

Les autres dossiers aussi

SI LES NEGOCIATIONS PROTOCOLAIRES SONT ACTUELLEMENT SUR LE DEVANT DE LA SCENE POUR SE PREPARER AUX ENJEUX DE DEMAIN ET SECURISER L'AVENIR DES CONTROLEURS, LE CTP/DSNA DU 1^{ER} JUILLET A ETE L'OCCASION POUR LE SNCTA DE CONTINUER A FAIRE AVANCER DE NOMBREUX AUTRES DOSSIERS.

MONTPELLIER-PERPIGNAN : reprise H24 actée

Le SNCTA a été bien seul pour porter le dossier de reprise H24 de l'approche de Perpignan par celle de Montpellier. Alors que les contrôleurs de Perpignan et de Montpellier sont largement favorables à cette reprise qui permettra simultanément de consolider le site de Montpellier et de résoudre les difficultés de Perpignan, le SNCTA a dû faire face à une administration qui rechignait à afficher un BO suffisant pour Montpellier et des syndicats prônant un statu quo dont pourtant les contrôleurs ne veulent plus !

De très longues discussions ont néanmoins permis au CTP/DSNA d'acter les points suivants :

- Opérationnels : la reprise est actée en H24 et le BO de Montpellier est acté à 50 pour cette reprise et les extensions SIV
- Sociaux : les ICNA de Perpignan bénéficieront du même accompagnement social en CAP que leurs collègues lors du déclassement de St-Etienne.
- La reprise est actée pour le 1er juillet 2013 au plus tard.

Le Bureau national tient à remercier les sections de Perpignan et de Montpellier pour tout le travail accompli. Elles ont permis de démontrer la volonté des approcheurs à pérenniser et valoriser leur culture de métier en mettant en place, au travers d'un accompagnement social ambitieux, respectueux des volontés de chacun, des approches centrales. Ces approches centralisées permettront ainsi d'avoir des centres d'une taille suffisante pour garantir aux contrôleurs le travail en équipe, un encadrement local conséquent et une modernisation technique.

Face à l'immobilisme comme seule ambition, le SNCTA reste fidèle à un modèle d'espaces inférieurs à même de répondre, socialement et opérationnellement aux enjeux du FABEC.

PYRENEES : un ultimatum !

Le point sur Pyrénées devait être un simple point d'information lors de ce CTP. Le Directeur des Opérations a surpris tout son monde, non pas en faisant part des difficultés locales (connues) mais en dénonçant une rupture unilatérale du contrat moral par les contrôleurs. Il a souligné que malgré les efforts faits par l'administration à mettre en place ce que tous les syndicats avaient voté l'année dernière, le blocage perdurait. Il a ainsi annoncé une réunion de « *sortie de crise* » le 15 juillet prochain à l'issue de laquelle « *même si on doit y passer la nuit* » une décision sera prise :

- soit le projet Pyrénées, au travers d'aménagements consensuels et unanimes entre Palois et Tarbais, peut réellement aboutir,
- soit une solution radicale (délocalisation de l'approche à Mérignac ou plus certainement à Blagnac) sera proposée à un CTP/DSNA exceptionnel à la rentrée.

Le SNCTA souhaite que la raison l'emporte et que chacun respecte ses engagements pour sortir de 25 ans de blocage et résoudre au plus vite les problèmes de sécurité. Dans tous les cas, le SNCTA continue d'exiger un volet social ambitieux pour les personnels et reste extrêmement vigilant aux garanties indispensables que l'administration devra fournir aux personnels en cours de formation.

BUDGET 2010: pas de dégel

Le DSNA a informé les syndicats que les budgets de fonctionnement ne verraient pas de dégel et que donc les crédits gelés sont tout simplement annulés.

Une nouvelle baisse qui conduit les budgets 2010 des centres à être 30% plus bas qu'en 2008 !

OUTILS : l'expertise des contrôleurs mieux prise en compte

Le principe d'équipe intégrée DO/DTI a été officiellement présenté lors de ce CTP. Si les modalités de « détachement » des contrôleurs ne sont pas encore décidées sur ces projets (cela se fera dans le cadre protocolaire), cette officialisation va permettre de sortir du bénévolat actuel et ainsi faciliter le détachement des contrôleurs sur la définition et la validation des systèmes. De même, le management sera assuré par un binôme DO/DTI ce qui permettra de faciliter les interfaces avec chacune des deux entités.

Que ce soit pour 4-flight (stripless) ou le plan de modernisation des approches/tours demandé par le SNCTA, ces nouvelles entités vont servir de facilitateur dans un contexte où les industriels prennent de plus en plus part au développement/ installation/ maintenance- modernisation des systèmes de contrôle aérien et où l'expertise technique de la seule DTI ne suffisait plus.

Certains fiascos techniques retentissants pourront ainsi être évités.

« Just culture » et BEA

Le CTP/DSNA a été l'occasion d'un exposé de qualité sur la gestion de la sécurité et de la « Just culture » (« culture non punitive favorisant le retour d'expérience »). Le système doit être global et basé sur deux éléments indissociables :

- Un système « administratif » bien rodé capable de traiter les événements au travers des subs QS et de l'échelon central
- Une confiance des salles dans ce système qui permet de réellement l'alimenter

Le SNCTA partage pleinement cette vision des choses mais a dénoncé le climat dans lequel les récentes apparitions du BEA dans les centres se sont déroulées. Le SNCTA va ainsi demander dans le protocole qu'un GT soit mis en place rapidement entre la DO et le BEA pour sortir d'un climat de défiance mutuelle en clarifiant les rôles de chacun. Si le BEA peut permettre d'appréhender toutes les facettes d'un événement (pilote, systèmes bord) et améliorer le REX, tout cela ne fonctionnera que dans un climat de confiance entre professionnels.

SIMULATEUR : des engagements à confirmer

Les conclusions du gt simulateur ont été validées lors de ce CTP. Il a en particulier été possible d'acter la rénovation du scanrad d'Orly, le passage en bisecteurs scanrad de Nantes, le maintien du monosecteur a Strasbourg en plus du bisecteurs du fait de la charge de formation ainsi que l'installation d'un scantower 3D a Marseille-Provence.

Au-delà de ces avancées pour les approches, le SNCTA a également obtenu une étude pour l'installation d'un Scantower 2D en région parisienne pour les terrains d'aviation générale. Si le maillage commence à se dessiner il reste néanmoins beaucoup de travail notamment pour

permettre aux sites non co-localisés avec le siège SNA de préparer aux mieux leurs simulations.

La mutualisation entre SNA est une piste intéressante avant d'envisager peut-être de regarder ce qu'il est possible de faire avec nos collègues du FABEC. Le SNCTA a également insisté sur l'importance de l'ENAC qui, outre les simulations massives, doit rester en pointe en termes de prospective des moyens de simulations.

FABEC ET SESAR : le NATS tente d'imposer ses choix

Au sein du sous-groupe « Douvres » du FABEC, le NATS, normalement simple observateur, joue sur les intérêts particuliers de chacun des prestataires pour avancer au mieux ses pions et privilégier la desserte des aéroports londoniens.

Sans revenir sur la nécessité de plus en plus grande de sortir de ce schéma en établissant une stratégie unique au sein du FABEC, le SNCTA a confirmé qu'il sera très vigilant sur ce dossier.

Après sa prestation lors du dossier « Manche », le forcing fait dans SESAR pour imposer ses méthodes en termes de management opérationnel avec l'ACC Multi-

SectorPlanner (en CRNA un organique gérant plusieurs secteurs et donc seulement le radariste sur le secteur), le NATS doit comprendre qu'il n'imposera pas sa vision purement économique aux contrôleurs français.

POINTE-A-PITRE : enfin un calendrier tenu ?

La patience des contrôleurs de Pointe-à-Pitre a des limites. Les retards successifs dans le génie civil pour la mise en service de la tour n'a que trop duré. La DSNA s'est engagée à tout mettre en œuvre pour sécuriser le calendrier et assurera désormais un suivi depuis l'échelon central de ce dossier. Le message du SNCTA a été clair : le prochain retard aura des conséquences sociales fortes.