

CT DSNA DU 5 JUILLET 2017

En introduction du CT, le DSNA a confirmé la forte progression du trafic et mis en valeur la performance en termes de sécurité ainsi que le travail fourni par l'ensemble du personnel.

Retour d'expérience sur l'organisation de la DTI

Le Directeur de la DTI a présenté une démarche visant à améliorer, dans le cadre du protocole, le fonctionnement de la DTI.

La DTI a fait appel à une société extérieure pour analyser son organisation après 10 ans de fonctionnement. Lors de la phase 1 (automne 2016) une analyse des points forts, des points faibles (causes racines) et des axes d'amélioration a été effectuée.

La deuxième phase (février à avril 2017) avait pour objectifs de partager, critiquer, justifier et illustrer les résultats de la phase 1.

L'ensemble a été réalisé via des ateliers et des séminaires avec une partie du personnel. En conclusion les problèmes de la DTI semblent relever davantage du fonctionnement plutôt que de l'organisation et que les solutions doivent être trouvées en interne à la DTI.

Une 2^e étape, composée de 3 phases, est prévue :

- phase 1 : consolidation, priorisation des pistes de solutions,
- phase 2 : constitution de task forces par sujet prioritaire pour trouver des solutions rapidement,
- phase 3 : consultation par un questionnaire d'un vaste échantillon de personnes (en même temps que la phase 2).

Les résultats de cette 2^e étape seront présentés en CT DTI en décembre 2017 et un plan d'action sera mis en œuvre.

Le DSNA a proposé que cette démarche puisse s'étendre à la DSNA pour les sujets de modernisation technique. Plus précisément cela pourrait viser les relations DSNA-DTI, pour optimiser les échanges entre la DO et la DTI et améliorer, notamment, la connaissance et la confiance réciproque. Un des problèmes soulevés par la DTI est l'exigence à court-terme de la DO alors que la DTI travaille à moyen et long terme !

Arrêté fixant les attributions et le mode de désignation des chefs de quart experts

Ce texte, issu des accords protocolaires, fixe les attributions et mode de désignation des chefs de quart experts de certains organismes de contrôle de la circulation aérienne afin d'augmenter le nombre de chef de quart dans les organismes de la circulation aérienne où la fonction opérationnelle de chef de tour n'existe pas. Le nombre de chefs de quart, expert ou instructeur, sera de deux sur ces organismes. **Cette fonction permet l'accès au grade d'ICNA Chef.**

Vote : pour à l'unanimité

Arrêté fixant les attributions et le mode de désignation des experts opérationnels

De plus en plus de projets nationaux ont une durée qui s'étend au-delà des trois ans du mandat des « détachés de la salle ». Il était donc nécessaire de créer une troisième forme d'expertise : (au-delà des correspondants et détachés) l'expert opérationnel.

Ce texte, issu des accords protocolaires, fixe les modalités d'attribution de cette nouvelle fonction ainsi que sa durée maximum de 9 ans.



L'expert opérationnel sera géré comme un détaché et donc pas muté en CAP. Tous les détachés ne seront pas compensés dans les organismes, la discussion aura lieu au cas par cas.

Vote : pour : FO-SNCTA-UNSA, abs : CGT

Un second texte, correspondant à l'article 6 de l'arrêté précédent, traitant de l'organisation du travail de ces experts a été présenté. Le temps sera organisé sur des semaines de quatre jours (une journée étant utilisée pour le maintien de la mention d'unité). SDRH a confirmé que ce texte se base sur celui de l'arrêté de 2002 relatif à l'organisation du travail des contrôleurs et implique que les jours fériés soient travaillés ou posés.

Vote : pour : FO-SNCTA-UNSA, abs : CGT

Note d'information technique relative aux instructeurs pratiques de l'ENAC

Cette note intègre les évolutions réglementaires introduites par le règlement européen 340/2015. Elle formalise les activités, les conditions d'affectation ainsi que les conditions de maintien de compétences des ICA et des instructeurs TSEEAC.

En particulier, le texte formalise les implications des instructeurs TSEEAC dans la formation ICNA et des ICA dans la formation des TSEEAC. Ces échanges permettent de faire face aux charges ponctuelles de travail.

Dans le cadre de la réflexion sur la flexibilité de l'organisation du travail des ICA, FO a demandé que les TSEEAC instructeurs puissent bénéficier de la prime expérimentation si ce projet devait être mise en place. Le DSNA ne pouvant (voulant ?) pas se prononcer quant à la faisabilité de cette demande, FO continuera de mettre cette proposition comme un des éléments d'acceptabilité du sujet Flex à l'ENAC.

Vote : pour à l'unanimité

Modification de la Note d'information technique DSNA/D du 21 décembre 2016 relative à l'incapacité temporaire pour raisons médicales

La modification proposée, relative aux situations de grossesse, est conforme aux règles de la Fonction publique. Néanmoins, elle n'est pas conforme avec le règlement européen ce qui pose la question de sa validité.

La DSNA a demandé une vérification de la responsabilité du signataire. Cette note modifiée sera présentée et votée lors d'un prochain CT DO.

Modification de la décision DSNA/D du 3 mars 2005 portant organisation interne de la direction des opérations de la direction des services de la Navigation aérienne

Comme il y a eu unanimité contre ce qui a été présenté, le DSNA a reporté ce sujet à un prochain CT DO qui aura lieu en septembre afin de poursuivre les discussions.

Avancement du GT « Digital Advanced Tower (DAT) »

Ce point d'avancement a permis à la DSNA de réaffirmer qu'elle considère que le GT est dans une phase où tout doit être testé, « sans se brider »...

De la même façon que dans le GT ad-hoc et le CT DO, FO a réaffirmé son opposition à cette démarche et demandé de convenir de limites afin que les projets puissent être acceptés par les agents. C'est par exemple le cas pour le contrôle en simultané et multi-sites. A cette occasion le DSNA a tenté une pirouette en prenant l'exemple du quai du large à Cannes (héliport à 1,5 Nm de la plateforme avec un fort trafic) et en expliquant qu'il n'y voyait pas de sites distincts et donc pas de problème de multi-sites !



Lors de la présentation, la DO a proposé une grille d'analyse des projets pilotes où l'on voit apparaître la notion « d'acceptabilité sociale ». FO fera des propositions !

Il est aussi à noter que Châteauroux n'est plus dans le projet DAT, le gestionnaire préférant une tour « en dur » ...

Plan stratégique de la DSNA

Une actualisation du plan stratégique de la DSNA allant jusque 2025, intégrant ainsi le protocole en cours, la modernisation du matériel et la future période de référence dite RP3 a été présentée.

Sur ce dernier point il est à noter que la France a dû batailler avec la Commission pour valider des taux de redevances compatibles avec les niveaux d'investissement nécessaires à la modernisation technique.

Il faut espérer qu'il en sera de même pour le RP3.

Enfin, les dates proposées pour l'arrivée des nouveaux systèmes comme 4-Flight ou SYSAT semblent toujours optimistes bien qu'elles aient dépassé celles initialement prévues. Pour SYSAT en particulier, se pose la question des ressources humaines à allouer pour les phases à venir.

Vos représentants SNNA-FO : Laurent NOTEBAERT - Roland PAGNIER - Cédric FAURE

Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! <http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/>

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

Nom & Prénom :

Date de naissance :

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

Corps :

Signature

Affectation :

Adresse professionnelle :

☎ :

A renvoyer par fax 05 57 92 84 87, par mail

Portable :

ou par courrier : SNNA-FO, DSAC/SO, B.P. 70116

Email :

33704 MERIGNAC CEDEX

