

Le 11 novembre 2014

Des spécificités qu'il faut enfin reconnaître

L'UNSA-ICNA est présent dans les 3 centres du SNA-AG. Malgré notre éloignement géographique, les problématiques similaires rencontrées nous amènent régulièrement à coordonner entre nous les actions à mener, en fonction des expériences vécues dans chaque centre et qui surviennent également dans les autres centres voisins.

L'UNSA-ICNA est particulièrement attachée, au niveau du SNA-AG, à ce que les spécificités Outre-mer suivantes soient enfin reconnues.

Les effectifs

Le SNA-AG doit se donner les moyens d'avoir un effectif ICNA confortable et suffisant pour assurer le service du contrôle aérien, très différent comparé à celui rendu en Métropole.

En Guyane, les ICNA sont fatigués d'avoir un cycle correspondant à une petite APP métropolitaine, alors qu'ils sont H24 sur le pont, avec jusqu'à 6 nuits par mois dans un contexte de trafic en hausse de 15% par an. L'effectif ne suit pas : l'arrivée de 3 nouveaux contrôleurs en 2015 compensera à peine les départs en retraite l'année suivante. Le centre n'attire pas les AVE.

En Guadeloupe et en Martinique, les révisions du BO ne doivent pas impacter les conditions de travail des ICNA, ni engager leur sécurité ou leur responsabilité dans l'exercice de leur métier. Le turn-over, important pour ces centres, doit être également intégré dans le calcul du BO. Nous lutterons pour que ces centres ne souffrent pas, à terme, de sous-effectif chronique et de manque d'attractivité. Les contrôleurs ont, comme tout un chacun, le droit d'avoir des congés pendant les vacances scolaires.

Les BRIA ferment régulièrement par manque d'effectifs. Le plan de continuité ne marche pas. Qu'en est-il des services rendus, et en particulier du SAR ?

Les Chefs de Tour

A la différence des APP métropolitaines, les centres du SNA-AG sont des RCC (Guyane) ou des RSC (Guadeloupe et Martinique). C'est une spécificité Outre-mer, et une réalité qu'il faut prendre en compte.

Il faut donc donner aux Chefs de Tour les moyens d'assurer efficacement le service d'alerte et le SAR, pour que tous les agents puissent être protégés et la sécurité des usagers pleinement assurée.

Les coordinations

Aucun système d'ACT-AUTO n'existe dans nos centres. Le travail du contrôleur Organique (ou Assistant) est très gourmand en ressources (coordinations manuelles pour tous les vols entrants et sortants). A Cayenne, le CCR ne dispose même pas d'un Organique : au plus fort du trafic océanique de nuit, le 2ème contrôleur doit trop souvent faire la Tour-Approche et laisser son collègue se débrouiller seul.

Cette réalité doit enfin être reconnue et intégrée dans le calcul des BO.



L'obsolescence technique

Les moyens techniques donnés à nos centres sont très inférieurs à ceux des autres approches de Métropole : liaisons téléphoniques douteuses, interface de plans de vols Sigma très ancienne, réseaux de plans de vol peu fiables, ... Le taux de panne important devrait pourtant attirer l'attention !

Il est temps de penser à la sécurité. Il est temps que les centres ultramarins soient considérés de la même manière que ceux de Métropole.

Les MEQ

La mixité de trafic IFR/VFR de nos centres, les conditions spécifiques de gestion des vols (contact obligatoire pour le survol maritime et celui des régions inhospitalières), et les grands espaces aériens (surtout à Cayenne) n'ont pas d'équivalents en Métropole. Ces points doivent être pris en compte. Le classement en groupes en fonction du nombre de Mouvements Equivalents n'est clairement pas adapté aux centres ultramarins en général, et à ceux du SNA-AG en particulier. Ces centres doivent être traités à part.

***Pour que ces spécificités soient enfin prises en compte,
votez UNSA les 2, 3 et 4 décembre prochains.***

