

Le 18 octobre 2015

A l'écoute, ouvert à la discussion mais vigilant

A juste titre, de nombreux sujets locaux sont sources d'inquiétude ou de mécontentement... Plutôt que de faire peur inutilement, l'UNSA-ICNA préfère trouver des réponses et des solutions concrètes pour aider les ICNA d'Orly.

ORTOL, alias Point Merge, suite... Et fin.

Le projet ORTOL, issu du programme SESAR visant à fournir, à l'échelle européenne, de nouveaux outils de contrôle, arrive dans sa phase d'expérimentations à Orly. Les live trials doivent avoir lieu début novembre. Pour l'UNSA-ICNA, cela doit marquer la fin de l'ancien projet PMS. Il ne serait pas en effet envisageable de prévoir une mise en service complète du système, et donc une formation lourde, compte tenu des effectifs

actuels en équipe et en subdivision, de SYSAT, qui va mobiliser beaucoup de ressources, du programme AMAN/DMAN, qui va nécessiter 1 jour et demi de formation par PC (toujours pas planifiés alors qu'il était prévu initialement un début des formations en novembre) et de la charge de formation initiale qui est loin de s'être normalisée.

Rénovation de la vigie, les espoirs et les craintes...

L'état de vétusté de la vigie est avéré. Il faut sans doute rappeler que nous payons aujourd'hui le manque d'investissement sur Orly des 10 dernières années car les moyens étaient à l'époque réservés à la mise en œuvre d'une approche commune CDG-Orly puis d'OPERA, soutenu par certains syndicats.

Pour l'UNSA-ICNA, il devient urgent de donner aux contrôleurs d'Orly, un lieu de travail décent, à la mesure des ambitions du 2^{ème} aéroport français. Les travaux de rénovation vont commencer à apporter, dès l'an prochain, une réponse concrète à ce problème de vétusté de la vigie.

Remettre en cause ce projet pour attendre l'hypothétique construction d'une nouvelle tour, c'est risquer de perdre à nouveau 10 ans dans une vigie déjà obsolète. Il est naïf de penser que l'administration ne connaisse pas les coûts de construction ou de rénovation d'une tour, de tels projets ayant déjà été menés ailleurs. Et avec une DGAC endettée par des taux de redevance si faibles qu'elle en vient à demander des aides européennes pour SYSAT, on se doute que les fonds pour un nouveau projet mettront un peu de temps à venir.

Les vitres de la vigie en sont malheureusement l'exemple, on peut effectivement craindre des malfa-

çons et d'autres problèmes liés à la rénovation de la vigie... Mais ces problèmes existent aussi sur des bâtiments neufs, les 2 tours récentes de CDG étant là pour nous le rappeler ! Pour l'UNSA-ICNA, c'est à l'administration de définir et d'exiger un niveau de qualité lors des appels d'offre. Ces craintes ne doivent pas conduire à l'attentisme.

Pour autant, il ne s'agit pas de donner un blanc-seing pour l'utilisation de cette vigie provisoire. Les problèmes opérationnels sont évidents vu son emplacement en course IFR, et devront donner lieu à une capacité offerte largement réduite. L'UNSA-ICNA veillera à ce que les meubles de la future vigie soient bien conçus sous la forme de modules facilement remplaçables par des modules SYSAT et ne donnent pas lieu à un bricolage approximatif des positions de contrôle ou justifient une utilisation prolongée de la vigie provisoire. Par ailleurs, de gros travaux sur les pistes sont désormais programmés dans les 2 ans qui viennent. Pour l'UNSA-ICNA, il serait inconcevable de nous demander de gérer une piste sans visibilité, avec ou sans caméra. Le calendrier d'utilisation de la vigie provisoire devra donc être compatible avec les travaux sur la plateforme et être établi en collaboration avec ADP.

Evidemment, pendant 6 mois, les conditions de travail en vigie provisoire ne seront pas celles de la vigie actuelle. Mais les GT, ouverts à tous, ont pour but de trouver des solutions pour assurer la sécurité du trafic avec un même niveau d'exigence qu'actuellement.

L'UNSA-ICNA veillera naturellement à ce que les solutions techniques, les procédures et les régulations mises en place protègent les contrôleurs et leur permettent d'exercer sereinement leur métier.

Subdivision contrôle, urgence à bord !

La subdivision contrôle va perdre coup sur coup en novembre son chef et un assistant. Le feuilleton sur le remplacement de ce dernier vient a priori de prendre fin puisque la sortie ENAC attendue ne viendra pas. Le poste est donc ouvert à la prochaine CAP, comme le poste de chef de sub. SDRH et les SNA-RP sont les uniques responsables de cette situation par leurs choix arbitraires et/ou hasardeux. La subdivision contrôle va donc se retrouver pour les mois qui viennent en grave sous-effectif, et la gestion récente hors critères du dernier détachement proposé n'avait pas d'autre issue, faute de volontaire.

Compte tenu de la situation critique de la subdivision contrôle, les priorités sont connues, la charge de travail largement suffisante avec la gestion du quotidien,

les travaux sur la plateforme et les projets techniques (vigie provisoire, SYSAT). Les projets superflus comme le PMS, alias ORTOL ne doivent plus venir polluer le service. Dans ce contexte, les contrôleurs doivent pouvoir s'appuyer sur une sub performante et sur des consignes et des notes de services pertinentes.

L'UNSA-ICNA n'a pas de dogme concernant les règles de détachement, mais il est clair que le fonctionnement de nos voisins parisiens est beaucoup plus rigide et contraignant, par exemple avec une liste d'ancienneté comme à CDG. Orly fonctionne uniquement sur le volontariat. Il appartient au service de le rendre attractif. Cela serait dommage que cela change, même si le bon fonctionnement des subdivisions est primordial.

Les recrutements sont insuffisants, l'administration doit assumer ne pas pouvoir mener à bien ses ambitieux projets. Les responsables de cette situation sont à la DO, SDRH ou à la direction de la DSNA, et chez nos décideurs politiques. L'UNSA-ICNA agit localement mais surtout nationalement pour que la place d'Orly soit reconnue.

Notre site : www.icna.fr

Vos représentants locaux : lfpo@icna.fr