

GT PERMANENT AÉRODROMES F & G

BUREAU NATIONAL,
AIX-EN-PROVENCE,
LE 10 AVRIL 2017



DES MESURES INSUFFISANTES OU INADAPTÉES

La dernière réunion du groupe de travail permanent concernant les aérodromes des groupes F et G s'est tenue le 28 mars 2017. Les sujets à l'ordre du jour nous ont de nouveau donné l'occasion de rappeler à la DO que les aérodromes des groupes F & G manquent de moyens.

CHARGÉS D'AFFAIRES AU SIÈGE SNA : LA MESURE QUI FAIT FLOP !

Le protocole crée un nouveau poste qui devait permettre de coordonner le support aux aérodromes et être leur interlocuteur privilégié au sein des services exploitation de chaque SNA (à l'exception des SNA SE, OI, AG et RP qui possèdent des structures différentes). Malgré les espoirs que pouvaient avoir l'administration et les OS signataires, ce n'est pas la révolution attendue !

On constate qu'il n'y a pas deux fiches de poste identiques pour cette fonction. On y retrouve tout et son contraire. Il n'y a qu'une seule chose qu'on n'y voit jamais : le lien clair qu'il pourrait y avoir avec les chefs CA,

qu'ils sont supposés aider. L'USAC-CGT se demande même si les chefs CA ont été consultés avant la création de ces postes.

Suite aux interrogations de l'USAC-CGT, l'animateur du GT propose donc qu'une harmonisation des fiches de poste soit faite afin d'y retrouver les actions essentielles. Nous nous en félicitons, mais la logique aurait voulu que ce travail se fasse avant la création de ces postes. Ce pansement sur la plaie du travail des chefs CA est une des raisons de la non-signature du protocole par l'USAC-CGT.

DES ADJOINTS AUX CHEFS CA PARTOUT

L'USAC-CGT reste cependant persuadée que les chargés d'affaires ne seront pas suffisants pour soulager les chefs CA de ces terrains qui sont, dans leur grande majorité, surchargés. Le problème est national et le cas de la région parisienne est d'autant plus flagrant. Ces terrains connaissent tous plus ou moins la même situation : des périodes de fort trafic, la proximité avec les espaces de Roissy, Orly et du CRNA Nord qui ne laisse que peu d'espaces aériens libres, un turn-over très important provoquant un effort de formation incessant et des contraintes sur les tours de service. Tout ceci complexifie énormément les qualifications et rallonge le temps que les stagiaires passent à l'instruction.

Même si le SNA-RP-AG comporte 3 instructeurs régionaux, nous pensons que

ce n'est pas suffisant pour assurer le suivi de la formation, du maintien des compétences, du PIFA ainsi que des nouvelles contraintes licence, pour la centaine de contrôleurs de la région parisienne. **L'USAC-CGT revendique ainsi la création d'un poste d'adjoint au chef CA sur tous les aérodromes de la région parisienne qui n'en ont pas encore (Chavenay, Étampes, Issy-les-Moulineaux, Meaux et Saint-Cyr) ainsi que sur tous les terrains éloignés géographiquement de leurs sièges SNA.** En effet, nous avons remonté lors de ce GT les spécificités de ces aérodromes et en particulier le fait que le gestionnaire n'est pas toujours présent en permanence. Le chef CA se retrouve ainsi en première ligne devant les usagers et est très souvent



sollicité. Alors, à moins de s'enfermer dans son bureau, il y consacre une part importante de son travail, qui n'est pas reconnue par sa hiérarchie. L'animateur de ce GT ne connaissait même pas l'existence d'un document produit par l'ensemble des chefs CA de la RP justifiant point par point la nécessité d'avoir de l'aide localement !

ÉTUDE INTERFACE TOUR/APPROCHE MONTPELLIER - BÉZIERS

La présentation de l'étude sur l'interface TWR/APP nous a permis de questionner la DO sur ses réelles volontés quant à ce dossier. Nous nous posons en effet beaucoup de questions, qui n'ont d'ailleurs pas toutes reçu de réponses satisfaisantes.

Officiellement, la volonté affichée est d'étudier toutes les nouvelles possibilités offertes par la mise à jour du RCA 3 afin d'y chercher les améliorations possibles, et ceci, dans tous les domaines : fluidité, sécurité, capacité...

Cependant, nous connaissons trop la DO pour ne pas nous méfier de tant d'angélisme. Il reste en effet beaucoup de points d'interrogations. Cette étude qui ne doit être que « théorique », a en effet l'ambition de créer de nouvelles règles applicables ensuite partout ailleurs où ce serait jugé pertinent.

Or, l'USAC-CGT fait les constats suivants :

- les effectifs de Montpellier et de Béziers sont déjà suffisamment sous pression et nous doutons que les contrôleurs puissent s'impliquer pleinement dans cette étude. Mais « ce n'est pas grave : l'étude est pour l'instant basée sur des simulations, il n'y a pas besoin d'approcheurs. »

L'USAC-CGT a donc obtenu que l'administration rencontre les chefs CA de ces terrains et les soutiendra dans leurs revendications. Nous espérons ainsi qu'ils obtiendront gain de cause, comme Muret et Nîmes pour lesquels un poste vient d'être ouvert à la CAP de printemps, comme nous le demandions également.

- la configuration de Béziers n'est pas propice à ce genre d'expérimentation. Le taxiway central limite de fait la capacité de la plateforme. Les gains possibles sont de fait minimes.
- Le plafond de la CTR à 1500ft ne laisse pas non plus beaucoup de liberté aux contrôleurs de Béziers.

Bref, nous nous posons la question de l'intérêt du choix géographique de l'étude. Ce à quoi la DO nous répond que la proximité du simulateur TWR de Marseille est aussi un atout, et que ça reste de la théorie et que selon les premiers résultats, il est possible que la phase pratique se déroule ailleurs.

Nous pensons donc que le cadre est parfait pour que la DO puisse tirer les conclusions qu'elle a déjà prévues, ou qu'elle trouve d'autres pistes inadaptées voire inexploitable.

Nous serons vigilants aussi sur les aspects techniques concernant la robustesse des systèmes radar (IRMA secourue), et sur les nouvelles responsabilités des contrôleurs d'aérodromes.

Ce GT a permis de constater que malgré les changements d'encadrement, le flou reste de mise lorsque l'on parle des aérodromes de groupe F&G.

L'USAC-CGT constate que, comme nous l'avons identifié, le protocole ne résout pas leurs problèmes, bien au contraire. Nous continuerons à demander des effectifs dans l'encadrement à travers la création de postes d'adjoints aux chefs CA, en région parisienne, mais aussi partout où cela est nécessaire.

