



Le 6 octobre 2014

CT DO du 25 septembre 2014

CAYENNE

En lecture liminaire du CT DO, FO a repris la motion d'AG intersyndicale des contrôleurs de Cayenne afin d'alerter le Directeur des Opérations sur la situation propre à cet organisme. FO a plus particulièrement souligné le dédain avec lequel le chef du SNA/AG a répondu aux agents quant au traitement des dossiers locaux en cours.

FO considère ce comportement inacceptable de la part d'un chef SNA !

Enfin, FO a profité de cette déclaration liminaire pour exprimer au Directeur des Opérations toute l'amertume et le sentiment d'abandon des agents après avoir appris l'annulation de sa visite, vu les difficultés récurrentes que connaît l'organisme de Cayenne.

Le Directeur a ainsi programmé un déplacement de son adjoint pour fin novembre 2014.

FO a demandé que la position CCR soit pleinement reconnue !!

Cela doit se traduire par l'ouverture d'une position « organique » et donc une augmentation du BO.

Nous nous sommes notamment appuyés sur les statistiques de trafic démontrant une progression constante du trafic en route de nuit pour justifier cette demande mais également sur le fait qu'aucune régulation n'est possible en amont en cas de surcharge !

Sur ce point, la DO nous explique que le BO de Cayenne a déjà augmenté en 2013, prenant en compte la position CCR, et que la modernisation du matériel permettra de soulager toute future augmentation du trafic en route !

Cette réponse n'étant pas acceptable, FO a insisté fortement sur toutes les spécificités de Cayenne et sur la forte augmentation récente des transits IFR de nuit.

Le DO a alors consenti du bout des lèvres qu'un BO n'était jamais figé ... mais rien de concret !

Nos collègues de Cayenne ne manqueront pas de rappeler les faits à la DO !! Voire de lui en faire la démonstration si le DO souhaite passer une nuit sur la position !!

Ce CT a été l'occasion pour l'Administration de faire le point sur plusieurs sujets dans un contexte de trafic aérien orienté à la hausse (+2,4 % depuis le début de l'année) et qui retrouve le niveau de 2008 (avant la crise économique). En particulier, le DO a confirmé que la DSNA souhaite garder la maîtrise de l'étude, du développement et de l'installation/surveillance des outils et matériel de la navigation aérienne. Cette démarche constitue une inflexion par rapport à une politique pas si lointaine où au contraire la DSNA envisageait de tout acheter « sur étagère » sur le marché ATM (matériels, logiciels et prestations de services inclus).

BTIV

La DO réfléchit aux missions et services rendus par les BTIV, notamment suite aux futures fermetures des BRIA. De même, une réflexion sera menée sur la reprise des tâches et activités des BTIV en cas d'empêchement d'un organisme. Dans tous les cas, **FO veillera à ce que les moyens humains et matériels soient toujours en corrélation avec les missions et activités demandées aux agents. Aussi, dans le cadre du GT de réorganisation des BRIA, FO va demander à ce que les BTIV soient partie prenante.**

SIV Ouest Parisien

La DO mène différentes études afin de proposer plusieurs scénarios d'ici fin 2014. Le choix final se fera fin 2015 pour une mise en œuvre en 2016-2017.

Evolution de la maintenance Sud Paris

Début 2015, la DO veut tout d'abord faire un état des lieux afin de proposer mi 2015 des scénarios de réorganisation (missions, répartitions, organisations). Un GT, co-animé par le SNA/RP et SNA/N, sera chargé de l'étude et du suivi de cette réorganisation. **FO a confirmé son attachement à ce qu'aucune mobilité ne soit imposée.**



Radiogoniomètres

Suite à la parution en fin d'année dernière d'une liste des terrains pouvant garder un radiogoniomètre (soit 42 en tout), FO avait vivement critiqué la pertinence des critères ayant contribué à son élaboration (présence ou non d'IRMA, type de trafic et d'événements particuliers, salon du Bourget par ex,...).

A force de discussion tout au long de l'année, FO a obtenu la révision de ces critères afin de coller au mieux à la nécessité de garder les gonios qui sont complémentaires des images radars. De même FO estimait le nombre cible de 42 terrains comme très insuffisant. FO a donc obtenu du DO que, suite à la révision des critères de sélection, le nombre de terrains équipés puisse être supérieur, ce qui implique un plan d'investissement pour l'achat de nouveaux goniomètres.

Rien n'étant décidé par la DO, FO continuera à être pro actif sur ce sujet afin que les gonios ne soient pas un simple moyen de faire des économies au détriment de la sécurité !

DZAOUDZI

Afin de doter cet organisme d'une approche, la DO envisage deux possibilités : une approche gérée par la Réunion (scénario préférentiel de la DO) ou une approche gérée par Mayotte.

Néanmoins, ces solutions ne pouvant être effectives que dans quelques années, il y a nécessité de mettre en place immédiatement un dispositif de circulation aérienne protégeant les contrôleurs de Dzaoudzi qui sont obligés de gérer plusieurs vols IFR, arrivées et/ou départs, simultanément, du sol au FL350 et... sans approche ni image radar !

La DO propose de créer un grand volume de type TMZ(Transponder Mandatory Zone)/RMZ(Radio Mandatory Zone) où le transpondeur est obligatoire (sécurité TCAS) ainsi que le contact radio. D'après la DO, cela permettrait de rendre un service d'information de vol suffisant pour protéger les vols IFR.

FO a émis de sérieux doutes quant à l'efficacité de ce dispositif, proposé comme d'habitude sans aucune concertation ni même information vers les contrôleurs de Dzaoudzi ! FO maintient qu'au vu du trafic local et des contraintes espace et plateforme, l'APP ne peut qu'être rendue localement !!

Pourquoi la DO ne rendrait-elle pas les services du contrôle APP et TWR depuis ses locaux à Athis-Mons !!!

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

Nom & Prénom :

Date de naissance :

Corps :

Affectation :

Adresse professionnelle :

 :

Portable :

Email :

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

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

