



Le 10 août 2010

# Analyse du protocole DGAC 2010-2012

L'UNSA-ICNA a décidé de dénoncer le protocole proposé à la signature au mois de septembre. Afin d'en comprendre les raisons, voici l'analyse du texte protocolaire qui devrait amener tout défenseur des ICNA, de leur statut et de leurs condition de travaux, à ne pas le signer.

## Sommaire

Perspective Protocolaire .....	2
Europe : Stratégie nationale et internationale de la DGAC.....	4
Basses Couches et Approches : le carnage.....	7
Civil-Militaire .....	9
Performance et Productivité : les effectifs s'écroulent alors que le trafic repart.....	11
Statutaire : l'ATCOisation du corps des ICNA .....	13
Indemnitare .....	18
Conditions d'emploi et de travail .....	20
Technique .....	21
Divers.....	24
Et les points positifs ? .....	25
Les mesures qui manquent... ..	26

# Perspective Protocolaire

C'est affiché clairement dans son « Préambule – Perspective » : **ce protocole est en rupture avec les accords sociaux du passé.**

Ce protocole, qui tente pourtant de s'afficher dans la lignée de 20 ans de progrès et « d'entente sociale », a l'ambition de passer à « *une autre étape* » par rapport aux équilibres jadis trouvés et se veut ainsi « *plus exigeant en terme de performance et de gains de productivité* ». Cette simple affirmation est **un affront supplémentaire lancé aux personnels**, une humiliation vis-à-vis des efforts considérables consentis pendant toutes ces années de logique protocolaire. Car l'administration sous-entend que c'est une première dans l'histoire de la DGAC, alors que nos indicateurs de performance tant opérationnelle qu'économique ont toujours été parmi les meilleurs d'Europe, en raison du professionnalisme des agents de la DGAC et de notre organisation originale bâtie sur les deux corps d'ingénieurs ICNA et IESSA. Et c'est bien une démarche protocolaire originale, qui a permis de motiver les personnels et les a amené à donner le meilleur d'eux-mêmes pour construire un système « gagnant-gagnant ».

C'est là qu'est la rupture ! Car la logique protocolaire (déjà largement mise à mal par le nombre de mesures du dernier protocole non appliquées par la DGAC) a été brisée par l'administration et le gouvernement en mettant en place dans la précipitation et sans négociation une pointeuse vexatoire et en lançant des menaces sur notre service minimum. Car **la DGAC a œuvré à détruire les corps ICNA et IESSA dans leur spécificité pour mieux les fondre dans un modèle européen à l'efficacité inférieure.** Car nos dirigeants ont participé à la curée médiatique contre leurs propres agents en relayant sous le manteau à la presse un certain nombre « d'informations » utilisées ensuite contre nous, même si le message officiel restait « nous avons confiance dans le professionnalisme des contrôleurs aériens ».

Toutes ces actions ont conduit à la situation désastreuse actuelle, d'une perte de confiance généralisée et mutuelle et d'un protocole fondamentalement déséquilibré... Il est à noter qu'aucun de ces sujets n'est tout à fait tranché dans ce protocole et qu'ils constituent autant d'épées de Damoclès au-dessus de nos têtes. Cet accord n'est donc résolument pas celui d'un retour à la sérénité quotidienne pour les ICNA mais bien une ultime provocation.

**La construction du FABEC est bien sûr l'enjeu majeur des perspectives protocolaires. Elle est la cause, ou le prétexte, de nombreux reculs sociaux** tels que déclinés dans les 58 pages de ce protocole. Au premier rang de ceux-ci l'abandon du recouvrement des coûts et donc la mise en péril volontaire de la viabilité économique de la DGAC.

*(p7) le principe de recouvrement des coûts restera la pierre angulaire de cette organisation budgétaire puisqu'il permet aux services de poursuivre des investissements nécessaires aux missions. Le système de financement devra s'adapter à la nouvelle réglementation de la régulation économique issue du décret du 18 décembre 2009.*

Ce décret est précisément celui qui acte la fin du recouvrement des coûts ! Après avoir volontairement endetté la DGAC en n'appliquant pas le mécanisme correcteur, le gouvernement applique la bonne vieille recette selon laquelle les bénéficiaires profitent au secteur privé tandis que les dettes ont vocation à « plomber » le secteur public.

Puisque ce protocole doit être « *finançable* » avec pour contrainte « *un partage équitable entre les personnels, les investissements et le désendettement du BACEA* », la variable d'ajustement sera les effectifs, avec 496 suppressions de poste, dont 194 pour les ICNA.

Des économies seront aussi faites au niveau de l'aménagement du territoire puisque les basses couches seront « consolidées » de façon à ne laisser que 15 approches centrales, les ICNA concernés payant un lourd tribut au FABEC...

*(p6) parallèlement aux évolutions européennes, la DGAC devra continuer à apporter une attention particulière à ses services ultramarins. En effet, le transport aérien représente une dimension incontournable et indispensable au développement de ses territoires. La DGAC, conformément aux récentes orientations gouvernementales, veillera donc tout particulièrement à accompagner ces évolutions et contribuera dans son domaine d'action à « rapprocher l'outre-mer de la métropole. »*

Bel exemple de double langage, voire de « novlangue » à la George Orwell, lorsque tous les règlements européens ainsi que le projet de traité intergouvernemental excluent explicitement l'Outre-mer du périmètre du FABEC ! Ce rapprochement ne sera ni fonctionnel, ni institutionnel, mais essentiellement économique, en liaison avec les services régaliens de la DGAC...

Clairement et sûrement, **la DSNA se met en ordre de marche pour être dissoute dans un FABEC fusionnel !**

# Europe : Stratégie nationale et internationale de la DGAC

*(p11) En ligne avec l'engagement du gouvernement de janvier 2010, prolongé par la mission confiée en avril 2010 à Monsieur Gilles Savary, la France s'inscrit dans une démarche visant à organiser la prestation de services de navigation aérienne au sein du FABEC en respectant les principes suivants : [...] Avant cette étape importante de la DOI, les ministres recevront les représentants des personnels pour examiner les suites à donner aux recommandations du rapport de M. Savary, dès septembre 2010.*

Le début du protocole paraît plutôt satisfaisant : les termes « intégrés » et « fusionnés » sont explicitement enlevés depuis les versions de travail intermédiaires. **Le texte est désormais « compatible » avec la possibilité de construire un FABEC coopératif**, même s'il est évident à sa lecture que le protocole a été rédigé par des partisans d'un FABEC fusionnel, dans l'optique de le réaliser...

Néanmoins, ce que 7 journées de grève sur ce thème ont démontré depuis le début de l'année, c'est une gigantesque perte de confiance des personnels de la DGAC envers l'administration et le gouvernement sur la question de la construction du FABEC. Avant de savoir les « modalités pratiques » et les « garanties » de construction du FABEC, il convient surtout de savoir COMMENT le réaliser avec les personnels, qui seuls pourront faire en sorte que ce FABEC marche, ou qu'il soit un retentissant échec...

Aujourd'hui, quelle audience auront les propositions de l'administration ? Quelle légitimité auront les OS qui les approuveront ? S'il fallait traiter un sujet sur le FABEC dans ce protocole, c'était bien celui du comment retrouver la confiance !

**L'UNSA-ICNA propose ainsi un référendum des personnels de la DGAC sur la question de la construction du FABEC**, afin que ceux-ci puissent réellement se prononcer sur leur avenir. A défaut, ce sont les prochaines élections professionnelles (désormais prévues pour octobre 2011) qui auront assurément un caractère référendaire, l'enjeu majeur étant de savoir si oui ou non les agents de la DSNA doivent quitter la Fonction Publique d'Etat pour être détachés dans une entité internationale. Nous enjoignons l'administration d'attendre les résultats de celles-ci avant de prendre des décisions irréversibles.

*(p11) un groupe de suivi protocolaire chargé de concerter avec les personnels en accompagnement de la négociation internationale qui sera menée selon les orientations retenues par le gouvernement à l'issue de la phase d'examen du rapport Savary.*

Cette mesure n'est ni plus ni moins qu'un exemple de duperie de la part de l'administration, puisque ce qui était initialement un « groupe de suivi » ouvert à tous dans les versions intermédiaires du protocole (et notamment celle qui a vu l'UNSA-ICNA lever son préavis) est devenu, alors que le chapitre sur l'Europe ne pouvait soi-disant plus être modifié, un « groupe de suivi protocolaire » dans le document final, interdisant de fait l'accès de ce GS aux non-signataires du protocole. Il est vrai que cela va mieux quand tout le monde est d'accord autour de la table !

Dans la mesure où cette négociation internationale pourra changer profondément la vie professionnelle de l'ensemble des agents de la DGAC, il est tout simplement normal et légitime que l'ensemble des

Organisation Syndicales soient consultées.

*(p12) un groupe de travail protocolaire « garanties sociales » visant à définir les critères et principes déterminants pour les évolutions statutaires, réglementaires et d'organisation du travail pour les personnels de la DGAC dans le cadre de la construction du FABEC. [...] Les travaux de ce groupe, se baseront dans un premier temps sur une méthode pragmatique, visant à établir un référentiel des conditions d'emplois des personnels (garanties sociales et modalités de gestion) [...]*

**Il s'agit évidemment de préparer la convergence avec les conditions d'emploi et de travail des autres pays du FABEC et donc de modifier celles-ci.** Quel intérêt de réunir un tel GT si ce n'était pas le cas ? Quant à la référence à Eurocontrol et les « garanties sociales apportées par le statut de ses personnels », difficile de ne pas se remémorer cette réunion où l'administration présentait celui-ci, de concert avec une organisation syndicale, comme un statut de « fonctionnaire européen », information qui s'est révélée depuis totalement fautive. Les contrôleurs de Maastricht sont ainsi des employés « contractuels » de l'agence MUAC et ne sont ni fonctionnaires européens, ni fonctionnaires internationaux (ou alors, dans une acception très très large du terme...).

**Pour l'UNSA-ICNA, le statut et les conditions d'emploi** sont le fruit d'une histoire (parfois chargée) et s'inscrivent dans un contexte social national. Quel que soit le niveau d'intégration du FABEC, elles **doivent donc continuer à être négociées et gérées au niveau national**, qui est clairement l'échelon adéquat pour cela.

*(p12) A cet effet, Le Gouvernement mesure toute l'importance des questions de représentativité, et œuvrera à déterminer, dans la concertation, un processus transparent de mesure de la représentativité des différentes organisations existantes en cohérence avec les mesures nationales.*

S'il ne s'agissait que d'avoir un dialogue social consultatif au niveau FABEC, une représentativité ETF/ATCEUC (ou MARC, bien que cela pose des problèmes légaux) serait suffisante. Le but de cette mesure est bien de préparer une négociation des conditions d'emploi et de travail à l'échelon FABEC, et plus au niveau national. Les spécificités ICNA n'y résisteraient pas.

Le deuxième objectif est encore moins avouable : **la DGAC souhaite ménager ses alliés syndicaux qui risquent de perdre gros lors des prochaines élections professionnelles.** En regardant la représentativité non plus au niveau national, mais au niveau FABEC, les syndicats français du MARC se verraient assurer leur représentativité grâce à l'alliance avec des syndicats de contrôleurs très fortement implantés en Allemagne et en Suisse, même si leur score s'avérait très mauvais en France ! Est-ce cela la démocratie sociale ?

*(p13) Une harmonisation au sein du FABEC des conditions d'octroi et de renouvellement des licences de contrôleur aérien et des autres fonctions techniques interviendra progressivement. La DSAC s'attachera au sein du comité des NSA à détenir un rôle prépondérant dans ce processus.*

Derrière ce paragraphe en apparence anodin se cache ni plus ni moins qu'une bombe puisqu'il **s'agit de la remise en cause de l'esprit même de « l'accord licence »** ! En effet, le choix politique fait à l'époque était de ne décrire les licences de contrôleur en France que dans le cadre des corps de la Fonction Publique, TSEEAC et ICNA. Ce choix ambitieux, qui annulait la possibilité de dumping social et de concurrence sur les postes de contrôle en France, a été la base même de l'acceptation par toute une profession d'un processus licence plus que contraignant.

Pour « harmoniser », il faudra probablement non seulement mettre au panier les conclusions de l'accord licence , mais surtout passer à un système différent de licences « indépendantes » du statut ou du contrat de travail, tel qu'il existe partout ailleurs dans le FABEC.

*(p17) Afin d'accompagner la préparation de toutes les évolutions internationales et européennes, il sera créé un comité Europe associant les représentants du personnel pour suivre les travaux européens.*

Enfin une bonne idée ! Il est vrai qu'on ne parle d'un tel comité que depuis 2004 et les premiers textes Ciel Unique... Mais mieux vaut tard que jamais, même si **une mise en place plus rapide et une concertation intelligente sur les sujets européens aurait pu éviter des erreurs stratégiques** telles que l'abandon du recouvrement des coûts, le choix d'un modèle fusionnel pour le FABEC alors qu'il n'est soutenu que par une petite minorité d'agents, ou encore une directive licence qui est actuellement transformée en règlement européen par l'EASA sans que la DSNA ne consulte la position de la France avec les OS, etc.

*(p8) La DSAC devra utiliser tous ces moyens pour amener l'AESA et ses partenaires européens à prendre en compte les positions françaises pour faciliter l'applicabilité des règlements et leur simplification.*

*(p9) Le présent protocole devra donc accompagner les mutations des métiers, relever le défi de la qualité de la surveillance et de la reconnaissance de la DSAC en Europe.*

*(p10) La DSAC devra en outre développer une stratégie d'offre d'une expertise internationale de haut niveau, en particulier vis-à-vis de l'AESA et des autres autorités nationales européennes.*

**Il est permis de se demander si ce protocole n'est pas un protocole DSAC** plutôt qu'un protocole DGAC, tant le nombre de mesures concernant celle-ci est important (la DSAC est citée 91 fois dans le protocole ; la DSNA seulement 53 fois) ! Les moyens consacrés à la DSAC sont ainsi considérables et en décalage complet avec la cure d'austérité sévère que connaissent les autres directions de la DGAC. En voyant la France renforcer ainsi son autorité de surveillance afin qu'elle puisse imposer son modèle dans un contexte de coopération entre autorités nationales de surveillance et pour se positionner comme acteur majeur face à l'EASA, on ne peut que regretter amèrement qu'elle n'ait pas fait un choix identique pour son prestataire de services !

Néanmoins, nous rejoignons l'analyse pertinente de la section SNCTA du CRNA/SE : tous ces organismes de contrôle (on peut le voir dans d'autres domaines d'activité) sont sujets à la même tentation inflationniste de réglementer à outrance afin de justifier leur propre existence et/ou de se voir accorder toujours plus de moyens.

Rappelons que la **surveillance n'est pas une fin en soi et ne doit en aucun cas le devenir ; la priorité est évidemment la prestation d'un service de sécurité** et celle-ci dépend tout autant, voire plus, d'une culture et d'une expertise transmise ou non au niveau du prestataire que de la mise en place de normes et d'indicateurs de plus en plus technocratiques.

# Basses Couches et Approches : le carnage.

*(p15) Il importe de rechercher une organisation consolidée plus efficace et pérenne, via une stratégie ambitieuse concernant les espaces inférieurs.*

*(p27) Une stratégie de réorganisation des basses couches de l'espace aérien dite « stratégie basses couches » selon le modèle des SCIV (Service de Contrôle et d'Information de Vol) jointifs assurant un maillage du territoire métropolitain gérés par un nombre réduit d'environ 15 centres de contrôles d'approches sera mise en œuvre.*

Voilà qui est dit, et le chiffre est clairement annoncé. Les organismes de l'espace aérien inférieur seront les premières victimes d'une européanisation, sauce libérale. Car loin d'imposer notre modèle, il s'agit de subir celui des autres.

Si depuis toujours les Approches (où exercent 50% des ICNA) sont le parent pauvre de la DGAC, ce texte marque une nouvelle étape dans leur déconsidération. Alors que dans le dernier protocole, il était encore question d'une étude nationale concertée avec les personnels, aujourd'hui la discussion est terminée avant même d'avoir commencé ! **Ce sera 15 approches en France, « point barre »**. Une première consolidation massive, la moitié des centres étant abandonnés et un premier pas, énorme, fait vers une harmonisation avec nos homologues du FABEC. On ne peut pas s'intégrer si on est différent. Et il aurait été difficile de demander à l'Allemagne, qui a déjà confié la plupart de ses terrains régionaux à sa filiale low-cost ou au secteur privé, de partager le coût de notre aménagement du territoire...

Cela fait des années que les approches doutent sur leur avenir car elles sont dépendantes de notre système français de péréquation financière, les avions survolant le territoire français finançant aussi une partie des services en espace aérien inférieur. De là vient le mépris de certains qui pensent qu'on ne peut gagner plus qu'en se débarrassant des « petites » approches...

Aujourd'hui la réponse du protocole aux inquiétudes des approcheurs est le nombre fixé des organismes survivants ! Mais pourquoi l'administration ne va-t-elle pas au bout de sa logique et ne publie-t-elle pas les noms ? Est-ce pour créer la « saine émulation » de la concurrence entre personnels des différents organismes ? Car après la sérénité sur leur avenir, les approcheurs vont subir le chantage à la survie : il faudra se battre pour être dans le top 15, c'est-à-dire agrandir son espace tout en demandant moins d'effectif que son voisin pour le même projet. **Un dumping social bien franco-français sur fond d'évolution européenne !**

Par ailleurs, il faut bien prendre conscience qu'il s'agit aussi d'une transformation massive d'emplois ICNA en emplois TSEEAC, les seconds remplaçant les premiers sur les approches satellisées. Celle-ci participe clairement de la volonté de rapprocher ces deux corps et donc d'ATCOiser celui des ICNA, pour mieux le rendre FABEC-compatible (cf. partie « statutaire » ci-après)

A l'approche dogmatique de l'administration de centralisation systématique des approches, l'UNSA-ICNA n'opposera pas un refus dogmatique de parler de centralisation. Si dans le passé, certaines centralisations ont été des échecs, tant techniques que sociaux (et il faut savoir en tirer les leçons), d'autres ont été des

succès (et il faut le reconnaître). Mais pour cela, **il faut entendre les aspirations des personnels sur place et laisser une chance à la réelle concertation, locale, régionale et nationale.**

De plus, les OS pourront d'autant plus facilement s'associer à une décision de périphérisation d'approches qu'elles auront la certitude que les approcheurs disposeront des outils, techniques et réglementaires, nécessaires à la bonne exécution de leurs missions et qu'il ne sera pas fait des économies de bout de chandelle sur leur dos ! Pour l'UNSA-ICNA, c'est donc d'abord à l'administration de démontrer qu'elle souhaite se donner les moyens de sa politique.

*(p28) Pour les ICNA souhaitant accompagner le changement en quittant leur poste de contrôleur d'approche sur les aérodromes reclassés, un plan d'affectation vers le centre de contrôle d'approche repeneur sera défini pour les ICNA désireux de rejoindre ce dernier. Par ailleurs, des priorités de réaffectation sur les postes de contrôle ouverts lors des campagnes de mutations suivantes seront instaurées de façon similaire à ce qui a été fait lors des derniers reclassements.*

Dernier « avantage » collatéral à la politique de centralisation d'approches à l'extrême promue dans ce protocole par la DGAC et les signataires : grâce aux règles de « priorité absolue » en CAP pour les contrôleurs des approches fermées, alors même que nous allons rentrer dans des années très pauvres en possibilité de mutation, **on s'assure de bloquer durablement les possibilités pour les contrôleurs du Nord de la France d'être mutés dans le Sud !**

S'il n'est pas illogique que l'administration cherche à régler ainsi, sans devoir l'assumer politiquement, les problèmes de fuite d'effectifs des centres comme Reims ou Strasbourg, comment des syndicats responsables peuvent-ils approuver une mesure aussi profondément inéquitable ? Les contrôleurs qui resteront ainsi bloqués de nombreuses années supplémentaires apprécieront...

# Civil-Militaire

*(p14) Dans le cadre de la mise en œuvre du ciel unique européen, l'Etat-major de l'armée de l'air et la direction des services de la navigation aérienne se sont accordés sur la volonté de définir et mettre en œuvre, de façon progressive, un nouveau dispositif de coordination civile-militaire performant reposant sur la coimplantation d'unités de contrôle militaires dans les centres civils, permettant notamment de répondre aux exigences du règlement CE 2150/2005 en matière de communication directe entre contrôleurs civils et contrôleurs militaires.*

*(p27) Une expérimentation d'un CMCC dit « type II » sera menée en 2011 à Reims, centre à forte densité de trafic militaire en-route. Un CMCC de « type II » repose en particulier sur un nouveau concept d'opération de niveau 3, la mise en place d'une gestion opérative étendue afin d'optimiser la gestion de l'espace, la sectorisation de la gestion de la CAM I et l'insertion des positions de contrôle militaires au sein des blocs de secteurs de contrôle civils. La mise en œuvre des CMCC type II sera facilitée par les extensions programmées de salles de contrôle de CRNA, en particulier pour celle de Reims.*

Si le CMCC « type I » donne globalement satisfaction aux deux parties, le « type II » va clairement beaucoup trop loin ! Il est délirant de faire le constat qu'alors que la moindre modification CA doit faire l'objet d'études de sécurité poussées, on se permet d'envisager de placer des UCE militaires au milieu des UCE civiles sans même aborder la question de la synergie entre positions de contrôle qui pourrait ainsi être détruite, et de son impact sur la capacité et la sécurité. En particulier dans les dégroupements par couches, la proximité dans la salle de contrôle des UCE correspondantes est un élément important de confort et participe non seulement à l'efficacité du système, mais aussi à sa sécurité (notamment dans les cas d'overshoot de niveau).

Prendre le risque de briser une telle synergie au profit des militaires, alors même que la CAM I en volume annuel représente moins d'une journée de trafic civil, est bien la preuve qu'à la DGAC, **les considérations politiques ont largement pris le pas sur les considérations opérationnelles** ! D'ailleurs, il est frappant de constater qu'il y a de l'argent pour les militaires alors que certains centres (et notamment Brest) voient leur extension (rendue nécessaire par le volume de trafic civil traité) renvoyée aux calendes grecques !

Si nous faisons confiance à nos collègues rémois pour dénoncer lors des expés tout dispositif qui serait anti-sécuritaire, nous déplorons qu'ils aient encore à subir, après le désastre S3/S5, **une nouvelle expérimentation boîteuse...**

*(p27) S'agissant de la coordination de niveau 3, le concept opérationnel devra permettre de mettre en œuvre des procédures de coordination performantes. En complément des apports de la fonction militaire OCCD pour l'amélioration de l'interface CAM/CAG, la question des apports et les contraintes de la visualisation par les contrôleurs civils des aéronefs contrôlés en CMCC par les contrôleurs militaires et des méthodes de travail associées sera étudiée du point de vue juridique, réglementaire, technique et opérationnel par un groupe de travail en reprenant les travaux menés à Reims. Ce GT étudiera également les vols CER et rendra ses conclusions avant la mi 2011.*

Si les contrôleurs ont historiquement refusé la visualisation des aéronefs en CAM, ce n'est ni par conservatisme, ni par antimilitarisme, mais précisément parce que **la question épineuse de la responsabilité juridique n'a jamais pu être éclaircie par notre administration** ! On peut par conséquent se demander quels

nouveaux éléments justifient ce GT. Quoi qu'il en soit, il serait totalement inacceptable que des expérimentations aient lieu, engageant la responsabilité des contrôleurs y participant, sans que cette question de la responsabilité ne soit préalablement et prioritairement traitée.

*(p28) Cette stratégie aura également un impact sur l'organisation des DCC, pour ce qui concerne la gestion flexible de l'espace aérien, l'évolution des méthodes de coordination entre contrôleurs civils et contrôleurs militaires, et la réorganisation des centres de contrôle de la défense. L'accompagnement social consécutif à une éventuelle fermeture de DCC sera le même que celui d'une approche délocalisée.*

Les DCC ne sont pas FABEC-compatibles, ils doivent donc disparaître ! Si la coordination directe de contrôleur militaire à contrôleur civil est probablement (en tout cas sur le papier) la plus efficace, il est particulièrement dommage que **la DSNA se sépare ainsi des seuls personnels qui disposent d'une compétence mixte avérée**. Car les méthodes de travail militaires ne sont pas les méthodes de travail civiles, et de nombreux contrôleurs ont pu constater à quel point il est parfois dur (et long !) de se comprendre l'un l'autre. Les DCC, sous une forme probablement modifiée, pourraient légitimement continuer à exister et à remplir cette mission de « pont » et de meilleure intercompréhension entre civils et militaires.

Sur un autre plan, **ce sont aussi des postes pour des seconds segments de carrière pour les ICNA qui disparaissent**, diminuant encore un peu plus les possibilités de reconversion pour un ICNA qui souhaiterait (ou serait amené à) quitter sa fonction de PC. Si la DGAC n'a pas vocation à maintenir des postes pour les seules raisons de carrière de ses agents, c'est néanmoins une évolution inquiétante qui rajoute une pierre à l'édifice de l'ATCOisation du corps des ICNA.

# Performance et Productivité : les effectifs s'écroulent alors que le trafic repart.

(p15) La productivité des centres de contrôle français sera ainsi confortée notamment par le maintien d'un coût unitaire du contrôle aérien se positionnant favorablement par rapport à nos partenaires, dans la perspective de gestion commune de la performance attendue pour les FAB par le deuxième paquet ciel unique adopté en 2009.

Dire que certains voyaient dans le FABEC fusionnel un « grand service public européen qui doit extraire les personnels de tout risque de concurrence ou de compétition », on en est ici bien loin ! On a au contraire la preuve que les considérations de productivité et le poids que celles-ci font peser sur les personnels et leurs conditions de travail sont par nature déconnectés de la question institutionnelle. Au pire, l'institutionnel joue le rôle de catalyseur, d'accélérateur : puisqu'il faut fusionner, il faut converger les conditions de travail, il faut aligner notre productivité, il faut adapter notre organisation...

Comme nous l'avons dénoncé à de multiples occasions, **le FABEC fusionnel devient le prétexte du changement, utilisé pour justifier des évolutions qui sont désirées de longue date.**

(p18) L'amélioration de la performance de la DGAC s'appuiera entre autres sur une organisation plus adaptée et une priorisation des dépenses permettra la réduction de 496 emplois sur la période 2011 - 2013.

(p40)

	suppressions prévues				retraites prévues				effort objectif 2011 - 2013	Autres mouvements prévus	recrutements prévus
	2011	2012	2013	total 2011 - 2013	2011	2012	2013	total 2011 - 2013			
IEEAC	-17	-14	-14	-45	30	29	32	91	-45	-9	55
Attachés	13	11	-4	20	3	5	7	15	20	0	35
ICNA	-80	-62	-52	-194	150	134	103	387	-194	-24	217
IESSA	-13	-12	-17	-42	24	26	34	84	-42	-12	54
TSEEAC	-3	-2	-5	-10	28	34	39	101	-10	-114	205
Assistants	18	24	-7	35	11	11	10	32	35	-34	101
O.E.	-17	-13	-12	-42	23	24	23	70	-42	-6	34
Adjoints	-74	-76	-33	-183	40	38	39	117	-183	-85	19
Autres personnels	-25	-5	-5	-35	31	23	33	87	-35	-12	64
<b>Total</b>	<b>-198</b>	<b>-149</b>	<b>-149</b>	<b>-496</b>	<b>340</b>	<b>324</b>	<b>320</b>	<b>984</b>	<b>-496</b>	<b>-296</b>	<b>784</b>

Certes, 217 recrutements ICNA sont prévus, mais c'est bel et bien **194 suppressions de postes ICNA en 3 ans** qu'il faut lire ! La RGPP (non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite) est donc strictement appliquée pour le corps de ICNA et on taille dans le vif des effectifs !

Alors même que le Secrétaire d'Etat annonçait le 11 janvier 2010 qu'il y avait des marges de négociation au niveau des effectifs pour 2011, alors même qu'un ratio de 1/3 faisait partie des hypothèses de travail de ce protocole (le Secrétaire Général ayant expliqué lors de sa tournée de 2008 dans les centres opérationnels que la RGPP ne pouvait être strictement appliquée à une activité de production telle que la nôtre), **la DGAC fait le choix du pire en recrutant le minimum.** On fera grâce de « l'aumône » des 30 contrôleurs supplémentaires (TSEEAC+ICNA) si jamais il y a plus de 6% de croissance en 2011...

Si la DSNA ne risque pas demain le sous-effectif généralisé (les départs en retraite actuels ont été, en partie, provisionnés ces dernières années), la DGAC fait le choix de ne pas préparer aujourd'hui une future croissance à partir de 2015 puisque les effectifs recrutés aujourd'hui mettent 5 ans pour devenir opérationnels. On peut, encore une fois, y voir une volonté de converger vers les pratiques du FABEC puisque les contrôleurs français auront le « choix » dans quelques années soit de vivre un sous-effectif durable, voire devenu structurel, soit d'adapter leurs conditions de travail (« un jour sur deux », travail en équipe, etc.) pour augmenter la productivité collective et absorber l'augmentation du trafic avec moins de contrôleurs.

Nul doute que les syndicats signataires imaginent qu'ils seront alors en position de force pour négocier des augmentations de salaire substantielles...

Ce n'est pas là la philosophie de l'UNSA-ICNA, ni son ambition pour le corps des ICNA. **L'UNSA-ICNA estime que de bonnes conditions de travail sont**, a fortiori aux niveaux de salaires actuels des ICNA et dans le contexte de crise économique mondiale que nous traversons, **bien plus importantes que des revendications salariales à contretemps de la société**, et qui se retourneront un jour contre nous. Ces bonnes conditions de travail concourent à la sérénité en salle de contrôle, à l'efficacité du contrôleur à poste, et en définitive à la sécurité. Pour l'UNSA-ICNA, elles ne sont pas à vendre, et tous ceux qui ont pu passer quelques jours dans les différents centres de contrôle de nos partenaires du FABEC peuvent réaliser à quel point celles-ci sont inestimables...

*(p26) Pour les centres en route, tous les projets d'amélioration du réseau de route prennent désormais en considération le besoin de réduire les rallongements de trajectoire et d'optimiser les profils de vol. Cependant, les améliorations principales attendues dans ce domaine pour les prochaines années, découleront essentiellement d'un réseau de route plus performant à l'échelle du FABEC.*

Utile remarque que tout ICNA ayant déjà travaillé sur des projets espace, qu'il soit détaché ou en salle de contrôle, appréciera à sa juste valeur ! La DGAC continue avec ses provocations et son déni de tous les efforts consentis par les personnels depuis de nombreuses années. Il est évident que **depuis plus de 10 ans, l'optimisation des trajectoires est au cœur des préoccupations de tous les projets espace de la DSNA**. Les extensions de route sont désormais essentiellement dues aux zones militaires, dont la superficie totale est loin de diminuer aussi vite que le trafic civil augmente, bien au contraire ! Mais il est plus simple de faire du CMCC « type II » que de gagner quelques NM<sup>2</sup> stratégiques sur une zone militaire contraignante...

Quant au « réseau de route plus performant à l'échelle du FABEC », espérons que cela ne se traduise pas par une perte d'efficacité encore plus importante entre FABs. Voir que l'une des dernières réorganisations d'espace française a conduit à écraser plus bas les arrivées en région parisienne, donc à augmenter le bilan carbone, pour favoriser les départs londoniens a un côté navrant en cette ère de développement durable et de « profils de vols optimisés ». Il est vrai que c'est avec le NATS, hors FABEC, que les discussions ont eu lieu, donc probablement que ça ne compte pas...

# Statutaire : l'ATCOisation du corps des ICNA

*(p35) Pour accompagner les évolutions de l'enseignement supérieur, l'ENAC procédera à l'habilitation LMD (Licence, Master, Doctorat) de l'ensemble de ses formations et notamment des formations professionnelles : ICNA et IESSA (au niveau master), TSEEAC et EPL (au niveau licence). [...]*

*L'ENAC mettra les moyens nécessaires en œuvre pour que l'habilitation LMD de la nouvelle formation TSEEAC, en cours d'étude soit effective pour la promotion TSEEAC dont la rentrée s'effectuera lors du deuxième semestre de l'année 2011.*

Ce protocole est décidément celui des TSEEAC : pourquoi une date limite pour ceux-ci, et rien pour les ICNA et les IESSA ? Sur le fond, on peut seulement dire : enfin ! Car l'ENAC est sur ce plan très en retard sur les autres écoles...

Mais avant de parler d'un référentiel européen, la France existe toujours. Et **avant d'être une formation niveau Master, le diplôme ICNA est surtout un diplôme d'ingénieur** qui, même s'il n'en a pas besoin pour en être légalement un, doit être reconnu par la Commission des Titres. Seule une telle reconnaissance permettra d'éviter à l'avenir que des parlementaires ne qualifient les contrôleurs aériens de « techniciens », et non d'ingénieurs. **La demande d'homologation à la Commission des Titres doit donc être refaite**, et si besoin, la formation ICNA revue en fonction.

Pour l'UNSA-ICNA, notre statut d'ingénieur est une spécificité sur la scène européenne que nous ne voulons pas seulement conserver, mais réaffirmer et valoriser. **ICNA, ce n'est pas un mot, c'est notre métier !** C'est pourquoi nous revendiquons **un grand débat national sur l'avenir de la profession d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne**, des « Etats Généraux ICNA » puisque le terme est à la mode. Il y sera discuté de la plus-value de la pluridisciplinarité des fonctions ICNA sur l'efficacité globale du système, de l'avenir du titre d'ingénieur, des relations entre l'encadrement et l'opérationnel et des allers-retours entre ces deux positions.

La question du modèle professionnel des contrôleurs aériens français, que ce soit un modèle ATCO FABEC-compatible ou un statut ICNA réellement et honnêtement régénéré, est assurément **l'une des 3 grandes questions structurantes** pour la navigation aérienne française pour les 15 années à venir.

*(p45) Dans le cadre des évolutions des fonctions exercées par les TSEEAC dans le contexte européen, une étude sera lancée pour analyser les voies et moyens d'une élévation du niveau du recrutement de ces personnels et de leur scolarité à l'ENAC. Cette étude sera menée sur la durée du protocole.*

Ce paragraphe démontre par **A+B** la volonté de rapprocher, voire fusionner à terme les TSEEAC contrôleurs et les ICNA – ceci participant de la volonté d'ATCOiser le corps des ICNA et de le rendre compatible avec le FABEC, d'où la référence au « contexte européen ».

En effet, les TSEEAC sont recrutés au niveau Bac, et sont formés au niveau Licence (ou en tout cas ils le seront d'ici 2011 – cf. supra) ; les ICNA sont recrutés au niveau Bac+2 et sont formés au niveau Master. L'élévation du niveau de recrutement et de scolarité des TSEEAC ne peut s'entendre QUE comme une

volonté de les amener à Bac+2 et Master, soit au niveau ICNA. Utiliser deux corps de « même niveau » pour des fonctions de même nature ne semble guère cohérent : **c'est donc un « corps unique de contrôleurs » que préfigure cette mesure !**

Cette seule mesure suffirait à empêcher l'UNSA-ICNA (ou tout syndicat prétendant défendre les ICNA d'ailleurs) de signer le protocole.

*(p44) Les fonctions d'encadrement et d'expertise seront renforcées. Dans cette hypothèse, il sera créé avant le 31 décembre 2012 le corps des ingénieurs, cadres et experts de l'aviation civile (ICEAC) et le corps des IEEAC sera supprimé à la même date. Les IEEAC seront reclassés dans le corps des ICEAC à l'indice égal ou immédiatement supérieur. Les IESSA pourront demander leur intégration dans ce nouveau corps par la voie du détachement. Par ailleurs, pourront accéder à ce corps dans le cadre d'un dispositif « ad hoc » de sélection professionnelle prenant en compte la reconnaissance des acquis de l'expérience les TSEEAC dès lors qu'ils sont depuis au moins 4 ans sur un emploi fonctionnel CTAC, certains attachés de l'aviation civile qui possèdent les compétences et tiennent des fonctions particulières éligibles au CTAC selon une certaine ancienneté.*

Ce nouveau corps d'encadrement est une épine énorme dans le statut ICNA, et il est hallucinant qu'un tel projet qui a historiquement toujours été combattu par les syndicats de contrôleurs passe comme ça, sans faire plus de bruit !

Le fait que ce corps d'encadrement exclut par construction les ICNA n'écarte pas **le danger d'étêtage du corps des ICNA**, se retrouvant en compétition (mais avec un retard structurel lié au premier segment de carrière des contrôleurs) avec les ICEAC.

La priorité en CAP sur les postes « *des services exploitation, sans exclure pour autant les autres corps possédant les compétences requises* » fait partie **des promesses qui n'engagent que ceux qui les croient**. Rien n'étant plus dissemblable ni subjectif qu'un profil, la CPE, à laquelle ne siègent pas les OS, continuera d'être souveraine dans ses décisions et pourra, chaque fois que nécessaire, déroger à ce principe. Il ne faut pas être dupe : lorsqu'on connaît la mauvaise foi de l'administration dans l'analyse des profils en CAP, il est fort probable que la répartition des postes par corps en CPE ne changera que peu demain (ou alors pas dans le sens voulu...), à moins que la CAP ICNA n'anticipe d'éventuels arbitrages en étant beaucoup plus rigide qu'aujourd'hui !

*(p41) Le nombre d'emplois fonctionnels de chefs de service technique sera augmenté de 8 emplois en 2012 et leur accès sera ouvert aux ICNA en chef avec une ancienneté suffisante dans le grade.*

Les ICNA peuvent accéder au HEB par le moyen d'un emploi fonctionnel. C'est évidemment une bonne nouvelle en soi, mais s'adressant à une population des plus réduites puisque pour en bénéficier, il faut au minimum être chef de CRNA ou chef de SNA. Aujourd'hui, **cela concerne 2 ICNA** et on voit mal comment cela pourrait en concerner plus de 4 ou 5 en tout à l'avenir...

Et malheureusement, il semble fortement improbable de reproduire avec le HEB ce qui a été précédemment réussi avec les défunts emplois fonctionnels IDFAC, précurseurs du 4<sup>e</sup> grade et du HEA largement ouvert aux ICNA. Non seulement parce qu'on touche à des équilibres Fonction Publique de plus en plus délicats (le HEB est l'indice terminal de nos hauts fonctionnaires : IPEF et administrateurs civils), mais surtout parce qu'**avec un corps ICNA ATCOisé**, rejoint par les TSEEAC et étêté par le corps des ICEAC, **la légitimité d'accéder**

**largement à un grade fonctionnel HEB sera malheureusement très faible.**

Enfin, la Cour des Comptes ayant violemment dénoncé le mécanisme « d'échelle de perroquet » (visant à étendre à tous des avantages acquis par certains) assez largement en vigueur à la DGAC, on peut imaginer que le gouvernement fera preuve de beaucoup de prudence avant de reproduire ce genre de manœuvres...

*(p53) Un assouplissement des conditions d'accès au corps des ICNA pour les contrôleurs d'aérodrome TSEEAC sera examiné*

Encore une mesure très cohérente avec la volonté **de rapprocher les corps TSEEAC et ICNA** et donc **d'ATCOiser ce dernier**. En ouvrant largement la voie de la Sélection Professionnelle ICNA aux TSEEAC, on contribue à diminuer la distance entre ces deux corps. En effet, passer ICNA devient quasiment aussi simple pour un TSEEAC qu'une mutation, puisqu'il ne faut que 3 ans de MU et que 30% des recrutements ICNA sont consacrés à la EP/SP TSEEAC, soit 20 places ICNA par an pour 300 TSEEAC contrôleurs. Ramené en proportion au corps des ICNA, c'est comme si plus de 300 ICNA mutaient (ou progressaient vers un autre corps) par an ! Cette proportion est donc bien considérable.

Sans compter qu'un simple calcul permet d'établir qu'un **individu donné a plus à gagner**, à la fois financièrement et statutairement (pour sa carrière future et sa retraite), **à être d'abord TSEEAC** puis passer la SP ICNA qu'à devenir, deux ans plus tard, directement ICNA ! C'est tout simplement choquant et dévalorise le recrutement externe ICNA et donc le statut d'ingénieur de ses membres censés être recrutés majoritairement après des Classes Préparatoires aux Grandes Ecoles.

*(p29) Il étudiera également la mise en place d'une mention d'unité intermédiaire dans des approches « SCIV ».*

La notion de « mention d'unité (qualif) intermédiaire » mérite d'être manipulée avec prudence, a fortiori dans un contexte de convergence européenne, car elle peut être le prétexte à **un coup porté à la logique de « qualif max »** qui constitue une grande plus-value pour les ICNA. Si l'UNSA-ICNA estime que **l'on peut réfléchir à des mécanismes indemnitaires** permettant de compenser des temps de formation qui seraient amenés à exploser suite à de trop nombreuses reprises d'espace, **de telles mesures statutaires présentent trop de risques** pour être retenues.

Lors de la négociation protocolaire, l'UNSA-ICNA avait proposé de faire inscrire clairement dans le protocole des garde-fous pour réaffirmer le principe de la « qualif max » et pour assurer aux contrôleurs possesseurs de la MU intermédiaire qu'ils ne seraient pas retardés trop longtemps dans leur formation en étant utilisés sur les postes où ils sont qualifiés dans un contexte de sous-effectif, comme cela a pu être le cas à Roissy avec les QICA il y a quelques années. L'administration n'a pas retenu ces mesures, pourtant gratuites et de nature à dissiper tout malentendu. Que faut-il en déduire ?...

*(p53) Une réflexion sera menée sur la possibilité pour les ICNA de l'encadrement volontaires ayant obtenu la mention d'unité complète d'un organisme, à l'exception des CDS, CDT, ACDS et Chefs d'équipe, de maintenir leur mention d'unité dans des conditions compatibles avec leurs fonctions.*

Il s'agit ici clairement d'une mention d'unité restreinte, sur le modèle des ICA, comme l'attestent les termes « ayant obtenu leur mention d'unité complète » et l'exclusion des CDS/CDT/ACDS/CE.

S'il n'est qu'un pis-aller, ce modèle est acceptable pour les ICA du fait de leur éloignement géographique de

leur site opérationnel, d'un recyclage uniquement annuel et de leur mandat par nature temporaire avant de repartir dans l'opérationnel, imposant un maintien de leur MU.

Aucune de ces conditions ne se retrouve dans le cas de l'encadrement local. Il n'y a donc pas d'obligation impérieuse à prévoir un tel dispositif qui, là encore **dans un contexte de convergence FABEC**, constitue **une attaque supplémentaire à la logique de « qualif max »**. En effet, contrairement aux ICA qui travaillent en double l'essentiel, voire la totalité, de leur recyclage, ces agents seront a priori pleinement opérationnels sur les secteurs considérés et pourront prouver par l'exemple qu'une qualification partielle est viable. Dès lors, pourquoi ne pas l'envisager pour d'autres agents, par exemple des stagiaires dont la formation traînerait trop, qui pourraient alors se concentrer seulement sur certains secteurs ? Le ver serait alors clairement dans le fruit.

Il faut en effet garder à l'esprit que nous nous dirigeons vers une période de fort sous-effectif à horizon 2015 (cf. partie « performances et productivité »). Ce qui semble aujourd'hui peu probable car inutile pourrait alors devenir nécessaire, et la tentation sera forte d'utiliser tous les moyens possibles pour « faire du PC » rapidement. C'est donc maintenant qu'il faut prendre nos précautions pour éloigner ce danger potentiel.

Par ailleurs, autre tentation mais plus immédiate celle-là, l'administration locale pourrait tout à fait utiliser ses « cadres » disposant d'une mention d'unité restreinte en cas de grève par exemple, puisque la plupart d'entre eux seront fonctionnaires d'autorité et donc astreints par défaut, comme les CDS/CDT. Cela contribuerait à rogner un peu plus le droit de grève effectif des ICNA.

Cette mesure est donc inacceptable. Si le but, louable, est bien de préserver aux cadres un contact avec l'opérationnel, nul besoin de leur octroyer une autorisation administrative d'exercer des fonctions de contrôle par le biais d'une mention d'unité : **l'UNSA-ICNA demande la mise en place de « stages d'immersion » dans les équipes pour les ICNA de l'encadrement**, avec instruction en double sur la position pour les volontaires.

Si le but est de préserver le retour possible dans l'opérationnel plus tard dans la carrière d'ICNA hésitant à postuler sur des postes de chefs de subdivision (dont certains se retrouvent ainsi vacants dans le Nord de la France, les candidats potentiels pouvant être rebutés à l'idée de faire un saut « définitif »), c'est alors un maintien de mention d'unité complète qu'il faut prévoir et organiser, charge à l'administration d'en laisser le temps aux agents concernés au-delà du niveau « assistant de sub ».

Quoi qu'il en soit, ce souci souligne la nécessité de **continuer à défendre un processus de management conforme au concept ICNA** : pour appréhender vraiment les conséquences opérationnelles dans les décisions qu'ils ont à prendre, les cadres de la DGAC doivent avant tout être en contact avec de VRAIS opérationnels, ICNA détachés, experts, pionniers, etc. Car **le I de ICNA** n'est pas l'affaire de quelques uns, mais **concerne tout le corps**.

*(p54) Des états généraux associant les représentants des personnels seront donc mis en place pour étudier et formuler des propositions, pour ce dispositif avant les premiers effets réels du futur système législatif sur les **retraites**, pas envisagés avant 2017.[...] Ils porteront notamment sur les éléments suivants : comparaison européenne, conséquences sur l'ATC, perception sous forme de capital, construction de carrière.*

**Le « moratoire » sur les retraites** jusqu'en 2017 n'en est pas vraiment un : **il s'agit de la simple application de la loi Woerth**, puisque celle-ci n'impose les premières modifications (âge de départ, annuités, etc.) pour les fonctionnaires en service actif qu'à partir de cette année-là (les années 2011-2016 pouvant être utilisées

pour mettre en place des dispositifs transitoires décidés par décret).

Quant aux « Etats Généraux » sur la retraite, c'est une intention louable, car les problèmes soulevés sont bien trop complexes pour être traités dans un simple GT, ou dans une négociation de couloir à 3 heures du matin. **Le congrès de l'UNSA-ICNA de 2011** aura notamment vocation à se prononcer sur la question de la retraite des ICNA et à décider de propositions concrètes à formuler lors de ce rendez-vous d'importance.

L'UNSA-ICNA demande néanmoins que soit réalisée dans les plus brefs délais, et afin d'alimenter la réflexion préalable à ces Etats Généraux, **une étude complète sur l'espérance de vie des contrôleurs**. A notre avis, celle-ci pourra nettement éclairer les enjeux !

# Indemnitaire

*(p46) Ainsi, un groupe de travail sera mis en place pour étudier cette refonte. Il visera à bâtir pour une mise en œuvre au 1er janvier 2012, deux dispositifs basés sur les fonctions et la performance, un pour les ICNA et un pour les autres personnels techniques. Ils devront prendre en compte notamment les éléments suivants :*

- *La simplification du système ;*
- *Une harmonisation nationale et une convergence à l'échelle de pays du FABEC;*
- *Les fonctions, la performance et les problématiques d'effectif.*

La simplification du régime indemnitaire des ICNA est la bienvenue et une mesure assurément positive. **L'administration est d'ailleurs en retard d'un protocole**, puisque le précédent comportait comme mesure l'établissement d'une grille EVS ICNA distincte, ce qui aurait pu permettre de commencer concrètement la refonte indemnitaire, et la réflexion sur la suite. C'est malheureusement un exemple supplémentaire de mesure du protocole 2006 favorable aux personnels que l'administration n'a pas mise en œuvre...

L'UNSA-ICNA estimant que l'avenir de la DSNA est dans la Fonction Publique d'Etat, la compatibilité du futur système avec l'Opérateur National de Paie (ONP) est une contrainte certes réelle, mais légitime. Tout dépend évidemment ensuite de la façon d'envisager cette refonte !

Ainsi, l'UNSA-ICNA ne peut qu'être inquiet lorsqu'il voit la « performance » faire partie des critères de rémunérations dans une activité de sécurité aussi intégrée que la nôtre. **Pour l'UNSA-ICNA, si la notion de performance n'est pas tabou en tant que telle, celle-ci ne peut être ni individuelle, ni locale**, au risque d'effets induits désastreux. Malheureusement, l'administration a expressément refusé lors de la négociation protocolaire notre demande de préciser cela. On peut donc s'interroger sur ses réelles intentions !

La référence aux « problématiques d'effectifs » est évidemment **une mesure purement clientéliste** dont le principe est syndicalement choquant puisqu'il consiste à attribuer une « prime de rideau » aux centres en difficulté, plutôt que de rechercher la normalisation de leurs conditions de travail.

Pour l'UNSA-ICNA, **cette logique de particularismes à outrance**, qui conduit à regarder systématiquement dans l'assiette du voisin et à monter les centres les uns contre les autres est profondément destructrice pour la solidarité du corps et est sans doute **l'une des explications à la facilité qu'a aujourd'hui l'administration à détricoter notre modèle**. Le prochain système indemnitaire devra être construit sur des bases beaucoup plus saines, et cela devra passer par un resserrement des différentiels.

*(p47) De manière transitoire, et afin de compenser les éventuels écarts entre l'ancien et le nouveau système, la DGAC mettra en place une prime spécifique versée en deux fois au 1er juin et au 1er décembre 2012 aux personnels techniques de la DGAC.*

Est-ce à dire qu'un agent qui verrait son salaire diminuer suite au nouveau dispositif indemnitaire ne verrait **sa perte compensée qu'une seule année** ? C'est évidemment inadmissible ! L'ère où était négociée une « indemnité exceptionnelle » compensant pour le reste de la carrière l'augmentation de l'assiette de la CSG est décidément bien loin...

Par ailleurs, l'UNSA-ICNA déplore que l'indexation (réévaluation annuelle des primes) discutée lors des travaux protocolaires ait disparu dans la version définitive du protocole. Il serait inacceptable de remplacer cette notion par celle de « modulation » (fluctuation annuelle, en plus ou en moins, autour d'une somme de référence qui ne change pas) !

*(p48) Une réflexion sera ouverte dans le cadre de la politique de la fonction publique pour développer des mesures d'intéressement collectif pour les personnels de la DGAC.*

La notion même d'intéressement est **un non-sens absolu pour un service public de sécurité**, à but non lucratif, tel que le nôtre, et ne serait d'ailleurs même pas envisageable si la France n'était pas effectivement sorti du système du recouvrement des coûts. **Il existe pourtant d'autres moyens** de rétribuer à sa juste valeur les efforts consentis par les personnels dans les périodes de forte croissance, **l'indexation d'une partie des primes sur le ratio « trafic / effectifs »**, comme c'était le cas auparavant, en est par exemple une...

Mais au travers cette notion d'intéressement, la DGAC ne cherche-t-elle pas un moyen de **compenser la démotivation générale qu'elle a pourtant elle-même causée** ces derniers mois par ses méthodes vexatoires ? Elle s'y prend dans ce cas bien mal ! Ce n'est pas par appât du gain que les contrôleurs français rendaient jusqu'à présent un service de très haut niveau, mais parce qu'ils étaient reconnus dans leur travail, considérés et appréciaient de bonnes conditions de travail. Ces ressorts-là ont été brisés et ce sont eux qu'il convient désormais de réparer...

*(p54) Par ailleurs, afin de reconnaître le besoin, pour certaines missions, d'ICNA détachés sur de courtes périodes, ces dernières seront prises en compte, dans la limite maximale de 12 mois cumulés, pour les critères d'accès au grade d'ingénieur en chef dans la mesure où elles durent au minimum 3 mois et que l'agent cumule 12 mois sur une période inférieure à 5 ans dans une même affectation.*

Cette mesure va dans le bon sens, mais pourquoi de telles limitations pour les détachements courts ? Pourquoi deux détachements de 6 mois ne pourraient-ils pas être reconnus à 6 ans d'intervalle, ou dans deux centres différents ?

**L'UNSA-ICNA continue de revendiquer la prise en compte de la fonction d'examineur** pour l'accès au 4<sup>e</sup> grade, ainsi que son accès pour les plus petits terrains avec **la nomination de Chefs de Quart sur les terrains de moins de 24000 MEQ** (lesquels n'intéressent plus du tout la DSNA, puisqu'elle les considère comme déjà satellisés...).

L'UNSA-ICNA demande aussi l'étude d'**une deuxième voie d'accès au 4<sup>e</sup> grade**, éventuellement plus tard dans la carrière et permettant à un plus grand nombre d'accrocher le HEA pour la retraite. Celle-ci pourrait prendre la forme d'une répartition différente entre salle et hors salle, d'un avancement au choix ou encore d'une mesure spécifique (type article 22-c du décret statutaire ICNA) pour les carrières atypiques.

# Conditions d'emploi et de travail

*(p50) [...] permettre aux chefs d'équipe / quart de mettre à disposition des chefs de salle/chefs de tours les effectifs adaptés à la performance opérationnelle attendue du contrôle aérien d'autre part. Cette organisation sera adaptée aux cas des organismes non dotés de chefs de quart [...]*

L'administration résume malheureusement la « souplesse opérationnelle » en quelques mesures sur les permutations/remplacements/fractionnements et la VRO. Il est d'ailleurs particulièrement savoureux que celle-ci explique la VRO avec une telle ambition, tout en **refusant** dans le même temps **d'accorder officiellement aux CDS/CDT la possibilité de gérer administrativement leur personnel** ! C'est bien la preuve qu'elle ne met pas en accord ses propos et ses actes. Là réside pourtant un réel gisement de souplesse attendu par les personnels et c'était une revendication forte portée, malheureusement bien seul, par l'UNSA-ICNA lors de la négociation protocolaire.

L'UNSA-ICNA continuera à militer pour que soit clairement inscrit dans un texte réglementaire que « les CDS/CDT ont, par délégation du chef de service, autorité administrative sur les personnels opérationnels mis à leur disposition et peuvent, sous réserve de nécessité de service et dans la limite des tours de service publiés, adapter les heures de prise et de fin de service à la situation opérationnelle rencontrée ».

*(p50) Dans ce but, le groupe de travail pourra étudier l'emploi d'un nouveau dispositif de vacation de réserve opérationnelle (VRO) répondant aux principes suivants [...]*

L'UNSA-ICNA n'aura pas que prêché dans le désert ! Sur la VRO, certaines de nos demandes auront été prises en compte, puisque **le préavis a été étendu à 1H30** (un minimum à certains moments de la journée en Région Parisienne) et que **le compteur de VRO est désormais alimenté de 6-8 jours « gratuits »** en début d'année, rejoignant le modèle de notre proposition d'AMI (Astreintes pour Mission d'Ingénieurs – cf. notre communiqué du 28/06/2010).

Néanmoins, **un certain nombre de principes et de justifications utilisées restent très contestables** ! En effet, là où l'UNSA-ICNA préconisait d'attribuer des jours d'AMI en début d'année pour y accomplir des missions d'ingénieurs qui n'ont pas aujourd'hui de temps de travail attribué (préparation de GT, gestion d'équipe, suivi de la formation des stagiaires, etc.) ; l'administration préfère justifier ses VRO par de la « formation continue », ouvrant la porte à une logique où les agents pourraient se retrouver à se former non pas sur son temps de travail, mais sur du temps libre ! Ce qui se rapproche d'ailleurs du modèle rencontré dans le FABEC où en particulier la formation en anglais est de la responsabilité individuelle des agents et ne s'effectue pas sur le temps de travail...

Dans le même esprit, la phrase « Une VRO correspondra à un équivalent de vacation définissant une correspondance fixée à 2 VRO pour 1 récupérations » acte un principe qui pourra demain être utilisé à notre désavantage. L'UNSA-ICNA privilégiait un système où la participation à un GT serait compensée par une récupération (non échangeable) PLUS, éventuellement, une fraction de VRO, celle-ci pouvant être modulée en fonction de la lourdeur de certains projets. Ceci avait le mérite d'éviter de rentrer dans **une logique dangereuse « d'équivalent vacation »...**

*(p51) Les vacations de recyclage pourront plus particulièrement viser à augmenter l'offre aux périodes de forte charge ou de nombre important d'absences selon des dispositions déterminées après avis en CTP local.*

Il ne faut pourtant pas avoir fait Polytechnique pour comprendre à quel point demander aux contrôleurs a priori les moins entraînés de travailler les jours où précisément la charge de trafic est la plus élevée est **une disposition anti-sécuritaire au possible**... Les leçons de l'histoire n'ont-elles pas été tirées ?

*(p51) pour l'organisme de Tahiti-Faa'a, le moyen d'allonger la durée de séjour des contrôleurs non-résidents sera étudié.*

Si cette mesure au premier abord semble intéressante puisque permettant une certaine « stabilisation » des effectifs et une diminution de la charge de formation du centre, elle conduit surtout à déroger une fois de plus aux règles générales de la fonction publique et à **diminuer le nombre de postes disponibles** dans les futures CAP.

*(p52) Le maintien de compétence en langue anglaise : un stage en immersion d'une durée d'une semaine tous les 3 ans dans un pays anglophones est proposé aux personnels détenant une mention d'unité dans le cadre du maintien de la mention d'unité.*

Encore une contradiction de la part de l'administration ! Celle-ci réaffirme page après page dans ce protocole l'importance de l'anglais pour réduire l'offre de stages en immersion proposée aux ICNA. En effet, celle-ci passe de « au moins un tous les trois ans » (puisque c'était budgété de telle façon que tout ICNA puisse en profiter, alors que certains ne souhaitent pas en bénéficier) à « au plus un ».

*(p52) Un GT DSNA/DSAC sera créé pour mettre en œuvre un dispositif permettant d'améliorer au plus tôt le suivi individualisé des heures de contrôle effectuées par les contrôleurs. Ce GT devra rendre ses conclusions pour le 30 juin 2011.*

Lorsqu'on connaît les idées qui tournent dans les couloirs de la DGAC (et notamment la badgeuse électronique sur position), **il est permis de se méfier de ce GT** ! Il est évident qu'un tel GT n'existe que parce que l'administration et ses partenaires n'osent pas écrire directement les conclusions de peur de susciter une levée légitime de boucliers... L'UNSA-ICNA sera particulièrement vigilant sur ce sujet !

*(p53) Un GT DSAC/DSNA/ service médical étudiera les recommandations appropriées en matière de prise de médicaments et de conditions de santé altérées pour les personnels de contrôle.*

Ce n'est pas trop tôt ! Rappelons que la mise en place d'une procédure de gestion de ces cas faisait partie des obligations de la Directive Licence, devant être transposée pour le 17 mai 2008. L'administration est manifestement moins prompte à mettre en œuvre les obligations qui pèsent sur elle que celles qui pèsent directement sur les agents !

L'UNSA-ICNA demande que cette procédure se fasse de telle façon que **le contrôleur ne puisse être d'aucune façon sanctionné ou pénalisé** par un état de santé ou de forme ponctuellement incompatible avec l'exercice du contrôle, ce sans quoi elle risque de ne pas être exploitée par les agents, et l'objectif serait manqué.

**L'UNSA-ICNA continuera à revendiquer une liste verte** (médicaments autorisés) **et/ou rouge** (médicaments illicites) **des médicaments** et substances psycho-actives et à défaut une « fiche de poste » à présenter à son médecin traitant avant chaque prescription. Les ICNA ne sont pas médecins et ne peuvent endosser seuls ce type de responsabilités.

# Technique

*(p31) La DSNA se positionnera ainsi comme un acteur essentiel et incontournable sur le plan technique dans le cadre du FABEC et de SESAR.*

Faut-il rire ou bien pleurer ? Est-ce la même DSNA dont le **retard technologique** est **patent**, et dont tous les contrôleurs (et bien plus encore ceux des approches que ceux des CRNA) travaillent avec un **matériel obsolète**, qui ambitionne de jouer un rôle central dans SESAR ?

Que la DSNA ait des ambitions, ce n'est pas totalement illégitime lorsqu'on est de loin le plus gros ANSP en Europe, mais encore faut-il qu'elles soient proportionnées aux moyens et surtout aux réalisations passées ! Car apprendre que la DGAC arrivera demain à développer tous les logiciels dont elle a toujours eu besoin sans jamais se donner vraiment les moyens d'y arriver (ce qui fait que souvent, ce sont les agents dans les centres qui sont les développeurs logiciels) peut laisser plus que circonspect au vu de son **passé peu glorieux** en la matière...

*(p31) Enfin, concernant la maintenance des systèmes, la DSNA s'organisera pour faire face dans de bonnes conditions au vieillissement du CAUTRA de façon à le maintenir en condition opérationnelle jusqu'à l'horizon 2017- 2020. Dans ce cadre, la maintenance du CAUTRA sera limitée à la correction des FFT les plus importantes, aux évolutions réglementaires et à la prévention des risques majeurs (obsolescences...). Seules quelques évolutions seront possibles.*

Le maintien du CAUTRA jusqu'en 2017 (soit largement au-delà du protocole) n'est évidemment qu'une mascarade visant à pallier, soit les retards éventuels de 4-FLIGHT, soit les coûts de portage des interfaces basées sur CAUTRA dans le nouvel environnement 4-FLIGHT...

*(p30) La stratégie de déploiement et d'exploitation des simulateurs mise en œuvre sera poursuivie et étendue par une réflexion relative au contexte du FABEC.*

Là encore **la DGAC procède à l'envers** ! La stratégie « simulateurs » de la DSNA devrait faire l'objet d'une réflexion nationale avant d'être étendue au FABEC. La multiplicité des systèmes et la non-interopérabilité entre eux nuit à l'efficacité de ceux qui travaillent dessus dès lors qu'il y a des simulations croisées (APP/ACC), et les outils fournis pour exploiter ces simulateurs sont clairement inadaptés. Commençons donc par le commencement...

*(p26) L'amélioration du dispositif d'information générale des riverains sur les trajectoires aériennes aujourd'hui disponible grâce au système VITRAIL sera poursuivie, notamment par l'étude de la mise à disposition d'informations sur internet. Cette amélioration permettra à la DGAC d'assurer la maîtrise de l'information sur les trajectoires diffusées aux riverains. Les critères généraux de sûreté nationale et le besoin de garantir la sécurité seront pris en compte, notamment en évitant toute possibilité d'interférence sur le fonctionnement en temps réel de la navigation aérienne, et en contenant l'usage qui sera fait en temps différé des informations diffusées, aux seules préoccupations environnementales.*

La DGAC parle de diffuser les données radar pour faire « développement durable » et plaire aux riverains, mais comment accepter que du temps et de l'argent soit dépensé dans un tel **gadget fondamentalement inutile**, alors même que la sécurité des vols est compromise en Aviation Générale par l'impossibilité de se procurer facilement et efficacement de l'information aéronautique digne de ce nom ? **Il serait bien plus**

**urgent de remplacer OLIVIA**, système chargé de délivrer les données type NOTAM, espaces, etc., et un modèle en matière de non-ergonomie, de lenteur et d'inefficacité qui fait l'unanimité de l'aviation légère contre lui !

# Divers

*(p25) En parallèle au traitement des événements sécurité, un soutien structuré doit être apporté aux agents opérationnels en cas d'incident ou d'accident. Aussi, pour traduire son engagement à aider ses agents ayant vécu des situations professionnelles délicates, la DGAC mettra en œuvre les conclusions du GT CISM (Critical Incident Stress Management ou Gestion du stress après incident critique) : [...] - veiller à ancrer, aux standards les plus élevés, le CISM dans la culture managériale du FABEC*

C'est une très bonne mesure, mais là encore l'ambition de la DGAC est en complet décalage avec la réalité : veiller à ancrer le CISM dans le FABEC alors que la France doit être **l'un des derniers pays à n'avoir pas mis en œuvre un tel dispositif** (l'Allemagne l'ayant fait dès 1998) ne peut que faire sourire...

*(p35) Par sa vocation européenne, les enseignants, mais également à terme la plus grande partie des personnels de l'ENAC, devront être capables de s'exprimer en anglais. Il sera donc nécessaire de mettre en place des plans de formation adaptés en vue de permettre au plus grand nombre de travailler en langue anglaise.*

Est-ce ainsi que la DGAC entend défendre notre modèle et nos spécificités ? Préparer l'anglicisation de l'ENAC n'est que le versant visible de cette transformation de l'ENAC non plus en « école des corps techniques de la DGAC », mais en **institut de formation qui se positionne sur un marché concurrentiel** et doit pour y être compétitif remodeler les formations ICNA et IESSA sur les modèles internationaux ATCO et ATSEP.

*(p44) Dans le cadre d'un engagement visant à renforcer les connaissances juridiques, dans le cadre professionnel, de ces personnels détenteurs d'une mention d'unité, la DGAC :*

- *introduira dans la formation initiale et continue davantage d'enseignements juridiques pour les corps amenés à détenir une licence de contrôle ;*
- *diffusera dans l'ensemble des organismes des fiches d'informations juridiques sur les droits et les devoirs des agents en cas d'incident ou d'accident ;*
- *Réfléchira aux modalités de mise en place d'un accès direct et rapide à du conseil juridique ;*
- *Un groupe de travail étudiera les responsabilités juridiques, notamment celles des contrôleurs aériens, avec l'expertise de SG/SDJ.*

Là encore une mesure qui, bien qu'elle aille dans le bon sens, se révèle totalement insuffisante. **Ce n'est pas seulement d'information juridique dont les personnels ont besoin, mais surtout de sécurité juridique.** Et cela passe par **une clarification de la réglementation** et son ajustement (à tous niveaux, jusqu'aux MANEX des organismes) à la pratique opérationnelle réelle. Trop de collègues se sont retrouvés inquiétés par la justice pour avoir simplement fait leur travail, dans les règles de l'art, pour se satisfaire de la situation actuelle.

Au rang des promesses non tenues, un « manuel du contrôleur », c'est-à-dire un recueil opposable des « pratiques opérationnelles » sur le modèle anglais du « Manual of Air Traffic Services », était prévu par le dernier protocole mais n'a jamais été réalisé. C'est pourtant de ce genre d'outils dont les ICNA ont besoin !

# Et les points positifs ?

A côté des mesures insuffisantes ou mal mises en œuvre, il y a aussi des points tout simplement positifs dans ce protocole et cette analyse ne serait pas complète sans les mentionner. Malheureusement, ce sera court...

*(p21) Dans le cadre d'une nécessaire évolution des relations entre le prestataire et l'autorité de surveillance, un GT DSAC/DSNA définira l'ensemble des modalités de mise en œuvre d'un pôle d'expertise navigation aérienne au sein de la DSAC. Les travaux de ce GT prendront dûment en compte, en fonction des solutions proposées, la nécessité de préserver pour les agents concernés, l'exercice de leurs fonctions à la DSAC et à la DSNA dans le respect des principes de déontologie indispensables [...]*

Une excellente idée, qui s'avèrera nécessaire dans les années à venir. Il faudra néanmoins réfléchir à l'articulation avec le CCCSCA (comité des pairs contrôleurs à la DSAC) qui ne devra pas être dessaisi de ses prérogatives.

*(p52) Un GT DSNA/DSAC examinera l'élaboration d'un moyen acceptable de conformité (AMC) à présenter à l'AESA pour que le système français du PIFA soit explicitement reconnu au plan européen.*

Le PIFA est **un sujet cher à l'UNSA-ICNA** puisque ce sont certains de ses membres fondateurs qui sont à l'origine de la formation qualifiante en anglais. Cette mesure va dans le bon sens : le PIFA ne doit pas être remis en question et il doit être possible de convaincre l'EASA et les autres autorités de surveillance de la pertinence et de la conformité de notre modèle.

*(p52) De façon à faciliter le fonctionnement des services sur les organismes concernés où l'effectif de contrôle présent est inférieur à 35, le nombre de chefs de tour pourra être ajusté sur justification des nécessités du tour de service sans toutefois pouvoir dépasser le nombre de 12.*

Une autre très bonne mesure de bon sens.

*(p24) Dans le cadre de l'amélioration continue de la gestion des événements de sécurité, l'analyse du profil des candidats aux postes d'encadrement dans les entités qualité de service – sécurité tiendra compte entre autres de la détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.*

Une mesure tellement évidente qu'elle est déjà appliquée depuis des années par les capistes, qui privilégient bien sûr la possession d'une mention d'unité pour les postes QS. Il faudrait aussi **réfléchir à l'opportunité de favoriser la possession d'un « rating » correspondant** à l'organisme de la QS sur laquelle on postule.

*(p32) De façon plus générale, un GT étudiera les dispositions permettant notamment à des contrôleurs détenteurs d'une mention d'unité de contribuer directement pendant une durée déterminée à des grands programmes opérationnels et techniques de la DSNA sur des fonctions d'expertise ou de management, notamment dans le cadre d'équipes intégrées DO/DTI.*

C'était une revendication UNSA-ICNA.

# Les mesures qui manquent...

Malgré une liste de courses bien remplie, l'UNSA-ICNA trouve que le caddie est bien vide ! De nombreuses mesures ont été oubliées, voire tout simplement ignorées par l'administration :

Préalablement, car on peut voir tout au long de ce protocole que nous en payons lourdement le prix, l'UNSA-ICNA demandait **un retour au recouvrement des coûts**, sur une base annuelle, les effets de variabilité du trafic étant partiellement couverts par une **caisse d'amortissement du risque** gérée par un intervenant public et indépendant (comme la Caisse des Dépôts et Consignations).

Il demandait aussi, afin de rompre rapidement avec un endettement morbide de la DGAC, **l'étude et la publication d'un plan de désendettement de la DGAC** sur lequel l'administration et les organisations syndicales auraient pu s'entendre – ce sujet transcendant le clivage classique administration/OS.

L'UNSA-ICNA déplore l'absence de réactions sur le plan juridique de la DGAC aux trop nombreuses attaques médiatiques contre les ICNA, alors qu'ils se sont sentis diffamés. Une administration a le devoir moral de défendre ses personnels lorsqu'ils sont injustement attaqués, si besoin devant les tribunaux. L'UNSA-ICNA demandait que **la DGAC s'engage sur le principe d'une poursuite judiciaire systématique de toute diffamation de ses personnels.**

Faisant le constat que ce projet était désormais au point mort, n'ayant que très peu avancé depuis les 5 ans qu'il existe, l'UNSA-ICNA demandait **la remise à plat du dossier OPERA**. Il est en effet utile de savoir si les conclusions de l'époque sont toujours aussi pertinentes dans l'environnement opérationnel et économique d'aujourd'hui...

Puisque la DGAC semble vouloir rompre avec une histoire de confiance mutuelle entre encadrement et personnels et avec l'époque où les accords gagnants/gagnants étaient la règle, l'UNSA-ICNA demandait l'apurement de la dette morale de l'administration envers les ICNA pour non-application de la loi sur les 35 heures et par conséquent l'octroi d'un certain nombre de jours de congés supplémentaires pour **réduction annualisée du temps de travail en salle de contrôle.**

**L'adaptation des horaires opérationnels à certains cas particuliers (temps partiel, femmes enceintes,...) doit être poursuivie et harmonisée** au niveau national. Il n'est pas acceptable que ce qui est possible dans certains centres ne le soit pas partout !

Constatant que les temps de formation augmentent un peu partout en France (cette tendance allant probablement encore se poursuivre) et que de nombreux ICNA en requalification sont obligés de demander une prolongation de leur maintien de primes, voire perdent plusieurs mois leur EVS, l'UNSA-ICNA demandait **une augmentation de 6 mois de la durée de maintien d'EVS en cas de mutation.**

Concluant que l'indice I1 ne mesurait que très médiocrement la « charge de travail » des organismes de contrôle, notamment pour les centres saisonniers, et qu'il était de toute façon devenu obsolète, l'UNSA-ICNA demandait **l'abandon de l'indice I1 et l'étude d'un nouvel indice permettant de mieux mesurer les besoins d'effectif des centres de contrôle**, en tenant compte de l'ensemble des effets (hub, saisonnalité, etc.).

Ces revendications ne s'éteignent pas avec la signature du relevé de conclusions : l'UNSA-ICNA continuera à les porter dans l'ensemble des instances du dialogue social normal.

## Conclusion

L'administration et les pro-fusions ne peuvent plus cacher leurs « ambitions ». **La convergence vers le modèle allemand, tant dans son organisation que dans ses conditions de travail est clairement l'objectif affiché.**

Le modèle social performant de la DGAC subit l'attaque la plus virulente et la plus dangereuse de son histoire. Aussi incroyable que cela puisse paraître, **on peut en seul protocole anéantir 25 ans de progrès social** et faire voler en éclat une dynamique qui animait les personnels d'une administration exemplaire sur bien des points.

L'UNSA-ICNA n'oublie pas que le statut ICNA a été conquis de haute lutte. L'heure de vérité est arrivée. **Les ICNA doivent désormais choisir entre :**

- **la défense d'un statut de fonctionnaire d'Etat** au sein d'une administration intégrée (comme peut l'être la FAA américaine), la DGAC, qui a montré son efficacité et qui permet d'offrir dans un système mutualisé un vrai service public sur des terrains « non rentables ».
- **L'abandon du statut ICNA dans la pluralité de ses compétences** (étude, expertise et encadrement) et la lente métamorphose en ATCO pur. Avec en filigrane, la convergence vers un modèle allemand standardisé aux conditions d'emploi moins « sociales » (mais peut-être aux salaires plus élevés ?) qui sacrifie les terrains les moins rentables pour les confier au final à des sociétés privées low-cost.

Alors après une telle revue de détail, quel syndicat représentant les ICNA peut encore envisager d'apposer sa signature sur un tel document ? Pour l'UNSA-ICNA, il n'y a pas l'ombre d'une hésitation ! **Seul syndicat de la DGAC qui porte en son nom « ICNA », l'UNSA-ICNA ne cautionnera jamais un texte aussi néfaste** et dénonce ce qui dépasse désormais le stade d'une simple provocation.

Le mois prochain, il sera temps de faire un bilan, au travers des signatures des uns et des autres, de qui assume ce protocole de recul social pour les ICNA, de qui est responsable du désastre actuel...

[www.icna.fr](http://www.icna.fr)

[unsa@icna.fr](mailto:unsa@icna.fr)