

N° 436 – 1^{ER} NOVEMBRE 2005

Approches : le bilan

LE DÉVELOPPEMENT DE LA FRANCE SUR LA SCÈNE EUROPÉENNE, ET SA CREDIBILITÉ DANS SA VOLONTÉ DE DÉFENDRE UN VRAI SERVICE PUBLIC, PASSE AUSSI PAR SA CAPACITÉ À METTRE EN ŒUVRE LES MOYENS INDISPENSABLES SUR SES AÉROPORTS. LE SNCTA DRESSE UN BILAN SUR LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LES CENTRES ET DES ACTIONS ENTREPRISES.

SNA CENTRE EST

Lyon : Les problèmes s'accumulent, le malaise s'installe

Un sous effectif qualifié notoire dû à des départs en retraite, des mutations, des maladies ainsi qu'à un grand nombre de contrôleurs en formation ont plongé le terrain de Lyon dans d'importantes difficultés de gestion de trafic et de personnels durant cet été.

L'intervention du SNCTA auprès de la Direction des Opérations a permis le strict respect des engagements pris par l'administration suite aux revendications de l'assemblée générale des contrôleurs du mois de juin, à savoir entre autres :

- Mise en place de régulations en fonction de l'effectif présent ;
- Non restriction de congés ;
- Non mise en place de la vacation complémentaire dont le but n'est pas de palier le sous-effectif.

Lors du GS 32h, le SNCTA a également obtenu l'affectation 5 nouveaux ICNA (2 sorties ENAC et 3 AVE). Ce renfort de personnel contribuera à avoir un effectif qualifié à l'horizon 2008 capable de faire face au développement du centre.

Ces premières actions n'empêchent cependant pas ce centre névralgique de la navigation aérienne de vivre une véritable crise. Les moyens techniques ne suivent pas. Pire encore, aucune prise de conscience ne semble avoir eu lieu.

Il est malheureusement trop tard pour assurer à Lyon des conditions de travail nominales pour les 2 années à venir. Il n'est par contre pas trop tard pour faire en sorte que cet intervalle soit vécu le moins mal possible par les contrôleurs.

Le SNCTA estime donc urgent de mettre en place des mesures visant à assu-

rer la sécurité et de donner les moyens financiers, humains, opérationnels et techniques pour gérer correctement ce centre en absorbant au plus vite la surcharge de formation (20 stagiaires actuellement).

Ainsi, la subdivision instruction ne dispose toujours pas d'un outil de simulation fiable et conforme aux engagements donnés par la DSNA au Bureau national il y a quelques mois. Pour le SNCTA, il n'y a plus de temps à perdre dans des expérimentations de « télépilotage » dont les résultats ne sont toujours pas à la hauteur des attentes des personnels. **La DO devra se choisir un autre centre pilote que Lyon.**

En ce qui concerne les locaux, aucune politique volontariste n'a été mise en œuvre et les objectifs calendaires pour la réfection de la vigie sont déjà dépassés de plus d'un an et demi. Ce retard, déjà inacceptable en soi, met de plus en jeu la sécurité ! En effet, il fallait absolument finir la réfection de la tour avant la construction d'une jetée qui rendra impossible toute visibilité depuis la vigie provisoire. Cela ne sera pas le cas, et les contrôleurs lyonnais devront pendant plusieurs mois contrôler en voyant à peine le doublet de piste... Sur ce dernier point une l'expertise des contrôleurs devrait permettre de savoir si la sécurité sera de mise avec une utilisation nominale du doublet depuis cette sous vigie

Il n'est pas tolérable de voir un centre ainsi déconsidéré et laissé à l'abandon. La DGAC doit trouver au plus vite des solutions viables et ambitieuses aux différents problèmes:

- de formation, qui doit être aidée, améliorée et réorganisée
- d'encadrement, qui doit être renforcé en nombre et en qualité d'initiative
- de locaux, qui doivent être mis au standard de la DGAC et offrir des conditions de travail optimales aux personnels.

Le SNCTA s'attachera à ce que tous les problèmes lyonnais trouvent une solution acceptée par les personnels en 2006 pour leur permettre de faire face sereinement aux difficultés opérationnelles à venir.

SOUTIEN D'EXPERTISE DU CDA 435, L'OPERATION SE POURSUIT JUSQU'AU 1^{ER} DECEMBRE :

Le passage devant le juge de notre collègue est repoussé au 8 décembre et sa mise en examen est très probable. Les faits qui lui sont reprochés touchent tous les contrôleurs dans l'exercice quotidien de leur travail. Nous vous invitons à poursuivre l'envoi de votre soutien d'expertise disponible sur notre site www.sncta.fr. Nous remercions au passage les syndicats CFTC et FO pour avoir relayé notre initiative. Mobilisons nous maintenant pour un exercice de notre profession en toute sérénité.

Clermont Ferrand : le radar en vue

Demandée par la section locale et relayée par le Bureau nationale, la décision de l'installation d'un nouveau radar a été entérinée en CTP DSNA. Situé à Pierre sur Haute, il permettra de garantir, enfin, une bonne couverture radar à tous les niveaux pour toute la région.

Chambéry: un encadrement DSNA

Face à une administration soucieuse de mettre en place coûte que coûte un encadrement représentant la DSNA, le SNCTA a obtenu l'arrêt de la procédure d'embauche d'un agent contractuel et l'ouverture des 2 postes de Chef CA et adjoint au Chef CA lors de la campagne d'AVE.

La volonté de l'administration de recruter un agent contractuel sur un poste d'en-

C'est aussi l'intervention du SNCTA qui a récemment permis de débloquer une situation pour la nomination d'un chef de quart, situation alors bloquée depuis plusieurs semaines suite à un sombre jeu de "prise de décision".

cadrement devenu aussi stratégique après la réorganisation, était une véritable provocation pour les ICNA.

Le SNCTA tient à remercier les ICNA de Chambéry qui, ayant pris conscience des enjeux se sont portés volontaires pour être détachés sur ces postes dès cet automne. Espérons que la CAP de décembre permettra de pourvoir ces postes.

Saint Etienne : retour à l'étude

Estimant l'étude de la seule reprise de l'approche de St Etienne par Clermont Ferrand incomplète pour se prononcer, le SNCTA a demandé qu'une étude complémentaire de faisabilité soit faite pour

envisager aussi une reprise par Lyon. L'effectif est enfin stabilisé et le chef CA devrait, suite à notre demande, obtenir le soutien d'un adjoint.

Grenoble : une instruction renforcée

L'effectif en formation étant important, il a été demandé le détachement d'un

contrôleur supplémentaire pour renforcer l'instruction. Les primes afférant à la quali-

Le bilan général :

- Le SNCTA a obtenu en CTP DSNA la version 1.1 de SCANRAD pour tous les terrains de listes 3 qui en exprimaient le besoin.
- La politique effectif a été dictée par une consolidation des listes 2 non attractives et listes 3 fragiles dans ce domaine. L'effort se doit d'être poursuivi. Le SNCTA souhaite que le nombre d'instructeurs détachés soit réétudié sur tous les terrains où la charge de formation est importante, afin de pouvoir rapidement absorber le pic actuel de formation.
- La croissance du trafic, la reprise d'espace, et l'augmentation du volume de formation à l'Anglais nous amènent à demander la révision du BO de certains organismes.
- Enfin, nous demandons qu'une réunion ait lieu sur l'accueil des ARPT afin d'établir une liste de terrains capables de les accueillir dans les meilleures conditions.

fication radar ont enfin été versées après des mois d'attente inacceptable.

SNA SUD SUD EST

Montpellier : un BO pour demain

Nous avons demandé que le BO initialement prévu dramatiquement à la baisse

soit lissé afin d'éviter une trop grande variation si l'espace aérien géré venait à

grandir (reprise de Nîmes et de l'espace aérien non contrôlé accolé).

SNA SUD

Toulouse : ça rajeunit !

La politique d'affectation sur Toulouse a été dictée par un début de rajeunissement du centre avec une augmentation de sorties ENAC par rapport aux années précédentes. La reprise d'Agen n'est pas sans poser

des problèmes avec le classement d'espaces en E qui mettront les contrôleurs devant des responsabilités qu'ils auront du mal à endosser, ainsi qu'avec des projets de protocoles d'accord résolument inac-

ceptables (délégation de portions d'approche au TSEEAC) car allant au-delà des limites des prérogatives et qualifications reconnues et acquises.

Tarbes : vers une coopération consolidée

Un dialogue renforcé et régulier a été demandé aux SNA Sud et Sud Ouest afin

de traiter les problèmes opérationnels liés à l'enchevêtrement des espaces et des trajec-

toires avec ceux de son voisin palois.

ENAC

Le protocole 2003 prévoyait une mesure indemnitaire pour les assistants de subdivision à l'ENAC (EVS taux 12) mais l'arrêté publié ne prenait pas en compte ces agents. L'interprétation plus que douteuse par l'administration des ayants droits à l'ENAC en était à l'origine. L'intervention du SNCTA a permis de revenir dans l'esprit du protocole et de corriger ainsi cet "oubli".

D'autre part, contre la volonté de l'administration et des autres OS, le SNCTA a obtenu que les IE accèdent au 4^{ième} niveau des emplois fonctionnels (accélérateur 1015) pour reconnaître la particularité et la difficulté de la fonction.

SNA SUD OUEST

Pau : CDT ou contrôler, il faut choisir !

Le Bureau national est intervenu localement et nationalement pour que les CDT n'aient pas à assumer des responsabilités incompatibles avec la tenue d'une position de contrôle. Un GT s'est créé et les conclusions devraient être portées et reprises au niveau national pour être appliquées sur les autres terrains concernés. Le SNCTA a également œuvré pour une

concertation complète sur les procédures opérationnelles affectant les espaces de Pau et Tarbes entre les deux SNA.

Enfin, le SNCTA a débloqué la situation sur le bloc technique dont la réalisation sous l'ancienne tutelle de la DAC semblait plus que compromise.

Poitiers : des planeurs finalement responsables !

Le Bureau national a soutenu fortement sa section locale face aux pressions de la FFVV qui souhaitait des règles passe-droit dans la circulation d'aérodrome au mépris de la réglementation et des contraintes de la circulation aérienne que

doivent gérer les contrôleurs. Notre intervention a permis une remise à plat du protocole qui, tout en satisfaisant les membres de l'aéroclub de la FFVV, ne met pas les contrôleurs en difficulté face à des responsabilités qu'ils n'ont pas à assumer.

La Rochelle : des contrôleurs AFIS, où est l'erreur ?

Faute d'avoir pu empêcher totalement l'utilisation à Rochefort de contrôleurs de La Rochelle pour rendre le service AFIS, nous avons obtenu que les conditions de cette délocalisation temporaire soient

acceptables. Les 32H ont été respectées (malgré les pressions de l'encadrement local et SNA), les contrôleurs ont été formés et la DAC a pris la responsabilité de leur délivrer une habilitation à rendre le

Les objectifs nationaux du SNCTA:

- Réévaluer les B.O pour prendre en compte la nouvelle formation à l'Anglais.
- Examiner l'impact du protocole sur les départs à la retraite anticipés et inclure ce critère pour l'ouverture des AVE
- Mise en place de stages spécifiques "transformation approche" pour les agents quittant une liste 3 vers une liste 1 ou 2.
- Mise en place dans toutes les approches d'un vivier de chefs d'équipe permettant de faciliter la nomination et la rotation des responsables de tour.
- Création pour chaque service d'un poste d'adjoint au chef SNA.

service AFIS à Rochefort, ce qui n'était pas initialement prévu.

SNA OUEST

Nantes : rupture d'encadrement

Suite à l'incident du Louxor, la section locale avait demandé une réécriture du RCA sur les services aérodrome et approche co-implantés, cette demande relayée par le Bureau national a été prise en

compte et le RCA sera modifié. Des problèmes entre les contrôleurs et l'encadrement local étaient aussi apparus. Après des mois de tension et de rupture de dialogue, les relations reprennent peu à peu

par l'intermédiaire du chef SNA depuis que le problème a été porté au niveau national.

Brest : un BO adapté

Lors du dernier GS le SNCTA a demandé à ce que le BO soit de 22 afin de

garantir une meilleure flexibilité et surtout un meilleur armement des positions (un

coordinateur supplémentaire pour les nombreuses zones militaires).

SNA SUD EST

Nice : des besoins à la hauteur

Les ouvertures de postes entérinées en GS 32h vont permettre à Nice de revenir à un effectif opérationnel qualifié conforme au BO à l'horizon 2008.

Le développement du terrain passant par une nouvelle modification des espaces et par une reprise de certains secteurs, il était important que la subdivision contrôle puisse avoir le personnel humain pour faire

relever ce challenge. En entérinant un détachement longue durée supplémentaire destiné à cette subdivision, le SNCTA a soutenu la volonté forte des personnels de voir leur terrain évoluer.

SNA NORD

Lille : un organisme qui évolue enfin !

Nous avons obtenus la localisation du siège du SNA sur le terrain et non à Athis-Mons. L'effectif poursuit sa consolidation

et un instructeur supplémentaire a été obtenu afin d'absorber l'effectif en formation. La prochaine grosse étape de la sec

tion locale sera d'étendre l'espace aérien géré par Lille aussi bien verticalement que latéralement.

Rouen : de la sécurité pour tous les usagers

Le Bureau national a interpellé le DSNR sur les protocoles et les procédures dangereuses utilisées sur le terrain depuis

des années : par exemple le circuit pour les ULM basés était sans radio obligatoire et interférait bien sûr avec la circulation

d'aérodrome contrôlé. Les procédures ont été modifiées.

SNA NORD EST

Strasbourg : chef, vous avez dit chef !

Tout comme à Clermont-Ferrand, mais cette fois ci pour des raisons de surcharge de travail, l'administration tardait à signer une dérogation pour nomination chef de quart.

Interpellé par les secrétaires de section lors de la tournée préparatrice du congrès

extraordinaire et d'information sur l'Europe, le SNCTA est intervenu, la dérogation a été signée et le chef de quart a été nommé dans les jours qui ont suivi, permettant ainsi aux contrôleurs strasbourgeois de se retrouver avec le "quota" officiel.

Le SNCTA est en outre intervenu pour arrêter une pratique courante où, en cas d'absence de CDT, l'encadrement local nommait de force un PC non expérimenté et non formé CDT, il assumait alors toute la responsabilité incombant à un CDT formé et choisi.

Bâle : le BO yoyo

Le BO semble être le nouveau yoyo préféré de la Direction des opérations. Après avoir connu des heures difficiles pendant la montée du HUB de Crossair avec un effectif nécessaire jamais atteint, le BO a connu une coupe franche. Cette

révision était pour le SNCTA inacceptable face aux prévisions de trafic prometteuses. Nous avons obtenu que le BO soit lissé dans sa chute, demande d'autant plus réaliste que l'organisme voit de plus en plus de lignes low cost s'installer et que le

SIV va prendre de l'ampleur. Nous demanderons donc à la DO de se rendre à Bâle afin de prendre en compte ces nouvelles perspectives.

Le SNCTA est là où les problèmes doivent être résolus, contactez nous.

Les Approches : nous faisons plus qu'en parler...



www.sncta.fr

Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien
1, rue Vincent Auriol - 13617 Aix-en-Provence Cedex 1
Tél.: 04 42 33 77 66 Fax: 04 42 33 78 95 Mail: aix.sncta@wanadoo.fr

Demande d'adhésion

Centre :

Nom, prénom :

Adresse personnelle :

Code postal, ville, pays :

e-mail :@.....

Tél. portable, tél. personnel :



www.sncta.fr sncta

Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien
1 rue Vincent Auriol - 13617 Aix-en-Provence cedex 1
Tél : 04 42 33 77 66
Fax : 04 42 33 78 95
<http://www.sncta.fr>
Directeur de publication : Vincent Léon
Responsable de l'édition : Stéphane Lesage
Secrétaire de rédaction : Christian Pradeau
Imprimerie : Paul Roubaud, 16 rue Maréchal Joffre - 13100
Aix-en-Provence
N°CPPAP : 1466 D 73