



Retrouvez-nous sur
www.spac-cfdt.org

CTP DSNA du 11 janvier 2006 Match retour le 21 février 2006

Notre nouveau DSNA présidait ce jour, 11 Janvier, son tout premier CTP DSNA.
L'ordre du jour étant manifestement trop copieux et les points suivants sont reportés au 21 février :

Point 15 Circulaire Testeurs ICNA (nombre)

Point 10 Programme Radar

Point 13 Réorganisation DTI

Les points suivants ont été traités, certains traités en partie seulement le seront de nouveau le 21/02

Point 3 - Suites Données

Civil-Militaire :

Une réunion relative à la coordination civil-militaire de niveau 3 aura lieu début février.

CFDT : pour l'instant rien ne peut remplacer en qualité et souplesse de coordination les DCC.

Région parisienne :

Un « cadrage » est prévu rapidement.

CFDT : attention à ne pas se retrouver dans la situation de février 2004.

BRIA :

La DSNA « n'est pas favorable à un nouveau GT », elle va faire des propositions (?). Ces évolutions seront intégrées dans le futur plan à 5 ans

CFDT : ne pas enterrer trop vite ce qui marche bien et satisfait l'utilisateur (voir plus haut les DCC)

Point 4 - Formation langue anglaise

La CFDT dénonce la méthode de calcul pour le moins opaque et a minima dont les chiffres semblent différents du GT Jacquemin. Dans le calcul de dimensionnement en formateurs on ne tient pas compte de la formation « hors contrôleur qualifié » (élèves en modules, autres corps...). Le temps de travail est annualisé ce qui peut amener le formateur à des périodes de charge où la formation dépasse allègrement les 35h. Une telle flexibilité mérite, comme cela est le cas pour les formateurs ENAC la mise en place de limitations en nombre d'heures max par semaine et par mois ainsi qu'une meilleure reconnaissance de la fonction de formateur comme nous l'a promis le DGAC lors du dernier CSP.

Réponse DSNA : un cadrage doit être fait au niveau national des objectifs et moyens fixés en matière de formation à l'anglais des ICNA (cadre général et équivalences entre les différents types de stages).

La CFDT demande la prise en compte de cette formation obligatoire dans le calcul du BO des terrains le plus rapidement possible pour acter le coût en postes d'ICNA et de TSEEAC. Il est urgent d'avoir du temps pour se former.

Réponse DSNA : la prise en compte de la formation (anglais + esarr5) dans le calcul des effectifs peut attendre la négociation sur la licence !!

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 DSNA du 11 janvier – Match retour le 21 février

Point 5 - Effectifs/affectations ICNA 2006

La CFDT intervient pour dénoncer le programme d'affectations (ave et enac) proposé par la DSNA. Des centres sont dans l'urgence (CRNA ouest, est, ..).

La CFDT dénonce la non prise en compte de la formation à l'anglais ce qui pénalise les terrains de listes 3 à 6.

Réponse DSNA : « je souhaite introduire dans les méthodes de planification des effectifs des objectifs d'amélioration continue des services, de gestion à plus court terme (tous les 6 mois au lieu de tous les ans) »

Il décide d'ouvrir la campagne des AVE 2006 à hauteur de 50% des chiffres proposés. Une nouvelle réunion sur les effectifs va avoir lieu pour être actée au CTP DSNA bis du 21/02.

La demande de la CFDT d'ouvrir immédiatement au lieu de la moitié prévue (4) 6 ave au CRNA Ouest est refusée.

Point 6 - Effectifs/affectations IESSA 2006

La CFDT dénonce la méthode de calcul qui ne prend pas en compte les nouvelles fonctions type ESARR 5, manex, matex, pv informatique, bureautique opérationnelle. Au vu de ces nouvelles tâches notre ambition est de demander leur prise en compte lors de la négociation sur les effectifs IESSA dans le prochain protocole.

La CFDT demande le lancement d'une étude permettant d'étudier l'impact des futurs départs à la retraite pour pouvoir mieux les anticiper.

La CFDT signale qu'au sujet des effectifs MO l'administration n'a retenu que les points déjà décidés (nice +3) sans tenir compte du désaccord et des demandes des syndicats (*limite de la négociation ?*). Pour la DTI nous affirmons notre inquiétude. L'objectif officiel « croissance dans les affectations pour compenser la baisse des effectifs du STNA des dernières années » n'est pas tenu. La priorité est donnée aux CRNA et SNA.

Réponse DSNA : Il faut encourager les centres à transmettre leurs prévisions de départ en retraite. Pour le reste, il s'agit d'effectuer une répartition des ressources disponibles et non pas d'entamer les négociations protocolaires. Nous sommes aux limites de l'exercice

Point 7 - Effectifs/affectations TSEEAC 2006

La CFDT intervient pour dénoncer le fait que, sur les objectifs 2006, n'apparaissent pas les BRIA/BDP/BIA, ni les CIV. Doit-on penser que le problème de l'avenir concernant ces sites est déjà réglé dans la tête de notre nouveau DSNA ? Nous demandons que l'objectif premier soit un maintien des effectifs dans l'ensemble des organismes opérationnels de la DSNA et pas seulement pour les postes de contrôle comme cela est écrit. Nous regrettons que les 13 sélections professionnelles prévues au protocole ne soient qu'au nombre de 9.

Réponse DSNA : nous maintenons l'objectif premier.

Point 8 - GT compatibilité IFR/VFR

32 recommandations sont dictées par le GT mais :

- le groupe n'a pas pu s'entendre sur la suggestion de manœuvre en espace D ou après demande du pilote en espace E ou G ;
- il n'y a pas d'unanimité pour contourner l'espace ;
- il n'y a pas d'unanimité au sujet de la compatibilité IFR /VFR en CRNA ;
- la notion de trafic important pour mettre de la classe D n'a pas de critères quantitatifs et les usagers comprennent mal le « pourquoi du D » ;
- il existe des dispositions réglementaires à problèmes : par exemple, Le rca 2 prévoit contrairement au rca 3 la suggestion de manœuvre après demande du pilote ;

spac.cfdt@wanadoo.fr

CTP DSNA du 11 janvier – Match retour le 21 février

- les futures recommandations Eurocontrol pourraient être intéressantes car elles lèveraient l'ambiguïté sur l'espace E avec des notions de trafic connus ou inconnus ;
- enfin, il est proposé de créer un espace E+ (E avec transpondeur ou à défaut radio obligatoire) de manière transitoire.

La CFDT s'interroge fortement sur cet espace E+ (comment prendre la responsabilité de donner une suggestion de manœuvre à un aéronef possédant juste la radio ?) et réaffirme son attachement (partagé unanimement par les usagers) à une complémentarité Approche et CRNA, SIV et CIV qui, seule, permet de maintenir une continuité de service dans la gestion IFR/VFR. **La CFDT** demande qu'une réflexion globale soit lancée sur le partage de compétence entre les SIV et CIV.

La CFDT demande également la mise en place rapide d'un manuel du contrôleur pour décrire les différentes méthodes de travail applicables dans les différents espaces.

Réponse DSNA : M.Coulardot va reprendre ce GT avec avis de la DAST et de la DCS pour définir ce qui est applicable rapidement et ce qui doit être approfondi.

Point 9 - Chefs de tour listes 2 et listes 3

Le texte existant pour les listes 2 est modifié pour pouvoir intégrer la spécificité des listes 3. En clair lorsque le poste chef de tour n'est pas spécifiquement tenu, les contrôleurs présents ainsi que le responsable de permanence se partagent les tâches et les responsabilités de chef de tour suivant les modalités spécifiées sur le Manex.

Pour la CFDT il va falloir que le manex soit très clair sur « qui fait quoi ? », « qui est responsable ? » et « quelles sont les tâches prioritaires ? ».

Il va falloir également que tous les contrôleurs et responsables de permanence aient une formation adaptée avant la mise en place de ces nouvelles responsabilités.

Point 11 – Europe - Information DSNA

Une réunion spécifique se tiendra le 19 janvier et il y aura un nouveau point Europe au CTP DSNA bis du 21 février.

4 grands sujets sont dans l'actualité

- les règles d'interopérabilité des systèmes qui sont en cours
- le règlement redevances (Charging regime) avec entre autres le problème du financement des aéroports et notamment l'idée de péréquation (modèle français) ou pas (services rendus par contrats directs avec un aéroport, modèle anglais), celui du financement des FAB (zone de tarification unique ou pas) et celui du financement des projets communs européens (pour la France c'est trop tôt)
- le projet Sesar (ex Sesame) : une phase de définition est en cours dont les travaux effectifs débutent maintenant pour obtenir un plan-cadre de développement des moyens sécurité en Europe. La création d'une entreprise pouvant regrouper des fonds de toute nature pour faire de la recherche et du développement coordonné par ce plan-cadre est à l'ordre du jour (ce principe demande beaucoup de discussions). Les 1^{er} et 2 février les ANSP européens prendront position sur Sesar, il est souhaitable que la DSNA fasse enfin entendre sa voix.
- les FAB : la démarche bottom/up entre la France et la Suisse arrive en fin de phase de faisabilité. Les groupes techniques ont rendu leurs copies. Il reste quelques éléments à étudier, dont le financement (on fait appel à un cabinet spécialisé). A noter que les italiens ont demandé à être observateurs de ce projet.

Point 12 - GT traitement des événements de sécurité

Une présentation du GT est effectuée, dont les principaux objectifs sont :

- une formalisation des REX (retours d'expérience) ;
- la prise d'une décision stratégique sur le développement d'un outil d'aide au dépouillement des incidents ;
- la clarification des interfaces entre DSNA, DCS, DAST et BEA ;
- l'évolution de la structure de la CNSCA (CFDT : il faut maintenir son indépendance)

spac.cfdt@wanadoo.fr

CTP DSNA du 11 janvier – Match retour le 21 février

A noter qu'il est annoncé par le DSNA que les SNA n'interviendront pas pour les incidents dans les circuits d'aérodromes non-contrôlés (AFIS), tout au plus porteront-ils assistance aux DAC (quelle belle preuve de solidarité et quelle belle démonstration de séparation dogmatique !!)

Point 14 - Fonctionnement CIV

L'utilisation des services des CIV est globalement en augmentation depuis la mise en place de la visualisation radar (sauf à Brest en raison de l'ouverture du SIV Rennes). Les statistiques montrent la forte saisonnalité du trafic VFR (étonnant, non ?) et la question de l'adaptation des effectifs au besoin d'ouverture sera discutée au cours de la réflexion sur les CIV/SIV. Les effectifs de Paris et Aix seront réexaminés auparavant par les chefs des CRNA concernés.

Point 16 - GT maintenance opérationnelle IESSA

Deux parties dans ce GT protocolaire

- une partie technique et organisationnelle dont sont issues 7 recommandations qui faisaient l'unanimité des participants, syndicats et administration ;
- une partie dimensionnement sur laquelle les syndicats n'étaient pas d'accord avec l'administration.

La CFDT proposa de voter les recommandations puisqu'il y avait unanimité jusqu'ici sur ces propositions.

Le nouveau DSNA, maître dans l'art du chantage et soutenu (ou soutenant, on ne sait plus trop qui décide parfois...) par le syndicat non signataire, proposa de voter tout ou rien.

C'est ainsi que le travail qualifié d' « excellent » par l'animateur du GT fut mis prestement à la poubelle.

Quelle sera la valeur du prochain protocole lorsqu'on voit l'attitude actuelle de la DSNA qui ne respecte pas la signature ministérielle ?

Prochain point sur le sujet au CTP DSNA bis du 21/02

Point 17 Questions diverses

- Perennité du protocole entre le SNA Nord-est et le SNA Nord relatif à la maintenance des équipements de Châlons-Watry

La DO a confirmé que le protocole reste applicable et qu'il sera intégré dans les documents de référence du SNA Nord. La CFDT restera, dans le futur, vigilante sur ce problème qui pose la question de l'existence de la maintenance Centre-est.

- Création d'un pôle « matériels des terrains de listes 3 à 6 » au sein de la DTI (voir réorganisation de la DTI)
- Déploiement du système ATALIS sur terrains le listes 3 à 6 à la place de SIGMA
C'est confirmé pour 32 aéroports. La maintenance sera assurée par les maintenances locales sauf la maintenance corrective et évolutive qui sera assurée par l'industriel... Il ne s'agit plus d'un système développé par la DTI mais la DTI centralise l'achat... à suivre de près...
- Le problème du remboursement par l'ENAC des frais d'hébergement engagés par certains élèves ICNA est à l'étude au Secrétariat général

RENDEZ-VOUS le 21 février pour LE CTP DSNA Bis

POUR TOUTE INFORMATION **CONTACTEZ VOS REPRESENTANTS**

Gilles FORT (Tarbes- Lourdes Pyrénées)
Daniel COPY (Orly)

spac.cfdt@wanadoo.fr