



Le 28 mai 2011

Communiqué suite à la visite du DSNA, du DO et du DTI au CRNA Ouest le 19 mai 2011

L'immobilisme du DSNA

L'UNSA-ICNA a profité de l'occasion (rare) de la visite de nos directeurs pour leur exposer les préoccupations et les attentes des personnels du CRNA Ouest.

Autant sur les évolutions techniques, il y a une volonté marquée d'avancer, autant sur les évolutions sociales, et ce dans un contexte de reprise nette du trafic, les perspectives restent sombres. Alors que nos directeurs ont conscience que les objectifs de service ne seront pas atteints faute de personnel, ils emmènent la DSNA à la catastrophe en refusant de trouver aujourd'hui des réponses : un immobilisme qui risque de coûter cher à la performance DSNA. Si l'été 2011 s'annonce chaud, les étés suivants seront brûlants au CRNA Ouest car le manque d'effectif sera de plus en plus pressant. Ne doutez pas de l'administration, elle saura, en guise de remerciement du bon été 2011, rogner d'abord sur nos quotas de congés comme elle l'a déjà tenté cette année et si c'est insuffisant que proposera-t-elle d'autre ? La flexibilité de nos conditions de travail ! Les ICNA du CRNA Ouest (entre autres) doivent être conscients qu'ils devront bientôt agir pour défendre leurs choix.

Recrutements insuffisants et immobilisme !

L'UNSA-ICNA : Lors du dernier GT effectif qui s'est déroulé dans une opacité incompréhensible, le CRNA Ouest s'est vu infligé ce que nous considérons comme une punition avec une affectation de ressources inférieures à celles des autres CRNA. Vous n'êtes pas sans savoir que le CRNA Ouest traite actuellement un trafic jamais atteint pour un mois de mai et qu'il faut dès maintenant accompagner cette hausse. L'UNSA-ICNA vous interpelle pour que soient affectés au CRNA Ouest, le plus rapidement possible, les personnels nécessaires à la fourniture de ses services. Par ailleurs, nous estimons que les effectifs prévus dans les deux derniers protocoles ont été clairement et sciemment sous évalués par les différentes parties cosignataires. Le dernier protocole en particulier qui acte à plein la RGPP, augure d'années difficiles en rapport au plan de performance que vous vous donnez. Sachez dès aujourd'hui, que les personnels considèrent que le travail en équipe et le principe du 1 jour/2 sont essentiels et y sont très attachés. Toute remise en cause de nos conditions de travail sera très mal vécue et engendra un climat social délétère pour vos services. Nous réaffirmons aujourd'hui, devant vous, que la solution passe indiscutablement, pour l'UNSA-ICNA, par une augmentation du nombre d'ICNA. Ainsi, nous vous demandons de revoir, dès cette année, et avec une forte hausse (180) le nombre de recrutements au concours ICNA 2011 pour non seulement anticiper les départs en retraite mais aussi pouvoir faire face aux missions qui nous incombent dans un contexte de nette reprise de trafic.

Réponse du DSNA : il n'y aura pas de recrutement supplémentaire pour 2011 !

Pour l'UNSA-ICNA : Cette année, l'ENAC ne recrutera qu'une cinquantaine d'ICNA via le concours externe. **Ce recrutement insuffisant correspond à ce que les signataires du dernier accord protocolaire avaient accepté... Ce recrutement insuffisant est une mise à mort programmée de notre 1 jour sur 2 et du travail en équipe** qui seront, in fine, les variables d'ajustements envisagées par certains pour écouler un trafic qui repart à la hausse avec des effectifs qui s'écroulent ! **L'UNSA-ICNA a toujours revendiqué un recrutement à même de garantir nos conditions de travail et poursuivra stable au cap sur cette revendication.**

Gestion de l'effectif opérationnel : immobilisme !

L'UNSA-ICNA : Depuis la mise en œuvre du contrôle de présence, de nombreuses Assemblées Générales ont ouvertement réclamé une gestion des ressources humaines plus souple. Vous avez tenté d'y répondre en créant un dispositif de VRO mais celui-ci, tel que validé en CTP DSNA, ne satisfait pas les personnels du CRNA Ouest. Malgré tout, la rigueur imposée aux personnels opérationnels depuis le 7 juin 2010 est bien présente et a amené de nouvelles demandes. Parmi celles-ci :

- ▲ Procurer l'autorité nécessaire aux chefs de salle (chefs de tour et chefs de quart) pour la gestion en temps réel de l'effectif opérationnel présent. Cette revendication, exposée par le Bureau National UNSA-ICNA, au

Directeur Général, a reçu son approbation.

- ⤴ Prendre en compte le contexte particulier des visites médicales,
- ⤴ Et reconnaître le travail supplémentaire réalisé par les Chefs d'équipe.

Allez-vous apporter des réponses aux personnels et sous quelle forme ?

Réponses du DSNA : il y a les VRO et aller plus loin dans la souplesse imposerait plus de transparence et un calcul individuel du temps de travail. Le DSNA estime que nous sommes actuellement dans un équilibre raisonnable. Quant au **travail supplémentaire réalisé par les chefs d'équipe** (notamment chefs d'équipe gestion), **le DSNA ne le nie pas mais considère qu'il fait partie des prérogatives de la fonction, sic !**

Pour l'UNSA-ICNA, le dispositif VRO implique déjà de la transparence et un calcul individuel du temps de travail : connaissance du nombre de VRO déposées (qui indique clairement l'effectif opérationnel non utilisé), inscription des horaires de déclenchement de la VRO, et utilisation des données collectées à des fins statistiques. Il est donc étonnant d'entendre notre DSNA se réfugier derrière l'excuse de la transparence pour refuser de **donner aux chefs de salle (de tour et de quart), l'autorité pour la gestion en temps réel de l'effectif opérationnel !** Quant à l'équilibre raisonnable actuel estimé par le DSNA, il repose sur un déséquilibre créé le 7 juin 2010. Une table rase un peu aisée !

Chefs d'équipe, voilà clairement la **réponse de votre DSNA : faites votre travail sur une position de contrôle !** L'UNSA-ICNA rejette une telle proposition absolument irresponsable pour des raisons évidentes de sécurité relative à la gestion du trafic aérien ! **L'UNSA-ICNA invite les chefs d'équipe à être retirés de l'effectif opérationnel lorsque ceux-ci doivent remplir les différentes tâches de gestion, d'évaluation, de formation,...** L'UNSA-ICNA appuiera au niveau national la demande légitime des chefs d'équipe. L'immobilisme dont a fait preuve notre DSNA sur ce point doit être rectifié pour des raisons évidentes de bon fonctionnement du service.

Cloison civile-militaire : immobilisme local ?

L'UNSA-ICNA : Dans le cadre de l'extension du Centre, l'administration a décidé contre l'avis de toutes les organisations syndicales de supprimer la cloison entre les salles de contrôle civile et militaire. La raison invoquée a été la nécessaire prise en compte de l'évolution de notre environnement de travail dans les 20 prochaines années. Cependant, lorsque nous avons demandé quelles étaient ces évolutions futures, particulièrement celles relatives à la phase 2 des CMCC, à savoir l'implantation de positions de contrôle militaires entre des positions de contrôle civiles, l'administration nous a rétorqué de ne pas voir si loin... Les ICNA du CRNA Ouest sont donc extrêmement suspicieux sur les évolutions de ce dossier et ne veulent pas d'un CMCC type 2 que rien n'impose. Nous vous demandons donc de prévoir cette cloison.

Réponses du DSNA : il y aura **expérimentation de CMCC de type 2** un peu partout dans les centres (fin de l'année à Reims). Sa vision à long terme est que, ce sera la CAM en-route qui s'adaptera à la CAG. **Donc,** dans cette optique, **ne pas mettre de cloison** faciliterait les coordinations entre contrôleurs civils et militaires pour autant, après discussions, celui-ci nous rétorque que le débat n'est pas clos et doit avoir lieu...

L'UNSA-ICNA, face à l'entêtement du DSNA concernant une salle commune civile-militaire, **propose une cloison amovible ou coulissante entre civils et militaires.** Après demande de réponse sur cette proposition précise, **le DSNA renvoie cette prise de décision au niveau du centre. L'UNSA-ICNA en prend acte pour le prochain CTP local.**

Les défis 4 Flight et ERATO

L'UNSA-ICNA : Concernant le passage à l'environnement stripless, l'UNSA-ICNA a pleinement conscience du bouleversement professionnel que cela représentera pour les ICNA, et dans ce cadre, nous apprécions la possibilité offerte au CRNA-Ouest d'y contribuer dès cette année, en étant centre pilote EEE, et en menant les Evaluations Opérationnelles Etendues. Nous allons donc observer avec intérêt le déroulement des EOE, afin de commencer dès à présent à réfléchir sur les aspects sociaux du plan de transformation à l'Environnement Electronique. Nous souhaiterions alors avoir une description des options qui s'offrent à notre centre sur ce sujet et leurs échéances. En particulier, pouvez-vous nous assurer que les demandes de consolidation, de modification devant éventuellement être apportées aux systèmes pourront être faites sans que des contraintes budgétaires soient invoquées pour ne plus les rendre réalisables ?

Réponses du DSNA et du DTI : suite à cette visite, ceux-ci ont une vision très positive de l'avancement des évaluations et du projet en général, et se félicitent de l'enthousiasme de l'ensemble des participants. Le regard critique des contrôleurs d'essai, très conscients des enjeux, est considéré comme positif. Le budget et les ressources humaines (à la DTI et à la DO) permettent de mener ERATO dans le Cautra ODS et 4-flight* de front. L'objectif final, 4-flight « V-target »*, c'est-à-dire incluant ERATO, peut être atteint par deux chemins alternatifs. Le premier chemin, dont les CRNA E et SE sont les pilotes, consiste à y déployer une V-Ops* de 4-flight, puis d'y associer ERATO en V-Target. Le second chemin choisi pour les CRNA O et SO, consiste à déployer une version ODS-ERATO dans le Cautra, puis de faire le saut vers V-Target 4-flight. Les deux chemins devront s'alimenter l'un l'autre, et s'inscrivent dans un vaste programme de

modernisation des systèmes ATM dans la DSNA. Le développement de 4-flight ne se fera pas sans prendre en compte les changements ERATO. Au final, ils pensent qu'atteindre 4-flight V-Target en passant par Cautra+ERATO est bien plus pertinent car plus progressif, notamment pour la formation.

Pour l'UNSA-ICNA : En étant centre pilote pour l'Environnement Electronique ERATO (EEE), le CRNA Ouest dispose d'une place de choix pour que des fonctionnalités locales soient prises en compte et permettra, en attendant le passage à 4-flight, une mutation par étape appréciable. L'UNSA-ICNA a conscience du bouleversement professionnel à venir et sera particulièrement vigilant sur l'évolution de ces dossiers et sur la place (formation et décisions) qui sera laissée aux ICNA.

**4-flight : système ATM complet fourni par Thalès, intégrant le STPV (volumique) Coflight, la poursuite radar ARTAS et une visu contrôleur (j-HMI)*

**4-flight V-Ops : version opérationnelle de 4-flight, prévue pour une mise en service à Aix et Reims, embarquant éventuellement quelques outils ERATO à l'horizon 2015.*

**4-flight V-Target : version cible de 4-flight, ajoutant à V-Ops toutes les aides fournies par ERATO*

Prise médicamenteuse : clarification en vue ?

L'UNSA-ICNA : La mise en place des règlements européens a vu une distribution des responsabilités. Autant la DGAC s'est empressée de décliner pour les ICNA ces responsabilités comme la licence et ses obligations, autant elle n'a pas mis en place les protections nécessaires et prévues. Parmi celles-ci, certains traitements médicaux entraînent des conséquences sur la vigilance et il est demandé aux ICNA d'endosser la responsabilité de prendre ou non le micro alors qu'ils n'ont aucune connaissance médicale. Le médecin chef a déclaré que les médicaments de niveau 2 et 3 sont incompatibles avec l'exercice de notre activité. C'est un début mais les ICNA, qu'ils soient sur la position de contrôleur ou chef de salle (chef de tour ou chef de quart) attendent un meilleur accompagnement dans la prise de cette responsabilité. Les ICNA peuvent-ils compter sur leur administration et quelles réponses seront alors données ?

Réponse du DO : la définition d'un groupe de travail est en cours d'élaboration en collaboration avec le médecin chef de la DGAC et d'autres réponses seront apportées.

Le FABEC phagocyte les relations aux frontières !

L'UNSA-ICNA : En 2009, malgré le remodelage découvert au dernier moment des espaces anglais, l'administration du CRNA Ouest a décidé la mise en place, devenue incertaine, du dispositif Manche. Le coût pour le CRNA Ouest de cette absence de coordination avec le prestataire anglais est important tant sur le plan humain que sur l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter un autre gâchis, quel niveau de collaboration la DSNA souhaite-t-elle avec les prestataires des FAB adjacents (pour le CRNA Ouest : le FAB UK-Irlande et le South West FAB dont les flux de trafic sont très majoritairement échangés avec la DSNA) et quels engagements peuvent être envisagés ?

Réponse du DO : la question à l'étude est de savoir si la DO ne reprendrait pas le pilotage de ce dossier, avec un arbitrage à 3 (DO, LFFF, LFRR).

L'avis de l'UNSA-ICNA : notre demande formulée lors du dernier GT Manche et concernant l'arbitrage de la DO sur ce dossier semble acté. En revanche, il y a un épais flou sur le sujet européen. Les discussions entre les prestataires du FABEC se concentrent sur les seuls problèmes internes du FAB et mobilisent l'énergie disponible à la DSNA. Comme nous le craignons, les interfaces avec les autres FAB vont clairement être négligées et c'est une solution sparadrap qui sera trouvée en interne à la DSNA pour faire vivre le dispositif Manche. Qui croit à la pertinence opérationnelle du contour du FABEC (et des autres FAB) qui ne font que redécouper l'espace européen et verront se replier ces nouveaux espaces sur eux même ?

Même s'il semble difficile de retrouver de la motivation et de l'optimisme dans les propos de notre direction, l'UNSA-ICNA continue d'agir et de réagir pour que nous retrouvions une qualité de vie au travail telle que nous l'avions il y a quelques mois : un pilier indiscutable de notre performance individuelle comme collective. Ne baissons pas les bras, l'enjeu est de taille !

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : lfrr@icna.fr

**Chantal Le Roy (éq 10), Moea Postec (éq 12), Stéphane Michelon
et Stéphane Lesage (éq 4)**