



Orly le 15 janvier 2012

CT ORLY/AG: Nouvelles règles, nouveaux acteurs

Suite à la signature des accords de Bercy sur le dialogue social dans la fonction publique en juin 2008, la loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique a transformé le fonctionnement des comités techniques. Ainsi les anciens Comités Techniques Paritaires (CTP) ont laissé place à des Comités techniques (CT). Cette nouvelle organisation a modifié les règles de fonctionnement puisqu'il n'y a plus que les O.S. siégeant en CT qui disposent d'un droit de vote. L'administration ne participe plus au vote et toute décision qui amène un vote contre unanime des syndicats oblige l'administration à revoir sa copie et à convoquer un nouveau CT sous 8 jours.

C'est dans ce cadre que s'est réuni à Orly le 10 janvier pour la première fois le CT Orly/Aviation Générale. Ce CT aura été surtout l'occasion pour l'UNSA-ICNA de siéger pour la première fois officiellement en tant que titulaire et d'apporter ses commentaires et critiques sur les différents sujets traités.

Revue détaillée

Règlement intérieur : Un arrêté publié début 2011 pose un certain nombre de règles, mais le règlement intérieur qui fixe les modalités de fonctionnement du CT n'est pas encore rédigé. Une circulaire de la Fonction Publique et un règlement type sont attendus. Il faudra donc encore patienter pour que le « modèle national » qui n'a pas pour l'instant été finalisé soit diffusé. Il devrait être disponible assez rapidement pour qu'au prochain CT un règlement intérieur puisse être discuté et entériné.

Un changement d'importance concerne les titulaires dont le remplacement en cours de mandat (mutation, démission...) oblige l'OS concernée à adresser un courrier officiel à l'administration. Ce remplacement n'est effectif qu'un mois plus tard à cause du délai de publication officielle.

Tableau de suivi des actions : Sur les actions en cours, la redénomination du BDP a fait l'objet de plusieurs réunions et la conclusion devrait intervenir début 2012. **L'éclairage en vigie a subi des améliorations mais les OS soulignent qu'il y**

a encore eu des dysfonctionnements (en particulier pendant les fêtes de Noël). Si les problèmes continuent, il y aura un traitement spécifique. Concernant l'accès des mineurs à la tour, les OS soulignent le caractère aberrant de demander des pièces d'identité à des nourrissons ou à des bébés. Le Chef d'Organisme souligne que les règles de sûreté sont strictes et ne nous autorisent pas beaucoup de latitude. Après plusieurs échanges, **on convient d'autoriser l'accès aux locaux sans pièce d'identité aux enfants de moins de 1 an (quel que soit l'âge, une autorisation de visite donnée par le service est toujours nécessaire).**

Mise en place du Grenelle : Le système semble bien approprié par l'ensemble des contrôleurs en face à l'Ouest. Par contre, compte-tenu des conditions météo de ces dernières semaines, il reste pas mal de perfectionnements à faire en face à l'Est. **Les régulations pré-tactiques ont été supprimées et ce sont les CDT qui gèrent en temps réel** et en fonction de la configuration les limitations sur le trafic.

4-flight : C'est le nom du programme, développé en coopération avec les italiens, qui amènera les outils et les méthodes de travail de demain. Il intégrera en particulier CO-FLIGHT qui remplacera le CAUTRA en fin de vie. Ses principales caractéristiques se concentrent sur un environnement sans strip (même pas électronique) avec des fonctions d'échanges entre les différents centres (shoot, assume ...). Les CRNA d'Aix et Reims seront équipés en premier à l'horizon 2015, **le CRNA/N et les approches parisiennes attendront au plus tôt 2016/2017 tout en sachant que pour l'instant on ne sait pas encore s'il y aura une version spécifique à la Région Parisienne.** Bref il y a beaucoup d'interrogations et très peu d'éléments concrets. Le GT 4-flight créé à Orly n'a pour l'instant pas de mandat et pas de documentation !!! Le timing nous semble donc irréaliste et, la DO refusant de créer des postes de détachés spécialisés 4-flight pour les approches, nous sommes encore une fois plus que réservés sur la prise en compte de l'expertise opérationnelle des ICNA pour la définition des spécificités. **L'UNSA-ICNA émet d'ores et déjà des doutes sur l'absence totale de strip en vigie et en approche, tel qu'envisagé, et veillera à ce que cette expertise soit prise en compte lors du choix final.**

Point Merge System (PMS) : Le projet Macao (PMS depuis Odran puis descente continue) semble stoppé. Il n'y a plus de date prévue de réunion. Puis, le service nous propose une présentation sur un projet de Point Merge en face à l'Ouest au bout de la vent arrière FL110 (présenté précédemment en GT procédures). Cette proposition laisse l'ensemble des OS assez dubitatif et nous ne manquons pas de souligner que le calendrier envisagé avec des simulations en 2012 est irréaliste. A la lumière des estimations nécessitant 6 PC d'Orly plus des PC des centres adjacents pour une durée d'une dizaine de jours pour conduire des simulations à Brétigny, le sous effectif et la charge de formation du centre nous paraissent un obstacle

Questions diverses

Autres OS :

Une demande d'éclaircissement a été demandée quant à la procédure de nomination des CDT s'il n'y avait pas de candidat ou plusieurs candidats

certain. **L'UNSA-ICNA considère donc que ce n'est pas un objectif prioritaire qui doit être repoussé plus tard (sans limite de date) en fonction de l'évolution de l'effectif du centre.**

Réorganisation de la vigie :

Cette demande portée depuis plusieurs années par l'ensemble des OS semble être entendue et les études préalables sont en cours de lancement. La DTI sera associée à la rénovation de la tour, ce qui permet de penser que ce dossier a de très bonnes chances d'aboutir. Pour commencer, 2 groupes ont été créés : un groupe contrôle et un GT transition pour la partie technique. Sur l'aspect financier, un comparatif sera établi entre le montant des travaux pour réaménager la vigie (et la mise en place éventuelle d'une tour provisoire) et la construction d'une tour neuve.

Effectif du service exploitation/Formation :

Encore une fois nous ne pouvons que constater l'état dramatique de la situation. **Lente amélioration, charge de formation extrême, la stabilisation ne sera au rendez-vous que fin 2013, début 2014.** D'ici là il faudra continuer à faire des efforts ! Pour continuer à améliorer la situation, il faut encore des ressources, on table ainsi sur 10 arrivées cette année (4 ENAC et 6 AVE), c'est en tout cas ce qui est demandé à la DO ! Rendez-vous au GT effectif le 24 janvier pour voir si cette demande sera entendue.

Effectifs à Toussus : La situation est très difficile car il n'y a plus que de 10 contrôleurs alors que le BO officiel est de 16 ! Il y a eu 6 échecs de qualif sur les 6 dernières arrivées. Nous pourrions donc revenir à une situation bien connue il y a quelques années **avec des jours complets d'auto-information**, solution qui a la préférence des contrôleurs de Toussus contrairement à des plages horaires réduites d'ouverture.

sur un poste proposé. On privilégie une solution en bonne intelligence mais en dernier recours, **c'est l'ancienneté sur la fonction Chef de Quart qui est prise en compte.**

Le temps de formation s'est fortement allongé ces derniers mois, et il devient très difficile pour les AVE de maintenir leurs primes même après une première dérogation de 6 mois. Il est indispensable pour chaque AVE de demander individuellement ces prolongations. **Les demandes sont systématiquement relayées par**

UNSA-ICNA :

L'UNSA-ICNA a officiellement demandé **le retour des stages en immersion aux USA**, le coût étant comparable aux autres destinations. Cette demande sera retransmise à la D.O.

OPERA :

Le projet immobilier est gelé. Mais malgré les efforts budgétaires demandés, il faudra moderniser les systèmes. Ainsi 4-Flight, CDM@CDG, CDM@ORY, PMS sont intégrés dans le projet OPERA qui devient dorénavant un projet système. Cette transformation du projet OPERA sera demandée lors d'un prochain CT DSNA ou DGAC.

En ce qui concerne les stages à l'ENAC, nous avons indiqué que **les indemnités pour les nuitées (60 euros) ne sont plus suffisantes et qu'il n'est pas rare que l'hébergement soit de piètre qualité**. Nous avons demandé aussi qu'une procédure de retour sur la qualité des prestations soit mise en place, ce qui sera fait dans les prochaines semaines. Il est à noter que le contrat

le service mais sont traitées au cas par cas par SDRH. L'UNSA-ICNA porte au niveau national une demande de voir porter à 3 ans le maintien de l'ensemble des primes d'un AVE lors d'une mutation.

Carlson-Wagon Lits arrive à échéance cette année et que toute remarque sera la bienvenue dans le cadre de la renégociation.

Les vols SAMU de nuit ne devraient pas être autorisés à pénétrer en espace de classe A, mais comment empêcher une mission EVASAN de rejoindre un hôpital ? **Une demande officielle a été faite par le service à la DSAC pour trouver une réponse réglementaire cette situation.**

Face à la charge de formation exceptionnellement élevée, **l'UNSA-ICNA a demandé l'augmentation du nombre de PC testeurs de 9 à 12**. Le Service Exploitation est chargé d'évaluer la charge en test et relaiera la demande en fonction du résultat.

Les autres questions posées par l'UNSA- ICNA et non retenues par le Chef d'Organisme : mises aux normes des aires d'attentes en W37 et W42 et exploitables par les B777, point bombe, demande de création de chambres de repos supplémentaires et demande de création d'un local instructeur spécifique sont relayées au service ou seront traitées en GT Vie Quotidienne.

Disposant d'un siège en CT (sur les 2 sièges attribués à l'UNSA), **l'UNSA-ICNA toujours à votre écoute, continuera à promouvoir la défense des effectifs et des conditions de travail.**

N'hésitez pas à faire part de vos remarques et commentaires à vos représentants :

Titulaire : Sébastien DORAPHE

Suppléant : Laurent BERTIN

Contact : lfpo@icna.fr

Notre site : www.icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu