



IL S'EN PASSE DES CHOSES...

@ LYON

Saint-Ex, le 16 avril 2011

Les sujets de discussion ne manquent par à Lyon Saint-Exupéry. La section locale USAC-CGT vous propose trois d'entre eux pour commencer, et pas des moindres : lancement du programme CDM@LYS, VRO et les conséquences du sous-effectif de Chambéry.

1. CDM & DÉTACHÉS @ LYON

LANCEMENT OFFICIEL DU PROGRAMME

Le DSNA, accompagné du DO, avait fait le déplacement à Lyon le mardi 22 mars 2011 afin de lancer officiellement avec ADL le programme CDM@LYS. Ce faisant, il entendait démontrer que l'engagement de la DSNA était *« au moins aussi important que celui d'Aéroports De Lyon en ce qui concerne l'avenir de la plate-forme de Saint-Exupéry. »* Cependant, dans les faits, les demandes de soutien en ressources humaines pour le SNA-CE et le Centre de Contrôle d'Approche de Lyon sont restées lettre morte.

RENCONTRE AVEC LES SYNDICATS... ENFIN

Venant de si loin, ils ne pouvaient éviter une entrevue avec des représentants syndicaux qui, dans la continuité d'un courrier intersyndical daté du 15 février dernier, avaient beaucoup de questions à poser à l'administration concernant les difficultés croissantes de l'encadrement du SNA-CE, dont l'effectif est inadapté à la somme des projets (NBT, 4-Flight, CDM, ...), mais aussi au travail quotidien auquel les subdivisions ont à faire face.

« Il faut des détachés pour les projets d'envergure ». Après cette déclaration du DSNA une seule annonce suivit : l'octroi d'un détaché supplémentaire dans le cadre du projet CDM.

L'USAC-CGT sera vigilante à ce que ce +1 soit réel, et non issu d'un jeu de chaises musicales au prochain GS32h, en défaveur de la subdivision Instruction notamment.

Qu'est-ce que le CDM ?

On en parle beaucoup en ce moment, mais concrètement, c'est quoi ?

Le CDM (pour « Collaborative Decision Making ») est un label, obtenu pour la première fois en France par Roissy en 2010, rejoignant ainsi Munich et Bruxelles. Pour ADL, c'est un moyen supplémentaire d'attirer les compagnies, leur garantissant ainsi des temps de roulage optimisés et la disparition des régulations sur les départ en situation nominale. En cas de situations dégradées, le retour à la normale se ferait plus rapide et l'impact serait moins contraignant sur les compagnies. Le CDM@CDG a ainsi passé (avec succès ?) son baptême du feu lors des épisodes neigeux de l'automne dernier.

Argument commercial de taille pour ADL, il n'est pas dénué d'intérêt pour nous, puisqu'il devrait nous garantir une gestion plus simple en LVP ou orage, soulager la surcharge du SOL et éviter les embouteillages au point d'arrêt.

La mise en place du CDM et le partage nécessaire des informations entre les différents intervenants de la plateforme entraînera *de facto* une modification de nos outils et systèmes, mais aussi de nos méthodes de travail.

L'USAC-CGT veillera à ce que toute l'expertise des personnels du centre de Lyon soit prise en compte lors de l'élaboration du projet.

ET LES AUTRES PROJETS ALORS ?

On comprend dès lors que la participation de Lyon au projet **4-Flight** n'est pas souhaitée par la DSNA, qui préfère faire l'impasse sur l'avis des approches de province dans l'élaboration du système.

A charge pour Orly et Roissy désormais d'élaborer (entre autres) le traitement des VFR dans les SIV ou TMA pour le compte des SNA... Quitte à passer par la suite par de coûteuses corrections et autres mises à jour...

Quant au **nouveau bloc technique et à la nouvelle vigie**, la DO semble à court d'arguments pour refuser l'ouverture d'un poste gérant cet important et incontournable projet, et promet d'étudier la question.

L'USAC-CGT saura rappeler régulièrement à la DO qu'une vigie ne saurait être construite sans l'avis des personnels qui y travailleront.

DÉTACHÉS : 7 + 1 = ???

Face à l'unité syndicale et à la demande de ressources des personnels, le DSNA et la DO ont régulièrement botté en touche et remis les modalités de calcul du nombre de détachés aux conclusions de la réunion sur les détachés des organismes de contrôle des SNA prévue le **6 mai prochain**.

L'USAC-CGT saura lors de cette réunion se souvenir, sans s'y limiter, des promesses de l'administration concernant notamment une **meilleure prise en compte de la formation continue, du nombre de projets en cours dans un SNA, et du nombre de terrains satellites dépendant du SNA.**

L'USAC-CGT, en coordination avec les services, proposera de **réelles alternatives au ratio technocratique d'1 instructeur pour 6 élèves en formation qualifiante**, totalement inadapté à la charge de travail de la subdivision.

Les ICNA de Lyon se souviennent encore très bien des difficultés d'effectifs rencontrées lors de plusieurs étés de la dernière décennie.

L'USAC-CGT compte bien ne pas laisser les difficultés d'effectif se déplacer vers l'encadrement du SNA, permanents ou détachés. La sécurité se joue à tous les niveaux, comme aime le clamer la DSNA avec son récent questionnaire Culture Sécurité. Pour que **les ICNA en salle travaillent sereinement, les subdivisions doivent également pouvoir travailler sereinement.**

2. VRO @ LYON ?

PETIT HISTORIQUE :

Suite à la dénonciation de la validité du dernier protocole, l'USAC-CGT, accompagné de deux partenaires de l'intersyndicale, avait obtenu la mise en place d'un **GT sur la souplesse opérationnelle**, sujet brûlant depuis la mise en place du contrôle de présence. Les différentes propositions, dont la possibilité légale de laisser le soin au chef de tour de dimensionner l'effectif en fonction du trafic en temps réel (sans que cela soit utilisable pour le calcul du BO évidemment), avaient été très vite écartées par l'administration, **réduisant les discussions au seul concept très limité de VRO**. La mise en place dans chaque organisme est maintenant conditionnée à l'approbation des CTP locaux compétents.

FORFAIT LIGHT OU FRAIS RÉELS ?

Nous voilà donc devant deux possibilités :

- garder le système actuel « aux frais réels » de récuaps
- passer à un système « au forfait » de **6 VRO par an (transformables en 3 récuaps) ni plus, ni moins**. Ce forfait VRO couvrirait les besoins de la formation continue (stages FH, MC, FSI), l'anglais et les visites médicales, **quel que soit le nombre réel de jours travaillés pouvant donner droit à récupération !** Les participations aux GT ou CLS, par exemple, permettraient d'obtenir d'autres récuaps ou VRO, le nombre maximal de VRO utilisables étant plafonné à 16.

CE QUE NOUS EN PENSONS

Ce système ne pourra être mis en place que si un syndicat demande à ce qu'il soit traité en CTP. Un tel sujet traité en CTP SNA-CE (hors Clermont), pourrait éventuellement entraîner sa mise en place dans chacun des organismes de contrôle (Chambéry, Grenoble, Bron, Annecy, Valence, Le Versoud) et ce par la simple volonté **d'un seul syndicat, quelle que soit sa représentativité sur ces terrains, et l'avis des contrôleurs y travaillant.**

La section locale USAC-CGT Lyon Saint-Exupéry invite chacun à réfléchir aux conséquences d'un tel fonctionnement, mais signale qu'il convient de s'en méfier fortement.

Dans les autres centres...

Pour l'instant aucun centre n'a encore mis en place les VRO... et mieux que ça, le sujet aurait été ajouté puis retiré par des sections locales du SNCTA.

« N'ayez pas peur des VRO ? »... ou alors peut-être, un peu, quand même ?

Elle rappelle :

- qu'on ne peut pas considérer qu'on nous en donne 6 par an gratuitement, et que le système de « forfait de 6 VRO » est loin d'être sans risque
- que ceux qui pensent pouvoir mettre en place un système d'horaires décalés grâce à des « VRO fictives déclenchées systématiquement » ne pourraient pas le faire avec les VRO telles qu'elles sont définies
- que l'administration, même si elle a promis à certains que ce ne serait pas le cas, pourrait posséder grâce aux statistiques d'utilisation des VRO un argument infaillible pour réduire les BO. De même, ces données statistiques pourraient représenter une menace supplémentaire entre les mains de la Cour des Comptes.
- que même si elles pouvaient éventuellement être utilisées aujourd'hui, rien ne garantit qu'elles puissent l'être dans le futur...

La section locale USAC-CGT de Lyon Saint-Exupéry s'opposera à la mise en place d'un tel système.

3. SOUS-EFFECTIF DE CHAMBÉRY ... @ LYON

SOUS-EFFECTIF, À 9 POUR 14.

Vous en avez sûrement entendu parler, entre deux portes ou entre deux e-mail : le sous-effectif de Chambéry revient, toujours plus fort ! En résumé, nos collègues savoyards vont devoir affronter l'été avec 10 qualifiés, puis l'hiver prochain à 9 qualifiés... pour un Besoin Opérationnel de 14. Même avec actuellement 6 personnes en formation, aucune qualification n'est envisageable avant l'hiver prochain.

Prenez donc 9 contrôleurs qualifiés. Imaginez les journées classiques à 4 contrôleurs, puis celles à 7 le samedi et 6 le dimanche en hiver. Rajoutez les vacances, les stages de formation continue et l'anglais et vous commencerez à avoir une idée de la situation.

Cela doit rappeler des souvenirs pas si lointains que ça à plusieurs d'entre nous...

Un tract de la **section locale de L'USAC-CGT de Chambéry** a été réalisé sur ce sujet. Il était destiné à être lu autant par les usagers que par les collègues du SNA.

Si vous voulez le lire et qu'il n'a pas survécu dans la jungle des tracts à la tour ou en salle, il est disponible en ligne sur le site de de l'USAC-CGT.

QUELLE SOLUTION ?

Pour résoudre le problème, une solution est très vite réapparue : fermer la tour et l'approche **1 à 2 jours par semaine**, selon le besoin, **pour gagner 4 à 8 vacances par semaine** et faire tourner le centre le reste du temps. L'approche serait ainsi gérée par nos soins, avec une régulation draconienne sur les arrivées Annecy, les transits, et une procédure IFR interdite à Chambéry.

ET SI LA TOUR RESTAIT OUVERTE SEULE ?

La possibilité de garder seulement la tour ouverte a été évoquée... Nous avons alors demandé à nos collègues Savoyards les conséquences prévisibles d'une telle situation.

D'une part, à Chambéry, en l'absence de fréquence d'approche, les VFR évoluant en montagne aux beaux jours de l'été seraient tentés de se tourner vers la fréquence LOC et s'ajouteraient ainsi à une circulation d'aérodrome déjà importante. Ajoutons à cela des IFR à l'arrivée ou au départ, et on obtiendrait une fréquence surchargée et **une position intenable !**

Et d'autre part, un contrôleur LOC étant présent à Chambéry, les procédures IFR deviendraient possibles, et charge à nous, Lyon, de les traiter. Même avec une régulation, il y a fort à parier qu'un terrain accessible en IFR serait beaucoup plus attractif, et **nous aurions au final plus de trafic à gérer pour Chambéry, plus souvent !**

En effet, même en étant très optimiste et en considérant que la tour seule pourrait être tenue à deux, **il leur faudrait donc, pour économiser 4 vacances, déléguer le contrôle d'approche 2 à 4 jours par semaine.**

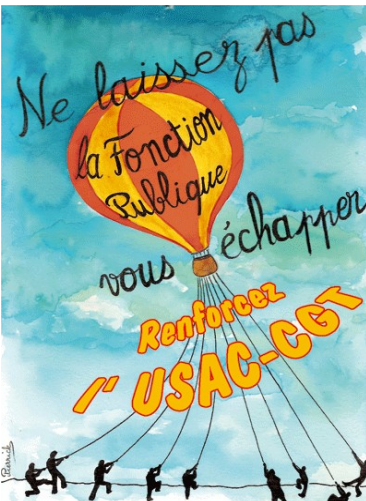
Ce scénario nous pénaliserait tous, autant à l'approche de Lyon qu'à la tour de Chambéry.

12 MOIS DE SOLIDARITÉ À VENIR

La section locale de Lyon Saint-Exupéry appelle à la solidarité avec nos collègues de Chambéry et veillera à ce que la fermeture de la tour et de l'approche de Chambéry soit la solution retenue.

De même elle restera vigilante sur les régulations posées les jours de fermeture des services de la CA à Chambéry pour protéger les contrôleurs de Lyon Saint-Exupéry.

www.usac-cgt.org
1, rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence cedex
Tél : +33.4.42.33.76.85
Fax : +33.4.42.33.76.94



La section locale USAC-CGT de Lyon est plus que jamais à l'écoute des personnels de Saint-Exupéry et travaille à améliorer et préserver leurs conditions de travail.

Si vous avez des questions, des demandes, ou que vous souhaitez recevoir des informations, n'hésitez pas à nous contacter :

Par email à LYON@USAC-CGT.ORG

Par téléphone au 04.72.22.55.13 / 06.22.62.34.15

Ou en personne, via vos représentants locaux :

CTP :

Pierre Barge (IESSA/LFLL) & Mathieu Jacquet (ICNA/LFLL), suppléants Jacques Roinat (IESSA/LFLL) & Antoine Royet (ICNA/LFLB)

CHSCT :

Gilles Le Bris (IESSA/LFLL), suppléant Bernard Dumas (ICNA/LFLB)

CLAS :

Céline Tobie (ICNA/LFLC) & Gilles Le Bris (IESSA/LFLL), suppléants Pierre Barge (IESSA/LFLL) & Frédéric Kay (IESSA/LFLL)