

Veiller sur vous qui veillez sur le Ciel

Aix-en-Provence, dimanche 31 janvier 2021

Le bureau national du SNCTA  
1, rue Vincent Auriol  
13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1  
À

Monsieur Guillaume BLANDEL  
Directeur des opérations  
9, rue de Champagne  
91200 ATHIS-MONS

**Objet** : questions diverses du SNCTA au CT DO du 5 février 2021.

Monsieur le président du comité technique,

Veillez trouver ci-dessous les questions diverses du SNCTA dans le cadre du prochain comité technique de la direction des opérations.

## **1. Prolongation de l'état d'urgence sanitaire**

Le projet de loi n° 3733 *autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et reportant la date de caducité des régimes institués pour faire face à la crise sanitaire*, fait actuellement l'objet d'un examen en procédure accélérée. Il prévoit en particulier de repousser l'état d'urgence sanitaire au-delà du 17 février 2021, jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2021 dans un premier temps, afin de lutter contre l'épidémie « notamment en limitant les déplacements des personnes hors de leur domicile ».

Les échanges dans les précédents comités techniques de la direction des services de la navigation aérienne et de la direction des opérations avaient conduit, en vue de concilier les enjeux opérationnels d'intérêt général et la protection individuelle des contrôleurs aériens vis-à-vis de la situation sanitaire, à repousser la mise en œuvre du compte-temps au 17 février 2021.

Dans la continuité de cette démarche, le SNCTA vous demande de prendre une décision exceptionnelle autorisant le report de l'entrée en vigueur du compte-temps (article 7 de la décision DSNA n° 52/2020) au 1<sup>er</sup> juin 2021.

## **2. Réserves opérationnelles (accident du travail)**

La DSNA a vocation à mettre en place dans les centres de contrôle le dispositif de réserves opérationnelles, fussent-elles exceptionnelles. Celles-ci vont placer les contrôleurs en réserve opérationnelle hors-site dans une position administrative reposant sur une situation juridique nouvelle leur imposant d'être à moins d'1h30 de leur lieu de travail sans pouvoir vaquer librement à leurs occupations personnelles.

Le SNCTA vous interroge de nouveau sur la protection sociale et les droits dont disposent ces contrôleurs en matière d'accident de travail, de trajet ou autre dans les cas suivants :

- accident survenu au domicile durant la période pendant laquelle le contrôleur est en réserve opérationnelle ;

- accident survenu hors domicile, sur un lieu situé à moins d'1h30 du lieu de travail.

À ce stade, aucun élément n'a été fourni par la DSNA : le SNCTA exige une réponse formelle au sujet de la protection sociale et des droits des contrôleurs dans ce nouveau dispositif avant sa mise en place.

### **3. Télétravail**

La crise sanitaire a permis d'offrir un nouveau regard sur le télétravail et d'en autoriser l'accès aux contrôleurs aériens, toujours refusé jusqu'alors. Le fonctionnement spécifique des salles de contrôle et des campagnes de détachement qui ne sont pas à dates fixes doit faire l'objet de dispositions particulières afin de s'intégrer dans la politique d'extension du télétravail en construction à la DGAC. Le SNCTA s'étonne du nouveau positionnement de la direction des opérations, moins favorable à l'accès au télétravail pour les contrôleurs aériens. Le SNCTA attend une confirmation de la volonté de la direction des opérations de poursuivre dans la voie de l'accès du télétravail aux contrôleurs aériens et un engagement à faire valoir les spécificités contrôle afin que :

- les contrôleurs aériens « en-salle » puissent accéder au télétravail pour d'autres activités exercées hors position de contrôle ;

- les contrôleurs aériens « hors-salle » puissent accéder au télétravail pour les missions adaptées ;

- les campagnes de détachement, spécifiques aux salles de contrôle, se substituent aux « campagnes de recueil des demandes de télétravail » applicables dans le reste de la DGAC, afin que ces dernières ne fassent pas obstacle à l'accès des contrôleurs aériens au télétravail.

### **4. Nouveau bloc technique Marseille - Provence**

La réalisation du nouveau bloc technique de Marseille - Provence a été actée en 2013 mais le début des travaux n'a depuis cessé de glisser d'année en année. Pour autant, la nécessité du projet sur les plans fonctionnel, opérationnel et social n'est pas remise en cause par la direction des services de la navigation aérienne ni par la direction des opérations. Le projet a récemment été proposé au plan de relance immobilier de l'État et un dossier des consultations des entreprises devrait de nouveau être publié. Le SNCTA souhaiterait un point d'étape sur ce projet et les actions de la Direction pour le voir aboutir dans les meilleurs délais.

### **5. Nouveau bloc technique Lille - Lesquin**

Le 17 décembre 2020, le chef du SNA communiquait un rapport intitulé « Étude d'opportunité d'une salle IFR temporaire à Lille ». Alors que la réalisation du NBT Lille se devait d'être un investissement nécessaire pour accompagner les décisions de la direction des opérations actées en comité technique en 2019, les enjeux budgétaires liés à la crise nécessitent un réalisme certain ; le SNCTA est persuadé que l'étude de cette salle d'approche provisoire mérite une attention particulière.

Le SNCTA souhaiterait que puissent être étudiés des aménagements de cette proposition : intégrer toutes les positions APP/SIV actuelles et à venir dans une salle plus spacieuse doit permettre une gestion tactique plus efficace.

Le SNCTA sollicite la direction des opérations pour étudier ces possibilités d'aménagement, et souhaite connaître le plan d'affectation nécessaire à la réalisation de ce projet d'envergure pour Lille.

### **6. GT permanent pour les groupes F et G**

Les deux dernières réunions du GTP F et G datent d'octobre 2019 et février 2018. Des dossiers doivent être traités dont notamment celui sur la mission des chefs CA en région parisienne. Le SNCTA réclame donc un nouvel espace de travail sur les groupes F et G.

## 7. Cannes-Mandelieu

Le SNCTA réclame à nouveau qu'une mission MSQS se rende à Cannes-Mandelieu pour mesurer la complexité du travail sur la plateforme du printemps à l'automne ainsi que pour quantifier la charge d'instruction.

## 8. Lognes

Le SNCTA conteste les arguments de la DO qui ont motivé la décision d'un passage brutal d'un BO de 12 à un objectif de gestion à 8, soit 33 % d'effectif en moins. La DO a encore récemment justifié sa décision par « *une baisse du trafic continue et très significative* » — réunion du Pacte de reprise du 13 octobre 2020. Or il s'avère que les chiffres sont les suivants : 68 440 mouvements VFR en 2017, 75 360 mouvements VFR en 2018 et 80 631 mouvements VFR en 2019. Le SNCTA demande donc une annulation de la décision DO.

## 9. Rapport mission DO / MSQS Perpignan

Le centre de contrôle de Perpignan fait face chaque jour à une charge de trafic très importante, gérée sur une fréquence TWR unique, ce qui peut conduire à une saturation de la fréquence, des événements QS et une frustration des usagers.

Une expérimentation d'une fréquence sol dédiée fin 2019 a donné satisfaction, à la fois aux contrôleurs et aux usagers, tout en faisant baisser le nombre d'événements QS.

La DO a souhaité mener une étude complémentaire avec MSQS sur la gestion de la plateforme. Le rapport de cette mission est aujourd'hui finalisé mais non partagé avec les contrôleurs et leurs représentants. Sans préjuger du contenu, cette réticence à diffuser les conclusions de la mission fait craindre aux agents une volonté de la DO de revoir l'offre de contrôle à la baisse plutôt que d'augmenter nos capacités sur une plateforme pourtant dynamique et si indispensable pour l'économie locale.

Le SNCTA demande donc une réunion de restitution de ce rapport organisée nationalement.

## 10. Montpellier

Le centre de contrôle de Montpellier a connu ces dernières années une augmentation significative de trafic, due notamment aux vols d'entraînement. Cette situation s'est accrue ces derniers mois et est amenée à l'être davantage avec l'intensification du programme de vols de Transavia.

L'espace aérien inférieur à 2500 ft et 20 NM autour de l'aéroport de Montpellier est extrêmement chargé. Les deux secteurs LOC gérant cet espace ne suffisent plus à faire face à des charges de trafic provoquant des saturations de fréquence et entraînant une dégradation de la qualité de service.

Conscient du problème, l'organisme a mené un Groupe de Travail pour répondre à cette problématique. La solution retenue consiste à utiliser la position d'Approche Regroupée située en vigie à proximité des positions LOC, déjà entièrement équipée et inutilisée en journée pour créer une position SIV Basse Couche en couronne autour de la CTR. Ceci permettrait de protéger les secteurs LOC en leur permettant de se concentrer sur la gestion de la piste et du circuit de piste.

Le SNCTA souhaiterait que la direction des opérations donne mandat pour expérimenter ce dispositif dès que possible, afin de préparer au mieux la saison estivale 2021 dans un contexte local de croissance du trafic.

Outre ces éléments de gestion d'espace, des accompagnements d'évolutions de méthodes de travail et de gestion opérationnelle doivent être étudiés rapidement afin de préparer sereinement les prochaines semaines et l'été 2021. Le SNCTA attend de la Direction une attention toute particulière pour ce centre « épargné » par la crise actuelle et souhaiterait connaître les objectifs à court, moyen et long terme pour l'organisme de Montpellier, notamment en matière d'offre et d'effectif.

## II. Désengagement de services de contrôle d'approche militaires

L'organisme de Nice lance un GT pour préparer la reprise d'approche de Toulon, gérée jusqu'ici par la Marine.

À quel mandat de la DO doivent répondre ces travaux ?

D'autres approches sont-elles concernées par des reprises d'espace suite à un désengagement militaire ?

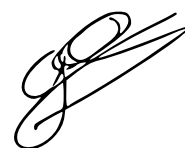
Pour le bureau national,



Simon DEZEIX



Loïc PARISI



Guillaume SINTES