

DIRECTION DES OPERATIONS DE LA DSNA

Communiqué de la Présidente du CTP/DO

Séance du jeudi 4 décembre 2008

Le quorum étant atteint, la Présidente déclare la séance du CTP/DO du 4 décembre 2008 ouverte à 9h30 locales.

Les représentants de l'USAC-CGT font une déclaration préliminaire relative à la convocation en commission disciplinaire d'un agent du CRNA-Nord, annoncent une rupture du dialogue social avec l'administration et quittent la séance.

Après une interruption de séance à la demande du SNNA-FO, la séance reprend avec les représentants de l'administration et les représentants des organisations syndicales autres que l'USAC-CGT.

POINT 1 : REGLEMENT INTERIEUR

Le règlement intérieur est reconduit, en précisant comme pour celui du CTP DSNA la possibilité d'inviter des OS non membres.

POINT 2 : APPROBATION DU COMPTE-RENDU

Le compte-rendu de la séance du 4 décembre 2007 est approuvé après prise en compte de deux corrections matérielles.

POINT 3 : SUITES DONNEES

Les suites données sont traitées au titre des autres points de l'ordre du jour.

POINT 4 : MODIFICATION DES TEXTES D'ORGANISATION

Les textes d'organisation des SNA-O, SNA-NE, SNA-AG et SNA-S sont modifiés pour prendre en compte la création de services administratifs au 1^{er} janvier 2009, ainsi qu'une évolution du rôle des responsables SMQS qui prennent par ailleurs la nouvelle dénomination de « responsable du système de management intégré (SMI) ». Cette dernière modification sera consolidée dans le cadre d'une nouvelle version du texte d'organisation de la DO présentée en CTP DO et DSNA au printemps 2009.

En réponse à plusieurs questions des organisations syndicales, il est précisé que ces textes n'introduisent pas d'autres modifications relatives à l'encadrement des SNA.

POINT 5 : PROJETS " ESPACE "

Un point complet des projets en cours relatifs à l'espace aérien est fait en CTP. Parmi ceux-ci les points ci-après ont donné lieu à débat.

SIV Nord-Est

Un point d'avancement complet du dossier a été fait, et les échéances pour la mise en œuvre précisées : automne 2009 pour le SIV Mulhouse-Bâle et automne 2010 pour le SIV Strasbourg. Ces échéances de mise en œuvre au début des périodes d'hiver doivent permettre une montée en puissance progressive des SIV avant l'été aéronautique.

Sur le plan technique, la DO a confirmé l'étude d'écrans de plus grande taille pour les positions SIV de Mulhouse-Bâle sous réserve d'un argumentaire opérationnel justificatif détaillé du SNA-NE, ainsi que le lancement de l'étude DMSR visant à préciser les normes de séparation applicables, sachant que la faisabilité d'une norme uniforme à 3 NM n'est pas garantie. La DTI conduit par ailleurs les études de couverture et de protection radio qui ne présentent pas de point bloquant identifié aux échéances visées.

Sur le plan de la formation opérationnelle, la DO confirme le plan de formation proposé par le SNA-NE combinant l'utilisation de SCANRAD bi-secteur qui sera mis en service à Strasbourg en février 2009 et l'organisation de formations programmées à l'ENAC pour Mulhouse-Bâle. Par ailleurs, la DO n'a pas d'opposition de principe à la définition dans le PCU des organismes d'une mention d'unité intermédiaire TWR+APP afin de renforcer au plus tôt les effectifs opérationnels. Il est toutefois entendu que la formation complète couvrira l'ensemble des fonctions TWR+APP+SIV sans nécessité de complément de mention de type « en-route », et que ces mentions d'unité intermédiaire n'auront aucun impact aux plans statutaire et indemnitaire.

Reclassement des Espaces de Baden

Le projet de reclassement en D a été demandé par la DAST au ministère allemand, pour une mise en œuvre souhaitée en 2009. Une étude est en cours avec MSQS sur le plan réglementaire pour répondre aux interrogations des usagers allemands sur la nécessité d'offrir un contact en langue allemande pour la demande de clearance.

IRP (Interface Reims-Paris)

Le volet AP de nouvelle interface avec MUAC a été mis en œuvre avec succès au 20 novembre 2008. Le planning de mise en œuvre du volet « Harmonie » sera consolidé début 2009.

Projet MANCHE

La première phase de la réorganisation de l'interface CRNA-O, CRNA-N, Londres ACC pour la gestion des trafics Nord-Sud dans la région d'ETRA/VEULE est prévue pour le 12 mars 2009. Les formations des contrôleurs se déroulent normalement, en tenant compte des dernières évolutions de la lettre d'accord Brest-Londres.

A ce titre, la DO note que dans le cas de projets en-route de cette envergure à l'interface avec les ANSPs adjacents, il est fréquent que les formations opérationnelles commencent alors que les dernières négociations de LOA sont toujours en cours. Dans la pratique, et le récent projet

AP à l'interface avec MUAC en est l'illustration, cela ne remet pas en cause le succès de ces projets si la formation et les études de sécurité préalables aboutissent en temps voulu avant la mise en service effective.

GT Nice V3

Les études se poursuivent pour la définition détaillée des différentes phases du projet. Le CTP note que, pour aboutir, ce projet nécessite que soit trouvé rapidement un accord technique entre les SNA-SE et SNA-SSE respectant les contraintes respectives des approches de Nice et Marseille et tenant compte de la complexité de la circulation aérienne dans la région.

Interface France-Italie Sardaigne-Giratoire AJO

Un accord a été trouvé en CRG pour le dispositif de niveau 1 prenant en compte la jonction des zones TSA44 et D67 à l'interface avec l'Italie. Le dispositif de niveau 2 devrait être finalisé à court terme entre la Défense et la DO.

Desserte de Chambéry/Annecy

Un accord a été trouvé avec skyguide pour assurer 6 arrivées/heure en TMA Chambéry/Annecy, au besoin grâce à la prise en compte de certains vols par Lyon.

Une coordination aéroportuaire est de plus prévue pour l'hiver 2010, ce qui permettra en particulier de résoudre complètement le cas des vols hors régulation CFMU.

Optimisation des profils de vol

L'ensemble des initiatives de la DO en faveur des principes du Grenelle de l'environnement et de l'initiative « Flight-Efficiency Plan » d'Eurocontrol a été présenté au en CTP.

Pour ce qui concerne les profils verticaux, un point d'avancement des expérimentations Green-Tracks et Continuous Descent Approach a été présenté.

Pour les profils horizontaux, un nouveau réseau de nuit ainsi qu'une levée partielle des restrictions RAD de nuit seront expérimentés au printemps 2009. Une attention particulière sera portée aux modifications nécessaires des paramétrages CAUTRA ainsi qu'aux conditions de réversibilité de ces expérimentations.

POINT 6 : TRAFIC/REGULARITE/OUVERTURES DE POSITION

Les statistiques provisoires de trafic, de délais et d'ouvertures de positions pour l'année 2008 sont présentées.

Sur le plan du trafic, Compte tenu de la baisse sensible du trafic sur les derniers mois, l'augmentation de trafic de janvier à novembre est limitée à 0,4 % pour le trafic France, avec Une stagnation pour les survols, -1,1% pour les vols domestiques et +1,6% pour les arrivées départs internationaux.

Sur le plan des délais, le délai moyen par vol réalisé est en légère baisse par rapport à 2007 (0,79 minutes contre 0.84 minutes en 2007), avec certains secteurs en route et régulations aéroportuaires restant pénalisantes aux heures de pointe.

Sur le plan des ouvertures de positions :

- les indicateurs I1 et I2 des CRNA sont présentés en valeurs mensuelles, en années glissantes et par zones de qualification pour le CRNA-N et le CRNA-SE.
- l'indicateur I1 mensuel de 9 organismes d'approche, calculé à compter d'avril 2007 selon la règle validée par le CTP/DO du 27 mars 2007, est présenté.

Le CTP a noté que les méthodes respectives de calcul de I1 des CRNA et des approches étant différentes, les comparaisons prenant en compte les valeurs des approches ne sont pas possibles prudentes. Toutefois, l'analyse des évolutions dans le temps et selon les jours approche par approche est pertinente.

POINT 7 : SECURITE

Trois consignes opérationnelles relatives aux filets de sauvegarde en approches : MSAW, APW et STCA ont été présentées en CTP après avoir été étudiées en GT sécurité du 20 novembre et seront diffusées prochainement par la DO.

POINT 8 : ATFCM

Le projet de manuel de la CNGR a été présenté en CTP. Ce manuel, rédigé en anglais notamment pour faciliter le développement de la coopération internationale en liaison avec le CFMU et dans le cadre du FAB EC, sera complété des dispositions relatives aux fonctions des FMP des CRNA pour constituer le manuel ATFCM de référence de la DSNA.

POINT 9 : CMCC

Un point d'avancement des actions 2008 de la feuille de route CMCC validée par la DSNA et l'EMAA le 17 septembre dernier a été fait en CTP.

Le CTP a en particulier évoqué :

- l'extension de la zone de compétence du CMCC de Brest suite à l'extension de sa couverture radio,
- la négociation avec la Défense d'un nouveau protocole de coordination entre le CRNA-SO et son CMCC, qui prendra en compte la définition détaillée des fonctions de l'OCCD (Officier de Coordination et de Contrôle Défense) pour la coordination opérative. L'extension de la zone de compétence du CMCC à l'ensemble de la zone du CRNA-SO est à l'étude.
- un renforcement des missions du CMCC Aix, qui devra être consolidé dans les années à venir,
- le lancement des études relatives à la création d'un CMCC à Reims, qui devrait faire l'objet d'une décision en 2009 selon un concept d'opérations novateur à mettre en œuvre à l'horizon 2013 dans le cadre du FAB EC. La transition à court-moyen terme devra également être étudiée en prenant en compte les missions du DCC Drachenbronn.

POINT 10 : QUESTIONS DIVERSES

Les questions diverses suivantes posées par les organisations syndicales ont été traitées :

Questions posées par le SNCTA :

Déploiement d'IRMA sur les terrains des groupes F et G : Demande d'informations sur le déploiement d'IRMA à Issy-les-Moulineaux et demande d'une étude en vue d'un déploiement sur les terrains des groupes F et G.

-> La DO fera un REX de la mise en œuvre d'IRMA à Issy les Moulineaux. Cette analyse prendra en compte les besoins particuliers liés à la sécurité et à la sûreté en région parisienne. De façon plus générale, la DO organisera une réunion en début d'année 2009 relative au plan d'équipement des organismes.

Entretien d'évaluation : Demande d'informations sur la prise en compte de la durée de l'entretien d'évaluation dans le calcul des indicateurs I1 et I2.

-> La DO précise que le temps consacré aux entretiens d'évaluation s'inscrit naturellement dans le temps relatif à la formation/information et autres activités connexe décompté forfaitairement du temps de travail des contrôleurs dans le calcul du I1.

Bastia : Demande d'informations sur la réalisation des travaux d'insonorisation et sur la mise aux normes acoustiques de la nouvelle tour.

-> Suite aux travaux complémentaires, les mesures de bruit récentes sont satisfaisantes et une information complète sera faite aux contrôleurs de Bastia.

Pointe-à-Pitre : Demande d'informations sur les travaux suite à l'incendie.

->La chaîne radar est désormais complètement remise en service et l'espacement à 5 NM sera à nouveau possible. Des mesures techniques particulières restent en place pour la chaîne radio jusqu'à remise complète au standard nominal.

Beauvais : perspectives de passage à 5 NM et d'installation d'IRMA 2000 avant le nouveau NBT

-> Le passage à 5 NM nécessite des modifications importantes des systèmes. De façon générale, des informations complémentaires sur la programmation des systèmes approches seront fournies lors de la réunion d'information programmée par la DO début 2009.

Questions posées par le SNNA-FO :

- mise en oeuvre de SCANRAD à PAU

-> le déploiement de SCANRAD dans les approches relève de la politique nationale de déploiement des moyens de simulation définie par SDRH et présentée en CTP DSNA. En tout état de cause, il s'agit de garder un équilibre entre un déploiement extensif au niveau national et le besoin de concentrer l'expertise et la performance technique des moyens de simulations au sein des SNA.

sécurisation de la ligne RADAR de PAU (et séparations à 5 NM)

-> La sécurisation de la ligne radar sera assurée via à un doublement de la branche France Telecom, mais le passage à 5 NM nécessite des modifications techniques des systèmes plus profondes. Au demeurant, la DO confirme que les engagements pris par l'administration au printemps 2007 vis-à-vis de la sécurisation et de la performance de la surveillance radar à PAU doivent être tenus. De façon générale, la modernisation des moyens de l'organisme fait l'objet d'un suivi particulier dans le cadre des travaux du GT Pyrénées.

L'ordre du jour étant épuisé, la Présidente clôt le CTP à 13h00 locales.

—