

Le 30 novembre 2013

## Lyon: approche non radar

Alors que nous demandons depuis des années un renouvellement complet de nos écrans radar, la DTI a annoncé la couleur: rupture de stock, Marseille sera la dernière approche où des écrans seront déployés avant la prochaine commande : la demande généralisée des centres, CRNA inclus, ne peut être soutenue. Depuis le démarrage de projets européens 4FLIGHT et SYSAT, le Maintien en Conditions Opérationnelles de nos systèmes a fortement été impacté; c'est un choix délibéré, assumé par l'administration et qui fait peser sur le personnel opérationnel des conditions de travail qui se dégradent inexorablement.

### Compromis sur la sécurité ou sécurité compromise

Nos premières demandes portaient sur des écrans 2K2K qui sont parfaitement adaptés à la configuration de notre TMA, la réponse de la DO fut cinglante : si vous vous obstinez à demander ce type d'écrans vous n'aurez rien avant SYSAT. Nous avons accepté ce chantage, bien qu'intolérable face à l'enjeu, car nous ne voulions pas aggraver une situation inquiétante qui allait durer (SYSAT c'est 2018 au minimum). En contrepartie, les projets d'extension de la TMA LYON étaient gelés ; maintenant, le déclin des écrans actuels est tel qu'il est indispensable de les changer : nous ne parlons plus de format de l'image radar, mais de la qualité intrinsèque de celle-ci. Pourtant, la dégradation de notre outil de base est traitée avec beaucoup de légèreté, la DTI nous annonçait récemment que dans un premier temps notre besoin était de 2 écrans, ceux du SIV. C'est ainsi que nous sommes en train de transiger sur la sécurité dans la plus grande indifférence.

### L'histoire se répète-t-elle?

#### 2010, image radar figée :

Il a fallu attendre un énorme dysfonctionnement de notre système radar, une mise en danger inacceptable des usagers pour qu'il soit décidé de remplacer le système informatique qui traite toutes les informations radar ; le remplacement a été très rapide - comme quoi, tout est possible - mais l'expérience de cet incident majeur n'a pas été retenue: les opérateurs de première ligne, bien qu'exposés trop souvent à ce genre de panne, ne sont plus écoutés.

#### 1ere neige à Lyon, coup de froid sur l'ILS

Mercredi 30/11, quelques centimètres de neige sont tombés sur la plate-forme et nos deux ILS sont tombés en panne, fort heureusement à des moments différents de la journée, mais l'exploitation a été fortement perturbée. La même panne est survenue deux jours plus tard. Les contrôleurs doivent maintenant s'attendre à travailler plus régulièrement en situation dégradée, la pérennité de nos systèmes vieillissants voire obsolètes n'étant plus assurés.

### Et pendant ce temps, lentement mais sûrement...

#### Les projets avancent plus ou moins...

#### Reprise de Grenoble: l'effort de trop

Aujourd'hui, nous ne sommes plus en mesure d'accepter de nouvelles contraintes opérationnelles tant la qualité et le format de notre image radar sont insuffisants pour faire face à la complexité et la diversité d'un trafic mixte. Le compte-rendu optimiste du groupe de travail pour la reprise de Grenoble pouvait s'imaginer dans le cadre d'un

fonctionnement normal du SNA mais ce n'est plus le cas, le seuil d'alerte est largement dépassé. Nous demandons le renouvellement complet de nos écrans radar comme condition sine qua non à la reprise de Grenoble prévue le 16 Octobre 2014. L'administration dissocie la reprise de Grenoble et le besoin en écrans, cette méthode est rodée maintenant, et a fonctionné pour la création du SIV, la reprise partielle de l'approche de LFLB, pourquoi devrait elle s'arrêter? Elle se veut rassurante mais ce sont bien nos conditions de travail qui sont bradées à chaque évolution aussi infime soit elle.

## Et à venir...

**Fermeture de Valence** : très peu d'informations. Prévue pour fin 2015, l'administration attend la décision du gestionnaire suite au désengagement de la DGAC

**Fermeture du BRIA**: actée sans étude préalable, les agents n'ont aucune réponse à leurs inquiétudes légitimes sur leur avenir proche. Sans oublier l'impact opérationnel, certaines des tâches actuellement assumées par le BRIA ne pourront être transférées au BRIA reprenneur. Qui s'en chargera?

**Simulateur tri-secteur**: au mieux, nous l'aurons à l'automne 2014 si la DTI valide le budget. Faute de moyens, les centres du SNA pourraient travailler dans les conditions actuelles encore longtemps avec les conséquences inévitables sur la formation.

### INFO CT

**FIN 2013**: mise en service de la MLAT

**AVRIL 2014**: livraison des nouvelles chambres de repos

**JUILLET 2014**: livraison de l'extension du BT

**DEBUT 2015**: ATIS AUTO

## Comme tout va bien, la capacité augmente

Alors qu'ADL augmente sa capacité aéroportuaire à 38 arrivées/heures à compter d'avril 2014 en ayant investi près de 50 millions pour améliorer les infrastructures, de notre côté nous donnons-nous réellement tous les moyens d'augmenter notre capacité quand nous sommes incapables d'acheter 11 écrans radar? Si nous devons prendre des mesures de régulation pour assurer le service de contrôle en toute sécurité car nos moyens sont dégradés, l'UNSA-ICNA ne manquera pas d'informer ADL de l'état opérationnel de son partenaire de la navigation aérienne.

En se refusant à écouter les opérateurs de première ligne, et en particulier les ICNA, qui sont pourtant au coeur du système, l'administration nous a envoyé un message très clair: Nos conditions de travail sont une variable d'ajustement acceptable dans leur stratégie de développement. Mais l'UNSA-ICNA rejette tout compromis sur la sécurité qui mettrait en péril notre travail : une gestion sûre et efficace des vols.

Notre site : [www.icna.fr](http://www.icna.fr)

Vos représentants locaux : [lfll@icna.fr](mailto:lfll@icna.fr)