

Audience avec l'IGHC REBERT, Directeur central du SIAé

Le 28 février, le directeur central du SIAé était en visite sur le site de Landivisiau. À cette occasion, il recevait les organisations syndicales en fin de matinée. Beaucoup de questions sur l'avenir de l'activité, son développement, la pérennité des sites, les investissements, les embauches...

Après lecture de notre déclaration liminaire, il a répondu à plusieurs des interrogations portées par celle-ci.

Sur le fonctionnement de l'AIA Bretagne :

Concernant les rationalisations internes et les efforts demandés aux personnels, la direction souhaite une pause pour cette année 2017. Le format actuel de l'AIA Bretagne est à peu près définitif. Il reste en cours une réflexion sur l'activité carburant de Lanvéoc, mais pas d'urgence sur ce sujet, pour le MATMOM la réflexion doit d'abord être au sein du ministère ensuite elle avisera. Pour l'heure, elle souhaite se concentrer sur le développement des activités en cours ou à venir :

– Accompagner l'Alouette III et essayer de réduire les délais de visite tout en sachant que cet hélicoptère rencontre les mêmes problèmes logistiques que l'ATL2 à Cuers (il n'existe plus de logistiques ni de rechanges). Il est donc bien difficile de vouloir réduire les délais lorsque l'on n'a pas les moyens d'y parvenir et encore moins de demander aux personnels de le faire.

– Faire les chantiers RAFALE dans de bonnes conditions
– Construire l'avenir de l'ATL2 et le troisième plot de visite

Sur les embauches au sein du SIAé, le plan de recrutement court sur 5 ans, il a été validé car le service a fait la démonstration du besoin par rapport à

l'activité. Les besoins sont basés sur le plan d'entreprise et le business plan et pour l'instant la trajectoire RH est inscrite à long terme. La CGT regrette qu'il n'y ait pas plus de postes ouverts aux recrutements d'ouvriers de l'état ou de fonctionnaires. Là où il est possible de recruter sur concours des IEF et des TSEF, la direction centrale fait le choix de privilégier l'embauche de TCT et ICT. Pour ces catégories de personnels, les conditions et le déroulement de carrière ne sont donc pas à la hauteur des travaux qu'ils réalisent. Les nouvelles règles de recrutement d'CE montrent déjà qu'il sera difficile pour des agents recrutés en ATMD de devenir ouvrier de l'état. Le simple fait que les candidatures soient validées par une commission composée de membres de la direction et non plus par un ordre d'inscription sur le registre d'embauche risque de voir leur dossier non retenu. En effet si la validité de leur candidature est bien reconnue, la retenir reviendrait à créer un nouveau besoin en recrutement puisque leur poste deviendrait vacant. Le même phénomène existe également pour les TCT.

Quant aux TSO et à leur avenir, il n'y a pas directives précises du ministère et pas de vraie orientation sur le sujet. Nous avons rappelé qu'aujourd'hui le SIAé recrute des TCT pour les services tech/log. Ces postes pourraient très bien être occupés par des TSO préparateur dont c'est justement la mission. Il n'y a pas de réelle volonté de la direction centrale d'ouvrir des postes de TSO, d'autant moins pour elle que viendraient, à ses dires, si positionner des TCT.

Comme on dit :

*« C'est le chat qui se mord
la queue ! »*



Reste à savoir si cela survivra après les élections présidentielles et aux directives du nouveau gouvernement.

Les projets infrastructures actuellement à l'étude :

Le projet de construction d'un bâtiment capable d'accueillir les services logés à l'étage du hangar H3 de Landivisiau afin de libérer de l'espace pour la flottille 17F est toujours d'actualité. Aujourd'hui le SID pose quelques conditions malgré un financement 100% SIAé concernant le traitement du dossier sur une année calendaire ce qui n'est pas possible. Si le dossier ne pouvait aboutir, malgré les engagements pris avec la marine, celle-ci devra trouver une autre solution pour loger sa flottille.

La rénovation du hangar de Lanvéoc reste pour l'instant un peu chère au dire de la direction. Une nouvelle étude séparant ce qui doit être fait pour être règlementairement aux normes et ce qui est de l'amélioration des conditions de travail du personnel du service Tech/Log est en cours. Pour l'instant, le dossier est donc au point mort et l'IGA Bichet ne s'engage pas sur le sujet pour l'instant. Il faut encore y réfléchir.

Enfin, la première pierre du futur bâtiment de la direction de l'AIA a été posée le 27 février.

Le personnel :

Pour l'AIA Bretagne, la CGT a réitéré sa demande d'avoir du personnel civil sur les visites. Pour une fois, l'horizon se dégage et la direction estime que si le troisième plot de visite voyait le jour la possibilité deviendrait réalité. De fait la marine ne fournira pas d'effectif supplémentaire pour armer ce plot. L'AIA devra donc recruter pour pouvoir réaliser ce chantier. Des personnels seraient donc progressivement intégrés sur les visites actuelles puis armeraient la visite complémentaire.

Pour l'instant tout ceci est au conditionnel et soumis à l'ouverture de ce chantier. Le directeur estime que cela sera nécessaire, nous estimons qu'il est grand temps que les personnels civils soient présents sur les visites afin de maintenir les compétences et le savoir sur les différents types d'aéronefs. Nous lui disons donc Banco !

Pour les personnels qui sont envoyés en OPEX, la CGT considère que ce n'est pas la place des personnels civils d'aller s'exposer sur des théâtres extérieurs. Le gain financier que cela peut apporter n'en vaut pas la peine comparée à la valeur d'une vie. Les personnels militaires sont présents, c'est leur rôle et leur mission. Le rôle de l'AIA Bretagne est bien aussi de former les personnels militaires, ils ont donc normalement et jusqu'à preuve du contraire toutes les compétences pour intervenir dans de telles circonstances. De plus les personnels civils qui seraient envoyés en mission, ne bénéficient à l'heure actuelle d'aucune couverture légale dans le cas d'un problème survenant au cours de leur mission, les personnels et leurs familles se retrouveraient donc démunis et sans recours dans le cas d'un accident.

Premier point dur et non des moindres, la situation de l'ATL2, des calendriers de visites, et de sa rénovation :

Pour rappel, la SIMMAD suite à des dérives sur les délais de visites avait demandé au SIAé d'avoir une réflexion avec tous les acteurs de la chaîne d'entretien de cet aéronef d'identifier les points bloquants et les améliorations pouvant les résorber et de lui soumettre à l'issue un calendrier de visite honnête et tenable.

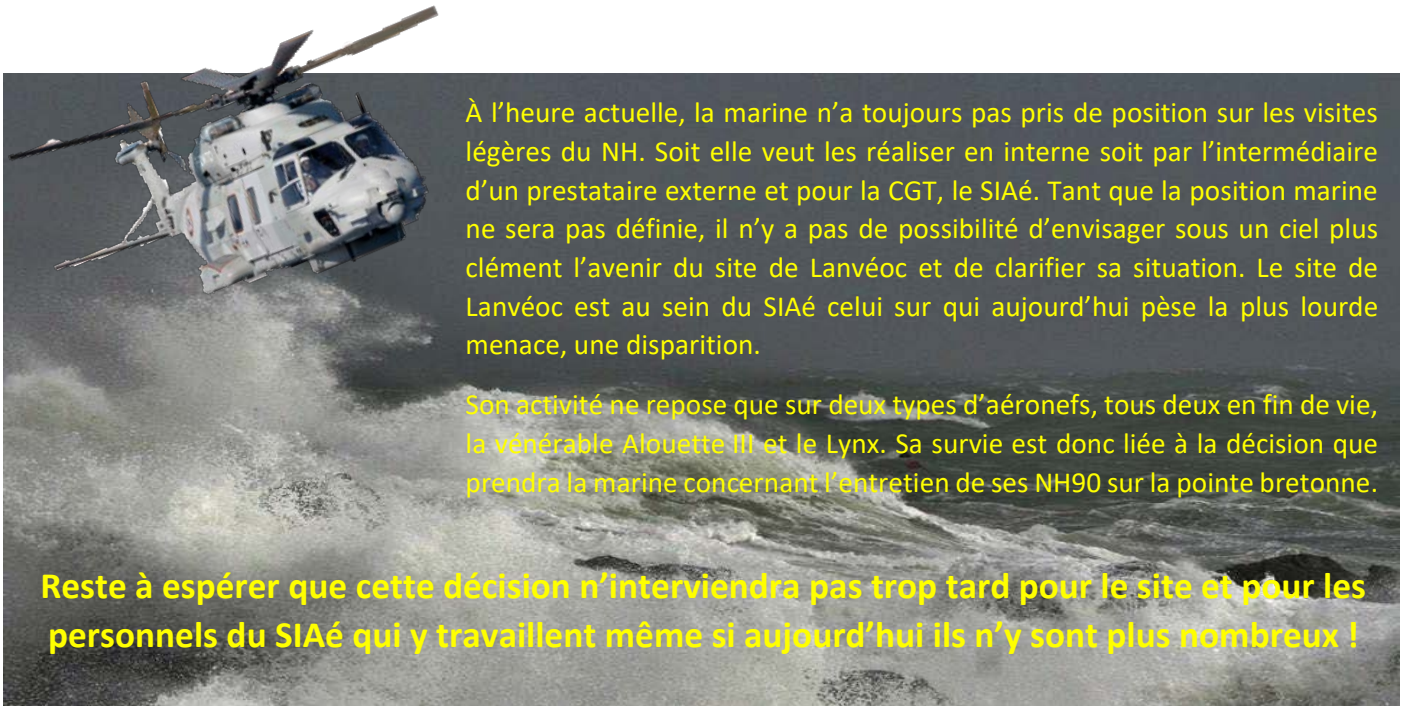
Suite à cela le service s'est engagé à proposer un calendrier de sortie de visite pour Cuers plus réaliste. C'est celui-ci qui est dimensionnant pour le reste, s'il n'y a pas de sortie de Cuers, il n'y a pas de visites intermédiaires. Ce calendrier a été proposé fin décembre. Pour lui faire suite, plusieurs scénarios concernant la rénovation de l'ATL2 ont été remis à l'état-major de la marine. Hier s'est tenue une réunion avec le major général de la marine et cette situation n'est pas encore tranchée. Une décision sur le scénario de rénovation devrait intervenir avant l'été puisque des éléments complémentaires sont nécessaires pour affiner le choix.

Concernant plus précisément la partie bretonne de l'entretien de cet aéronef et le gel de l'externalisation obtenu l'année dernière, le service devait proposer une solution autre qu'une externalisation complète.



À ce jour des éléments financiers sont en cours d'étude afin de vérifier que ce dossier est économiquement viable. Ils seront fournis courant mars après une instruction interne au SIAé. Une des hypothèses instruites est la construction d'un bâtiment permettant d'accueillir les visites surnuméraires que l'AIA Bretagne pourrait faire à partir de 2019.

Deuxième point lui aussi important puisque déterminant pour la survie du site de Lanvéoc, le NH90 Gaïman :



À l'heure actuelle, la marine n'a toujours pas pris de position sur les visites légères du NH. Soit elle veut les réaliser en interne soit par l'intermédiaire d'un prestataire externe et pour la CGT, le SIAé. Tant que la position marine ne sera pas définie, il n'y a pas de possibilité d'envisager sous un ciel plus clément l'avenir du site de Lanvéoc et de clarifier sa situation. Le site de Lanvéoc est au sein du SIAé celui sur qui aujourd'hui pèse la plus lourde menace, une disparition.

Son activité ne repose que sur deux types d'aéronefs, tous deux en fin de vie, la vénérable Alouette III et le Lynx. Sa survie est donc liée à la décision que prendra la marine concernant l'entretien de ses NH90 sur la pointe bretonne.

Reste à espérer que cette décision n'interviendra pas trop tard pour le site et pour les personnels du SIAé qui y travaillent même si aujourd'hui ils n'y sont plus nombreux !

Pour ces deux aéronefs, ce sont deux gros dossiers qu'il suit, mais il reconnaît que les décisions ne sont pas entre les mains du service.

Pour la CGT, il n'empêche que le SIAé est responsable de son personnel et doit faire ce qu'il faut pour lui assurer un travail quant à la marine, sa responsabilité sera lourde de conséquences si les décisions prises ne confortaient pas les sites bretons.

Troisième point, l'avenir des activités MATMOM, métrologie et APES :

La SIMMAD a repris la gestion des MATMOM au sein du ministère. Les besoins sont au sein des trois armées avec pour chacune des exigences différentes. Ceci afin de rechercher des solutions plus harmonieuses et de bien définir qui fait quoi. Pour l'heure, Cuers est le centre de maintenance historique pour la Marine, Ambérieu est plus axé sur de la conception et les autres sites ont eu des équipes d'entretien. Il va donc falloir voir comment positionner toutes ces compétences et trancher en interne au ministère qui fait quoi. Il n'a pas de position tranchée sur ce dossier. Pour l'AIA Bretagne et sa direction, la situation actuelle, les difficultés rencontrées pour les approvisionnements, les matériels vieux, des équipes mixtes avec les problèmes RH inhérents font que cela ne peut pas continuer.



inhérents font que cela ne peut pas continuer.



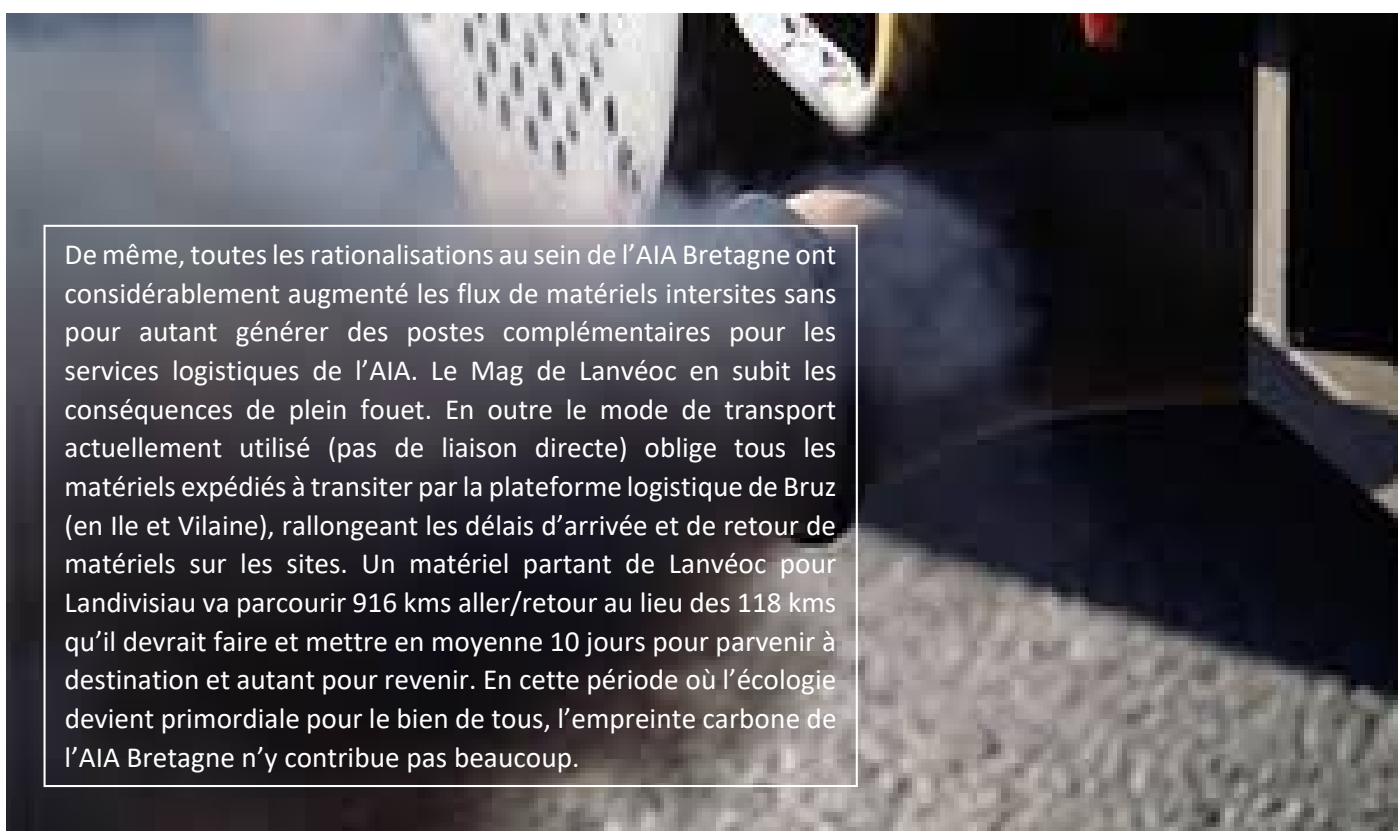
métrologie sont présents sur chaque site et l'atelier de Lann-Bihoué est chargé de contrôler le matériel NSO avec de faibles délais pour le réaliser. Pour les matériels NSI ou il n'y a pas de caractère d'urgence ils seront traités soit par Ambérieu, soit avec l'accord-cadre soit encore avec les remorques qui sillonnent la France.

Pour la métrologie, une rationalisation est en cours au sein du service entre Ambérieu, Cuers et la Bretagne. Ce travail va se poursuivre. Comme pour le MATMOM, l'approche est différente au sein des trois armées concernant cette activité. Une demande a donc été faite envers la SIMMAD pour essayer d'en avoir une commune. Au sein de l'AIA Bretagne, des bureaux





Pour l'APES, Ambérieu est le centre expert et il est intéressant de concentrer la charge sur un site unique. Aujourd'hui, Ambérieu fait de la conception, des paquetages ... À matériel commun, technologie commune, la réflexion sur qui fait quoi doit donc se poursuivre. Il n'est pas pour autant question de tout transférer sur Ambérieu. L'activité pyrotechnique restera en Bretagne tout comme les chaînes SAR qui imposent une réactivité avec la marine. La réflexion porte sur le reste, sur ce qui peut être fait à Ambérieu, sur où le faire au mieux, par qui, quand. Sur l'AIA Bretagne, le site de Landivisiau va récupérer l'activité de Lanvéoc et s'en trouvera conforté. Sa professionnalisation lui permettra d'être, sûrement, le site APES de l'AIA Bretagne. Cette activité sera réalisée dans les locaux actuels une fois rénovés et au B14. L'infrastructure du B14 devrait être prête au plus tôt courant 2018, la rénovation des locaux actuels intervenant plus tard. Il serait bien que le volume de personnel du site de Landivisiau soit mis en adéquation avec la charge de travail qui va y être transférée, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui.



De même, toutes les rationalisations au sein de l'AIA Bretagne ont considérablement augmenté les flux de matériels intersites sans pour autant générer des postes complémentaires pour les services logistiques de l'AIA. Le Mag de Lanvéoc en subit les conséquences de plein fouet. En outre le mode de transport actuellement utilisé (pas de liaison directe) oblige tous les matériels expédiés à transiter par la plateforme logistique de Bruz (en Ile et Vilaine), rallongeant les délais d'arrivée et de retour de matériels sur les sites. Un matériel partant de Lanvéoc pour Landivisiau va parcourir 916 kms aller/retour au lieu des 118 kms qu'il devrait faire et mettre en moyenne 10 jours pour parvenir à destination et autant pour revenir. En cette période où l'écologie devient primordiale pour le bien de tous, l'empreinte carbone de l'AIA Bretagne n'y contribue pas beaucoup.

Il y a là, nous semble-t-il, une belle piste d'amélioration ! Vive le progrès permanent...

Quant à espérer du personnel supplémentaire de la part de la marine pour ces deux activités, le rêve est permis, mais il ne faut pas y compter ! Pas plus que d'embauche de personnel civil puisque hors cœur de métier. Aux personnels actuels de faire au mieux comme ils le font déjà !

Pour la CGT, Philippe SERIS, Sylvain DELAHAIE.