

Le 12 novembre 2012

The worst is yet to come !

Les organisations syndicales ont été reçues par la direction le 7 novembre dernier, afin d'évoquer les dossiers en cours. Visiblement, l'administration n'a que faire des demandes légitimes de ses personnels : des nouveaux écrans aux chambres de repos, en passant par l'extension du bloc technique, le maintien en état opérationnel de nos outils de contrôle, sans parler de la nouvelle tour, tout est au point mort ! Prompt à se défausser sur « la crise », responsable du manque d'argent, l'encadrement oublie que c'est bien la gestion calamiteuse de la DGAC qui nous a conduit à cette situation. Et maintenant, faut-il se résigner et accepter sans se plaindre des conditions de travail de plus en plus insatisfaisantes, ou durcir le ton ?

Nouveaux écrans : jamais !

L'encadrement nous a fait savoir que nous n'aurions pas les nouveaux écrans demandés, car « ils ne sont pas compatibles SYSAT ».

SYSAT : pas avant 2020

Or, « SYSAT » n'est pour l'instant qu'un embryon de projet. Ni le type de système qui sera retenu, ni le calendrier de déploiement n'ont été arrêtés. Compte tenu des dérives des programmes prioritaires comme 4-Flight et Coflight (le remplaçant du Cautra qui devra être interfacé avec SYSAT et qui pour l'instant ne tourne pas), nous devons patienter au moins 7 à 8 ans avant de voir un nouveau système déployé à Lyon.

Allons-nous attendre 2020 pour voir nos écrans remplacés, alors que tous les centres d'Europe au trafic comparable sont équipés avec des écrans carrés de type ISIS ?

Nouveaux écrans : un caprice ?

La forme de notre TMA, la diversité du trafic et des destinations, et la présence de nombreux trafics VFR

obligent les contrôleurs à changer en permanence d'échelle, puisqu'ils ne peuvent à la fois avoir une vue d'ensemble du trafic et assurer des croisement efficaces.

Quant à la gestion du trafic VFR sur le SIV, cela s'apparente parfois à un casse-tête, tant l'image est petite et surchargée.

Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que l'écran carré ISIS est leader sur le marché mondial puisque sa forme et sa dimension répondent aux besoins des contrôleurs aériens. Seule la DSNA n'arrive pas à comprendre que les écrans sont l'interface dont un contrôleur d'approche radar se sert le plus et doivent donc être adaptés aux besoins.

Et le reste du matériel ?

Les IESSA sont inquiets, et à juste titre. Certains matériels sont vieillissants, et les pièces de rechange ne sont plus fabriquées. Allons-nous attendre un nouveau « printemps 2011 », ou un black-out pour réagir ?

Extension du bloc technique et chambres de repos...

Des chambres de repos, pourquoi pas un hôtel ?

Le coût du programme « chambres de repos » a soit disant explosé...! Sans doute à cause des demandes extravagantes des contrôleurs, d'avoir des chambres salubres, propres, et avec des sanitaires individuels, soit ni plus ni moins que ce qu'on peut trouver ailleurs.

Les chambres actuelles n'ont de repos que le nom, tant elles sont indignes. Fils électriques et télépho-

niques qui traînent, chauffage douteux, isolation phonique inexistante, rideaux qui tombent, sans parler de l'empoussièrement et de l'état de la moquette. Certes notre chef SNA pourra nous répéter à l'envie que nous ne sommes pas à l'hôtel, comme elle le fit récemment en CHS/CT !

Quant à la chambre sous vigie, elle est bien souvent inutilisable, tant l'odeur qui y règne est pestilentielle.

Extension du bloc technique : retardée ?

Lors de la réunion du 7 novembre, l'encadrement local n'a pas pu nous confirmer de date pour le lancement du chantier d'extension du bloc technique. A raison de 6 mois de retard tous les 6 mois, nous

pouvons être plus que pessimistes quant à la date de début des travaux. Nous n'évoquerons même pas le projet de nouvelle vigie, tant il est hypothétique et son horizon lointain.

Droit de grève : marche arrière toute !

Alors qu'administration et organisations syndicales avaient convenu en CT, et après de nombreuses réunions préparatoires, qu'astreints et non-grévistes ne travaillaient pas ensemble, notre encadrement a décidé qu'en cas de grève débutant à la prise de service de nuit, cela ne s'appliquait pas ! Curieuse interprétation que de faire cohabiter des contrôleurs qui ne sont pas soumis au service minimum avec des astreints. Cela signifierait donc que la grève ne débute pas à la prise de service de nuit, mais bel et bien à la fin du service des S, puisqu'avant, elle n'a aucun impact sur le trafic ?

Nous l'affirmons, et comme cela se passe dans les autres « grands centres », astreints et non grévistes ne travaillent pas ensemble, en toutes circonstances. Si un préavis débute à la prise de service de nuit, soit l'administration décide de lever les astreintes, soit elle fait travailler les S, SN et les N non grévistes. Les N astreints ne prennent leur service, seuls, que quand le trafic le permet. Dans tous les cas, une régulation doit être posée pour que, dès la prise de service de nuit (ce qui correspond bien au début du préavis), les S et les SN puissent seuls armer la salle IFR et la vigie, dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de N non gréviste pour les y aider.

Se résigner ou se rebeller ?

L'administration centrale se cache derrière le déficit budgétaire qu'elle a elle-même créé pour repousser aux calendes grecques les aménagements dont Lyon a grand besoin. Pourtant, elle sait trouver des fonds quand elle le désire : quel a été le coût d'une DSAC flambant neuve ? Combien d'investissements hasardeux dans des projets techniques qui ne verront jamais le jour, faute d'un industriel compétent ? Quel coût pour des audits et des certifications de plus en plus nombreux, censés améliorer la sécurité mais qui ne font qu'engluer nos subdivisions sous des torrents de paperasse kafkaïenne ?

En attendant, les ICNA, et tout particulièrement à Lyon, sont devenus la dernière roue de la charrette DGAC, puisqu'on ne peut malheureusement plus parler de carrosse. Les organisations syndicales ont fait confiance à l'encadrement local, lui laissant plus de douze mois pour proposer du changement.

Ce dernier a surtout subi le diktat de Paris et cherché à ne pas faire de vagues, en espérant que les contrôleurs seraient suffisamment dociles et résignés pour que rien ne change et que surtout, le trafic continue à passer sans délais.

L'administration centrale a malheureusement démontré par le passé qu'elle ne réagissait qu'à la contrainte. Nous pensons qu'il est donc temps de réagir.

C'est pourquoi l'UNSA-ICNA se rapprochera dès cette semaine des autres organisations syndicales, pour convoquer une assemblée générale des personnels courant décembre. Ne laissons pas brader nos conditions de travail !

Notre site : www.icna.fr

Vos représentants locaux : lfll@icna.fr