

Orly le 24 juin 2012

CT ORLY/AG:

Les dossiers avancent, doucement...

Le CT Orly/Aviation Générale s'est déroulé le 14 juin à Orly. Ce CT aura été l'occasion de balayer les différents dossiers en cours et de faire un point sur les nouvelles demandes portées par l'Administration et les Organisations Syndicales. C'est dans un climat plutôt détendu et sous la direction d'un président (N. Lochanski) ayant fraîchement obtenu sa mutation vers le SNA Polynésie Française (Tahiti) que les différents acteurs ont abordés les sujets de l'ordre du jour.

Revue détaillée

Le compte-rendu du CT précédent n'ayant pas fait l'objet de remarques, il a été approuvé en l'état.

Tableau de suivi des actions : C'est le point sur l'éclairage en vigie qui a fait l'objet des remarques de l'UNSA-ICNA. **Nous considérons que malgré les améliorations en cours, ce point n'est toujours pas clos.** De nombreuses pannes persistent. La comparaison avec l'éclairage en salle IFR est sans appel. D'un côté, aucun dysfonctionnement et de l'autre des interventions pratiquement chaque semaine ! Dans une vigie, il n'est pas admissible de s'éclairer à la bougie ! **A notre demande, l'action reste en cours, l'administration nous demande de rédiger des FNE à chaque panne.**

Bilan SNA RP :

Un document concernant le bilan du SNARP a été rédigé. Le document sera consultable en ligne (intranet) mais pas diffusé selon la remarque de l'UNSA-ICNA. **Il sera donc uniquement à usage interne.**

PMS face à l'Ouest :

Une présentation du système a été faite par P. Bethbeder. Elle pointe les objectifs et les interrogations. Des simulations en temps réel du 12 au 16 novembre 2012 devront permettre de répondre à ces questions. **L'analyse des données sera faite en décembre puis le rapport des simulations sera établi au plus tard le 31 janvier 2013.** Ce rapport sera réalisé par le centre d'Orly. Pour ce qui est de la partie simulation proprement dite, les positions simulées seront les positions INI, ITM et COOR, les départs seront joués en mode automatique. Il y aura 4 simulations possibles de 1h30 avec de l'attente. Les simulations se dérouleront sur 4 journées. **Une personne par équipe est demandée pour participer à 1 journée de simulation.**

L'UNSA-ICNA n'a pas manqué de remercier **tous** les acteurs de ce dossier (Chef d'Organisme, Chef de Service, Sub et PC) qui ont travaillé sur le dossier (avec une mention spéciale pour Didier Dehouck) et qui ont cherché à minimiser les contraintes pour les personnels opérationnels.

Point 4-flight :

Un point d'avancement est présenté. Le planning est bien suivi même si un retard de deux ou trois mois est possible. **Une version 4-Flight RP (Région Parisienne) pour les centres d'Orly, CDG et Athis-Mons est toujours prévue et les experts travaillent sur cette version spécifique.** Toutes les OS craignent que les spécificités pour les approches ne soient pas prises en compte mais c'est surtout sur la partie stripless (absence de strips) que les OS sont le plus réservées. **4-Flight est un système exclusivement sans strips** et il n'est pour l'instant pas prévu d'étudier une forme quelconque de stripping électronique. L'USAC-CGT et l'UNSA-ICNA ont activement demandé qu'une étude de stripping électronique soit intégrée.

Dérogations pour les transits hélicoptères de nuit (SAMU) :

Ce dossier est une demande qui date de l'année dernière. C'est un dossier très difficile d'un point de vue administratif. Il y a eu une première demande auprès de la DSAC Nord qui s'est déclarée incompétente et qui a transmis à la DSAC centrale. **Un accord auprès du DG a été nécessaire et vient d'être obtenu.** Malgré cela il persiste toujours de nombreuses zones à éclaircir concernant les itinéraires possibles, les minima VFR, les hôpitaux à desservir et les services à fournir (alerte) en l'absence de couverture radio et radar pour des appareils évoluant à très faible altitude.

CDM à Orly :

L'opportunité de faire du CDM à Orly a été actée. Le processus est validé mais cela va prendre du temps à être mis en place. Les bénéfices ne sont pas attendus pour tout de suite.

Point d'avancement GT BDP :

Sur mandat du DO, il y a eu de nombreuses réunions pour redéfinir les missions du Bureau de Piste. Il n'y a pour l'instant rien

d'acté. **Malgré la pétition, rien n'est figé.** Le travail continue donc mais avec mesures et précautions.

Réorganisation de la vigie :

Cette demande portée depuis plusieurs années par l'ensemble des OS semble avancer concrètement. Le SNIA assiste à la conduite de projet. L'étude de faisabilité touche à sa fin. Les réunions s'enchaînent à un rythme assez soutenu (1 à 2 réunions par mois) et les participants montrent une réelle motivation à faire avancer le dossier.

D'un point de vue technique, il est recherché de déporter un maximum les matériels sous la vigie ou dans les étages inférieurs pour dégager un maximum d'espace sur le plateau de la vigie. Reste une question fondamentale, où et comment installer une vigie provisoire pendant la réalisation des travaux ! Il reste aussi la question du coût par rapport à la construction d'une nouvelle tour. Cette question devra être tranchée et conditionnera l'avenir du dossier.

Charge de la Sub Instruction :

Après mise à jour des données disponibles et compte tenu des prévisions de charge, **le dimensionnement actuel de la Subdivision Instruction est maintenu (soit 9 PC détachés).**

Fonctionnement du service de contrôle à Toussus :

Le sous-effectif perdure. On continuera donc à avoir des jours avec service dégradé (Auto-Info).

Questions diverses

Questions autres OS :

Reprise de l'approche de Pontoise (SNCTA) :

Lors d'une AG, tous les ICNA (à l'exception du chef CA) se sont prononcés pour l'étude de reprise de l'approche par CDG ou Beauvais. Avec le changement de gouvernement, la stratégie « Basse Couche » est incertaine et on doit attendre les orientations de la DSNA. Donc pour l'instant, rien n'est lancé.

Horaires des billets d'avion stages ENAC (USAC-CGT) : Une note des SNARP sera diffusée pour préciser les modalités. L'USAC a demandé plus de flexibilité sur les jours de départ. Il s'agit bien entendu de voir si on peut réduire certains coûts et satisfaire quelques demandes. Il est parfois moins cher de partir la veille et de payer une nuit d'hôtel ! Concernant les stages proprement dits, **un accord est donné pour des encadrements sur 2 ou 3 jours en l'absence de candidat sur 5 jours.**

Questions UNSA-ICNA :

Pérennisation des Effectifs administratifs : Mme SONG, Mme Schoope et M. Albouze doivent nous quitter (fin de contrat ou retraite). Ces personnes seront-elles remplacées ?

Dans un cadre général, SDRH fixe un maximum de 1 cadre + 3 gestionnaires pour les grands centres. Donc, pour ce qui est de Mme SONG, son contrat ne sera pas poursuivi indéfiniment et il ne sera pas renouvelé à terme **malgré la demande unanime des OS pour conserver son poste.** Mme Schoope devrait avoir une promotion interne (ADP) pour permettre une poursuite d'activité de 6 mois (à partir d'octobre). Son poste sera ouvert en AVE (DGAC) lorsque son départ sera effectif. Selon des modalités similaires, C. Albouze devrait aussi poursuivre jusqu'à la fin de l'année (la demande est faite et attend l'accord de la SDRH d'ADP).

Matériel Espace 2011 : Que fait-on des équipements qui n'ont pas servis ?

Le Chef d'Organisme précise que le service technique est habilité à utiliser des pièces des

positions pour compenser les manques en pièces. C'est le chef de ST qui autorise le prélèvement des pièces.

Chambres de repos supplémentaires pour les ICNA : L'UNSA-ICNA renouvelle sa demande de chambres supplémentaires au calme. Le GT vie quotidienne devra se saisir de cette demande.

Report des congés : Une note diffusée en début d'année indiquait une modification de la règle de report des congés annuels. A notre demande, le CT confirme que pour l'instant la règle de report des droits à congés n'est pas modifiée pour la DGAC. Les congés sont donc toujours reportables (sur accord du Chef de Service) au plus tard jusqu'au 30 avril de l'année n+1.

Séparation à vue à Orly : Le dossier est coupé en 2 parties (Avions et Hélicoptères). Les avions ont des dérogations pour 3 ans. Pour les hélicos, la dérogation est obtenue pour 5 mois seulement. La DSAC a détecté quelques incohérences sur le dossier déposé en 2009. Il y a eu aussi un évènement de nuit (Dragon) qui, même s'il n'a rien à voir avec le dossier séparation à vue, a interrogé la DSAC (le manque d'expérience opérationnelle est un handicap !). Il faut donc redéposer un dossier sécurité et refaire une demande pour les séparations à vue pour les hélicoptères.

Salle dédiée pour les Instructeurs : cette demande portée par l'UNSA-ICNA depuis le dernier CT est en passe de trouver une solution. Une proposition est en cours d'élaboration et sera présentée très prochainement.

Dans un contexte global qui s'améliore lentement mais sûrement (effectifs), les dossiers sont traités petit à petit. Il ne faut surtout pas baisser la garde et continuer à être vigilant !

C'est dans cet esprit que 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 :

Membre titulaire : Sébastien DORAPHE

Membre suppléant : Jean-Christophe SARENI

Contact : lfpo@icna.fr

Notre site : www.icna.fr