

CTP DSNA

04 janvier 2011

Reprise de l'approche de Perpignan par Montpellier

Ce dossier mené tambour battant (la reprise était annoncée pour l'été 2012) et en dépit de toute logique de service n'a aucun sens technique ou opérationnel. La seule vocation de la manœuvre est d'appliquer au plus vite (et au plus mal) une « politique des basses couches » qui pour l'instant n'a encore jamais été exposée en pleine lumière par la DGAC mais qui a pour conséquence, à chaque fois qu'elle est citée, de détruire un pan de notre organisation et de réduire le service rendu.

L'administration patauge dans les méandres du dossier et les incohérences de cette reprise. Une opération purement comptable sans autre objectif que des perspectives de gain à court terme et qui au final coûtera certainement très, très cher aux usagers et aux personnels concernés en matière de sécurité et de qualité de service dans la région.



La DO nous parle de pilotage, de conduite du changement, de maîtrise du trafic et des évènements, mais dans le monde réel la traduction de ces termes se résumera à limitation de trafic, régulation et dégradation du service rendu.

- Le BO et l'armement de la TWR de Perpignan ne sont toujours pas définis !
- Le trafic prévu à Nîmes (au moins 30 000 mvts dont 20 000 IFR) et les

horaires d'ouverture n'ont pas du tout été pris en compte au niveau de Montpellier !

- La DO n'avait pas conscience que les capacités de formation de Montpellier sont à consolider rapidement en anticipation des départs programmés afin de pouvoir faire face à la charge de formation prévue. FO

a demandé la création d'un assistant de subdivision instruction.

➤ La DO a même imaginé un scénario assez rocambolesque de reprise progressive de l'approche de Perpignan par plages horaires.

FO a demandé que les agents de Perpignan, tous corps confondus, souhaitant rester sur place ne se voient pas imposer une mobilité forcée. Nous avons

également obtenu que les personnels du BDP aient une priorité pour être affectés sur un poste de contrôleur d'aérodrome à Perpignan.

Au final, cette reprise ne pourra certainement pas être possible avant l'automne 2013 si tout se passe comme annoncé à Perpignan et à Montpellier et si « l'effet Nîmes » est maîtrisé !

Reprise de Nîmes par la DGAC

A compter du 02 juillet 2011 et suite au retrait de la Marine de cette plateforme, les services de la Navigation Aérienne rendus à Nîmes par la Défense seront assurés par la DGAC avec la reprise des fonctions TWR localement par des TSEEAC et des fonctions d'approche par les ICNA de Montpellier.

La DO qui n'avait initialement prévu qu'un BO de 4 contrôleurs + un chef CA a revu le besoin à la hausse et accorde finalement **6 contrôleurs + un chef CA**. Cette décision va dans le bon sens mais nous constatons que nous sommes encore loin du compte : **FO demande au minimum 8 contrôleurs + 1 Chef CA + 1 adjoint chef CA**. **La DO prend en compte seulement une activité H12**

7j/7 et l'armement d'une seule position !! Les besoins affichés par les usagers depuis longtemps (forte activité école) sont nettement au-delà de ces prévisions très minimalistes ! Le besoin réel est au minimum d'une amplitude d'ouverture H16 7j/7 (et plus encore sur certaines périodes !!) et l'amplitude du trafic prévisible nécessitera l'armement de 2 positions pendant une grande partie de la journée !

Le trafic (au moins 30 000 mvts dont 20 000 IFR) et les horaires d'ouverture de Nîmes ont été dramatiquement sous-estimés.

Comment la DO peut-elle manquer à ce point d'anticipation et mettre les agents

dans de pareilles situations ? Car, au final, ce sont les contrôleurs et le chef CA qui devront faire face au quotidien !

Comment la DO peut-elle avoir une vision si restrictive des réalités opérationnelles et des économies locales alors que nous, au SNNA-FO, avons ces informations depuis des mois et avons tiré toutes les sonnettes d'alarme en temps utile. Comme sur d'autres aérodromes et sur d'autres sujets la DO attend systématiquement de se retrouver face au mur avant de réagir dans la précipitation et naturellement...de ne satisfaire ni les usagers, ni les personnels.

Régulièrement et systématiquement nous constatons une dégradation du service rendu due exclusivement à un manque de volonté de le rendre en bonne et due forme ! Et nouveauté de l'année 2010, en sus de dégrader l'offre de service nous avons constaté que la DO n'hésitait plus à réduire le niveau de sécurité en fermant des positions d'assistant et en obligeant les agents à travailler seuls !

Pour conclure, Nîmes démarre sous de biens piètres auspices et dans l'incapacité à pourvoir aux besoins des usagers et des personnels avant bien longtemps. La loi de Murphy souffrant



peu d'exceptions, sur les 4 contrôleurs initialement prévus pour l'ouverture il se pourrait que finalement il n'y en ait que 2 le jour de l'ouverture !!!

Le DSNA a chargé la DO d'examiner les options, par exemple maintien des militaires de la Marine, qui pourraient contribuer à limiter les dégâts !

FO a proposé la tenue rapide d'une CAP exceptionnelle qui, avec l'affectation sans délai de personnels déjà titulaires d'une licence de contrôle pourrait permettre une formation locale rapide en assurant une certaine transparence sur les critères de sélection des candidats.

Devant les difficultés d'effectifs que nous dénonçons régulièrement et qui étaient encore d'actualité lors de ce CTP, le DSNA est alors intervenu dans la discussion et a annoncé qu'il était favorable à accorder une certaine priorité au contrôle d'aérodrome mais qu'il lançait en parallèle une réflexion pour savoir si l'on devait continuer à rendre le service du contrôle en l'état et sur l'ensemble des aérodromes !

En clair, de quels aérodromes la DGAC doit-elle se retirer ???

FO n'a pas été surpris de cette annonce qui est le corollaire obligatoire du projet protocolaire 2010 signé par le SNCTA et l'UTCAC (ex SATAC) : suppression de 15 approches et fermeture de tours !! ou bien ... externalisation !!

Pyrénées

Après de longs débats et une interruption de séance la DSNA a soumis le texte suivant au vote.

Pour : Administration + SNCTA + CGT + CFDT

Contre : FO + UNSA

Résolution de mise en œuvre de Pyrénées votée lors du CTP

Formation

La mention d'unité de l'organisme Pyrénées couvrira les positions TWR des 2 aérodromes, ainsi que l'APP unique.

Les formations à cette nouvelle mention d'unité débuteront début février 2011.

Les ICNA affectés à Pyrénées par décision postérieure au 7 avril 2009 devront obtenir cette mention d'unité.

Les autres ICNA pourront :

- soit se former à cette mention d'unité ;
- soit exercer la mention antérieure jusqu'à la date de mise en œuvre effective du secteur unique d'approche Pyrénées, puis la mention tour détenue jusqu'à une échéance à définir d'ici fin 2011 (la DSNA propose une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 2011).

Sur le plan technique

Le projet du nouveau bloc technique sera poursuivi dans les meilleurs délais.

Sur le plan social

Un point sur la composante sociale du dossier sera fait avec les représentants des personnels au 1er trimestre 2011.

Un point d'étape sur la mise en œuvre de ces dispositions sera fait à l'automne 2011, en particulier sur le retour d'expérience de la formation aux qualifications de contrôle d'aérodrome (ADI) croisées. Il sera présenté en CTP DSNA avant fin 2011.

FO a rappelé l'urgence de la mise en place d'un secteur unique qui est la meilleure solution technique permettant d'améliorer la sécurité, la fluidité au sein des volumes TWR et approche.

FO a voté contre ce texte qui impose une bi-mention d'unité TWR dont la pertinence n'a pas été prouvée.

De plus la DSNA a refusé des mesures transitoires au profit des jeunes ICNA (en particulier pour les SP/EP qui sont limités dans le temps pour obtenir l'ensemble des mentions d'unité de l'organisme pour être titularisés). D'autre part les agents déjà affectés actuellement qualifiés PC et qui ne souhaiteront pas acquérir la mention d'unité TWR de l'autre terrain ne pourront plus à la date de la mise en œuvre du secteur d'approche unique exercer le métier d'approcheur et pourront seulement continuer à exercer pendant 5 ans la mention d'unité TWR de leur terrain d'origine.

Enfin à la date du 7 avril 2009 les « règles du jeu » n'étaient pas établies et dans ce cadre FO a demandé que l'obligation ne s'applique qu'aux agents affectés au 4 janvier 2011. La DSNA a refusé. Une réunion spécifique sera programmée pour examiner l'ensemble des problèmes statutaires au sein de ce nouvel organisme.

Le début de la construction du nouveau bloc technique de Pau est prévu en janvier 2012.

Questions diverses

DZAOUDZI :

FO a rappelé qu'une fois de plus les textes réglementaires sur le temps de travail (nombre de vacations, jours de repos ...) ne sont pas respectés à Dzaoudzi.

FO a demandé à la DSNA :

- le rétablissement du BO au plus tôt et dans l'attente des mesures de limitation de trafic pour garantir la sécurité et le respect des textes réglementaires,
- l'étude d'une deuxième position de travail (coordination) à certaines heures de la journée,
- que les contrôleurs de FMCZ soient associés aux travaux CA concernant la gestion de l'approche.

Le DO et le DSNA ont fait semblant de découvrir une situation que nous leur avons exposée un mois plus tôt en répondant qu'ils allaient demander des explications au SNA/OI ...

Cette absence de réponse et de décision montre bien le peu d'intérêt de la DSNA pour les groupes F ou G.

CAYENNE :

Une étude sur le décompte des VFR en zone inhospitalière sera lancée. Sur ce point FO a rappelé que l'ensemble des personnels de Guyane avaient l'impression d'être oubliés et qu'il fallait des mesures concrètes pour rétablir la confiance.

***Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?
REJOIGNEZ LE SNNA-FO !***

Nom :
Prénom :
Date et lieu de naissance :
Corps :
Grade :
Affectation :
Adresse professionnelle :

Email :
Adresse personnelle (Optionnel):

A....., le..... Signature

Tel :
Fax :

**A renvoyer par fax au 05 57 92 84 87 ou par
courrier :
SNNA-FO, DSAC/SO, B.P. 70116
33704 MERIGNAC CEDEX**