA.

spac.cfdt@wanadoo.fr