



CT SNA/CE du 7 décembre 2011

Nouvelle équipe d'encadrement, nouvelles dispositions réglementaires (le CTP a disparu au profit du CT), nouvelle composition du paysage syndical, les problématiques évoquées au cours de ce CT étaient, elles, tout sauf nouvelles. Forts d'une motion d'Assemblée Générale explicite, nous avons porté les revendications des contrôleurs avec conviction, parfois même avec passion.

Secteur d'information de vol

Depuis l'extension du SIV, nous travaillons en totale contradiction avec l'armement réglementaire qui prévoit 1PC par secteur SIV. Deux conséquences à cela : la Direction des Opérations considère qu'il n'y a qu'un seul secteur ouvert, donc un seul PC; le coordinateur n'a pas d'existence réglementaire, ce qui pose des problèmes de responsabilité. Aussi, nous avons demandé qu'une méthode de travail incluant un coordinateur soit publiée, appuyant ainsi les travaux du GT MEP qui s'est saisi du dossier. Il conviendra ensuite de réviser les plages d'ouverture du SIV afin de prendre en compte la réalité opérationnelle dans le calcul du B.O.

Service minimum

Le projet de note relatif au service minimum, tel qu'il nous a été présenté, était trop lacunaire et ne pouvait être accepté en l'état. Des réunions avec le service exploitation devraient permettre d'aboutir rapidement à une note exploitable.

Formation

FH

L'UNSA-ICNA a souligné le faible budget accordé aux FH (52 euros par ICNA par session) soit au

total 1823€ par an pour le SNA (en regard du budget formation annuel de 233000€). Les stages au SEFA Grenoble sont abandonnés, les contrôleurs de Lyon seront répartis sur Saint Galmier et Chavagneux. N'hésitez pas à nous faire remonter toute difficulté, sans oublier de les mentionner dans les fiches de fin de stage.

Anglais

Nous avons demandé la réouverture des immersions aux USA. Leur suppression intervenue suite au rapport de la Cour des Comptes de 2010 n'a aucune justification financière, notre encadrement local a concédé le fait qu'elles ne coutaient pas plus cher que les immersions en Grande-Bretagne et en Irlande. Nous porterons ce dossier au niveau national.

CHMI-CFMU

A notre demande, une formation à CFMU et à l'outil CHMI devrait être intégrée dans la formation des Chefs de Tour, et disponible pour les assistants de subdivisions. Elle pourrait, sur la base de ce qui se pratique à CDG, être déclinée en 3 modules : FMP1, pour tous les CdT sous la forme d'un e-learning, puis FMP2 et 3, sur la base du volontariat (1 semaine à CFMU-Bruxelles).

Notre site : www.icna.fr

Vos contacts: lfl@icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu

Reprise des Approches

Grenoble :

Aucun vote n'a entériné la reprise de Grenoble, ni en CTP DO, ni en CTP DSNA, c'est une curieuse façon d'envisager le dialogue social. En dépit de nos remarques, la chef SNA a créé un Groupe de Mise en Œuvre chargé d'étudier les impacts techniques et opérationnels, et un Groupe de Suivi composé des représentants du personnel.

La reprise de Grenoble, et plus généralement la politique Approches du DSNA (réduction à 15 du nombre d'approches) posent de nombreux problèmes sociaux, d'aménagement du territoire, et bouleversera l'équilibre de notre corps. Nous détaillerons cette problématique dans un communiqué à venir prochainement.

Chambéry

L'administration nous a détaillé les mesures mises en place dans le cadre de la reprise partielle de Chambéry avec présence d'un AFIS. Nous lui avons fait part de la motion d'AG relative à ce dossier, en particulier le fait que les conditions de reprise actuelles ne sont pas satisfaisantes. Nous avons exigé, a minima, d'avoir sur les secteurs une fiche réflexe LFLB, reprenant les cartes, des éléments de phraséologie, et un résumé des

contraintes inhérentes à chaque procédure, évitant aux ICNA d'avoir à plonger dans le Manex et les cartes IAC à chaque vol.

En bref :

Les horaires des secondes cartes de parking ont été étendus.

Les OS ont accepté un nouveau mode de diffusion des notes de service : une par casier d'équipe, diffusion sur Géode et bientôt dans les boîtes mail pro, affichage en salle IFR et en sous-vigie. A noter, un code couleur dans le cartouche qui permettra d'identifier immédiatement le type de note : OPS, INFO, etc...

La note sur la commission de rééquilibrage a été approuvée : réunion au moins une fois tous les 6 mois et un Chef de Tour ou Chef de Quart et un seul par équipe.

Génie civil

Nouvelle Tour

Les études et contre-études ont validé une hauteur des yeux à 90m sur le site n°6 (près de la DSAC) et ont été transmises à SDPS (Sous-Direction de la Planification et de la Stratégie). La décision devrait intervenir sous quelques semaines. Nous avons souligné le surcoût engendré par

un phasage en deux temps de la construction (d'abord la tour, puis le bloc technique). Exclusivement motivée par la volonté de minimiser les dépenses à moyen terme, cette décision fera exploser les coûts à long terme, sans parler des contraintes engendrées : traversée de la voie TGV avec les lignes techniques (téléphone, données radar, etc.), gestion du transport des personnels entre le BT et la nouvelle tour, mise en place d'un horaire prenant en compte ce temps de transport, etc...

Extensions des bâtiments provisoires

Le projet est bien avancé, les besoins des différentes subdivisions semblent avoir été respectés, en particulier le regroupement des services, et des espaces vie des contrôleurs en face de la salle IFR. L'USAC-CGT a plaidé en faveur de 2 bureaux supplémentaires pour les IESSA (en plus des 2 déjà planifiés), mais le chef des services

Notre site : www.icna.fr

Vos contacts: lfll@icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu

techniques a affirmé que la répartition des espaces permettait de répondre aux besoins. L'UNSA IEISSA a confirmé que les 2 bureaux supplémentaires étaient suffisants.

Chambre de repos

Le dossier a été transmis au SNIA, nous sommes maintenant tributaires de son calendrier. Nous avons exprimé notre volonté de voir aboutir ce dossier très rapidement, et espérons que cette urgence sera relayée tant par notre encadrement local que par les échelons plus élevés de l'administration centrale.

Systemes

Multilatération

Les différentes phases du déploiement sont prévues à partir de fin décembre, pour une mise en service opérationnel courant juin 2012.

Etat des moyens de radionavigation

L'installation de la platine au pupitre Chef de Tour est prévue avant la fin de l'année. Toutes les données ne seront pas présentes, la platine sera alimentée au fur et à mesure que de nouvelles informations seront récupérées. Nous avons demandé qu'un rappel réglementaire soit effectué aux Chefs de Tour (transmission des informations vers la salle d'approche).

ATIS auto

Le besoin est reconnu par la Direction des Opérations, l'achat d'un produit « sur étagère » est planifié, en commun avec Nice. Une contrainte est à noter : le produit ne doit pas entraîner de modification de SIGMA. Il conviendra

de définir clairement nos besoins, une réunion avec Nice est prévue avant fin janvier.

SYSAT

UN GT Systèmes Approches Tour a été lancé par le DSNA. Alors que le CRNA SE prévoit de déployer le système 4-Flight en 2015, c'est la grande inconnue pour les systèmes tours-approches. Combien de temps devons-nous travailler avec IRMA, obligeant de fait les CRNA à maintenir CAUTRA en parallèle avec 4-Flight ? Quid de la maintenance d'IRMA jusqu'à son remplacement ? Quels systèmes futurs pour Lyon, en particulier dans le contexte « nouvelle tour » ?

Autant de questions sans réponses, qui prouvent le manque de vision stratégique de la DSNA en matière de systèmes approches, qui accusent déjà 10 bonnes années de retard.

IRMA

Nous avons (fortement) insisté sur l'inadéquation des écrans. Les solutions proposées par notre encadrement ne sont ni validées par la DTI, ni satisfaisantes : pivoter les écrans actuels en mode portrait, installer des écrans MAGE (16/10 type CRNA) en mode paysage. Nous avons évoqué la solution des écrans Barco ISIS 20'x20'. S'ils semblent contenter notre encadrement local, reste à voir si ceux-ci fonctionnent avec IRMA et si la DTI acceptera de les installer. Notre position a été claire : il n'y aura pas d'évolution de trafic à prévoir avec les écrans actuels, ni CDM@Lyon, ni réduction des espacements en finale, etc. Espérons que la DSNA saura entendre la résolution de l'assemblée générale des contrôleurs lyonnais et qu'elle incitera la DTI à trouver une solution satisfaisante pour les 5 à 6 ans à venir.

Notre site : www.icna.fr

Vos contacts: lfl@icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu

Conclusion :

Nous avons noté une certaine qualité d'écoute de la part des nouveaux chefs de service exploitation et technique. Espérons que la DSNA prendra la mesure des besoins exprimés par les contrôleurs lyonnais, qui sont désormais devenus des exigences. Le sempiternel prétexte des moyens budgétaires est maintenant inaudible : alors que chaque jour, les contrôleurs de Lyon passent devant les bâtiments flambant neufs de la DSAC, comment comprendre qu'il faille se battre pour avoir du matériel fonctionnel et répondant aux besoins, et de manière plus triviale, le ménage fait et du savon dans les WC de la tour ?

Si la DSNA persiste dans sa politique de laisser-aller, gageons que les contrôleurs lyonnais sauront montrer leur mécontentement de manière plus appuyée. Quant à l'UNSA-ICNA, le bureau de section local prendra attache avec le Directeur des Aéroports de Lyon, afin de lui expliquer qu'il ne devra attendre aucune amélioration sur sa plateforme sans une volonté affirmée de la DSNA d'investir à Lyon.

Le Bureau de section UNSA-ICNA

Sandra ECHEVIN (Equipe 4)

Paul LUSERGA (Détaché Instruction)

Arnaud PAUGAM (Equipe 4)

Notre site : www.icna.fr

Vos contacts: lfll@icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu