

DES ESPACES ET UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉS

La réglementation actuelle n'est pas adaptée aux outils mis à la disposition des ICNA en approche: comment, par exemple, faire une information de trafic fiable alors qu'on dispose d'une image radar imprécise ? De plus, les classes d'espaces D et E ne permettent pas d'assurer la compatibilité IFR/VFR en toute sécurité.

Cette inadéquation fait courir aux PC d'approches des risques professionnels certains, et l'administration pense plus à se «couvrir» qu'à apporter des réponses.

Aussi, dès qu'une étude de ces

risques aura été réalisée, l'UNSA-ICNA oeuvrera pour que la DSNA, en partenariat avec le surveillant (DSAC) et le régulateur (DTA) propose des modifications du cadre réglementaire pour qu'il soit enfin adapté aux outils et à une pratique opérationnelle sûre.

De plus, l'UNSA-ICNA demandera :

- le reclassement des espaces de classe D en classe C là où la densité de trafic est particulièrement importante,

- l'abandon de la classe E, dangereuse pour les usagers tant VFR qu'IFR.

Pour des approches mieux considérées

DES EFFECTIFS EN PLUS

Les approches concentrent environ 50% de la population des ICNA. Pourtant, elles paient un lourd tribut à la RGPP. En effet, les conséquences du sous-effectif sont d'autant plus dramatiques que l'effectif de référence est faible.

La pénurie de ressources conduit la DSNA à prendre des mesures inacceptables: horaires variables en fonction des vols commerciaux, extension de la période de charge au-delà de 16 semaines, suppres-

sion des positions d'assistants, des positions CdT dédiées, baisses des BO, fermetures programmées d'organismes pour que les contrôleurs puissent prendre leurs congés et se former (les dates de congés se trouvant de facto imposées).

L'UNSA-ICNA veillera à ce que l'actuelle logique comptable laisse place à une politique intelligente d'affectation dans les approches, en corrélation avec les besoins réels.



NOS REVENDICATIONS

1 Non au SMO (Single Man Operation) : toute position radar devra être armée par au moins deux contrôleurs, y compris les secteurs SIV.

2 Une position chef de tour dédiée dans toutes les approches et tours. L'UNSA - ICNA exigera que dans les centres où il y a une salle IFR déportée, l'armement d'une position dédiée à la coordination en vigie (CDT, coordonnateur) soit, pour des raisons évidentes de sécurité, prévu opérationnellement et intégré dans le calcul du BO du centre.

3 Des centres d'Outre-Mer faisant partie intégrante de la DSNA. N'étant pas dans le périmètre du FABEC, ces centres sont souvent oubliés par la DSNA. L'UNSA-ICNA veillera à ce que les conditions de travail y soient équivalentes à celles des centres de métropole.

4 Un encadrement renforcé : moins centralisé, plus proche des terrains pour permettre une meilleure prise en compte des besoins locaux.

5 Un lissage (5% maxi) en cas de baisse des BO : en cas de baisse de trafic, l'UNSA-ICNA refusera une diminution de BO supérieure à 5% par an.

CONSERVER NOTRE MODÈLE

Le modèle allemand, rêve de DSNA !

Le prestataire allemand a choisi de ne conserver que 16 tours dans son périmètre, les autres terrains sont confiés à une filiale low-cost, la Tower Company et à des compagnies privées (Austrocontrol, EADS...).

En France, la DSNA a clairement retenu ce modèle, en annonçant sa volonté de réduire à 15 le nombre d'approches.

Le modèle français :

cohérent et efficace

L'UNSA-ICNA considère au contraire que le nombre actuel d'organismes d'approches en France est cohérent avec la topographie du trafic aérien dans notre pays et l'aménagement du territoire français.

De plus, la structure de l'espace telle qu'elle est mise en place permet de rendre un service particulièrement sûr et efficace :

- SIV jointifs au FL145 gérés par des approches ouvertes H24 (exemple : Lyon),
- Approches non ouvertes

H24, armées par des ICNA compte tenu de la complexité du trafic (exemple : Chambéry),

- Terrains non armés H24, sans approche, armés par des TSEEAC (exemple : Valence).

Non au dogmatisme
Aussi, l'UNSA-ICNA s'opposera à la volonté dogmatique de la DSNA de déclasser des terrains et à toute ouverture du contrôle d'aérodrome en France à d'autres ANSP que la DSNA.

DES MOYENS TECHNIQUES MODERNES

Alors que les efforts d'investissements se concentrent majoritairement sur les CRNA et la région parisienne, les approches et les tours sont les parents pauvres de la DSNA.

Les moyens techniques, souvent vieillissants, ne sont pas à la hauteur des ambitions: IRMA à bout de souffle, écrans inadaptés aux nouveaux secteurs SIV, interface plan de vol tellement pauvre que toute modification de route impose une intervention du CRNA, ATIS automatique «tout à la voix», couverture radio et radar parfois problématique...

Les récents atterroissements de la DSNA quant à la participation des approches au projet 4-flight ne sont pas pour rassurer.

L'UNSA-ICNA considère qu'au-delà des déclarations d'intention, la politique de développement des approches passe par une volonté affirmée de les doter de moyens techniques modernes et adaptés.

En plus du renouvellement du matériel actuel, la DSNA devra axer ses efforts sur les points suivants :

- outils d'aide à la diffusion de

l'information (activités militaires, zones dangereuses, déclassement de TMAs, zones planeurs...),

- outil de présentation de l'état des terrains d'un SIV (présence ou non des services ATS, validité de l'ATIS, météo si disponible, état des moyens de radionavigation, possibilité ou non d'effectuer la procédure IFR, etc.),

- outil national de traitement des vols VFR, permettant la création facile et rapide de strips, la possibilité de transférer ces données dans et entre les différents SIV.