

Le 25 mars 2014

Chef de tour : attention surmenage

L'annonce faite de l'abandon du projet ATIS AUTO à Nice et Lyon jusqu'à la concrétisation de SYSAT est un nouveau coup dur à nos conditions de travail et aux services rendus aux usagers. Cet échec est un aveu adressé à tous les opérationnels : entre SYSAT et 4FLIGHT, il n'y a plus de place pour d'autres évolutions techniques peut être moins ambitieuses mais tout aussi importantes à notre quotidien opérationnel. D'un autre côté, les fermetures de services ne sont pas abandonnées et auront un impact également sur le service rendu.

BRIA : autopsie d'un gâchis

Alors que les différents protocoles, depuis 2003, avaient dessiné les contours de la future organisation des BRIA dans laquelle LYON était centre reprenneur, il a suffi d'une négociation de dernière minute, purement électoraliste, pour effacer un projet de longue date dans lequel de nombreux agents s'étaient engagés depuis plusieurs années ; difficile ensuite d'expliquer que le dernier protocole défend les personnels de la DGAC, difficile également de donner du crédit à une administration qui fait la girouette.

Questions au président :

Le 21 Mars dernier, la visite de M. De Grado, directeur de programme en charge de la centralisation des BRIA, accompagné de M. Cazalis, chef du département technique SDRH a été l'occasion pour les agents de s'exprimer et d'obtenir quelques éléments de réponses à leurs incertitudes concernant leur avenir proche.

En présence des syndicats, le directeur de programme a confirmé la fermeture définitive du BRIA de Lyon pour fin 2015 mais, « connaissant la maison » (selon ses propres termes), il est plus probable que ce soit courant 2016. À terme un seul BRIA devrait subsister en 2018. D'ici là, la reprise actuelle d'Ajaccio, Marseille et Nice par le BRIA de Lyon devrait cesser d'ici la fin de l'année (en étant transférée à Bordeaux). Les agents des services devant fermés bénéficient pour les prochaines CAP d'une priorité sur les postes de leur région ainsi que sur les postes des autres BRIA : priorité toute relative lorsque l'on sait que 56 agents doivent être reclassés et qu'il y a environ 100 postes ouverts à chaque CAP....

Et maintenant on fait quoi ?

Face à cette annonce surprise de fermeture, on aurait pu penser qu'une décision aussi injustifiable soit, a minima, dénoncée par notre encadrement, mais celui-ci a appliqué « la procédure habituelle » sans contestation : création d'un nouveau GT. Il sera lancé cette année mais les effets négatifs de cette fermeture annoncée ne tarderont pas à se faire sentir car l'administration favorise d'ores et déjà le départ des agents du BRIA. De plus la transition sera d'autant plus longue que les garanties techniques pour le transfert du service ne sont pas réunies. Le service H24 sera maintenu cet été, mais dès que le service basculera en H15, ce qui arrivera très rapidement, il va falloir déterminer clairement qui le supplée. Le CDT est suffisamment sollicité et ne doit pas l'être plus, sa disponibilité en cas d'alerte ne doit pas être entamée par des tâches annexes, elle l'est déjà assez par l'enregistrement de la relique qui nous sert d'ATIS.

En dehors des tâches liées au traitement du plan de vol et à l'information aéronautique, le BRIA LYON est un relai indispensable pour les CDT. Un service spécifique devra être créé pour reprendre intégralement toutes les tâches locales. Aucun transfert vers le CDT ne sera toléré.

D-ATIS encore mieux que l'euro million

Plusieurs années de négociations et de travail avec un SEUL constructeur pour arriver à une facture de 2,6 millions et un abandon définitif du projet : mauvais choix ou sabotage ? On est en droit de se poser des questions quand le système est utilisé depuis des années en région parisienne. Cette fin serait presque cocasse si les usagers ne se plaignaient pas régulièrement d'écouter un message ATIS trop long, trop rapide, où les informations significatives (informations météo, travaux plateforme) côtoient d'autres renseignements bien moins pertinents.

Impasse réglementaire :

Entre un message enregistré qui ne doit pas dépasser 1 minute trente et une quantité de renseignements aussi importante qu'incompressible, le CDT passe son temps à enregistrer un ATIS qui n'est même plus réglementaire. A défaut d'un ATIS automatique, la solution envisagée est maintenant de développer au niveau local un second enregistreur pour toutes les informations d'activités aériennes dans la TMA : cela aura le mérite de répondre à la demande des compagnies mais les CDT auront deux enregistreurs à gérer, une situation guère satisfaisante : encore une fois, l'administration fait appel au professionnalisme des agents à défaut de leur fournir un matériel moderne et adapté.

Une alternative ?

En réunion CDT, notre chef SNA a fait part de sa déception, sentiment partagé par l'ensemble du personnel bien sûr, mais n'a pas affiché la volonté de relancer ce dossier. En clair, débrouillez-vous !

Les informations TMA contenues dans l'ATIS sont destinées aux VFR et sont fournies ensuite sur la fréquence SIV au titre de l'information de vol. Si un deuxième enregistreur est installé spécialement pour les informations TMA, il pourrait être géré directement depuis la position INFO, par le contrôleur en poste en non plus par le CDT.

De plus ces informations étant en réalité très peu consultées par les VFR via l'ATIS, et, dans l'attente d'un deuxième enregistreur (et l'on sait combien les délais peuvent être importants !), nous pourrions tester la solution suivante : publication d'un NOTAM signifiant que toutes les informations liées aux activités aériennes dans la TMA LYON sont disponibles sur la fréquence SIV uniquement. Cela permettrait de purger l'ATIS et de soulager le travail du CDT.

L'état actuel de nos systèmes ne nous permet pas d'attendre la mise en place de SYSAT : dès aujourd'hui, et l'UNSA ICNA ne cesse de le répéter, nous avons besoin de changement : la mise en place de l'ATIS automatique tout comme le renouvellement de nos écrans radars doivent aboutir indépendamment de SYSAT. Nous ne céderons pas à l'immobilisme généralisé dans lequel la DGAC est engluée. Les restructurations ne sont pas sans conséquence pour nos conditions de travail et, quoique l'on puisse nous faire penser, elles doivent être compensées par une mise à niveau de nos systèmes opérationnels.

Notre site : www.icna.fr

Vos représentants locaux : lfll@icna.fr

echevin.icna@gmail.com luserga.icna@gmail.com arnaud.paugam@icna.fr