

Mérignac, le 15 octobre 2021

Annnonce du DSNA « 4F au CRNA/SO en 2023 »

En visite au CRNA/O le 7 octobre dernier, le DSNA a lâché une bombe : l'annonce du déploiement de 4Flight « as is » dans tous les CRNA dont ceux de l'Ouest en 2023.

Sauf que personne au CRNA/SO n'en a encore déjà vu la couleur. De ce fait l'outil n'a jamais été développé pour embarquer les spécificités qui ont valu à notre centre d'afficher des capacités robustes, maîtrisées et des indicateurs, en particulier de sécurité, dans le vert.

Pourtant ce n'est pas le temps qui a manqué. Ce sont 18 mois de perdus.

La DSNA ressort de la période COVID avec comme seul actif la mise en place du compte-temps et des RO, cette mesure ayant à elle seule accaparé toutes les énergies.

L'annonce brutale de l'accélération du déploiement de 4Flight pose bien plus de questions qu'elle n'apporte de réponses.

Si l'UNSA-ICNA dénonce depuis des années les errements de la stratégie technique de la DSNA, et en particulier la faillite personnelle du précédent DSNA sur le sujet, ce nouveau calendrier sorti d'un chapeau, semble refléter à la fois la gravité de la situation et le vent de panique qui souffle désormais chez nos dirigeants. Attention donc à ne pas confondre vitesse et précipitation.

> Une période à haut risque

La période qui s'ouvre devant nous est semée d'embûches et ce à plusieurs titres :

La DSNA et la DGAC ont déjà prouvé à maintes reprises par le passé leur incapacité à peser sur nos « très très chers » industriels comme Thalès, d'une part, et d'autre part à défendre les intérêts les plus légitimes de leurs personnels face aux exigences tels que le RP2.

La confiance des personnels dans la chaîne du management, de sa base au sommet, est au plus bas, après 18 mois d'un acharnement rare et opportuniste de l'administration à leur encontre, alors que renaît aujourd'hui l'espoir de retrouver le trafic d'avant la crise.

La trajectoire de désendettement nécessitera une hausse des UDS (environ 30%), qui devra être compensée par une parfaite maîtrise des délais. Il est donc indispensable que les ICNA du CRNA/SO, dont l'implication sans faille lors du déploiement de EEE jusqu'à aujourd'hui permettant ainsi l'émergence d'outils essentiels (BDR, CPDLC, FILTRAGE, AGENDA, 43"...), puissent voir venir l'échéance des JO de 2024 avec un minimum de sérénité.

➤ Pas d'IHM au rabais

Et soudain changement de braquet, sans concertation, ceux-ci se voient imposer d'en haut et brutalement un nouveau changement de leur outil de contrôle.

Pour encore mieux ?

Soyons positifs, disons que c'est moins pire que si c'était mieux. Mais le risque de se voir imposer une IHM au final moins performante que EEE sous CAUTRA, car moins adaptée à nos besoins locaux, est bien réelle.

L'inquiétude principale en local réside dans le fait que malgré nos appels répétés, aujourd'hui rien n'est prêt.

2023 c'est demain et nous sommes en pleine page blanche :

- Où sont nos I4F ?
- Qui a déjà vu le meuble de contrôle ?
- Quelle garantie de l'intégration des outils EEE ?
- Quid des conditions de travail lors de la période de transformation ?

Toutes ces questions primordiales sont aujourd'hui sans réponses. Chacune constitue pour l'UNSA-ICNA un point de vigilance.

POINTS CLES

1. Plus que jamais, retrait des dispositifs RO et compte-temps en préalable à toute reprise de la coopération entre les ICNA et leur encadrement.
2. Les conditions de travail des personnels ne sauraient faire les frais d'une gestion défailante de l'Administration
3. Une équipe d'experts 4Flight au CRNA/SO, c'était déjà urgent il y a 1 an, alors comment dire...

Ainsi l'UNSA-ICNA continue de demander encore et toujours la création d'un pôle 4F, et cela doit se faire sans tarder.

Sur le sujet des outils EEE, synonymes de confort et de gains de capacité, l'UNSA-ICNA ne se contentera pas de vagues promesses qui n'engagent que ceux qui les croient.

L'ergonomie du poste de travail doit faire partie des priorités hautes. Il est inadmissible de voir les personnels obligés de travailler avec des planchettes bricolées pour compenser l'inconfort du poste de travail actuel.

Le 1 jour sur 2 sur le cycle n'est pas négociable. Et au-delà, les conditions de travail ne sauraient être la variable d'ajustement suite aux échecs et retards successifs imputables à l'Administration seule.

Le nouveau DSNA a vu la lumière. Dont acte. Le retard technologique de la DSNA est catastrophique au regard de ses voisins du FABEC. La modernisation technique de la DSNA est une urgence absolue et doit être la priorité numéro une.

Pour pouvoir espérer embarquer les personnels dans une transfo 4Flight, L'UNSA-ICNA fait de la suppression des RO et du compte temps un préalable.

L'UNSA-ICNA met en garde : le rattrapage du retard accumulé pendant la période COVID et par la seule faute d'une Administration défailante ne saurait se faire sur le dos des personnels.

Enfin l'UNSA-ICNA exige le détachement sans délai d'une équipe d'experts 4F, avec pour premier objectif d'appréhender au plus tôt le potentiel réel de l'IHM.

