

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - BORDEAUX



## 2015, année de changements !

L'ANNEE 2015 VA VOIR SE PROFILER DES CHANGEMENTS MAJEURS AU CRNA SO AVEC, EN POINT D'ORGUE, L'IMPLEMENTATION DE EEE EN FIN D'ANNEE AU BOUT D'UNE TRES LOURDE PHASE DE FORMATION ET D'UN DELICAT BASCULEMENT DE TOUTE UNE SALLE DE CONTROLE.

MAIS 2015 NE S'ARRETERA PAS A EEE. LOIN S'EN FAUT. PROFITONS DES PREMIERS JOURS DE L'ANNEE POUR FAIRE UN TOUR DES DOSSIERS LOCAUX A VENIR, LE PREMIER D'ENTRE EUX ETANT LE PREOCCUPANT AUDIT DE LA DSAC PAR L'EASA.

### L'accord licence remis en cause ?

Le Surveillant Européen, l'EASA, a audité à l'automne 2014, la DSAC, notre « surveillant national », notamment pour tout ce qui concerne les modalités de renouvellement de notre licence de contrôle.

Des points de non-conformité ont été relevés, les 3 points majeurs étant les suivants :

- Défaut d'évaluation pratique des contrôleurs tous les 3 ans,
- Modalité de restitution des 200 heures annuelles
- Répartition de ces 200 heures sur l'ensemble des secteurs du centre.

Alors que les centres sont priés de mettre en place des plans d'action d'ici avril 2015, nous ferons preuve de vigilance et nous vous tiendrons informés de l'évolution de ces dossiers, dont certains aspects remettent en cause l'accord licence.

En tout état de cause, le SNCTA considère que toute évolution ne peut se traiter que dans le cadre d'une négociation au niveau national sur les problématiques « contrôle » décidément oubliées dans le dernier protocole.

### Le STIP, c'est lourd. Très lourd.

Au moment où la DSNA tente de s'engager dans le dossier FRA (Free Route Airspace), où consécutivement, le GT Espaces vient de valider une expérimentation à travers le secteur P (automne 2015) sur la création d'une route directe GTQ-LMG (en journée),

nous apprenons avec stupéfaction que tout changement Espace en 2015 sera désormais contraint par les limites de notre STIP.

Les tables CA étant proches de la saturation, toute modification Espaces en 2015 ne pourra être que minime. Ainsi la « division » du secteur nominal P3 (où il arrive qu'en été, le contrôle s'y fasse à... 3) en P3 et P4, celle de RL4 en RL4/5 ne seront réalisables que pour l'été 2016. Bref quand on aura réussi à regagner de l'espace sur les tables CA ! En 2015, au temps des super-calculateurs et des stockages de données toujours plus grands, nous en sommes réduits à constater avec incrédulité (et un sourire jaune canari) que nos fichiers CA sont trop lourds !!!

Ainsi alors que P3 est proche de la saturation, qu'il nécessiterait dès à présent une scission en couches pour plus de confort et une capacité améliorée, une expérimentation FRA viendra le complexifier en plein basculement EEE. Sacrée ironie de l'histoire !

Ceci dit, la réalisation de cette expérimentation sera soumise à un certain nombre de paramètres, locaux et nationaux, qui bougeront d'ici l'automne... A suivre.

Nous sommes bien conscients que la DSNA doit se positionner sur le FRA au risque de « se faire manger » sur un dossier éminemment politique. Mais d'évidence, les moyens manquent. Les blocages au niveau du STIP en témoignent. Même si la DSNA va vouloir se faire passer pour mieux équipée qu'elle ne l'est, nous espérons que nos managers se rendent compte qu'en terme de programme technique, il va falloir passer la surmultipliée de façon urgente...



## Été de records, bilan satisfaisant

Le CT du 1er décembre a permis de dresser le bilan historiquement haut de l'été 2014 avec des chiffres toujours plus élevés d'année en année et quelques constats évidents qui font écho aux discussions sur la table ronde des métiers ICNA :

- Saisonnalité du centre de plus en plus marquée
- Pointes de trafic de plus en plus fortes.

**Bilan FMP** : au 31 octobre, trafic du CRNA SO : +1,66%. Au national, +2,5% tiré vers le haut par Reims et Brest (+5%, chacun).

**Record de la journée la plus chargée** : 3223 vols (sam 26 juillet)

**Record du mois le plus chargé** : juillet 2014 pourtant très perturbé par les orages (juillet 2008 battu).

**Délais par vol** : 0,29 mn/vol (dont 56% dues aux grèves et Canato) avec, fait inédit, 1500h d'utilisation de scénarios.

**Flux significatifs** : en très large baisse, due notamment à l'adoption des Default Rates (DR) et la « montée » des MR.

**Bilan QS** : 21 HN de notre responsabilité au 1er décembre soit - 33% par rapport à 2013 et 2,86 HN pour 100m mvts (2ème plus bas total après 2010).

**Pannes techniques** : pas d'augmentation sensible.

**Nous tenons donc à féliciter les personnels du centre pour la qualité de leur travail et leur professionnalisme. Bravo à toutes et tous !**

## Chaussette et verrue

A l'heure où les secteurs LO/LS de LFMM vont déplaçonner au FL245 (dans l'espace de G), le Gt Espaces s'apprête à créer un espace de délégation de service ATS entre Aix et Bordeaux pour les décollages de LFLL vers TIS (à l'image de la « casquette » de P entre Athis et Bordeaux).

Même si elle crée une « verrue » dans G, cette solution reste la moins mauvaise en l'état actuel des choses. Elle repose toutefois une question : quand va-t-on s'asseoir enfin autour d'une table, calmement, posément, pour discuter de la pertinence de la « chaussette » dans le secteur G ???

## Primes : que d'énergie !

Oui que d'énergie pour que des textes existants sur les primes soient appliqués par les services payeurs nationaux ! Il aura fallu poser une question en CT pour que des assurances soient apportées sur le versement de la NBI à des agents de moins de 35 ans, qualifiés depuis plus de 9 ans.

Par ailleurs, après la cacophonie sur le remboursement des primes indûment touchées en sortie de détachements, on nous annonce la mise en place d'un logiciel permettant d'éviter ces genres de désagréments. Espérons que la séquence « primes » qui a marqué 2014 soit un accident...

## Echanges avec la compagnie HOP

Le groupe « Hop », initié fin 2013 par 4 anciens Instructeurs FSI-FH, est en construction. Son but est de pérenniser un échange entre opérationnels pilotes – contrôleurs. Plusieurs réunions ont déjà eu lieu entre le CRNA SO et des pilotes HOP responsables de la formation et de la qualité de service. Des instructeurs de LFBD ont maintenant intégré le groupe.

Les participants apprécient ces rencontres constructives réalisées dans un climat de confiance et qui permettent une meilleure connaissance des contraintes et objectifs respectifs.

Le SNCTA avait attiré l'attention de l'administration sur le manque de clarté du statut des désormais ex-instructeurs FSI-FH, pendant la période de transition correspondant à la formation EEE. Nous nous réjouissons de la prise en compte par l'administration de cette demande et veillerons également à ce que les moyens nécessaires à la pérennisation de tels échanges (vols de familiarisation, module de formation Contrôle aérien pour les pilotes de HOP...) soient assurés.

## Gt effectifs de mars

Le prochain Gt effectifs qui déterminera le nombre d'arrivées ENAC et AVE se tiendra en mars. Rappelons-nous que celui de 2015 s'est conclu sur une moquerie envers le CRNA SO avec 2 AVE (dont un des 2 vient d'annuler sa mutation). Nous reviendrons vers vous rapidement pour vous expliquer les enjeux de cette réunion.

## 2015 au CRNA SO, ce sera aussi...

Au rang des projets 2015 du centre qui n'impacteront pas directement la salle de contrôle, citons aussi la réorganisation du service technique (fusion des subdivisions IED et QST/DO) ainsi que la création au 1<sup>er</sup> janvier du SNA GSO regroupant CRNA, SNA SO, CESNAC et SIA, qui permettra surtout une mutualisation des missions des services administratifs dans un contexte de baisse d'effectifs.

En 2015, au-delà de l'actualité locale, notre attention sera retenue par les chantiers nationaux déjà ouverts, la table ronde des métiers ICNA en particulier, et ceux à ouvrir, PIFA et évolution du dossier licence. La section locale SNCTA se rangera de façon convaincue derrière son Bureau National pour mener les batailles à venir.

En ces premiers jours de 2015, le Bureau de Section du SNCTA présente ses meilleurs vœux à tous les personnels du centre et leur famille. Et ce, malgré un début d'année bouleversant.