

L'activité d'un groupe C Les moyens d'un groupe D et encore...

Alors qu'un incident récent et très médiatisé a mis en lumière la nécessité de sécuriser les abords de la région parisienne, les SIV et en particulier le SIV Seine restent les parents pauvres de la DGAC. Faut-il attendre que l'incident se transforme en accident pour que les moyens nécessaires soient enfin débloqués ?

En début d'année 2008 nous avons alerté notre administration sur la nécessité d'agir vite pour réussir la transition vers le groupe C de Melun/Seine. Aujourd'hui nous constatons que le message n'est visiblement pas passé. Comme il était prévisible la situation s'est considérablement dégradée au point de nous amener prochainement à une situation de rupture.

LE SIV SEINE, C'EST QUOI ?

Cette question récurrente est liée au fait que la plateforme de Melun-Villaroche abrite trois organismes de contrôle portant des noms différents : la tour de Melun, l'approche centrale Seine et le SIV Seine. Suivant les objectifs recherchés, l'administration joue sur cette ambiguïté pour ne pas considérer cet organisme à sa juste mesure.

Il convient donc de rétablir ici certains faits. Melun/Seine c'est :

- une surface de 46384 km², qui devrait être portée à 72752 km² avec les futures extensions. Cet organisme est le plus grand SIV de France.
- 200 Nm d'Est en Ouest et 120 Nm du Nord au Sud (prochainement 220 Nm par 200 Nm)
- 33 aérodromes dont 9 IFR (avec les futures extensions : 52 terrains dont 15 IFR)
- 68035 MEQ en 2007, environ 80000 MEQ escomptés en 2008 faisant de Seine la 9ème approche de France tous groupes confondus et la 4ème du groupe C.
- un environnement aéronautique particulièrement dense et complexe du fait de la proximité des grandes plateformes parisiennes et de la présence au voisinage immédiat de nos espaces de terrains VFR à très fort trafic.
- l'ensemble des fonctions pouvant être allouées à un organisme de contrôle : contrôle d'approche, contrôle en route, information et alerte et ceci sur toute la gamme des aéronefs : de l'ULM à l'A380.

Malheureusement les moyens alloués sont loin d'être en rapport avec notre activité :

- une structure de groupe D avec un commandant d'aérodrome, un chef CA, un chef de quart détaché instruction et une secrétaire.
- un BO de 24 contrôleurs en gestion individualisée (pas d'équipe)
- 8 chefs de tour et l'impossibilité technique d'en former de nouveaux
- un siège SNA situé à 250 km
- pas de salle IFR
- pas de simulateur
- un matériel obsolète (SIGMA, digitatron, AS32, chaînes radio saturées, écrans IRMA trop petits, pas de sécurisation des moyens)
- un fonctionnement en H16 alors que nous avons maintenant un terrain IFR qui est H24 (Paris-Vatry) et dont personne ne fait l'approche la nuit malgré des espaces contrôlés.

A la lecture de ces éléments il semble évident que Melun n'est plus du tout adapté à sa mission et qu'il convient de prendre des mesures immédiates et fortes pour corriger ces lacunes.

UNE STRUCTURE INADAPTÉE

La visite en avril dernier d'Eric Bruneau, adjoint DO chargé des approches, était porteuse d'espoir. Aujourd'hui nous sommes toujours sans nouvelle et l'inquiétude croissante du personnel est justifiée par les récents événements de Montpellier où la politique des ETP constants montre ses limites. Notre encadrement local, malgré sa bonne volonté, est aujourd'hui débordé par les tâches administratives en partie liées à l'application de la licence de contrôle. Il gère l'urgence et ne parvient plus à satisfaire les demandes. L'éloignement du siège n'est pas que géographique, il est également fonctionnel. Face à cette situation, il est impératif que les prochains CTP marquent un changement de cap en consacrant la nécessité de créer à Melun des subdivisions contrôle, QS et instruction et que le personnel correspondant soit affecté sans délai. Afin de ne pas perdre encore un an, nous demandons l'ouverture exceptionnelle de ces postes dès aujourd'hui.

DES « MESURETTES » QUI NE SOLUTIONNENT RIEN.

L'administration n'a jusqu'à présent proposé que des changements minimes. A notre demande de salle IFR, on nous répond qu'il faudra faire avec les locaux existants alors que ceux-ci sont déjà trop petits. Les deux projets existants ne sont pas viables même à court terme. En effet, ils consistent à supprimer des éléments actuellement indispensables à la vie de l'organisme pour les remplacer par une salle IFR temporaire accueillant seulement trois positions de contrôle. Nous demandons à ce que l'ensemble de l'encadrement et de l'administration soit transféré dans un nouveau bâtiment quitte à ce qu'il soit de type préfabriqué en attendant mieux. La place ainsi dégagée permettant d'envisager une salle IFR définitive à cinq positions de contrôle. Il faut également prévoir une extension de la salle technique afin de recevoir les nouveaux matériels. C'est le seul moyen de faire face aux futures extensions et d'avoir de la place pour les subdivisions à venir.

Le dernier CTP SNA-N a officialisé la création du chef de tour dédié à Melun. Cependant, comme il ne fallait surtout pas toucher au BO, on a réduit de 20% les ouvertures de postes de contrôle avec pour conséquence la possibilité de n'ouvrir, en hiver, que deux secteurs sur les trois existants. Si l'on met cela en rapport avec l'augmentation de 40% du trafic depuis 2006, on appréciera la justesse de cette décision.

Nous avons évoqué en réunion SNA-N la difficulté d'obtenir les informations météo demandées par les usagers avec le système SIGMA. En réponse on nous avait affirmé qu'il serait fait appel à une SSI pour développer un logiciel spécifique permettant un affichage rapide des métars. Aujourd'hui le système est en place et

ce n'est qu'un simple accès au site web de Météo France sur lequel les contrôleurs sont obligés de taper régulièrement un code d'accès. Où est le gain de performance ? De qui se moque-t-on ?

Avec l'arrivée de la licence de contrôle notre besoin en simulation a été évalué à 135 jours/an. Le simulateur SNA-N est à Lille, à 250 km de Melun. La seule solution proposée pour l'instant est de « squatter » le simulateur d'Orly sachant que les nouvelles contraintes (PFU, PCU)

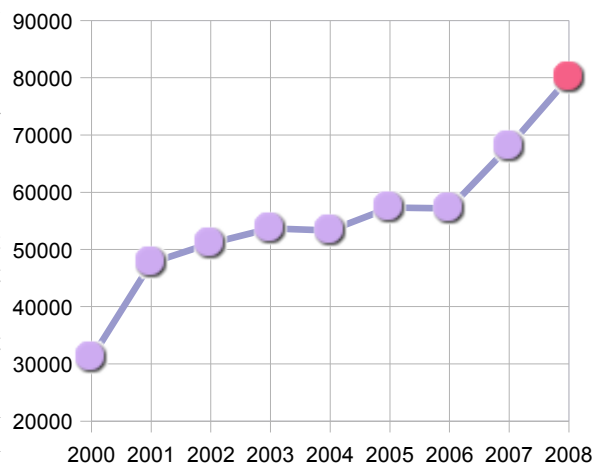
qui s'appliquent chez nous sont identiques à Orly. Outre un coût prohibitif de ces déplacements et la perte de temps liée à la circulation en région parisienne, il y a fort à parier que la bonne volonté affichée par nos collègues d'Orly soit mise à mal si nous devons leur imposer notre présence aussi souvent. Il est normal que leur personnel soit prioritaire et dans ce cas on peut légitimement se demander si l'implantation d'un simulateur à Melun n'est pas une solution à la fois moins onéreuse et plus efficace.

Ces quelques exemples parmi de trop nombreux autres montrent le peu de cas qui est fait de Seine. Là où il faudrait des actions énergiques, on ne nous propose que des solutions d'attentes, des pis-aller. C'est inacceptable !

AGIR AVANT QUE LA SITUATION NE SOIT PLUS TENABLE.

Partout les voyants passent au rouge: encadrement, QS, instruction, matériels, aucun domaine n'est épargné. Si rien n'est fait rapidement, le fonctionnement de Seine va continuer à se dégrader jusqu'à un point où nous ne serons plus en mesure d'assurer un service minimum. Nos demandes n'ont pourtant rien d'extravagant, elles ne visent qu'à remettre Seine au niveau des autres terrains du même groupe. Serons nous entendu cette fois ?

MEQ LFPM 2000-2008



La section USAC-CGT de Melun/Seine invite l'ensemble du personnel à l'assemblée générale du jeudi 13 novembre 2008 à 10h00 en salle de réunion pour décider de la conduite à tenir.