



Le 23 décembre 2009

Communiqué suite au GT protocolaire « Europe Surveillance » et « Fusion ENAC/SEFA »

Europe et Surveillance

Non, la sécurité n'est pas un chiffre !!!

Le Groupe de Travail « Europe Surveillance » a pour objectif de fixer le rôle de la DSAC, l'articulation entre les différentes directions de la DGAC et les rapports futurs de la DSAC avec l'EASA au niveau européen.

Financement de la DSAC

La DSAC est financée par le moyen de plusieurs « redevances pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ». L'administration semble mécontente du système actuel. Elle explique, notamment, que l'assiette de ses recettes est plus étroite en France qu'ailleurs en Europe du fait des exonérations (aviation générale par exemple). Par conséquent, les grands aéroports se plaignent de payer plus cher que leurs homologues européens. L'administration estime que « c'est un fait et qu'il faut y réfléchir ».

Commentaire de l'UNSA-ICNA

On entrevoit bien que la DSAC se place dans une logique commerciale. Les notions de service public auxquelles nous sommes habitués (aménagement du territoire, péréquation entre les aéroports, exonération de certaines catégories d'usagers, etc.) ne sont jamais évoquées. Les seules références sont économiques, sans

stratégie sinon une vague notion de concurrence européenne entre aéroports qui ne tient compte ni des différences structurelles et qui, surtout, ne manifeste jamais la moindre velléité de défendre au niveau européen les principes qui font la qualité des services publics français.

L'articulation entre les directions

L'administration présente ensuite un document relatif aux rôles respectifs de la DTA et de la DSAC dans la surveillance de la DSNA. La DSAC fixera des objectifs de sécurité, la DTA des objectifs de performance économique. Un petit extrait du document présenté donne le ton :

« 2.1. Conformément aux orientations fixées lors de la préparation de la loi de finances pour 2009, un décret en Conseil d'Etat relatif aux redevances est en cours de signature, pour application en 2010. Il anticipe les évolutions communautaires ci-dessus. Il désigne la DTA pour remplir la fonction d'autorité de surveillance nationale concernant les redevances de navigation aérienne et le système de performance ».

Ce décret prévoit de déterminer à l'avance des taux unitaires de référence sur une durée de trois à cinq ans, en se basant sur un plan de performance imposant des objectifs de

D... quoi ?

DSNA, DTA et DSAC sont 3 directions de la DGAC.

DSNA = Direction des Services de la Navigation Aérienne. C'est le prestataire de service de contrôle français.

DTA = Direction du Transport Aérien. C'est le Régulateur français, l'autorité qui édicte les règles et objectifs pour toute la DGAC.

DSAC = Direction de la Sécurité pour l'Aviation Civile. C'est le Surveillant, qui vérifie que les règles sont bien appliquées par la DSNA, et la sécurité garantie.

EASA = European Aviation Safety Agency. Cet organisme européen est, à partir de 2013, le futur régulateur pour les pays de l'Union en matière de navigation aérienne, en liaison avec les régulateurs et surveillants nationaux.

performance et ne s'appuyant donc plus uniquement sur l'évolution des coûts et du trafic. (Le mécanisme correcteur de l'assiette des coûts n'existe plus).

Afin de mieux garantir la réalisation des gains de productivité, les taux annuels seront modulés par une incitation financière à la performance, en

fonction des résultats et d'indicateurs et d'objectifs de performance annuels. »

Instant d'humour (ou de bravoure ?) du représentant DTA devant une assistance médusée : « je vous rassure : les objectifs de performance ne s'appliquent pas aux autorités de surveillance » !

Les objectifs de performance

Pour 2010, les objectifs de sécurité ont été fixés à 12 HN 50 et 12 incursions de piste maximum pour la France entière. Les objectifs de performance sont eux liés à la capacité (retards supérieurs à 15mn) et à l'efficacité des vols (différence entre la route déposée et la route directe). Ils n'ont pas été quantifiés pour 2010 en raison de la conjoncture mais « sont destinés à faire l'objet d'incitations financières dans le plan de performance suivant ».

Pour la DSAC les objectifs financiers liés aux retards ne peuvent pas avoir d'effets sur la sécurité puisque celle-ci est garantie par l'objectif des 12 HN qu'elle a fixé... Vous ne rêvez pas : cynisme ou inconscience, c'est dit exactement comme ça !

Commentaire de l'UNSA-ICNA

L'administration semble avoir oublié ce qu'est l'essence même du service du contrôle aérien : assurer la sécurité et le service public. Les directions n'abordent plus leurs objectifs qu'en termes de placement, de rapport de force ou de pouvoir.

L'approche est complètement technocratique et formelle. Il semble que la découverte du benchmarking et du management de la sécurité par notre administration fasse des ravages dans un encadrement mal préparé qui pense, peut être, y retrouver une autorité soudaine. La culture de la sécurité n'est pas l'affichage d'un chiffre mais l'adhésion de tous les acteurs aux finalités communes, comprises et partagées.

L'UNSA-ICNA est totalement opposé à l'introduction de critères de performance économique dans l'exercice de la fonction contrôle. Ceux-ci risquent de changer totalement l'environnement de travail des ICNA, amener tous les jours les décideurs à

arbitrer entre efficacité et sécurité là où seule la sécurité doit prévaloir et au final faire peser sur les épaules de contrôleurs une pression insoutenable. La sécurité globale du système en sera immanquablement amoindrie, fragilisée, et ce n'est pas un indicateur de plus qui garantira quoi que ce soit !

L'UNSA-ICNA dénonce fermement la mise en place d'un tel dispositif anti-sécuritaire dans la plus grande opacité. Il se battra au quotidien pour que la sécurité reste au cœur du processus de décision et mettra publiquement l'administration en face de ses contradictions.

Objectifs de sécurité pour 2010 :

► 12 HN50

► 12 incursions de piste

pour toute la France sur l'année.

Fusion ENAC/SEFA

La convergence européenne à l'attaque de notre formation

Si ce Groupe de Travail a pour intitulé officiel « Fusion ENAC/SEFA », son objet semble plutôt porter sur la définition des objectifs respectifs de l'ENAC et du SEFA.

La Fusion ENAC/SEFA

L'administration présente les deux services et explique leur complémentarité. Le SEFA est passé de 500 à 400 agents et doit tomber à 350. L'implantation des centres de formation serait conservée.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

En fait il ne semble pas qu'il y ait sur ce sujet plus qu'une simple information, la décision étant manifestement déjà prise. Le SEFA a déjà perdu une grande partie de ses effectifs et pour parler clair va être absorbé par l'ENAC ce qui permettra, au passage, son changement de structure (l'ENAC est un EPA).

Si la présentation se veut optimiste sur la qualité de la formation on est dubitatif quant à la réelle

volonté de maintenir des formations qu'on rend, par ailleurs, de plus en plus confidentielles. Chacun se souvient de la « ruche » de Montpellier maintenant remplacée par une école privée. De même, les tentatives de limiter la formation de pilote des ICNA pour la réduire à une initiation théorique ne démontrent pas un véritable engagement à pérenniser le SEFA.

La place de l'ENAC en Europe

Les objectifs de l'ENAC sur la scène européenne sont plus détaillés. L'ENAC veut former des ATCO (Air Traffic COntroller : contrôleurs aériens), des ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel : électroniciens) et des ingénieurs ENAC.

Pour ces derniers, elle envisage de créer une filière ATM que les ATCO et ATSEP pourraient éventuellement intégrer par une « validation des acquis d'expérience » (VAE).

Pour diminuer le temps de réalisation des formations des ATCO et ATSEP, l'ENAC compte utiliser les « TICE » (techniques d'information et de communication pour l'enseignement, c'est-à-dire remplacer les cours et les professeurs par de l'EAO et de l'e-learning) couplés à des unités d'enseignement élémentaires.

De l'autre côté, l'ENAC compte renforcer son pôle recherche en augmentant le nombre d'enseignants chercheurs et en mettant au moins 2 HDR (habilitation à diriger des recherches) par unité.

Pour finir, l'ENAC constate qu'au niveau du contrôle aérien, les pays étrangers utilisent des systèmes sans strip là où la France conserve les strips. Cette « inadaptation au marché » la limite à n'offrir que des formations basiques aux autres pays...

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr

Commentaire de l'UNSA-ICNA

L'ENAC affiche une volonté marquée de se développer et d'évoluer. Ce faisant, elle se place clairement en dehors de son rôle initial qui était de former, en grande majorité, les agents du service public français de la navigation aérienne. **L'approche est même parfois résolument commerciale : l'ENAC n'a plus de mission, elle vend des formations.** Signe des temps qui changent, l'ENAC ne forme plus des ICNA ou des IESSA, mais des ATCO et des ATSEP et le plus vite possible de préférence.

Rappelons qu'en France le titre d'ingénieur est protégé par la loi et il ne peut être délivré qu'en vertu de la reconnaissance de l'Etat ou, à défaut, de celle de la commission des titres. Le titre d'ICNA découle de la loi et du décret statutaire. La DGAC a le devoir d'assurer aux ICNA une formation conforme à leur mission qui est d'assurer le contrôle (multi rating !) mais également les fonctions d'expertise, de formation et de direction de service ou de partie de service. **La réduction de la formation ICNA à celle d'ATCO est insultante, contraire à l'esprit de la loi et inacceptable.**

Un ICNA n'a nul besoin de devenir ingénieur ENAC par « validation des acquis de l'expérience » pour être à sa place sur l'ensemble des fonctions hors salle. On voit que le corps unique d'encadrement est encore bien présent dans les esprits... La problématique est exactement la même pour les IESSA.

L'UNSA-ICNA constate que cette situation n'est rendue possible que par l'exploitation par l'administration de projets de fusion de prestataires, et par la convergence des conditions d'emploi qu'une telle fusion nécessite. Puisqu'il faudra s'aligner sur les autres, autant abandonner les fondamentaux du statut ICNA et opter tout de

suite pour le « référentiel européen », à savoir le moins-disant...

L'UNSA-ICNA déplore les renoncements permanents de ceux qui font miroiter le statut de fonctionnaire international (un projet qui se résume « payer moins d'impôts », quelle ambition !) mais qui ne conduisent qu'à l'harmonisation par le bas et la spécialisation à outrance, celle de la licence.

L'UNSA-ICNA rappelle que la création des corps d'ICNA et d'IESSA accompagnée de la mise en place de la politique protocolaire a mis fin à une période d'affrontements incessants et qu'elle a permis le développement considérable du trafic. Vouloir recréer la situation antérieure à la mise en place du corps des ICNA conduira aux mêmes conséquences : un secteur déstabilisé et en conflits permanents.

L'époque change, les défis ne sont plus les mêmes : le respect de l'environnement et la raréfaction des ressources naturelles vont conduire à une nouvelle approche du transport aérien. Ces enjeux ne pourront être surmontés que par l'implication et la participation de tous. Ils imposeront de repenser notre activité et réinventer notre fonction. Ce n'est pas en réduisant la formation à sa forme la plus simple, la plus rapide et la plus spécialisée que la DGAC pourra passer ce cap et entraîner l'adhésion des personnels.

L'approche technocratique qui semble prévaloir pour ce protocole est aussi ringarde qu'insupportable. **Dans cette période de crise, les agents attendent de leur encadrement motivation, défense des valeurs et surtout respect des relations humaines.** L'UNSA-ICNA encourage l'administration à faire sa mue et être enfin à l'écoute de ses personnels.

Le Bureau National de l'UNSA-ICNA vous souhaite à toutes et à tous de bonnes fêtes de fin d'année !