



Le Rouleau Compresseur

Saint-ex, le 28 septembre 2011

Leur venue vendredi 23 septembre était l'occasion pour DSNA et DO de rencontrer à nouveau les Organisations Syndicales lyonnaises et de faire le point sur les problématiques locales, 6 mois après leur dernière visite... nous n'avons pas été déçus. Voici l'avis de l'USAC-CGT sur les points abordés et les «réponses» de nos directeurs.

PROJET BASSES COUCHES : DE GRENOBLE...

... À CHAMBÉRY !

L'USAC-CGT a rappelé son avis : la décision de déclassement d'une approche ne peut être prise sans un dialogue social et sans une étude préalable sur la faisabilité technique du projet. Quel impact sur la sécurité ? Sur la qualité des services rendus ? Quelle formation ? Quel effectif ? Quelles conséquences sociales pour les agents concernés : les ICNA partant et les TSEEAC qui y seraient affectés ?

Autant de questions que l'USAC-CGT pense nécessaire d'aborder **avant** toute prise de décision sur les questions des déclassements et reprise d'approche.

DSNA l'a dit, il entend assumer sa position et a affirmé une « claire volonté de faire les choses de façon systématique. ».

«Je change la méthode par rapport aux 15 ans précédents, y a une claire volonté d'y aller et de faire de façon un peu systématique. »

DO a vite ajouté que des mandats allaient être confiés aux Chefs SNA concernés pour étudier les opportunités de reprises d'approches et a même reconnu que les choses vont trop vite à Metz-Nancy-Lorraine.

L'USAC-CGT l'a encore un fois souligné : si le résultat est connu, de telles études perdent tout intérêt ! On ne peut pas partir par défaut du résultat voulu !

Face à notre réaction et à la demande de confirmation d'un mandat d'étude concernant le déclassement annoncé de Grenoble, le DSNA a fait diversion en suggérant qu'il fallait effectivement faire une étude ... dans le cadre d'une **reprise par Lyon de l'approche de Chambéry !**

Devant la surprise et l'opposition des OS présentes, voilà donc ce qu'ont été les propos du DSNA :

« Si il y a des problèmes de faisabilité pour Chambéry, faut étudier vraiment pourquoi ça coince. Si on commence à dire que Chambéry c'est particulier pour ceci, dans ce cas là Grenoble, aussi c'est particulier, quand à MNL c'est aussi très particulier, Perpignan je vous explique pas à quel point c'était particulier, Avignon c'était très très très particulier... »

Les spécificités de cette approche sont évidentes pour quiconque ayant déjà mis les pieds chez nos collègues savoyards. Nous rappelons, entre autres, la nécessité de coordinations instantanées et la présence de 3 voire même 4 contrôleurs en plus du contrôleur LOC les jours de charters neige.

Les sections locales USAC-CGT Chambéry et Saint-Exupéry ne rentreront pas dans le jeu du « manger ou être mangé », et s'opposent fermement à l'évolution vers une telle logique.

Pour la saison à venir, DSNA, DO et la chef du SNA-CE nous précisent les soins palliatifs qu'ils souhaiteraient voir mis en œuvre pour assurer la desserte de Chambéry :

- VINCI demande une certification par la DSAC en tant que fournisseur de service AFIS et compte à ce titre embaucher deux contrôleurs aériens retraités les jours de fermeture de l'Approche de Chambéry.
- Un ICNA muté de Chambéry à Lyon en décembre effectuera des vacances complémentaires sur son ancien terrain pendant une partie de l'hiver prochain, retardant ainsi sa propre formation à Saint-Ex.

L'USAC-CGT veillera à ce que ces "rustines" ne soient pas suivies d'effets négatifs, ni sur la qualité de la formation de ce dernier à Lyon, ni sur les régulations exceptionnelles mises en place les jours de fermeture de l'approche de Chambéry.

Tous insistent lourdement sur leur volonté de revenir sur la régulation de 1/h prévue dans le cadre d'une exploitation en AFIS de la tour de LFLB.

Pour l'USAC-CGT, la situation de l'approche de Lyon vis-à-vis de Chambéry est très claire : nous n'avons ni les outils, ni les qualifications requises à la gestion de la TMA Chambéry. Le taux accepté de 1 avion/heure visait à garantir une accessibilité au terrain en « *dépannage* ».

Il n'est pas question de revenir dessus et de laisser la bonne volonté des personnels être retournée contre eux comme ce fut déjà le cas par le passé.

AVENIR DES BRIA & TSEEAC CONTRÔLEURS

En complément de la question sur l'effectif en contrôleurs TSEEAC sur les approches déclassées, **l'USAC-CGT a demandé où en était la « réflexion » lancée sur l'avenir des BRIA**, connaître son mandat et son fonctionnement.

D'un côté, DO s'est voulu prudent en nous disant que pour l'instant le but n'était que de « *faire l'inventaire des missions BRIA, des mission des gestionnaires et qu'il n'y avait pas de GT qui organise la centralisation des BRIA* »... mais de l'autre côté DSNA s'est voulu très clair sur la manière de trouver les ressources nécessaires en contrôleurs TSEEAC : « *C'est, vous le savez, lié au transfert en masse par rapport aux fonctions BRIA* ».

Le BRIA de Lyon est un élément clé du système, garant du niveau de service rendu et de sécurité de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, mais aussi du quart Sud-Est de la France. L'USAC-CGT s'oppose fermement à l'idée d'une fermeture des BRIA, que ce soit ou non pour pallier le sous-effectif en TSEEAC contrôleurs.

EFFECTIF IESSA

La RGPP frappe de plein fouet les postes offerts à la prochaine CAP IESSA avec une baisse des BO généralisée et ce malgré les futures missions qui s'annoncent.

L'USAC-CGT veillera au maintien du BO ainsi qu'à l'ouverture de postes en CAP nécessaires pour Lyon.

RECYCLAGE DU CHEF DE SERVICE EXPLOITATION

Le DSNA a apporté quelques précisions sur le sujet. Il a proposé au Chef SE de « *réfléchir à mission ponctuelle pour un projet d'avenir dans le cadre du FABEC, lié au SNA-CE et à Lyon en particulier, à l'interface Lyon-Genève...* ».

Nous avons rappelé la crainte et l'opposition des personnels à voir des projets possiblement structurants pour Lyon confiés à un ICNA retraité dans le cadre d'une mission temporaire. Nous avons répété que les compétences existent parmi le personnel actif, et que de tels sujets mériteraient amplement l'ouverture d'un AVE, ou d'un détachement (si effectivement la durée en était réduite).

En conclusion, le DSNA a avoué sa réticence à ré-embaucher le chef SE après son départ en retraite en l'absence de tout consensus.

ENCADREMENT SERVICE EXPLOITATION

La création d'un poste d'assistant de Chef de Service Exploitation est enfin annoncée. Au vu du plan de charge et des dossiers que doit et devra traiter ce service, il n'y a aucun doute qu'il y a assez de travail pour une personne de plus... mais cette annonce aura su se faire attendre !

NOUVELLE VIGIE, NOUVEAU BT

Les représentants de l'administration présents ont confirmé le lancement du projet, la seule donnée manquante étant le résultat d'une étude complémentaire sur la hauteur de la vigie. Le site choisi est celui situé à côté de la nouvelle DSAC.

Les représentants du personnel ont rappelé que cette hauteur n'est pas une histoire de fierté, mais qu'elle correspond aux besoins actuels et futurs des contrôleurs.

L'USAC-CGT restera vigilante sur les résultats de cette étude, et sur l'implication des personnels dans le projet.

SIMULATEUR TRI-SECTEUR

Notre Chef SNA nous a précisé que SDRH a proposé un plan de déploiement de simulateurs tri-secteurs dans lequel Lyon serait le premier servi. Ce projet verrait le jour aux alentours de fin 2012/début 2013, ce qui correspond à la mise en place de l'extension provisoire du BT.