



Le 05 décembre 2013

## CT DSNA du 04 décembre 2013

En préambule au CT le DSNA a souhaité faire un point sur les problèmes de sécurité et les incidents liés à l'utilisation du code transpondeur 1000.

### Code 1000 et défaut du Filet de Sauvegarde (FDS)

La DO a confirmé qu'il n'est pas possible de remplacer tous les codes 1000 par d'autres codes. La DTI prévoit l'**installation d'un patch correctif pour le 16 décembre 2013**. Ce patch est actuellement en cours de test et selon les résultats il sera peut-être possible d'avancer l'installation d'une semaine. Entre-temps tout a/c en panne TCAS se verra impérativement attribuer un code autre que 1000.

**Comment en sommes-nous arrivés à vivre de tels incidents alors même que le CRNA Ouest avait identifié le risque (défaut d'algorithme) et lancé une alerte sur le sujet ?**

Après les deux évènements de ces derniers jours la DO souhaite se pencher sur les causes de ce dysfonctionnement dans la chaîne de traitement des alertes. C'est bien la moindre des choses et ce travail et les mesures de sauvegarde (pour les usagers et les contrôleurs) auraient dû être pris dès le 1<sup>er</sup> incident !

Le DSNA a précisé que la DSAC et le ministère étaient tenus informés des développements. En lien avec le lancement de la "Démarche Sécurité Intégrée", le **DSNA propose d'impliquer « Dédale »** (le consultant chargé d'accompagner la DSNA dans cette démarche)

et de faire de ces évènements un point d'entrée dans le processus.

**La DO souhaite définir une instance dans laquelle les représentants des personnels seront également présents et qui aura pour objectif d'alerter et de prendre les mesures nécessaires au maintien du niveau de sécurité dès que des évènements de sécurité jugés graves (par l'administration ou les OS) auront été identifiés.**

**La DO souhaite également analyser la "place" du FDS dans les méthodes de travail des contrôleurs.**

Pour FO la prise en compte de ces incidents pose quelques questions :

- **Pourquoi n'a-t-on pris aucune mesure préventive** alors que le problème logiciel avait été identifié et signalé ?
- **Pourquoi n'a-t-on pris aucune mesure corrective** à la suite du 1<sup>er</sup> incident ? Sachant qu'entre les deux incidents un « GT Sécurité » s'est réuni au cours duquel les OS ont proposé les mesures qui n'ont été mises en œuvre qu'après le 2<sup>ème</sup> incident !
- **Pourquoi poser la question des méthodes de travail ?** Ce subit intérêt de la DO est difficilement compréhensible. Il ne faudrait pas qu'il s'agisse de couvrir ou minimiser des dysfonctionnements dans la chaîne de sécurité par un écran de fumée et faire dériver le sujet sur les méthodes de travail des contrôleurs !

Seule la 2<sup>ème</sup> question a reçu un début de réponse : la DO n'a pas pris de mesures suite au 1<sup>er</sup> incident afin de s'assurer que le "remède ne soit pas pire que le mal" !

Quant à l'implication du consultant « Dédale », au vu des expériences passées, FO reste réservé sur l'utilité et l'efficacité d'une telle démarche. Ce consultant nous a dit lui-même lors d'une réunion de présentation, qu'il ne prétendait en rien apporter des solutions mais nous aider à identifier nos faiblesses dans les processus liés à la sécurité. Nous verrons ce qu'il en ressortira mais pour FO nos « problèmes » sont déjà identifiés :

- divergences d'appréciation de la notion de sécurité entre les « opérationnels », acteurs de terrain, et les instances ou structures en charge des processus sécurité,
- manque de ressources humaines,
- manque de moyens (voire baisse de moyens) suite à la mise en œuvre de politiques de réduction des coûts.

La DO a exprimé le souhait de monter rapidement une réunion qui devrait se tenir avant la fin de l'année 2013.



## Circulaires Instructeur sur Position et Examens Pratiques

Adaptation DSNA des textes réglementaires jusqu'à la publication des textes ATCO courant 2016.  
Le sujet a été débattu en GT qui a livré ses conclusions récemment, pas de nouveautés.

Toutes les OS ont approuvé les textes (voir doc en PJ).

## Désignation chefs TWR et chefs Quart

Modification de l'arrêté du 28 octobre 2009 fixant les attributions et le mode de désignation des chefs de TWR et chefs de Quart. Cette évolution permet de réduire de 14 à 12 le nombre de contrôleurs par équipe pour permettre de nommer 4 chefs de TWR par équipe.

## Classement en "groupes" des organismes

Application stricte de la "mécanique" définissant les groupes mais sans modification systématique des structures (encadrement, détachés) et des organisations pour maintenir le niveau de réactivité nécessaire pour les terrains "en limite" susceptibles d'évoluer souvent dans un sens ou dans l'autre. Cet engagement du DSNA sur le dimensionnement (pas de modification de BO) vaut pour l'avenir ET pour les organismes reclassés récemment (année dernière).

FO a soulevé le problème récurrent de la différence entre les statistiques locales et les résultats de la DO. FO a demandé une validation préalable par les services avant la publication nationale.

FO a demandé un aménagement de la méthode calcul des MEQ afin de mieux prendre en compte l'ensemble des activités et les particularités (VFR spé, voltige, Para, etc...).

DSNA et DO trouvent cela trop compliqué (pour les validations locales) et ne souhaitent pas revenir sur la méthode de calcul des MEQ. DO persiste donc à minimiser l'activité réelle !

La DO a justifié la communication toujours tardive des chiffres par la complexité et la durée du processus. DO s'est (à nouveau) engagé à fournir la "tendance" pour l'année en cours à partir des données partielles (jusqu'à septembre ou octobre).

DIRECTION DES OPERATIONS													
MOUVEMENTS EQUIVALENTS 2012 - CHANGEMENTS DE GROUPE AU 1er JANVIER 2013													
Aérodromes	OACI	SNA	2010			2011			2012			1er Janvier 2013	
			IFR CCA	VFR CCA	MEQ 2010	IFR CCA	VFR CCA	MEQ 2011	IFR CCA	VFR CCA	MEQ 2012	MEQ retenus	Classement Groupe
SNA-AG													
POINTE A PITRE LE RAIZET	TFFR	SNA-AG	44 151	41 603	62 519	46 276	43 285	66 307	43 430	32 456	57 526	62 117	Groupe D
SNA-RP													
PARIS LE BOURGET	LFPB	SNA-RP	56 747	4 661	61 408	59 002	6 053	65 055	55 992	4 766	60 758	62 407	Groupe D
SNA-SE													
FIGARI SUD CORSE	LFKF	SNA-SE	8 575	10 777	9 499	9 050	9 618	9 920	9 664	10 641	10 692	10 692	Groupe F
SEAC-PF													
TAHITI FAAA	NTAA	SEAC-PF	66 596	21 069	77 131	33 473	10 074	36 845	32 061	12 113	35 945	49 973	Groupe D

Vote : **Pour** Administration, **abstention** FO, CGT, CFDT, UNSA, SNCTA, **contre** 0

## Reprise App Grenoble Isère par Lyon

Le transfert d'approche est prévu pour le 16 octobre 2014. Grenoble passera donc en contrôle d'aérodrome avec un effectif défini comme suit :

**BO: 9 contrôleurs + CCA + CCA Adj**

Le plan d'affectation des TSEEAC prendra, notamment, en compte les souhaits des contrôleurs des aérodromes prévus de fermer.



FO approuve la communication d'une date qui permet à tous les agents de situer les choses dans le temps, partants comme futurs arrivants. Au vu des données communiquées, FO approuve le niveau d'armement de l'aérodrome, contrôleurs + encadrement.

Vote : **Pour** Administration + FO, CGT, CFDT, SNCTA, **abstention** 0, **contre** UNSA

**Nota : en marge du cas précis de Grenoble Isère, FO déplore à nouveau le refus de la DO de considérer le même niveau d'encadrement pour tous les terrains équivalents (effectifs, horaires, trafic). C'est un nouveau camouflet pour les chefs CA isolés à qui la DO refuse l'affectation d'un adjoint !!**

**Le DSNA prend "bonne note" de cette problématique !! Espérons qu'ENFIN les difficultés de fonctionnement et l'investissement de ces chefs CA seuls soit reconnu !**

## Réorganisation de services techniques

Conformément aux dispositions du protocole 2013-2015, seront considérés "réorganisés" au regard des conditions énoncées dans le protocole 2007 suite à leurs modifications d'organisation interne, les services techniques :

- du CRNA-SE par la mise en œuvre de l'astreinte radio, de l'astreinte énergie/climatisation et du passage à 4 MO de nuit et 2 MO de jour complétées pour les cas d'interventions en temps réel sur les systèmes opérationnels par un renfort de 2 MS, permettant d'assurer une couverture H 12 7 jours sur 7. Un GT local étudiera les modifications des tours de service nécessaires ;
- du CRNA-Nord par la mise en œuvre de 3 MO H24.

**La DTI bénéficiera de la même mesure protocolaire.**

Vote : **Pour** Administration + FO, CGT, CFDT, UNSA, **abstention** SNCTA, **contre** 0

**CDG-Le Bourget** : création poste "Chef de programme ATM pour les services techniques" + regroupement des subdivisions QST-DO et Instruction-Etudes.

Vote : **Pour** Administration + FO, CFDT, UNSA, **abstention** SNCTA, **contre** CGT

**DTI** : création d'une "division Gestion Proximité des Achats".

Vote : **Pour** Administration + FO, CGT, CFDT, UNSA, **abstention** SNCTA, **contre** 0

## GT FHU

La DSNA accepte et approuve les recommandations du rapport à la réserve près des activités "hors site DSNA" qui seront fonction des possibilités budgétaires.

**FO a souligné la difficulté de dégager les ressources TSEEAC nécessaires alors même que les personnels sont volontaires et souhaitent s'investir dans ce domaine d'activité.**

**FO a demandé à ce que la proposition du GT relative à la reconnaissance du travail fourni § 2.4.4 soit également considérée comme une « recommandation ».**

Arguant des difficultés budgétaires le DSNA ne donne pas suite à cette demande qu'il renvoie à d'autres instances de négociation et ne souhaite pas s'engager sans condition sur une mise en œuvre effective de toutes les recommandations mais exprime sa volonté de faire au mieux pour les mettre en application.

**Espérons que la DSNA aura les moyens de ses ambitions !**

(Voir rapport en PJ)



Ce plan reprend en majeure partie les grandes lignes du protocole tout fraîchement signé pour la navigation aérienne. On y retrouve pêle-mêle la sécurité comme fil conducteur, l'environnement, la modernisation technique, l'Europe of course, l'optimisation des effectifs et le Management.

Cette feuille de route a également pour but de fournir aux partenaires et aux usagers de la DSNA une image positive et constructive. FO a rappelé qu'il ne faut pas pour autant oublier les personnels.

FO a exprimé ses craintes sur le **financement de la DSNA** et de ses évolutions si les recettes apportées par les redevances n'étaient pas rehaussées au niveau nécessaire. Le protocole prévoit de les augmenter et non pas de les stabiliser !

Au chapitre sécurité, par exemple, nous n'avons trouvé aucune trace d'une réelle volonté de faire évoluer les classes d'espace. **FO a rappelé le caractère accidentogène de la Classe E.** DSNA et DO ont accepté d'ajouter une réflexion sur le sujet dans le document.

La problématique sur la **mixité AFIS-Contrôle** est envisagée sur certains terrains pour ne pas froisser le « client » comme à Albert Bray et Saint-Nazaire avec Airbus. FO a exprimé ses réticences et les retours d'expérience négatifs.

(Voir document complet en PJ)

Pour le **programme SYSAT**, on peut noter que le nombre d'industriels n'est pas fixé pour le futur déploiement de l'outil des TWR et APP, ce qui nous fait craindre un déploiement à plusieurs vitesses, un enchevêtrement de systèmes et des soucis de compatibilité aux interfaces.

FO a fait remarquer la disparition des **TSEEAC de l'encadrement intermédiaire** ! Le DSNA a reformulé cette « phrase mal tournée » et les TSEEAC ont réapparu !

Conformément au texte protocolaire le **projet de « services centralisés » d'Eurocontrol** devra être étudié afin d'en mesurer les impacts économiques et sociaux. Pour FO il est hors de question de mettre en danger la DGAC et ses personnels. **FO refuse toute perspective de « vente à la découpe ».**

Concernant les aérodromes, le plan confirme le **maintien du service de contrôle sur les terrains actuels.**

Le document confirme et **conforte le rôle du CESNAC comme acteur majeur** au sein du réseau de communication européen.

La DSNA convient de la nécessité de **nouveaux systèmes techniques pour accompagner la réorganisation des BRIA.**

## Questions diverses

**"DSNA-Services"** : enregistré au registre du commerce depuis novembre 2013, exerce principalement une activité de prospective (Relations avec Haiti, Chine pour Airbus, Etude drones suite appel offre européen). Une réunion plus détaillée sera organisée par le Directeur de DSNA-Services prochainement.

**Notre Dame Des Landes** : pas plus de nouvelles, le calendrier glisse normalement...

**Réorganisation des BRIA** : BNIA Le Bourget/BRIA Lille pas de réponse ni de perspectives claires pour le futur. « L'actuel » risque de durer encore un certain temps ! La DO évoque un scénario avec reprise directe et totale de Lille par Bordeaux.

**Pour FO, la plateforme technique est à bout de souffle et ne pourra certainement pas « encaisser » une évolution de ce type. La DO semble en convenir !**

**Pour FO les aspects nombre de positions de travail nécessaires et effectifs doit également faire l'objet d'une étude préalable sérieuse et pragmatique !**

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

<http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/>

**Contacts SNNA-FO : Thierry MOROT – Frédéric QUENARD**

