

LYON, le 20 Février 2017

Projet nouvelle tour cherche financement...

Revenons sur la visite de DO et de SDPS à Lyon venus expliquer aux OS pour quelles raisons le projet nouveau SNA a été reporté et à quoi nous devons nous attendre pour la suite.

Cette nouvelle ne surprend personne si nous analysons la politique d'investissement de ces dernières années à Lyon et dans les approches de manière générale.

L' ATIS AUTO abandonné trop cher, le CDM sauvé par les fonds européens, l'extension "provisoire" du BT obtenue après le dépôt d'un préavis de grève intersyndical

La DSNA le reconnaît: les engagements envers les agents de Lyon ne sont pas tenus (sans blague !), la faute au surcoût engendré par les projet 4-Flight et Co-Flight ou à la politique budgétaire de la DSNA ? A vous de voir...

Un Mea Culpa qui en tout cas ne coûte pas cher et si cela peut calmer la grogne générale, pourquoi s'en priver ?

Le projet n'est donc pas remis en cause mais le plan de financement est reporté pour un début des travaux en 2022 étalé sur 3 ans sans aucune garantie bien sûr car des arbitrages budgétaires se décident chaque année et le projet lyonnais est validé mais pas prioritaire.

Ce projet, nous dit-on, ne se fera que si ADL et les compagnies aériennes sont convaincus de son bien-fondé. En parallèle, l'apport de nouvelles technologies comme le Digital Tower susceptible par exemple d'être une solution de repli en cas d'indisponibilité de la tour, sera étudié.

La route est donc semée d'embûches mais gardez confiance...

CT SNA/CE du 13/02/17

➤ Notes de service relatives à l'IR ATCO

Nous avons abordé une nouvelle fois en séance les notes relatives à la prorogation de mention d'unité, aux ISP et aux facilitateurs FH et le sujet est loin d'être clos. Explications :

Alors que la mise en place d'évaluation linguistique et pratique est la déclinaison du règlement européen, un autre sujet vient parasiter les débats, **le registre des heures de contrôle**.

Cette question, conséquence d'un écart constaté par l'EASA il y a plus de deux ans, aurait dû être traitée depuis bien longtemps.

Mais l'administration a volontairement laissé traîner les discussions car les propositions des OS bien que suffisantes, ne lui convenaient pas. Et quand la note nationale est finalement appliquée localement l'été dernier, cela est fait sans aucune concertation, ni information préalable. La réaction « attendue » est immédiate : incompréhension et rejet.

Pourtant la correction de l'écart est indispensable à la DSAC pour garder un peu de crédit aux yeux des instances européennes ; ce nouveau registre est aussi un compromis acceptable, résultat de négociations nationales. **Si ce modèle échoue, l'alternative proposée par l'administration sera bien entendu moins négociée et plus contraignante.**

L'absence de réaction de l'administration ainsi que le manque de communication auprès des agents sont des signes qui doivent nous interpeller pour les suites à venir et le futur audit DSAC prévu au printemps.

Localement, ce sujet gèle toute discussion constructive avec la DSAC ; alors oui, il est encore possible de modifier une virgule mais le fond des textes est immuable. Puisque le taux de rendu des heures de contrôle n'est pas satisfaisant aux yeux de la DSAC, la prorogation de la MU sera annuelle pendant la période transitoire et les tests sur les 3 groupes de secteur prévus initialement tous les 3 ans se feront tous les ans.

La DSAC est passée en mode punitif, de peur de se faire elle-même réprimander par l'EASA. La DSNA laisse volontairement la situation se dégrader et, alors que nous tentons de trouver un compromis respectant les textes européens et acceptable pour la période transitoire, nos propositions sont rejetées.

C'est pour toutes ces raisons qui dépassent le cadre local que l'UNSA a voté contre la note présentée en séance sur la prorogation de la mention d'unité à LFL.

Le dossier a été abordé plusieurs fois en séance, tout d'abord dans les suites données au précédent CT qui datait de fin Novembre. Durant ce CT, nous avons demandé la mise en place d'une formation complémentaire pour les Chefs de Tour et il aura fallu insister après la réunion de Chefs de Tour de Janvier pour obtenir gain de cause.

Ces attermolements ont entraîné un très gros investissement des SUB dans un délai très court. Pour respecter le calendrier, les UOP n'ont duré que deux jours, difficile dans ces conditions de tester exhaustivement le système. La concrétisation du projet a été chaotique et ses débuts le sont également, ce qui semble normal avec une nouvelle interface globalisée sur la plateforme.

Le SE a fait un premier bilan, notant que grâce aux retours utilisateurs, des bugs seront rapidement corrigés. Le suivi est très important de la part des contrôleurs et également, comme nous l'avons souligné en séance, de la part des responsables projet pour relayer largement les REX quotidiens ; l'objectif est d'enrichir la connaissance collective pour que les contrôleurs aient des outils en cas de dysfonctionnement et afin de valider rapidement la phase pré-ops.

La V2 sera élaborée conjointement avec le projet CDM à Nice et pas avant la fin de l'année ; il faudra que cette prochaine version soit à la hauteur de nos attentes. De nombreuses améliorations techniques et ergonomiques sont attendues ; **ce système doit aussi représenter une plus value pour les contrôleurs** ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Le saviez-vous?

Une NIT validée en CT DO fin 2016 régit l'incapacité temporaire pour raison médicale.

Ce point qui n'était pas à l'ordre du jour a été discuté en séance.

Un point d'information doit être fait pour tous les agents car certains cas décrits dans la note nécessitent l'avis aéromédical pour la reprise du travail.

Encore une fois, des informations importantes ne sont pas connues des agents. L'administration doit plus communiquer, particulièrement en cette période de mise en application des nouveaux règlements européens.

➤ Autres Points à retenir du CT

La mise en place d'**ISATIS** est toujours prévue en Avril ; la gestion par **DATA LINK** se fera dans un second temps.

Un mandat d'étude pour une **GROUND TOWER** à **LFMH** est validée alors qu'aucun cadrage national sur ces nouvelles technologies n'est encore défini. Le GT national devra définir ce cadre avant toute étude locale.

Les simulations **SMARTSKI** de Janvier ont validé les nouvelles routes pour les arrivées LFLB : des évolutions concernant la gestion en charter neige seront discutées au sein des GT locaux.

LFLB encore: le reclassement en D de leur espace pendant les week-ends de "Charters neige" est un soulagement pour les contrôleurs qui peuvent gérer en toute sécurité le trafic IFR/VFR. Ils doivent néanmoins composer avec des outils vieillissants et des pannes de SLCT qui dégradent leurs conditions de travail.

Dans les approches, rien de nouveau ! Le cas du SNA-CE n'est pas isolé : les projets génie civil ne sont pas prioritaires et le renouvellement des systèmes se fera avec SYSAT même si aujourd'hui, les premières approches du groupe 2, dont dépend le SNA-CE, peuvent espérer un déploiement en 2021 au mieux (info donnée en réunion avec SDPS et DO). D'autre part, les nouvelles dispositions réglementaires liées au règlement Européen et applicables depuis le 1er Janvier 2017 impliquent de nombreux changements. Nous veillerons à ce que l'administration mette en place un accompagnement adapté pour tous les agents.

