

CT DO DU 10 MAI : UN CT SOUS HAUTES TENSIONS

En préambule de ce CT, l'ensemble des organisations syndicales a interpellé le président quant à la politique de gestion des BO mise en place sur de nombreux terrains :

M. le président du CT de la Direction des Opérations,

Depuis 2 ans, la Direction des Opérations applique des mesures de gestion sur les BO des organismes de contrôle. Limitées à quelques approches et aérodromes dans un premier temps, les voilà aujourd'hui généralisées à tous les terrains.

Face à la faillite de la gestion des effectifs, la seule politique affichée est de diminuer le nombre de contrôleurs dans les organismes. Hors de tout dialogue social, sans en avoir discuté, ni même les avoir validées, la DO applique des mesures de gestion déconnectées de tout contexte local de manière unilatérale et arbitraire.

Alors que beaucoup d'approches font face à des hausses conséquentes de trafic, alors qu'à l'ordre du jour de ce CT de nombreux projets de reprise d'espace doivent être discutés et que d'autres sont en attente, la baisse des BO sans dialogue ne peut être un préalable. Certaines mesures de gestion sont dénoncées par les SNA comme étant irréalistes, aucun tour de service n'étant réalisable avec un effectif aussi réduit.

Un changement de méthodologie doit s'opérer au plus vite. Des grilles d'armement doivent être établies en cohérence avec le trafic et le fonctionnement des organismes. Elles doivent être discutées et amendées en toute transparence. Si la DO refuse d'affecter suffisamment au regard de ces enjeux, elle devra assumer les fermetures ou réduction des services liées à sa politique et leurs conséquences en termes de délais.

Les organisations syndicales dénoncent les méthodes employées par la DO en GS32h et demandent à ce que place soit faite à la concertation dans les plus brefs délais pour qu'enfin agents, services et OS puissent avoir une vision à moyen et long terme dans leurs centres.

Retrouvez ci dessous l'analyse de FO !

Gestion des effectifs TWR et APP: la méthode nouvelle est arrivée !

Suite aux annonces brutales « d'objectifs de gestion » en baisse sur l'ensemble des organismes Approche et Tours lors du dernier GS 32 h, la DSNA a poursuivi sa quête d'ETP en annonçant aux SNA des réductions sur de nombreux aérodromes en avril et mai.

FO avait fait part de ses interrogations à l'administration, et tenait à un éclaircissement des objectifs et des méthodes employées. Surtout, la notion d'objectif de gestion ne repose sur rien, ou du moins sur la seule volonté de faire perdre aux BO leur statut protecteur.

La DSNA a été claire à ce sujet : l'avantage des objectifs de gestion est qu'ils permettent de ne plus affecter automatiquement en approche au niveau du BO, et ils permettent de contourner l'obligation de demander l'avis des OS en présentant des BO modifiés aux CT... Mais qu'on ne s'y méprenne pas ! Il n'y a aucune « mise en gestion » des organismes ! On fait simplement de la petite gestion pour compenser une politique RH désastreuse en termes d'affectation dans des CRNA étranglés par la hausse de trafic. Problème : le trafic est en hausse partout, jusqu'au plus petit organisme de groupe G ! La DO a la solution : vous ferez mieux avec moins !

Dont acte, la politique est assumée ! Mais nous ne savons toujours rien des échéances, du calendrier, et surtout, des méthodes de calcul ! La DO s'est lancée dans une réévaluation « en paquet » (sic !), par comparaison d'organismes, en se basant sur les armements, les ouvertures de fréquence... en gros, elle s'est affranchie des discussions des GT protocolaires pour définir des « objectifs de gestion annoncés aux organismes dans des téléconférence au pied levé » ! « Vous serez 14, pondrez-moi la grille d'armement qui va bien » !

Au moins, les SNA peuvent se rassurer ! L'adjoint au DO se déplacera pour leur expliquer ce qu'il n'a pas réussi à expliquer en CT. Un indice toutefois pour les groupes F/G : tout passe, dès lors que les adjoints chef CA contrôlent 50% de leur temps au lieu de traiter les FNE ou de travailler à améliorer des formations qui aboutissent de moins en moins... Tout passe dès lors qu'on tord la réglementation et que les contrôleurs aériens deviennent les seuls salariés français à travailler 48 h/semaine alors que le texte qui les régit fixe la limite à « 36 heures maximum »... Mais de cela, il ne faut pas parler, et le report de nos questions diverses arrange tout le monde !



Projets espaces

Reprises des approches de Deauville et Rouen : le scénario choisi par la DO est celui d'une reprise par Lille de ces approches et des espaces associés. Ce choix, décidé en 2016, n'a depuis pas fait l'objet de discussion alors que cela laissait du temps à son évaluation et échanges. Il est donc réapparu comme tel et proposé 2 semaines avant le CT ! Pour FO, cette méthode de travail n'est pas acceptable alors que des conséquences considérables en termes de réorganisations d'espaces et de gestion des personnels sont en jeux.

Vote : Contre : FO – CGT – UNSA Pour : SNCTA

Déplafonnement de la FIR de Brest : l'objectif est de libérer le CRNA Ouest de ses espaces inférieurs et de les donner aux approches de Rennes et Nantes. Alors que le BO pour Rennes pour reprendre ces espaces ne pose pas de problème, il en est tout autrement pour Nantes. En effet la DO avait proposé un BO trop bas et un plan d'affectation insuffisant ce qui était inacceptable pour les personnels de Nantes. Néanmoins, ces derniers ont proposé et validé lors d'une AG un BO de 56, minimum

nécessaire à la reprise d'espace pour une plateforme qui connaît un accroissement fort du trafic. La DO quant à elle n'a pas voulu aller au delà de 54 avec un objectif de gestion de 56, source d'incertitude. Cette proposition n'étant pas conforme à celle de l'AG, FO a voté contre.

Vote : Contre : FO – CGT – UNSA Pour : SNCTA

Remarque : le transfert de ces espaces s'accompagnera d'une baisse du BO du BTIV de Brest de 3 ETP. Aucun document annexe n'est présenté pour justifier ce calcul... Une raison de plus pour FO de voter contre !

Déplafonnement de la FIR de Bordeaux : après une première phase qui a eu pour but d'étudier de façon exhaustive les flux, deux scénarios en sont ressortis. Une deuxième phase plus approfondie déterminera lequel sera choisi (fin 2019). FO veillera à ce que toutes les plateformes impliquées dans l'étude soient prises en considération et que le calcul des BO nécessaire à toute reprise reflète bien un besoin !

DZAOUDZI : des avancées mais toujours pas de solution à court terme ...

L'ensemble des organisations syndicales ont demandé qu'un point SNA OI – Dzaoudzi soit ajouté à l'ordre du jour. Le président du CT a répondu en programmant une réunion spécifique le 15 mai. Afin de faciliter la lecture, vous trouverez ici le compte rendu de cette réunion.

Une délégation envoyée par la DO à Dzaoudzi avait pour objectif d'analyser la situation et de proposer des solutions. FO salue cette démarche qui semble démontrer que la DO a (enfin) pris conscience des difficultés dans lesquelles travaillent quotidiennement les contrôleurs.

En effet, il n'existe aucune approche qui gère les arrivées/départs des vols IFR, principalement commerciaux. Aussi les contrôleurs doivent fréquemment gérer des conflits qui ont lieu en espace de classe G, à grande distance, sans outils de visualisation et sans aucune prérogative de contrôleurs d'approche. Cette situation ubuesque dure maintenant depuis plusieurs années !

Du point de vue juridique, l'administration fait l'analyse que les contrôleurs sont responsables à partir du moment où ils ont connaissance d'une situation conflictuelle.

C'est pourquoi la DO propose la création d'un SIV qui serait censé préciser un volume de responsabilité plus clair. En résumé, la DO propose de créer une zone où les contrôleurs sauront clairement qu'ils doivent agir sans avoir les moyens de le faire !

Pour la visualisation du trafic, la DO promet de mettre en place l'ADS-B au printemps 2020 en priorisant Dzaoudzi dans le déploiement de cette technologie.

La DO va également publier des trajectoires ARR/DEP qui sépareront les flux mais pas totalement. Statistiquement, cela devrait permettre de réduire la probabilité d'un conflit. Mais rien si celui-ci advient !

Pour améliorer la liaison avec le voisin Moroni, l'opportunité d'utilisation d'une ligne sous-marine est étudiée.

Pour FO, toutes ses annonces vont dans le bon sens sauf le SIV qui ne règle rien, voir même « officialiserait » une situation que les contrôleurs refusent !

Seule une régulation permettrait de faire en sorte de ne pas avoir plusieurs appareils en même temps dans un même volume et c'est à la DO de le mettre en place !



Consigne Meq : une proposition à jeter

Malgré la demande des OS d'un véritable travail sur la prise en compte et la valorisation du travail des approches et des terrains satellites dans le comptage des mouvements, la DO n'a eu ni la volonté ni le mandat pour le faire.

Nous continuerons donc à compter des bâtons, au plus « juste » afin de déterminer des groupes, des primes, des organisations de services parfois très loin des besoins et du travail réel des centres.

Plus étonnant encore, cette clarification de la note par la DO a eu une conséquence inacceptable pour FO : la baisse du décompte des vols circulaires pour les terrains satellites -50% alors que ces mêmes vols sont valorisés à +50% pour les approches. Cherchez l'erreur...

FO s'est opposé dès la première réunion à ce changement et soutenu par la quasi-totalité des OS, le vote sur cette note est donc reporté à un prochain CT DO. Une nouvelle réunion sur le sujet doit être programmée.

Réorganisation du SIA : un calendrier irréaliste

Lors d'un point de projets de décisions d'organisation de la DO, une rapide présentation a été faite quant à la réorganisation du SIA.

Le Chef du SIA nous a décrit le projet de la DO de vouloir fusionner le BNI et le BNIA au sein de la division IAO début 2020. Les agents des deux entités seraient alors bi qualifiés.

FO a redit qu'avant tout nouveau projet de réorganisation il fallait terminer celui en cours, à savoir la fermeture des BRIA.

De plus FO a émis la critique qu'il lui semblait difficile d'envisager un quelconque rapprochement de deux entités dont les parts indemnitaires ne sont pas égales.

Cette question doit être abordée dans un cadre de discussions protocolaires qui ne débiteront semble-t-il qu'à l'automne. C'est pourquoi l'agenda avancé par l'administration est aujourd'hui fantaisiste !

Questions diverses

FO avait proposé une question relative à l'interprétation des textes réglementaires traitant de l'organisation du travail des contrôleurs. Mais faute de temps, les questions diverses n'ont pu être traitées. Une nouvelle réunion avait été programmée le 24 juin mais elle a finalement été annulée.

La DO refuse-t-elle le dialogue sur ce sujet hautement sensible ? Ou joue-t-elle la montre en reportant un débat nécessaire tout en tentant de faire acter des TDS basés sur une interprétation douteuse des textes. (cf. gestion des effectifs) ?

Vos représentants SNNA-FO :

Laurent NOTEBAERT

Raynald DROLEZ

Anne GIACOMETTI-LIZOT

***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 :

☎ :

Portable :

**A renvoyer par fax 05 57 92 84 87, par mail
ou par courrier : SNNA-FO, DSAC/SO, Aéroport-
Bloc Technique - TSA 95003
33688 MERIGNAC Cedex**

Email :

