

BUREAU NATIONAL

Communiqué de presse de l'UNSA-ICNA, Syndicat National Autonome des Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne, du 23 septembre 2009.

L'UNSA-ICNA est un syndicat créé en juin 2009. C'est un syndicat autonome défendant les Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne et affilié à l'UNSA.

Le syndicat est strictement attaché à la laïcité de la République, à la démocratie, aux libertés, à la justice sociale, à la solidarité, à la défense du Service Public et au principe de l'indépendance syndicale.

L'UNSA-ICNA, syndicat des Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne français, a pris connaissance, avec stupéfaction, des différents articles du Figaro sur les aiguilleurs du ciel français. Il condamne les attaques fallacieuses et répétées de ce journal, qui diffame toute une profession.

Sensationnalisme, confidences « sous le sceau de l'anonymat », allégations mensongères sans preuve (il ne suffit pas de dire que c'est difficilement démontrable pour s'en exonérer...), tout l'éventail des mauvaises pratiques journalistiques est ici utilisé, à une seule fin : jeter le discrédit sur les contrôleurs aériens.

C'est pourtant en grande partie grâce au professionnalisme de ces derniers que le système de contrôle français est aujourd'hui le plus performant d'Europe, comme l'établit Eurocontrol et sa commission de revue des performances (la référence en la matière).

Alors que la France se situe à la croisée des flux de trafic majeurs en Europe, le service public français se paie le luxe de présenter les chiffres de sécurité, de capacité et de régularité les meilleurs (moins d'une minute de délai par vol), le tout pour un coût bien inférieur à la moyenne européenne. Cela pourrait-il être le cas si l'organisation des contrôleurs était la gabegie dénoncée par ces articles ?

La réalité de la profession d'aiguilleur du ciel, c'est :

- une organisation du travail 7J/7, 24H/24 où l'on travaille indifféremment la nuit, le week-end, les jours fériés ;
- des missions d'instruction, d'encadrement et d'expertises en plus du temps à poste ;
- une organisation en équipe réactive qui adapte en permanence le personnel en position à la demande de trafic, si bien que la France est l'un des rares pays où les avions ne sont pas retardés par des problèmes d'effectifs ;
- une formation d'ingénieur de très haut niveau, internationalement reconnue et particulièrement sélective ;
- des exigences draconiennes en termes de formation continue et de normes médicales, chaque contrôleur voyant son aptitude remise en question annuellement ;
- une collaboration étroite et efficace avec les pilotes de ligne, permettant d'assurer ensemble au quotidien la sécurité des passagers et des populations survolées.

A quelques jours de l'ouverture de négociations sur le changement de statut de la DGAC, et à l'heure où la fonction publique est attaquée de toutes parts, chacun aura bien compris que cet article tombe à point nommé pour tenter de décrédibiliser un exemple de service public qui fonctionne et qui fait figure de modèle en Europe.