

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - LYON ST EX



Un BRIA vous manque et tout est dépeuplé ?

Le protocole 2013-2015 entérine la fermeture du BRIA de Lyon à l'horizon 2016. Le SNCTA non signataire de ce protocole a dénoncé cette décision contraire à toute logique opérationnelle. En outre, sa mise en oeuvre se fait dans l'improvisation et l'impréparation les plus totales. Le SNCTA s'engage fermement pour que les conditions de transfert des missions du BRIA impactent au minimum les conditions de travail des contrôleurs.

La faute originelle

Alors que les communiqués se succèdent pour fièrement et opportunément se féliciter, avant les élections professionnelles de Décembre, des rappels de primes d'Octobre et Novembre négociées lors du dernier protocole, les organisations syndicales signataires oublient un peu vite d'en rappeler les contreparties : deuxième vacation complémentaire pour les approches fonctionnant en équipe, annualisation du "Un jour sur deux" et donc fermeture du BRIA de Lyon après un marchandage de la CGT au profit du maintien du BRIA de Marseille.

Déplorant l'opacité autour de la fermeture du BRIA, les organisations syndicales lyonnaises ont demandé la constitution d'un Groupe de Suivi local sur sa fermeture. La première réunion du groupe avec l'administration s'est tenue le Lundi 20 Octobre.

Un BRIA avec des missions larges

La compétence et le professionnalisme des personnels du BRIA sont appréciés, si bien qu'au fil du temps, les missions qui leur ont été confiées à Lyon débordent largement du périmètre de la simple information aéronautique, le BRIA assurant en particulier une fonction de coordination entre les différents intervenants de la plate forme, particulièrement dans les situations dégradées, fonction qui sera amenée à se renforcer avec la mise en place du CDM à Lyon Saint Ex.

A la DSNA, on prend les décisions d'abord, on s'inquiète des conséquences ensuite

La fermeture du BRIA doit se faire en réduisant ou abandonnant certaines missions au fur et à mesure du départ des agents. Jusqu'à présent, le BRIA Lyon étant H24, aucun protocole ne définissait ses modalités de fermeture, même ponctuelle. Or l'effectif a déjà commencé à baisser et nous avons pu rapidement constater que rien n'était prêt pour pallier à la réduction du service rendu par le BRIA : qui fait quoi entre le SNA-CE, le BTIV LFMM et le BRIA Bordeaux ?? Le flou artistique dans la définition du rôle des différents acteurs a généré la confusion dans les (trop) nombreuses consignes adressées aux contrôleurs.

Et maintenant que fait on ?

Parce que demain se prépare aujourd'hui, le SNCTA demande la création d'une cellule du Service Exploitation en charge notamment des coordinations plate forme incluant les échanges CDM en situation nominale mais également en situations dégradées, Plan neige, Plan accident, Détournements massifs, etc. La nature de ces missions impose l'activation de la cellule sur une plage horaire englobant les pointes de trafic de LFLL. En l'état actuel des choses l'administration n'envisagerait qu'un seul agent supplémentaire rattaché au SE, ce qui nous semble très insuffisant.

Nous demandons à l'administration de se positionner rapidement sur notre exigence de dimensionnement du Service Exploitation. Nous avons prévenu lors du dernier CT que les contrôleurs ne seraient pas la variable d'ajustement de la décision de fermeture du BRIA.

