

DES MESURES PROTOCOLAIRES INSUFFISANTES

Après plusieurs mois d'attente pour ce groupe de travail constamment reporté, il y a quelques avancées qui devraient devenir plus concrètes dans l'année à venir. Malheureusement, elles ne devraient pas être à la hauteur des attentes.

CHARGÉS D'AFFAIRES SUPPORT D'AÉRODROME

L'envoi tardif du document de travail (la veille à 21h00) a une nouvelle fois empêché un GT de fournir un véritable travail. Les discussions ont tout de même eu lieu autour du projet de Fiche de Poste type pour « chargé d'affaires support d'aérodrome ».

L'absence de précision du périmètre (terrains F et G) pour ce poste se rapporte à l'écriture protocolaire. L'USAC-CGT souhaite que cette fonction soit clairement aux bénéfices des terrains F et G. La DO le note mais parle plutôt de priorité vers ces organismes... Il n'est en aucun cas admissible de voir se créer de nouveaux postes fourre-tout que les chefs de service pourraient utiliser à leur guise alors que les chefs CA des aérodromes croulent sous les tâches. L'USAC-CGT restera vigilante sur ce point, ne voulant

pas que ces postes servent plus d'assistants aux services qu'aux chefs CA.

L'USAC-CGT a également demandé si le chargé d'affaires devait participer à la permanence opérationnelle ou non, ce que l'administration avait tout simplement oublié d'étudier. A priori ce sera le cas.

Enfin, alors que certains voulaient réserver ces postes à des agents possédant ou ayant possédé une MU, nous pensons au contraire que ce n'est pas nécessaire. En effet, les critères pour ce poste à profil demandent une bonne connaissance de tous les aspects relatifs au contrôle d'aérodrome ainsi que du travail du chef CA qu'il est sensé aider. La CAP saura analyser le profil des candidats le moment venu.

POINT SUR L'ÉTUDE INTERFACE MONTPELLIER - BÉZIERS

L'étude a débuté, mais aucun délai n'est encore donné pour le rapport et encore moins pour le début d'une expérimentation.

Cependant, la DO semble aujourd'hui entendre les doutes que les organisations syndicales ont pu exprimer par le passé quant au choix du terrain d'expérimentation : sa configuration avec un taxiway central unique semble limiter de fait les bénéfices d'une telle étude. Malheureusement cela nous semble bien tard au regard des investissements

consentis par les personnels concernés. Ils ne comprendraient pas en effet qu'un autre terrain soit choisi pour l'étude pratique qui devrait suivre.

L'étude doit tout de même être consolidée dans sa partie réglementaire suite au RCA 3 et SERA C. D'autre part le simulateur n'est pas encore prêt à Marseille pour des exercices sur Béziers et la mise à disposition des contrôleurs représentera très certainement un nouveau problème



CHEFS CA EN RÉGION PARISIENNE

L'USAC-CGT déplore la lenteur du travail sur ce sujet. La DO a missionné deux personnes (un contrôleur d'AD et le RSMI de la DO) pour rencontrer les chefs CA de la région parisienne. Nous avons alors rappelé qu'un dossier complet avait été écrit par les CCA de la région parisienne. Il détaillait avec précisions les missions qu'ils remplissaient et les difficultés auxquelles ils faisaient face du fait de

l'absence du gestionnaire d'aérodrome sur le terrain (ADP). L'important turn-over génère également énormément de travail. Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas été pris en compte ?

L'USAC-CGT a réclamé une accélération des travaux afin d'obtenir le rapport mi-février 2018 au plus tard. Il sera ainsi encore possible d'ouvrir les premiers postes à la CAP de juin 2018.

POINT SUR LA RÉGLEMENTATION

L'animateur présente le principe d'un nouveau support pour les services et les contrôleurs : des « Fiches de Bonne Pratique » qui seraient une aide à la compréhension de certains points de la réglementation pouvant prêter à confusion et être pratiqués de manière différenciée selon les centres. L'idée est d'harmoniser les pratiques en ayant une lecture commune. Il ne s'agit cependant pas de consignes. Les premiers thèmes proposés seront « transfert d'un vol IFR de CRNA vers les tours avec passage en

espace aérien non contrôlé », « clarification des notions de délégation du service de contrôle et de délégation de fréquence », « remise de gaz à vue lors d'entraînements IFR » et « séparation d'un départ vis-à-vis des MVL et VPT. » L'ensemble des OS est favorable à cette idée. L'USAC-CGT a demandé à ce que ces fiches soient présentées en GT sécurité DO, instance appropriée pour juger de leurs contenus. La DO a convenu que c'était une bonne idée.

POINT SUR MAYOTTE ET SUJETS TECHNIQUES

Une RMZ va être créée mais il reste beaucoup à faire d'un point de vue moyens à mettre à disposition. Un point sur le système CADAS a été fait. Il a été confirmé que ce système sera

déployé dans l'attente de SYSAT. Néanmoins l'absence de responsables des systèmes techniques dans le GT résume les discussions à peau de chagrin.

L'USAC-CGT a profité de cette réunion pour rappeler les grandes attentes des contrôleurs d'aérodromes et de leur encadrement. Il est temps de mettre des moyens supplémentaires, tant techniques qu'humains : le saupoudrage de mesurètes ne suffit plus à garantir de bonnes conditions de travail.

Demande de bulletin d'adhésion

Nom Prénom	
Corps	Service
Email	Tél

