



Le 27 juin 2010

VRO : La DSNA enfume des salles ardentes

Dans le cadre des négociations protocolaires, l'administration a confié à un groupe de travail « l'étude d'un système de gestion performant, transparent et réglementaire des effectifs opérationnels de la navigation aérienne permettant de concilier les règles normales de présence au travail des agents publics et le besoin d'assurer une certaine souplesse opérationnelle adaptée à la demande ». C'est dans ce cadre que l'administration a proposé la VRO pour répondre à cette problématique. Décryptage :

C'est quoi une VRO ?

Une VRO est une Vacation de Réserve Opérationnelle. C'est une vacation « pendant laquelle l'agent ne sera pas présent sur son lieu de travail mais devra se rendre disponible avec un préavis de 1 heure pour compléter l'effectif opérationnel ».

« Un agent en VRO pourra être appelé à effectuer tout ou partie de la vacation considérée, notamment pour tenir compte d'absences imprévues au sein de son équipe ou pour répondre à une situation opérationnelle particulière. »

Alors une VRO, c'est rester d'astreinte à la maison tout en étant payé ?

Et bien non ! Et ce n'est pas non plus l'officialisation du système de « clairances » connu dans certains centres et dénoncé dans les récentes campagnes de presse ignominieuses !

Car une VRO ne sera pas comptabilisée comme une pleine vacation travaillée mais équivaldra seulement à un « équivalent forfaitaire de temps de travail » (coefficient dé-

terminé nationalement), afin de prendre en compte la sujétion de rester mobilisable à tout moment.

Ce n'est que dans le cas où l'agent sera appelé à venir compléter l'effectif que « l'équivalent temps de travail de la vacation de réserve sera remplacé par le travail effectif qui correspondra à la durée pleine de la vacation ».

Alors si je ne suis pas appelé pendant ma VRO, je dois rembourser l'administration du temps de travail non effectué ? Si oui, comment ?

Si un agent n'est pas appelé à effectuer sa VRO, seul l'équivalent forfaitaire est décompté de son temps de travail. L'objectif affiché par l'administration étant la mise en place d'un système de gestion performant, transparent et réglementaire des effectifs opérationnels de la navigation aérienne, **l'agent devra nécessairement rembourser ses heures non effectuées.**

Suite à une demande de l'UNSA-ICNA, le DSNA a assuré qu'« il ne s'agit pas de mettre en place des modulations de rémunérations ». Le remboursement des heures non effectuées ne se fera donc pas financièrement, mais vraisemblablement en heures de travail réalisées à un autre moment de l'année, probablement sur le modèle de la vacation complémentaire, mais sans récupé-

ration cette fois.

Pour éviter que le nombre d'heures à rembourser en VRO soit trop important, « le volume individuel de VRO sera encadré et plafonné sur une base annuelle ». Mais ce volume, comme les modalités de remboursement des heures non effectuées, ne sont pas encore précisés ; le GT devra prochainement répondre à ces questions.

On voit déjà que, **présentée comme une mesure visant à redonner de la souplesse aux salles de contrôle, il s'agit essentiellement d'une mesure de flexibilité** : alléger officiellement le temps de travail pendant les périodes creuses pour pouvoir le réemployer en période de charge, là où certes la demande de trafic est plus importante, mais aussi la pénibilité du travail.

La VRO permettra-elle d'éviter le contrôle des horaires (pointeuse V2) ?

Non car, s'ils sont en relation, ces deux sujets sont bien différents...

D'ores et déjà, la note de service DSNA du 26 mars 2010 rappelle « le principe général qui veut que le temps de travail des agents opérationnels de la DSNA est normalement régi par les tours de service des organismes ».

Ainsi, la seule différence entre la V1 et la V2 du contrôle de présence n'est pas ce qui est exigé des agents (être présent sur le site opérationnel pour toute la durée de sa vacation, indépendamment des considérations de trafic), mais sur ce que l'administration annonce vouloir vérifier ! La différence est donc bien mince et reposerait sur une tolérance « tacite » de la part de l'administration dont chacun pourra apprécier la valeur au vu des agissements de celle-ci contre ses personnels ces derniers mois...

Quoi qu'il en soit, le principe même d'une phase 2 n'est pas aujourd'hui clairement remis en question par l'administration, et il n'y a d'ailleurs aucune incompatibilité entre mise en place des VRO et contrôle de l'amplitude de présence ! L'administration s'en sert comme levier de négociation, nous faisant oublier la V1 décidée sans dialogue.

L'analyse de l'UNSA-ICNA

Il faut un certain culot, et de réels talents d'illusionniste pour laisser entendre aux contrôleurs que la VRO est le retour officiel à la situation d'avant le 7 juin 2010 ! La VRO permet essentiellement à l'administration de compenser le manque de souplesse induit par sa nouvelle politique de gestion des personnels, à son seul profit, et au prix de nouveaux efforts de flexibilité demandés aux personnels, et plus particulièrement ceux des centres saisonniers.

L'UNSA-ICNA n'est pas dupe de la tactique employée actuellement par l'administration : rendre la situation actuelle intenable pour les personnels opérationnels, au prix d'une rigidité absurde et quitte à dégrader la performance de haut niveau de la DSNA (dont on voit bien, si certains l'avaient oublié, qu'elle tient essentiellement aux efforts considérables des personnels français qui doivent composer avec un matériel obsolète et un

environnement réglementaire inadapté), pour forcer ceux-ci à accepter la sortie de la Fonction Publique et l'évolution vers une « autre structure ».

FABEC fusionnel contre « souplesse retrouvée » (en fait, surtout flexibilité !) dans les organismes de contrôle, voici le deal inscrit en filigrane du prochain protocole et qui n'est plus ni moins qu'une insulte à la face des nombreux collègues qui ont fait grève en ce début d'année contre un projet qui condamnerait définitivement notre modèle social et nos conditions de travail bien au-delà de ce que nous pouvons vivre aujourd'hui !

Plus que jamais, l'heure est la mobilisation ! Réapprenons à l'administration le sens des mots « dialogue social » et « négociation ». Démonstrons-lui qu'en ces temps difficiles, les ICNA sont toujours décidés et déterminés à se battre pour leur avenir.

Nos propositions concrètes pour le GT VRO

Réduction annualisée du temps de travail en salle de contrôle

Cette réduction vient en déclinaison de la réforme des 35H de l'organisation du travail, jamais appliquée aux contrôleurs aériens et dette d'une époque où les accords gagnants/gagnants étaient la règle, dette dont

nous nous voyons aujourd'hui obligés de demander le solde. Les tours de service actuels (moyennés à 32H) pourront être pérennisés en échange des journées de récupérations correspondantes, soit 8 jours fractionnés.

Meilleure prise en compte du « I de ICNA » par l'utilisation d'un système d'A.M.I (Astreintes pour Missions d'Ingénieur)

Aujourd'hui, de nombreuses tâches dévolues aux ICNA sont effectuées par ceux-ci sur leur temps de repos (préparation des GT, gestion de l'équipe, maintien des connaissances, rattrapage des briefings manqués à cause des congés, suivi des instruits de l'équipe, etc.). Cette situation anormale ne permet pas à

tous de participer de la même façon à la vie de son centre et de faire valoir ses compétences autres que purement opérationnelles. Le système d'AMI permet de répondre à cette problématique en souplesse sans impacter la capacité des centres de contrôle.

Chaque ICNA commence l'année avec un nombre fixe d'AMI, correspondant à 4H de travail par semaine. Tout ICNA peut déposer une AMI à la place d'une de ses vacances normalement travaillées, au besoin au-delà du quota de congés autorisé. Son acceptation est soumise à son chef d'équipe (ou chef CA pour les organismes sans équipe) qui doit s'assurer que la capacité du centre n'en sera en toute vraisemblance pas impactée.

Une AMI est réalisée soit sur le lieu de travail, soit au domicile de l'agent. Dans les deux cas, l'agent reste mobilisable sur simple demande

Donner aux CDS/CDT la gestion humaine de l'effectif opérationnel de leur organisme de contrôle.

Les ICNA chefs de salle et chefs de tour sont fonctionnaires d'autorité, endossent au quotidien des responsabilités cruciales, et n'ont pourtant même pas les outils légaux pour gérer humainement et administrativement l'effectif opérationnel à leur disposition !

L'UNSA-ICNA demande la création d'un système légal de départ anticipé (dit « early-go ») afin que les CDS/CDT aient autorité pour renvoyer chez eux les personnels superflus (surcapacité ponctuelle) ou dont l'état de forme serait incompatible avec l'exercice du

Remise à plat des règles de gestion des congés et remplacements

Tout ICNA doit pouvoir déposer au moins la moitié des jours de congés et de récupérations auxquels il a droit de manière fractionnée.

du CDS/CDT (il doit alors rejoindre la vie/salle de contrôle dans des délais raisonnables). L'AMI n'est alors pas décomptée.

La participation de l'agent à certains GT ou projets plus particulièrement lourds pourra être compensée par l'octroi d'un nombre supplémentaire d'AMI. Ceci évidemment sans préjudice du principe comme quoi la présence d'un agent à une réunion en dehors d'une journée normalement travaillée doit donner lieu à une pleine journée de récupération, et non une AMI.

contrôle aérien, évidemment sans que cela ne soit décompté du temps de travail dont ces agents seraient redevables.

Il est à noter qu'il n'est pas beaucoup de salariés dont le chef ne lui ait permis (évidemment sans conséquences financières) de rentrer chez lui plus tôt parce que son travail était fini ou parce qu'il y avait peu de clients ce jour-là ! Pourquoi cette simple mesure de bon sens ne serait pas permise aux contrôleurs ?

Par ailleurs, la règle régissant les remplacements doit être assouplie tout en conservant un temps minimal de récupération entre deux vacations de 11H.

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu