

Lyon, le 16 Décembre 2018

## **PÉRIODE CHARTER NEIGE: perspectives 2018/19**

Le travail commun du service SE et des contrôleurs, depuis la mise en place de SMARTSKI, a permis de cadrer la gestion opérationnelle du trafic hiver grâce à l'apport de nouveaux outils de gestion ainsi que de nouvelles procédures. Les objectifs prioritaires étant un meilleur service rendu et une sécurité des vols renforcée. Il reste cependant encore quelques points à améliorer: gestion de la plate-forme de Grenoble, formation ATFCM des CDT et bien entendu toutes les difficultés liées au niveau extrêmement bas des effectifs opérationnels. En effet, il y a un an, lors de la mise en place de SMARTSKI, les contrôleurs lyonnais avaient fait le choix en AG de maintenir le projet malgré la politique affichée de baisse des effectifs. Les OS avaient été mandatées pour obtenir rapidement des garanties sur les effectifs. Un an plus tard, le constat est sans appel: nous n'avons rien obtenu, la DO restant sourde à toute revendication d'effectifs en approche.

### ➤ **GESTION de LFLS:**

La saison charter neige vient de débuter; cet hiver est créé un TV spécifique aux avions non RNAV à LFLS. Un taux zéro sera ainsi appliqué sur les avions non RNAV à destination de LFLS dès que la demande sera trop importante permettant d'éviter autant que possible les approches mixtes à LFLS. Il faut tout de même souligner que cela n'a pas été sans mal, la première réponse donnée par la FMP était que cela n'est pas possible. Visiblement, le discours n'était le même pour Nice, il était difficile de se justifier par la suite.

#### **❑ Objectif: plus de non RNAV à LFLS**

C'est une première étape concernant la gestion de la plate-forme de LFLS. Il faut aller plus loin pour garantir une gestion sûre du trafic pour tous les contrôleurs. Afin d'entériner l'exclusion complète des aéronefs non RNAV, l'aérodrome de LFLS doit être certifié officiellement interdit aux aéronefs non équipés RNAV pendant l'hiver aéronautique. Le tri sera effectué en amont via le plan de vol déposé. Encore une fois, ce processus sera mis en vigueur à Nice le 01/01/19, donc l'argument largement utilisé du « ce n'est pas possible » n'est pas recevable.

#### **❑ Capacité aéroportuaire à LFLS**

Les contrôleurs en poste ne doivent plus gérer comme cela a été vu dans le passé, la saturation de la plate-forme de Grenoble. Ce phénomène doit être anticipé. Il faut convaincre le gestionnaire des intérêts communs à définir une capacité aéroportuaire. Cela doit se discuter lors des briefings pré-tactiques avec la FMP et le SE et également par le processus de facilitation d'horaire comme les aéroports de Chambéry et Annecy pendant la période d'hiver aéronautique. Ce n'est pas un processus contraignant pour les usagers et il permet de reconnaître le caractère saisonnier de la plate-forme et d'entamer l'analyse pour déterminer une capacité aéroportuaire.

**Ces différents objectifs vont dans le sens de la sécurité pour les compagnies et pour les contrôleurs. Pour l'UNSA-ICNA, ils sont aussi un préalable obligatoire à l'étude de toute augmentation de capacité à LFLS.**

## ➤ Formation ATFCM:

Cet hiver, les Chefs de Tour devront gérer , en plus de la régulation du trafic charter neige, des aléas météo, des plates-formes saisonnières, le sous-effectif. La tâche est de plus en plus complexe et la formation proposée pour se préparer n'est pas à la hauteur des attentes. Un briefing CHMI/ATFCM a été proposé en Décembre. Il fait suite à des demandes récurrentes des CDT lors des entretiens individuels de fin d'année. Cela en dit long sur le chemin à parcourir sur la question ATFCM. En effet, Cette formation est nettement insuffisante pour appréhender sereinement une journée de charter.

## ❑ Conclusions du GT CAPA:

De l'avis des participants au GT CAPA, les discussions ont été très riches, instructives du fait aussi de la présence de représentant de la FMP AIX.

Les conclusions du GT capa doivent être transmises correctement à l'ensemble des CDT, une note de service ne suffit pas . De plus, les contrôleurs participant au GT CAPA ne sont pas des formateurs et ne peuvent pas transmettre correctement l'information dans leurs équipes respectives.

Face à la complexité du trafic hivernal, les nouveaux outils de gestion comme l'apport brut de courbes de MV doivent s'accompagner obligatoirement d'une formation complète pour les chefs de tour.

Les représentants de la FMP ont d'ailleurs proposé de venir rencontrer les CDT autant qu'il fallait. Ces réunions doivent s'inscrire de manière pérenne dans le cadre de la formation continue des CDT.

## ➤ Les effectifs:

Le sous effectif est présent à Lyon mais également sur les terrains adjacents.

Une demande a été faite via le GT MEP sur la faisabilité d'approche IFR hors service ATS à LFLS. La demande a été faite par le SEFA. Confronté aux baisses d'effectifs, LFLS ne peut plus assurer les extensions horaires, et les usagers s'en plaignent. Ce sujet n'est pas isolé, le problème se pose aussi à Saint Yan qui doit fermer dès le vendredi. Cela entraîne la mise en place de régulations très pénalisantes de la part de l'approche de LFLC qui reprend les espaces de LFLN. La question est même remontée jusqu'en CT DO.

Si les usagers commencent à s'inquiéter et à se plaindre de la dégradation du service, nous les comprenons très bien. Cet hiver également, le SIV Lyon sera fermé tous les WE, faute d'effectifs. Et si un recueil VFR est nécessaire, le trafic IFR sera d'autant plus impacté par les régulations.

Cela étant dit, il est hors de question de tordre une nouvelle fois les conditions de travail des ICNA pour apaiser les usagers. La DSNA doit assumer seule sa politique de recrutements.

## POINTS CLÉS

1. Certification RNAV pour Grenoble Isère
2. Définition d'une capacité aéroportuaire à Grenoble Isère
3. Formation ATFCM pour les CDT

