



11 octobre 2014

## Révision du BO

**La 2<sup>ème</sup> réunion du GT révision BO a eu lieu le vendredi 3 octobre. Nous nous félicitons que l'unité des syndicats soit au rendez-vous. Cependant, peu de réponses ont été apportées par l'administration aux questions soulevées lors de la 1<sup>ère</sup> réunion. En attendant d'avoir des réponses claires de la DO (par l'intermédiaire du chef SNA) à la prochaine réunion du 7 novembre, l'UNSA-ICNA vous présente l'avancée des discussions.**

### Quel schéma d'ouverture de secteurs ?

**Le calcul du BO par la DO tient compte du nombre d'heures d'ouverture de positions à l'année divisé par le nombre d'heures qu'un ICNA fournit à l'année (984h). Pour justifier ce calcul, elle regarde 2 données : l'ouverture passée des positions, c'est-à-dire les coups d'alternat sur les différentes fréquences (c'est pourquoi il est difficile de défendre la position Prévol qui est peu ouverte), et les statistiques de trafic (strips des avions et des véhicules activés). Nous demandons à ce que la charge de travail des coordinations (sur une plage horaire de 6h, il y a environ 2h de coordinations, ce qui est considérable) soit ajoutée à la charge de travail fréquence (strips). L'étude actuelle se fait sur des journées chargées de début 2013.**

#### LOC et approche

Le schéma d'ouverture de l'approche doit rester le même que maintenant. Nous n'accepterons pas que l'approche puisse être ouverte avec un seul agent. **Une position de contrôle d'approche, c'est 2 agents**, surtout en Martinique, où le travail de coordination téléphonique de l'organique est conséquent.

#### Chef de tour

Pour tenir compte de la gestion du SAR par le centre, l'administration proposait au départ l'ouverture d'une position « assistant SAR » l'après-midi et en soirée. Nous avons réclamé l'ouverture de cette position toute la journée (le risque n'est pas moindre le matin...), sur les horaires actuels d'ouverture de la position CDT dédiée. Nous réclamons également que cette position soit assurée par un CDT, ce qui semble être accepté. L'administration ne veut cependant pas nommer cette position « chef de tour », prétextant qu'il ne peut y avoir de position CDT dédiée en groupe D. Pourtant, de nombreuses spécificités locales font que cet « assistant SAR » fera le travail d'un chef de tour : il est sollicité par les différents intervenants qui fréquentent la plate-forme, et il reste le correspondant privilégié mentionné dans les nombreux protocoles, lettres d'accord, plans et autres consignes qui régissent notre centre. A ce titre, **il doit être déchargé de toute tâche annexe. Arrêtons de**

**jouer avec les mots, cette position doit être une position chef de tour.**

#### Prévol / assistant LOC / assistant approche 2

**L'ouverture de l'approche et de la position chef de tour, ce n'est pas suffisant :**

- Nous devons prendre en compte l'augmentation du trafic VFR (moyenne de +54% depuis le mois d'avril 2014 comparé aux mêmes mois de 2013 pour les VFR locaux, et même +87% en septembre 2014 comparé à septembre 2013).
- Nous devons prendre en compte la surcharge récurrente concernant les coordinations téléphoniques due à l'absence d'ACT-AUTO et aux nombreuses coordinations avec les autres centres qui souvent n'ont pas les plans de vols. A titre d'exemple, pour un départ de Sainte Lucie - Hewanorra vers l'espace supérieur (alors que le CCR Piarco a le plan de vol), l'ensemble des coordinations reçues et passées pour ce vol prend 3 min.

Nous demandons donc l'ouverture d'une position d'« assistant débordement » qui pourra jouer le rôle de contrôleur prévol, d'assistant loc, ou d'assistant approche 2, sur la période d'après-midi / soirée.

*Pour l'UNSA-ICNA, il n'est pas possible de réduire ce schéma d'ouverture des positions. Il sera défendu grâce à des données objectives (sur les coordinations, le rôle des CDT,...) qui seront présentées à la prochaine réunion. Pour info, ce schéma d'ouverture implique un BO brut de 32 (calculé automatiquement par le « tableau DO »), qui ne peut pas être le chiffre définitif compte tenu de nos spécificités.*

## **Calcul brut du BO ne signifie pas BO définitif**

Ce résultat émanant des ouvertures de secteurs n'est pas suffisant pour l'UNSA-ICNA : il faut prendre en compte les nombreuses spécificités locales de notre centre, telles que :

- augmentation du trafic VFR local (formation de 60 pilotes par an) dans les années à venir.
- augmentation prochaine du trafic IFR due à l'ouverture du nouvel aéroport international de St Vincent (pourra accueillir 1,4 millions de passagers par an) : l'orientation de la piste

*Ces spécificités (et beaucoup d'autres) doivent être prises en compte, et doivent se traduire par une augmentation du BO brut calculé.*

## **Autres points à prendre en compte**

### **Terrains de métropole et d'outre-mer**

Il est surprenant qu'on nous demande une forte réduction de notre BO, alors que des centres ayant beaucoup moins de mouvements équivalents que le nôtre ont un BO comparable à celui qu'on nous présente ! Certes, chaque centre a ses propres spécificités, mais il serait temps d'acter les spécificités des centres outre-mer qui doivent assurer des missions supplémentaires avec moins de moyens : absence d'ACT-AUTO, gestion du SAR en interne,...

### **Une règle de 3 ?!**

L'administration veut utiliser les statistiques de trafic : le nombre de mouvements équivalents de 2012 est de 61526. Quand le BO a été révisé à 38 en 2008, le nombre de Meq de 2007 était de 67806. Une règle de 3, et on obtient un BO de 34,5...

(02/20) impliquera forcément l'entrée des départs ou arrivées dans notre secteur.

- Turn-over important à prévoir : en sachant qu'avec un BO de 38 l'effectif opérationnel a souvent été de 30, si le BO est fortement réduit, l'effectif ne pourra pas permettre d'assurer une gestion sûre (regroupements) et efficace (régulations) des vols.
- ...

### **Nombre de chefs de tour**

Le nombre de chefs de tour risque à terme de descendre à 12 (maximum possible en groupe D), mais pourra-t-on fonctionner sereinement avec des CDT H24 ? De façon transitoire, nous demandons à ce que 15 CDT soient maintenus jusqu'à ce que l'effectif soit égal au nouveau BO.

### **Maintien en équipes**

Pour l'UNSA-ICNA, le nouveau BO doit permettre de maintenir un TDS en équipes. Une baisse de BO entraînera de facto une modification du tour de service, car la volonté de DO de ne garder que 12 chefs nous empêchera de maintenir 5 équipes. Il faudra donc étudier un TDS réglementaire et accepté par tous.

***L'UNSA-ICNA n'acceptera pas que notre BO soit bradé, avec pour seule raison une diminution de quelques mouvements équivalents. Pour l'UNSA-ICNA, le BO à 29/30 avancé par l'administration n'est pas acceptable, la réduction du BO de « quelques unités » annoncée par le chef SNA en off ne se traduira pas par une baisse d'un quart de l'effectif.***

***Pour un point d'information et pour recueillir l'avis général de la Tour, venez nombreux défendre notre effectif à l'Assemblée générale du 17 octobre 2014 à 9h.***

Notre site : [www.icna.fr](http://www.icna.fr)

Vos représentants locaux : [tfff@icna.fr](mailto:tfff@icna.fr)