



CT DO : dans l'air du temps

Après presque 2 ans d'absence, le premier CT DO renouvelé suite aux élections professionnelles de 2011 (FO, SNCTA, UNSA, CGT) s'est réuni ce vendredi 12 avril dans une salle manifestement trop petite et surchauffée. Exercice difficile pour le Directeur des Opérations qui a tenté en vain de jongler entre les discussions protocolaires en cours, les besoins opérationnels et les nombreuses questions et attentes bien légitimes des personnels.

Entre un ordre du jour trop « copieux », un règlement intérieur que FO a été obligé de demander (et qui a été imprimé pendant la pause repas) et les nombreuses questions diverses qui n'ont pu être traitées en séance, il y avait manifestement un dépassement de capacité qui a nui à la qualité de ce CT.

Points abordés :

GT BO F et G

La DO a rappelé que 3 réunions sur 2 ans ont été improductives et a surfé entre le GT encadrement et les discussions protocolaires. FO une fois de plus, a exprimé son fort désaccord concernant les calculs de BO tels que réalisés actuellement par l'administration.

La « cuisine » locale, telle qu'appliquée sur certains terrains pour subvenir au nombre croissant d'extensions horaires, entraîne de facto, une dégradation des conditions de travail des personnels, du service rendu et de la sécurité.

Il est urgent qu'un groupe de travail national se réunisse à nouveau, pour aborder de façon globale, transparente et claire la question du calcul des besoins opérationnels de tous les terrains (ICNA, TSEEAC).

Déploiement IRMA

Le plan initial de déploiement IRMA est arrivé à son terme avec presque 3 ans de retard.

FO a demandé de poursuivre la mise en place de cet outil pour plus de sécurité sur tous les organismes de région parisienne. Prétextant des contraintes économiques, la DO n'a pas souhaité s'engager sur ce sujet.

DCC

Suite à une demande de FO lors du dernier CTP DO et renouvelée en CT DSNA, une réflexion sur les DCC sera lancée sur l'évolution des missions de ces organismes tant sur le plan technique que sur celui des ressources humaines.

Compatibilité VFR/IFR

Suite à une recrudescence d'événements en espace de classe D et E, un GT inter administration portant le même nom, composé d'experts de la DO, a été mis en place pour tenter de trouver des solutions d'amélioration.



Il est évident que la classe E est une aberration car elle procure une fausse sécurité aux usagers alors même que le service du contrôle n'a pas connaissance de tous les trafics. De nombreuses études réalisées depuis 20 ans ont déjà démontré l'ambiguïté de cette classe d'espace.

FO estime que la classe E doit disparaître pour la sécurité des usagers et pour protéger juridiquement les contrôleurs. Pour mémoire lors des GT pré-Protoculaires, un responsable de la DSAC avait jugé inopportun la disparition de cette classe d'espace, c'est dire le haut niveau d'expertise auquel on peut s'attendre

GS Espace

L'ensemble des projets espace tant aux niveaux national qu'europpéen se heurte aujourd'hui à plusieurs points :

- la nécessité d'une vision globale, tant l'imbrication des projets les uns entre les autres est complexe,
- une réelle volonté politique de porter et de faire aboutir ces projets. La réussite de ces projets ne pourra être effective qu'avec une profonde mutation des volontés de l'autorité militaire et la mise en place rapide d'outils de travail performants,
- un contexte économique délicat et un besoin en ressources humaines toujours plus important.

NDDL

En attente de certitudes politiques, DO travaille toujours à cette nouvelle approche. C'est un fait NDDL sera une nouvelle approche (et non pas une reprise d'approche) c'est pourquoi, les OS exigent un traitement équitable, tant en affectation qu'en formation, des personnels de Nantes et de Rennes.

BDP D'Orly

Une étude de la DO est en cours sur l'évolution des missions du BDP de PO et sur ses horaires (H24/ H18). 1 AVE a été ouvert à la CAP du printemps.

BUDGET

La DO a présenté un budget 2013 avec moins 10% par rapport à 2012 auxquels se rajoutent 5% de gel des frais de fonctionnement et des coupes en tous genres (des pilotes écho radar aux agendas papier, tout y passe).

FO a dénoncé certaines aberrations censées faire des économies d'échelle à la DO : Carlson Wagon Lit pour les voyages, UGAP pour les fournitures informatiques etc...

Centrale énergie CRNA SE

La situation est inacceptable à Aix en Provence et va devenir insoutenable d'ici quelque temps. Encore une fois malgré des avertissements répétés, l'administration n'a rien anticipé depuis 2010 (volontairement ?) alors même que les départs étaient connus et propose comme unique solution, le recours à l'astreinte pour quelques mois sachant pertinemment qu'ensuite l'effectif sera insuffisant pour réaliser cette astreinte.

L'alimentation en énergie (électrique et climatisation) du CRNA SE est donc fragilisée ce qui peut générer pour des raisons de sécurité des limitations sur le trafic.

FO s'est opposé fermement à l'astreinte et a rappelé les efforts réalisés par les personnels des centrales énergies. FO a demandé le recrutement immédiat des 2 OPA (affectés sur le site d'Aix,



appartenant à la DGAC) dans le corps des Ouvriers d'Etat pour leur permettre d'intégrer rapidement le tour de service.

En parallèle FO défend le recrutement des personnels indispensables à l'exploitation des matériels techniques.

GT SECURITE

Un GT « vent arrière » va être lancé pour étudier la possibilité de fournir des informations plus précises aux pilotes. Deux sites sont prévus Marseille et Bordeaux.

FO a demandé que des ICNA ayant une mention d'unité valide soient associés à ces 2 expérimentations.

ANC et recommandation du BEA :

Suite à l'analyse d'un incident ANC, le BEA recommande la mise en place d'un outil permettant aux contrôleurs de surveiller la position de l'avion sur le plan de descente.

FO a rappelé que si c'était le cas cela ferait revenir 60 ans en arrière à l'époque où les contrôleurs guidaient les avions sur le plan de descente et l'axe de piste avec un PAR (Precision Approach Radar)....

FO a rappelé que les contrôleurs qui ont la responsabilité de présenter l'avion dans le faisceau ILS à une vitesse adaptée n'ont pas à surveiller la descente sur le plan qui a une responsabilité du pilote.

PYRENEES

Là encore suite au gel décidé nationalement de certains budgets d'investissement, le NBT est repoussé jusqu'à une échéance inconnue. Le DO a beau s'égosiller en martelant que cela reste une priorité pour sa direction, les personnels devront se contenter d'une salle IFR provisoire mais indispensable au vu de la vétusté et de la dangerosité de la tour actuelle. Pour le reste, rien ne change, formation qualifiante trop longue, peu de visibilité sur le succès des « cross qualif » dont FO dénonce l'absurdité tant en terme opérationnel, humain que sécuritaire depuis fort longtemps.

DZAOUDZI

FO a rappelé les mauvaises conditions de travail de DZAOUDZI tant sur le plan méthodes que conditions locales.

FO a demandé de préserver l'attractivité de cet organisme (qualité des logements qui n'ont plus de clim par souci d'économie...) car l'effectif est fragile (de nombreux départs prévus et peu d'arrivées).

Le nouveau chef SNA OI est chargé de relancer l'étude du service d'approche à DZAOUDZI.

FABEC

La DO a évoqué sans document le FABEC et déclaré sa volonté de protéger les organismes français. Le FABEC est toujours en construction que ce soit aux niveaux espace, finances ou technique.

FO poursuivra son action au sein de l'ETF pour défendre un FABEC coopératif, les conditions de travail et la chaîne de sécurité au sein de la DSNA opérateur unique en France.

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! www.fodgac.fr/fr/adhesion/
Contacts SNNA-FO : - Pierre MEYBON – Frédéric QUENARD – Laurent NOTEBAERT

