



# Compte rendu du CTP/S du 9 décembre

## Bâtiment, environnement de travail

### *Entretien des locaux*

L'étanchéité de la vigie sera refaite en avril-mai 2011. Ensuite, la chambre sous vigie sera remise en état. Nous avons dénoncé la prestation notoirement insuffisante de la société chargée de l'entretien des locaux, avis partagé par l'ensemble des membres du CTP. Il est clair qu'une seule personne ne peut, en dépit de son professionnalisme et de sa bonne volonté, assurer l'entretien quotidien. Le cahier des charges devra être plus précis (nombre d'heures minimum par semaine), il conviendra aussi de différencier l'entretien courant du ménage « technique » et d'augmenter les occurrences de ce dernier.

Le chef du SNA nous a invités à lui faire part de nos demandes afin d'améliorer les conditions de vie (cuisine, équipement de la salle de repos, etc.) ce que nous ne manquerons pas de faire.

### *Extension du BT, ou pas...*

Le projet d'extension du BT tel que prévu suffira à peine à couvrir les besoins, mais ne permettra aucune évolution. Aussi, le DSNA a-t-il demandé au SNA de déposer d'ici 2 mois un projet de nouveau bloc technique (y compris une nouvelle vigie), pour un arbitrage dans 2 mois et demi.

Si nous déplorons les attermoissements qui ont fait perdre un temps précieux, nous nous félicitons de la décision de la DGAC de prendre enfin en compte la situation de Lyon Saint-Exupéry. Nous espérons qu'en lieu et place d'une n-ième extension « patchwork », elle dotera Lyon d'un bloc technique et d'une tour à la hauteur des besoins et des ambitions de la plateforme.

### *... en attendant*

Quelle que soit l'option retenue (construction d'une nouvelle tour ou poursuite du projet d'extension), il nous faudra continuer à vivre dans l'existant pendant plusieurs années. Aussi, un étage de bâtiments provisoires devrait être monté en 2011 sur les Algeco® existants (240 m<sup>2</sup> de surface supplémentaire). Des chambres provisoires y seront installées, le temps de réaliser les travaux du bloc chambres du rez-de-chaussée (création de 4 chambres individuelles, avec sanitaires, le nombre restant à vérifier).

## Technique

### *ATIS automatique*

La société Frenquentis a présenté son système smartATIS, faisant partie d'un ensemble plus vaste de systèmes appelé [smartTools](#), très évolutif et permettant d'intégrer de nombreuses autres fonctions. Compte tenu de son coût, le système ne pourrait être déployé que dans le cadre d'une expérimentation SESAR, dont

Lyon serait alors site pilote. La décision devrait être prise par la Sous-Direction de la Planification et de la Stratégie au début de l'année 2011.

### *Brouillage des fréquences*

Les problèmes de brouillage sont connus de la technique, en particulier autour de DANBO et sur le SIV Sud. Il nous a été rappelé la nécessité de remplir des FNE en cas de brouillage, et d'être le plus précis possible (heure, indicatif de l'appareil et position).

Concernant le SIV Sud, le problème de mauvaise réception semble être dû à la fonction Climax, une solution est recherchée.

### *Multilatération Mode S*

Les tests débuteront au printemps 2011, un retard est observé du à une arrivée tardive du matériel.

### *Image radar*

Les UC ont été remplacées (par des machines prises à Strasbourg). Dans la configuration actuelle, le service technique nous assure après rejeu de la situation du printemps dernier que la « charge UC » ne dépassera pas 50%. Néanmoins, de nouvelles machines plus performantes seront installées avant avril.

Par ailleurs, un processus de pré-alarme est en cours d'élaboration par DO et DTI, permettant au chef de tour d'être prévenu que l'image radar risque de ne plus être utilisable. Nous avons demandé que la réflexion soit poursuivie au niveau national, afin que soient définies les mesures que le chef de tour doit mettre en œuvre dans ce cas.

### *Remplacement des écrans*

Les écrans actuels sont vieillissants, et sont trop petits. Le problème de leur remplacement se pose, en particulier parce que le format 4/3 n'est plus disponible à la vente. Il devient plus qu'urgent que DTI valide un positionnement vertical des nouveaux écrans (qui seront 16/9 ou 16/10), pour des questions d'adaptation à la TMA et aussi de place.

### *CHMI*

2 PC dédiés à CHMI seront installés sous peu (dès que les lignes ADSL dédiées auront été tirées). Néanmoins, il semble qu'une formation à l'utilisation de cet outil (qui à terme va remplacer PRESAGE, abandonné) soit nécessaire. Nous nous rapprocherons de la subdivision instruction.

### *Simulateur : quid de SPIP ?*

Nous avons une nouvelle fois demandé que SPIP soit déployé sur le simulateur. Cette demande est exprimée par l'ensemble des centres équipés de simulateurs, localement et via les bureaux nationaux dans les CTP DO et DSNA. La DO, considérant que STCA et APW ne sont pas des outils de contrôle, estime que le besoin n'est pas prioritaire. Nous lui rappelons l'importance de la formation aux situations inhabituelles, et pensons que la réaction au déclenchement du STCA ou de l'APW font partie des apprentissages de base.

## Plateforme et procédures

### *Eclairage du parking N*

De nombreux contrôleurs se plaignent d'un éblouissement par les candélabres du parking N, qui masquent les seuils 18, en particulier par temps de pluie. Le problème a été identifié et ADL a été saisi afin de trouver une solution : positionner les lampes plus bas, recouper les mats, etc.

Perte de temps, d'argent, alors qu'une simulation à l'ENAC aurait permis d'identifier le problème en amont, aucune demande formelle n'a été faite à l'ENAC.

### *Véhicules sur l'aire de manœuvre*

Au cours des derniers épisodes neigeux, les différents véhicules (dénéigement, déverglaçage, etc.) ont utilisé la fréquence LOC pour communiquer entre eux, alors que des appareils étaient en finale sur la piste parallèle : gêne pour le contrôleur LOC qui ne peut disposer de sa fréquence, gêne pour les équipages, créant ce qui a été identifié par la QS comme étant un problème de sécurité.

Aussi, nous avons demandé que les véhicules soient équipés de deux VHF bien différenciées : un poste émettant sur 120.45 pour les communications avec le contrôleur LOC, et un sur une fréquence non aéronautique (bande 71 MHz) pour les communications entre véhicules. Le chef SNA appuiera notre demande.

### *CDM@Lyon*

Un poste de détaché sera créé pour le CDM. Deux matériels sont retenus pour l'instant, le choix sera fait en début d'année par DTI.

Il s'agira d'améliorer d'une part la gestion locale des départs (GLD), d'autre par la réactivité et l'échange d'informations en cas de changements des conditions d'exploitation (neige, par exemple), via des réunions pré-tactiques ADL-SNA-Météo France.

Nous veillerons à ce que les contrôleurs soient pleinement associés au projet, et à ce que les processus soient validés et les moyens déployés préalablement à la mise en place du CDM.

### *GT MEP*

Le GT MEP sera composé de 2 contrôleurs par équipe (1 titulaire et un suppléant). Chacun sera chargé entre deux réunions de faire « remonter » les remarques et propositions de son équipe. Les conclusions seront validées d'une fois sur l'autre par les représentants « équipes », en fonction des remarques et propositions. Il n'y aura pas de validation des conclusions du GT par la réunion chefs de tour. Néanmoins, s'il l'estime nécessaire (dans le cadre de changements majeurs, par exemple), ou à la demande des organisations syndicales, le GT soumettra ses conclusions au CTP.

## **Gestion des personnels**

Dès le retour du chef de service administratif, les réunions pourront reprendre en particulier sur le service minimum, et la rotation des chefs de quart. D'autres points ont été abordés parmi lesquels :

- Baisse des effectifs dans les subdivisions qui n'arrivent plus à traiter les dossiers en temps voulu, et nécessité absolue de conserver le nombre de détachés,
- Pression inacceptable de la DSAC, dont les exigences sont de plus en plus gourmandes en ressources,
- Stages en immersion toujours contingentés au Royaume-Uni, alors que les coûts des stages US sont comparables,
- Baisse de l'offre sur certains stages ENAC qui risquent à terme de bloquer l'accès à des détachements (faute d'avoir pu effectuer le stage).

## **Divers**

### *Cartes de parking*

Le chef SNA a pris en compte le manque flagrant de cartes de parking, et la demande de disposer a minima de deux cartes par équipe. Il fera le nécessaire auprès d'ADL.

### *Soutien psychologique après accident*

La convention vient d'être renouvelée. A la demande des organisations syndicales, l'administration vérifiera que les procédures ont été correctement définies, afin, tout en garantissant l'anonymat, de permettre au contrôleur d'obtenir un rendez-vous en urgence.

### *Communication*

Nous avons à nouveau souligné le manque de communication émanant des services administratifs : indicateurs de trafic, travaux sur la plateforme, évolutions matérielles prévues, changements de procédures, etc. Le chef SNA est pleinement conscient des lacunes en la matière et du fait qu'une meilleure visibilité est nécessaire à l'implication des personnels dans la vie du centre. C'est pourquoi il nous fera des propositions en ce sens dès janvier.

## **Conclusion : nous attendons la suite !**

Nous tenons à souligner le volontarisme de notre encadrement : nouveau bâtiment, ATIS automatique, CDM@Lyon, réfection des chambres de repos, amélioration des conditions de travail, etc. Même si nous savons que certaines décisions dépendent de l'échelon central, nous espérons que les contrôleurs ne seront pas une fois de plus déçus par trop de promesses non tenues. Nous souhaitons à l'ensemble des personnels de bonnes fêtes de fin d'année.

Le Bureau de section.

**Notre site :** [www.icna.fr](http://www.icna.fr)

**Vos contacts:** [lfll@icna.fr](mailto:lfll@icna.fr)