



Le 13 octobre 2019

CT/DO DU 07 OCTOBRE 2019

SUITES DONNÉES

• Suite du GT Digital Advanced Tower

Un **Groupe Utilisateurs DAT** est créé pour soutenir les études techniques, il doit permettre d'intégrer l'expertise des agents opérationnels dans les projets.

L'UNSA Aviation Civile regrette l'absence de mandat et que les décisions nécessaires au lancement du **projet de Remote Tower Center pour Tour Val de Loire** n'aient pas encore été prises. Cela devrait être fait lors d'un prochain CODIR et une

réunion du GT DAT sera proposée en novembre pour faire le point sur les projets en cours.

• Jonction des SIV Clermont et Seine

Le projet de jonction des SIV Seine et Clermont prévu en avril 2020 **est reporté**. Un examen approfondi du BO de Clermont est un préalable. Une fois cela fait, le dossier sera reconsidéré. La **norme à 5 NM** devrait être validée début 2020.

DÉCOMPTE DES MOUVEMENTS EQUIVALENTS SUR LES TERRAINS

Suite du CT DO du 10 mai. Une nouvelle consigne a été proposée pour supprimer la notion de vol circulaire source d'un malentendu selon la DO.

La principale modification est une prise en compte forfaitaire de 1,5 MEQ pour les vols entre un aéroport central et un aéroport périphérique, ou entre 2 terrains satellites, afin de tenir compte des reprises d'approche.

L'**UNSA Aviation Civile** estime que cette revalorisation des MEQ en approche est un premier pas. Il n'est cependant pas

suffisant pour reconnaître le véritable travail engendré par ces trafics, ainsi que le travail des terrains des groupes F et G, qui doit être mieux valorisé.

La DO ne voit pas pourquoi la méthode de comptage pour ces aéroports devrait être modifiée, le contexte de ces terrains n'a pas évolué, de plus elle ne veut pas bouleverser le classement des organismes.

La date d'application est prévue rétroactivement pour 2018.

Vote : Pour : SNCTA - Abstention : **UNSA** - Contre : CGT, FO

ORGANISATIONS DES SERVICES TECHNIQUES PERENISATION AU CESNAC ET CDG - VALIDATION à ORLY

Il a été proposé de pérenniser les organisations mises en place pour expérimentation aux services techniques du CESNAC et de CDG-LB ainsi que la validation d'une nouvelle organisation à Orly.

La réorganisation au CESNAC est une réussite mais l'**UNSA Aviation Civile** a rappelé que des difficultés de mise en paiement l'ont mise en danger et elle restera vigilante sur la publication des textes en temps et en heure.

Concernant CDG-LB, les syndicats ont fait part de leur inquiétude face au manque d'effectif qui pose des problèmes importants. La DO connaît ces difficultés et s'est déplacée sur site, elle estime que cela ne remet pas en cause l'organisation. Une solution doit être proposée au prochain CT local.

Pour Orly, pérennisé au stade projet de service, l'administration présentait une organisation qui fait consensus à 4 pôles incluant le pôle équipement distant (ex MIF). Vote pour le CESNAC :

Pour : **UNSA**, FO
Abstention : CGT, SNCTA

Vote pour CDG-LB :

Contre : CGT
Abstention : **UNSA**, FO, SNCTA

Vote pour Orly :

Pour : **UNSA**, FO, SNCTA
Abstention : CGT

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS SUR
<https://unsa.aero>

PROJETS ESPACE

• Déplafonnement des approches de la FIR Reims

Ce projet ne sera pas mis en place dans les délais prévus, **il y a encore des désaccords sur les BO**. Il est donc reporté pour éviter de faire peser des risques sur la mise en œuvre de 4-Flight à Reims.

L'**UNSA Aviation Civile** regrette cette décision mais partage l'avis de la DO sur les risques. Elle rappelle que les personnels sur place étaient volontaires pour ce projet mais attire l'attention sur **les problèmes d'effectifs dans les approches du Nord-Est**, particulièrement à Bâle-Mulhouse. Même si le projet est reporté, un plan d'affectation est nécessaire pour remonter les effectifs qualifiés au niveau de l'objectif de gestion de la DO.

• Reprise de l'approche de Pontoise par Le Bourget et création d'un SIV Le Bourget

Le travail a repris et la faisabilité a été validé. Les syndicats estiment le BO proposé insuffisant. Il est de 38 (+3 détachés avec

passage en groupe C) avec un objectif de gestion à 39 qui sera confirmé ou non en fonction des besoins réels d'ouvertures du SIV. Il est proposé de mettre en œuvre la reprise de l'approche de Pontoise dès que l'effectif est de 34 PC qualifiés. Des AVE seront ouverts dès la prochaine CAP.

L'UNSA Aviation Civile a dénoncé l'insuffisance des horaires d'ouverture du SIV et la non prise en compte de la nécessité d'avoir des Chefs de Tour H24 suite au passage en groupe C.

Dès la reprise effectuée, la gestion du recrutement des TSEEAC à Pontoise pourra débuter. Le BO pressenti pour la TWR de Pontoise est de 7/8 + 1 Chef CA.

Vote : Pour : SNCTA - Contre : **UNSA**, FO, CGT

ÉVOLUTION DE LA CNGE

Le but est d'élargir le périmètre des activités vers de nouvelles **fonctions de coordination nationale ATFCM**.

L'objectif poursuivi est double :

- Pouvoir bénéficier au niveau DO en temps réel, lors d'événements significatifs, d'une **meilleure conscience de la situation** afin de pouvoir fournir une information consolidée à la fois en interne (y compris pour faciliter le travail des régulateurs dans leurs négociations auprès des militaires), et auprès du NM ou des compagnies aériennes.

- Permettre de construire un **retour d'expérience** qui viendra étoffer les analyses post-ops afin d'améliorer la construction des plans stratégiques et pré-tactiques nationaux.

La CNGE verra ainsi ses horaires et son effectif évoluer.

Suite à la demande de l'**UNSA Aviation Civile**, la DO à préciser que cette évolution n'entraînera pas de révision du protocole de maintenance entre le Service Technique du CRNA-Nord et la CNGE.

Suite à la demande des OS lors du GT sur le sujet qui s'est tenu en amont du CT DO, il a bien été précisé, dans le mandat, que **la CNGE n'aura pas pour mission de prendre en main la gestion des régulations en temps réel, compétence et prérogative qui restent intégralement celles des FMP**.

Vote : Pour : unanime

APPROCHE À DZAOUZDI

La création d'une approche pour Dzaoudzi devait être à l'ordre du jour du prochain CT DSNA avec notamment la présentation d'une feuille de route présentant les différents axes permettant d'y arriver.

Une réunion sur ce sujet est prévue prochainement.

Un poste d'assistant de subdivision est créé au SNA OI pour soutenir ce projet.

Une nouvelle fois, l'UNSA Aviation Civile fait le constat que sur de nombreux sujets traités dans ce CT DO, c'est encore la question des effectifs et du dimensionnement des centres qui est prépondérante.

Pour les ICNA, du dimensionnement des SNA dépendent des projets espace d'envergure qui aujourd'hui n'ont pu avancer. Pour les TSEEAC, le sujet des projets DAT sera particulièrement dimensionnant pour l'avenir du corps. Pour les IESSA, l'équation de l'organisation des services techniques et de la modernisation des systèmes est confrontée au mur de la réalité.

Alors qu'une négociation protocolaire s'ouvre, gageons que l'administration conviendra enfin qu'elle doit améliorer elle aussi sa performance sur ce point, et proposer enfin un plan de recrutements en adéquation avec ses projets.

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS SUR
<https://unsa.aero>