

Compte-rendu du CTP/S du SNA Centre-Est

L'UNSA ICNA a participé au CTP/S du 28 juin 2010. A ce titre, il salue la main tendue par la section locale SNCTA, preuve qu'en dépit des divergences de politique nationale, il est possible de travailler ensemble localement.

Conditions de travail : des engagements.

Chambres, salle de repos, etc. : le chef SNA a convenu de l'inadéquation des « espaces vie » dédiés aux contrôleurs. Il a proposé aux organisations syndicales une entrevue dans les plus brefs délais. Le problème essentiel viendrait de l'indisponibilité des chambres pendant les éventuels travaux (au moins 3 mois), nous pensons qu'il sera possible de trouver des solutions.

Bureau CdT/CdQ : ce dossier sera traité concomitamment avec le dossier suivant.

Extension du BT : nous avons exprimé notre refus de voir l'APS (Avant-Projet Sommaire) validé en l'état. Aux dires de l'administration, la concertation ne fait que débiter, sur la base de l'APS. Elle s'effectuera entre les différents services (Administration, Exploitation, Technique) avant arbitrage final.

En ce qui concerne les contrôleurs, la consultation des personnels et la définition des besoins devra être **organisée** au sein du service Exploitation. Nous osons espérer que les chefs de subdivisions ainsi que les représentants des

personnels seront consultés, et que leurs avis seront pris en compte.

Service Minimum

L'administration, pour pallier une erreur sur la précédente note, a souhaité modifier la NDS relative au service minimum. Après quelques minutes de flottement concernant le choix du chef de tour astreint, l'UNSA ICNA a demandé que le service exploitation réunisse les organisations syndicales afin de réétudier la note (respect des temps de pause, définition d'une capacité grève, mise en place de régulations préventives), ce qui sera fait à la rentrée.

Technique : peut mieux faire.

Nous avons interpellé le chef SNA quant à la politique déplorable d'investissements sur le matériel menée par la DO et la DTI. Basée sur la volonté de devenir un partenaire industriel à long terme dans le cadre de SESAR, cette politique n'a pas pris en compte la période intermédiaire 2010-2020. En conséquence, les contrôleurs ont à travailler avec un matériel vieillissant, souvent fragile et inadapté.

ATIS automatique : en l'absence de produit « maison », l'administration locale envisage l'achat d'un produit « sur étagère ». Un premier industriel sera reçu avant l'été. Si le produit est retenu, il devra être validé par DO/DTI avant mise en service

Radio : de nombreux problèmes subsistent.

- Fréquence INI W régulièrement brouillée, problèmes vers ARBON, chevauchements de fréquences, etc. Le service technique y travaille, nous espérons que ces problèmes seront résolus rapidement et ne nous conterons plus d'explications évasives.
- Une nouvelle version (Pack 3.7) de RAIATEA est prévue fin 2010 qui solutionnera les problèmes de chevauchement de fréquence et implémentera un voyant pour le haut-parleur. Une version (Pack 4 livrable en 2012) est en cours de développement, permettant entre autres l'interphonie contrôleur/instructeur. Nous demandons officiellement à être site pilote afin d'accélérer son déploiement.
- Les nouveaux casques ne semblent pas donner entière satisfaction (faibles en émission). Le service exploitation se rapprochera des autres centres utilisant RAIATEA (Nice en particulier) afin d'explorer d'autres possibilités.
- Fréquence supplétive : la procédure d'attribution d'une nouvelle fréquence peut pendre plusieurs années (2 ans minimum). Nous avons souligné que l'empressement forcé de l'administration à voir aboutir ses dossiers se manifestait par une dégradation des conditions de travail puisque la fréquence 135.525 pose de nombreux problèmes de couverture, tandis que les deux fréquences SIV groupés « bavent » sur 136.075, sans espoir d'amélioration.

Ecrans : le remplacement des écrans par de plus grands est une nécessité. Aux dires du service technique, la demande a déjà été transmise à la DO qui devrait l'agréer.

Radar primaire : un nouveau changement du joint tournant doit intervenir sous peu, et devrait mettre un terme aux pannes récurrentes.

Image radar : l'épisode de la Pentecôte a montré l'extrême fragilité de nos systèmes. Depuis, les unités centrales IRMA ont été remplacées, ainsi que le logiciel (passage de P5 à P6, moins gourmand en ressources) et les unités centrales SPIP, ce qui devrait nous garantir une relative tranquillité.

La DTI, lors de son comité de pilota du 1^{er} juillet, devrait envisager l'achat de nouvelles machines. Nous l'exhortons à ne pas différer cet investissement, sauf à vouloir de nouveau exposer les contrôleurs à une situation pour le moins inconfortable, et les compagnies à des retards massifs.

Prévenir la surcharge des IRMA :

Le service technique local a développé un outil de monitoring de la charge des IRMA, afin de prévenir toute surcharge. Nous avons demandé qu'une procédure soit définie afin que le chef de tour puisse rapidement réagir en cas d'alarme.

Or, cet outil n'étant pas validé par la DTI, le chef SNA n'a pas souhaité définir de procédure et s'en remet au chef de tour, si besoin assisté du RPO, du chef de service exploitation ou du chef SNA.

Nous réitérons notre demande et souhaitons que ce point soit abordé lors de la prochaine réunion des chefs de tour.

Espaces et procédures

Chambaran

Une rencontre entre les militaires et le service exploitation aura lieu le 30 juin. L'armée a semble-t-il prévu d'activer fréquemment cette zone, nous espérons qu'elle ne restera pas sourde à nos demandes, a minima : nécessité d'une ligne directe afin de pouvoir faire cesser les tirs, restriction d'activité pendant le hub en 36.

Il faudra de même envisager les week-ends de charter neige (interférence avec Grenoble) et les cas de situation orageuse, et, le cas échéant, définir des capacités adaptées en cas d'activation gênante de la zone.

Doublet LVP : pour l'instant c'est non !

La DSAC a refusé le dossier de sécurité, suite à des problèmes de monitoring du fonctionnement des barres d'arrêt. Le service exploitation est en attente de la réponse d'ADL, propriétaire du balisage.

Et le reste...

Déplacements : la DIVA fait un fiasco.

Nous déplorons le durcissement des procédures concernant les déplacements professionnels, tout comme l'extrême rigidité dont fait preuve l'agent comptable.

Il est prévu que chaque contrôleur établisse à terme ses propres réservations via le logiciel DIVA, pour l'instant c'est un fiasco. Quant à la société Carlson, elle s'avère souvent incompétente à remplir les tâches qui lui sont confiées.

Sur le plan local, nous avons refusé l'envoi des stagiaires à Toulouse en Renault Trafic, comme ce fut parfois le cas, et demandé la plus grande souplesse possible de la part du service administratif.

Le retour du dialogue : un impératif

L'UNSA ICNA a souligné à de nombreuses reprises l'absence manifeste de concertation à Lyon. Le boycott par les chefs de tour de la dernière réunion a manifesté leur ras-le-bol face à une administration autoritariste.

Nous considérons le retour au dialogue comme une étape indispensable à la restauration de la confiance entre les contrôleurs et leur administration locale.

Aussi, nous demandons aux chefs de tour de bien vouloir signifier au service exploitation les points qu'ils souhaitent voir abordés lors de la prochaine réunion. Nous demandons également au chef du service exploitation de bien vouloir modifier l'ordre du jour en conséquence, et, dès la rentrée, d'ouvrir les groupes de travail nécessaires au bon fonctionnement du centre, comme il en a été fait état en CTP : extension du BT, refonte du service minimum, espaces et procédures, etc.

Contrôle des présences à Lyon...

La Direction des Opérations a demandé un contrôle a posteriori sur la journée du 17 juin. Or, des orages ont empêché le bon fonctionnement des badgeuses ce jour. L'administration a donc décidé de procéder à un contrôle sur la journée du 21 juin. Les réfractaires seront sommés par courrier de s'expliquer, les suites données feront l'objet d'une décision nationale émanant de la D.O. : sans commentaires !

...et ailleurs !

La note précise que sur certains terrains, il appartient au dernier contrôleur en service de faxer la feuille de présence au SNA. Nous avons à nouveau dénoncé cet état de fait. Le chef du SNA nous a répondu qu'il ne souhaitait pas faire assumer cette tâche aux chefs CA, se retranchant ensuite derrière de sombres histoires de congés. A notre connaissance, aucun autre SNA n'a opté pour ce mode d'organisation.

L'administration prend des mesures répressives et vexatoires à l'encontre des contrôleurs, et n'a pas le courage de les assumer ! Au contraire, elle désigne de manière inique des contrôleurs comme exécuteurs des basses œuvres, menaçant les récalcitrants de sanctions administratives. C'est inadmissible !

Application des procédures et sécurité

Certains contrôleurs, à Lyon et ailleurs, ont décidé de respecter scrupuleusement les procédures anti-bruit (pas de virage avant 5000ft et 10NM, comme stipulé au Manex), celles édictées par CFMU : respect strict du CTOT, du Flight Plan and ATFCM Adherence document ([disponible sur le site CFMU](#)), et les recommandations de la CSCA sur l'emploi des directes.

Ceci engendre inévitablement des crispations chez les équipages, qui se traduisent par de nombreuses attaques verbales, voire par des comportements inappropriés (refus d'exécuter des clairances).

L'UNSA ICNA a signifié au chef SNA que ces comportements étaient déplacés et intolérables, et susceptibles de mettre en jeu la sécurité : encombrement de la fréquence, déstabilisation, etc.

Nous remercions la subdivision qualité de service pour sa promptitude à réagir, et attendons une réaction appropriée de notre SNA, en direction des compagnies identifiées comme posant des problèmes. A toutes fins utiles, nous lui rappelons ses obligations édictées par l'article 32, paragraphe 4 de la loi de 1979 : "L'Etat protège le fonctionnaire ou l'ancien fonctionnaire contre tout outrage ou attentat, toute menace, injure ou diffamation dont lui-même ou les membres de sa famille vivant à son foyer seraient l'objet en raison de sa qualité ou de ses fonctions (...)

Notre site : www.icna.fr
Votre contact, Arnaud Paugam : lfll@icna.fr
Notre vision européenne :
www.concordia-fabec.eu