

Lyon, le 26 janvier 2011

GS 32h: pour la DO, 5+1+1+3=7

Effectifs : le BO reste inchangé

Le GS 32h s'est tenu le 25 janvier dernier. Le BO de Lyon reste à 88, notre centre se verra affecter cette année 3 AVE et 2 sorties ENAC, dans le but de passer de BO-3 à BO+2.

Détachés, le compte n'y est pas !

Conformément aux besoins exprimés par les services, le Bureau National de l'UNSA ICNA a défendu la position suivante : + 3 détachés.

La DO a refusé d'augmenter le nombre de détachés, en expliquant que les ressources étaient mal gérées et prétextant la tenue prochaine d'un GT spécifique « détachements approches ». Clémenceau ne disait-il pas que « lorsqu'on veut enterrer un problème, il suffit de créer une commission » ?

Les besoins sont pourtant bien réels : le besoin pour 4-Flight est dicté par la DTI elle même (3 contrôleurs par centre, 4 dans les centres bi-zones), nous fonctionnons pour l'instant sur la base du « bénévolat », ce qui ne pourra durer. On ne peut écarter la mise à niveau de la formation initiale et les besoins en formation continue, pas

plus que le projet CDM@Lyon qui exigera de nouvelles ressources. Quant aux subdivisions QS et contrôle, compte tenu du travail à réaliser, nous voyons difficilement comment elles pourraient fonctionner sans détachés.

Le Bureau National de l'UNSA ICNA a été surpris par le manque de combativité de notre administration locale qui s'est ralliée aux positions de la DO, tout comme par la timidité des autres organisations syndicales à l'exception de la CFDT, qui ont bien vite accepté le principe du GT. Encore une fois, Lyon fait l'objet d'un traitement particulier, puisque nos collègues de Nice et de Provence fonctionnent, et tant mieux pour eux, avec 9 détachés.

Nous profiterons de la réunion OS-administration du 2 février pour demander à notre encadrement comment il compte s'organiser pour mener à bien tous ces projets avec si peu de détachés. Faudra-t-il abandonner CDM@Lyon en dépit des moyens déployés par ADL et de leurs attentes, diminuer l'offre de formation, ou se désengager de 4-Flight ? Si le dernier CTP nous avait montré un certain volontarisme, il faut malheureusement constater que les moyens mis en œuvre ne sont pas à la hauteur des ambitions.

4-FLIGHT, MAIS ENCORE ?

COFLIGHT

La DSNA a entrepris le développement du système censé remplacer CAUTRA, en coopération avec ENAV (Italie) et SkyGuide (Suisse) : COFLIGHT. L'investissement est important (150 M€) et le but est clairement de se positionner sur le marché du traitement plans de vol avec un système répondant aux spécifications de SESAR, et qui soit « vendable » à nos homologues européens.

Notre site : www.icna.fr

Vos contacts: lfl@icna.fr

4-FLIGHT

Dans un deuxième temps, la DSNA a décidé de développer un système ATM, pour les CRNA et les APP, sur la base de COFLIGHT, et qui réponde lui aussi aux exigences SESAR (une partie de la Recherche et Développement est financée par la Commission Européenne dans le cadre de SESAR). Ici encore, l'enjeu n'est pas seulement de fournir des outils performants aux contrôleurs français et italiens, mais aussi et surtout de se positionner en tant que leader sur un marché industriel lucratif.

Les contrôleurs, qu'ils soient de CRNA ou d'APP, interviennent en ce moment dans 4-FLIGHT en tant qu'experts pour la définition du cahier des charges. Notre intérêt est grand à continuer de participer au développement de ce projet, puisqu'il nous permet de faire connaître précisément nos spécifications. Il est tout autant primordial pour le GEIE¹ 4-FLIGHT d'accéder au maximum d'expertise, sauf à vouloir développer un système inutilisable car ne répondant pas aux besoins spécifiques des approches !

Il apparaît donc paradoxal que la DO nous refuse les 3 détachés supplémentaires nécessaires au suivi de 4-FLIGHT, alors qu'en terme de coût, cela représente bel et bien une fraction infime des millions investis par la DSNA dans ce projet.

En bref.

Deux :

C'est, en 3 semaines, le nombre d'accidents de voitures impliquant des contrôleurs au carrefour « dangereux » avec la route menant au parking P3. La cause : non respect du Stop par un conducteur sortant du P3, la construction des nouveaux bâtiments DSAC n'arrangeant rien. Nous avons interpellé le chef SNA à ce sujet. En attendant, soyez prudents !

Deux :

C'est, en mois, la temps minimum qu'il faut à notre administration pour programmer un nettoyage « technique » des positions en salle IFR. Nous avons en effet soulevé ce problème au dernier CTP. FNE, inscriptions au cahier de quart, rien n'y fait. Les moutons s'accumulent derrière les écrans. Nous ferons porter ce point à l'ordre du jour du prochain CHS, photos à l'appui. A moins qu'il faille espérer la visite d'un quelconque directeur pour que le ménage soit fait !

Trafic : quelques chiffres.

On nous avait promis pour janvier un bulletin régulier, nous attendons avec espoir, le mois n'est pas terminé !

Novembre 2010

IFR : 11082 mouvements /-0,01% par rapport à 2009
VFR : 1248 mouvements /-14,40% par rapport à 2009

Trafic cumulé année 2010 (jusqu'au 30/11)

IFR : 133654 mouvements / -1,64% par rapport à 2009
VFR : 32956 mouvements / +20,84% par rapport à 2009

¹ Groupement Européen d'Intérêt Economique