



13 janvier 2024

UNSA-ICNA**Bureau National**

DROIT DE RÉPONSE

Alors que la DGAC se plaît à régulièrement multiplier les séquences de communication, cette dernière se singularise par un grand mutisme à l'heure où les ICNA sont livrés en pâture dans les médias à la suite d'un rapport du BEA dont les conclusions sont exclusivement politiques. Cette campagne médiatique de dénigrement est alimentée par les éléments communiqués par la DGAC. La concomitance de ces attaques avec les négociations en cours d'un protocole pluriannuel au sein duquel la DGAC a pour objectif principal de réformer profondément la profession interroge. Il est d'autant plus surprenant que les problèmes structurels plus profonds de la DGAC semblent passés sous silence. La responsabilité incombe donc aux représentants des personnels de rétablir la vérité sur les problématiques principales qui devraient être traitées sans délai.

Le vrai problème des effectifs : un déficit criant

Source : documents du GT effectifs et GS32h du 6 mars 2023

En se basant sur les chiffres de la DSNA au 01/01/23, derniers chiffres consolidés communiqués aux organisations syndicales, **le besoin en contrôleurs qualifiés** pour les approches et les centres en route, est d'environ **3000** agents au total.

Pourtant, toujours selon les mêmes chiffres de la DSNA, c'est **moins de 2800 agents qui sont qualifiés** sur des postes opérationnels à cette date.

Pire, ces chiffres ne tiennent pas compte des agents indisponibles (arrêt maladie, maternité, congé parental, disponibilité courte etc...) ni des renforts effectués pour les tâches hors salle notamment dans des centres où des postes d'encadrement ne sont pas pourvus.

Au final, au niveau national **le sous-effectif se situe entre 200 et 300 contrôleurs.**

Si une trajectoire de recrutements de contrôleurs aériens a été actée jusqu'en 2027, son efficience doit être fortement tempérée par trois éléments :

- Les prévisions de trafic présentées en octobre 2023 par la DGAC, oscillent **entre 10 et 25% d'augmentation** entre 2023 et 2029.
- Près **d'un tiers des Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne partiront en retraite** entre 2029 et 2035.
- **Le concours d'entrée souffre d'un manque d'attractivité.**

Modernisation technique : derrière la façade, le délabrement

Source : Rapport d'information du Sénat N°758 du 21 juin 2023, réalisé par V. Capo-Canellas.

Le sénateur Vincent Capo-Canellas écrit dans le rapport cité ci-dessus :

« Dans un rapport d'information de juin 2018, le rapporteur avait dressé le constat alarmant du retard technologique du contrôle aérien français. Avec 20 ans de retard sur ses homologues, il était devenu « l'homme malade de l'Europe », principal générateur de retards du continent. »

Ou encore :

« Après 10 ans de retard et un coût multiplié par deux, 4-Flight partiellement déployé. »

Le système 4-Flight lors de son déploiement initial au CRNA Est a mis en lumière des « bugs ». Malgré la correction de certains d'entre eux, d'autres demeurent et de l'avis de nombreux contrôleurs, c'est à dire les utilisateurs du système, **le**

système 4-Flight est très loin d'apporter les gains de sécurité ou de capacité escomptés. Ce phénomène est particulièrement accentué sur les portions d'espace aérien où les aéronefs ont des profils de vol évolutifs.

Pire, la DSNA assume (devant une large assemblée de contrôleurs du CRNA Ouest) **des régressions pour les centres en route de Brest et Bordeaux**, pour lesquels le nouveau système actera sur certains aspects un recul par rapport à l'actuel. Le sénateur précise qu'« *alors même que son calendrier de déploiement vient tout juste de débiter, la DSNA doit déjà affiner sa stratégie dans la perspective du système qui succèdera à 4-Flight à l'horizon de la fin de la décennie.* » Pour les 5 centres en route de la navigation aérienne, **la France a donc englouti une somme colossale, supérieure au milliard d'euros, pour un outil insatisfaisant et dont il faut déjà préparer le remplacement.**

En parallèle, toujours dans le domaine de la modernisation technique mais cette fois-ci pour les aéroports, le constat est encore plus mauvais. Le même rapport stipule que « *SYSAT devait moderniser les tours et les approches mais dès 2018 nous prédisions son échec* ». Il insiste en précisant que **SYSAT est bien « un programme en échec » et représente « une caricature des errements passés de la DSNA ».**

Enfin, étant donné que les deux systèmes cités ci-dessus ne représentent qu'une partie de la modernisation technique que doit opérer la DSNA, il convient de s'intéresser au reste des systèmes. Le sénateur dresse un constat préoccupant : « *Les grands programmes ont occulté l'obsolescence du reste des infrastructures de la DSNA* » ou encore « ***l'ensemble des infrastructures de la DSNA semble aujourd'hui exposé à des phénomènes plus ou moins prononcés d'obsolescence et de vétusté.*** ».

Le bilan de la modernisation technique de la DSNA peut donc se résumer ainsi :

- Un retard technologique immense.
- Un grand programme déployé avec 10 ans de retard, avec un coût non maîtrisé, et dont le remplacement doit déjà être envisagé.
- Un autre grand programme en échec.
- Le reste des infrastructures de la DSNA en état d'obsolescence ou de vétusté.

La DSNA veut récompenser ses manquements

Source : projet de protocole social DGAC

Malgré les faits relatés ci-dessus qui caractérisent des manquements indiscutables sur deux volets essentiels que sont les effectifs et la modernisation technique, la DSNA prévoit dans le projet de protocole « social » DGAC la mise en place de « *bonus* » pour les postes d'encadrement. Cela a été confirmé aux organisations syndicales lors de réunions plénières, **ce système de prime sera totalement opaque, secret et décorrélé de tout réel objectif concret partagé.** Cette revalorisation n'est adossée à aucun effort de productivité ni aucune contrainte supplémentaire, à l'inverse des mesures devant s'appliquer aux contrôleurs aériens.

On peut lire au §10.20 de la V3 du projet de Protocole social que :

«*Une première enveloppe sera allouée pour reconnaître l'engagement des encadrants de la DO ; [...]*
- *Une deuxième enveloppe sera allouée pour reconnaître l'engagement des encadrants hors DO.* »

Au regard des errements constatés dans les documents dont les sources sont le Sénat ou la DSNA elle-même, la mise en place annoncée d'un système opaque de primes pour le management a de quoi interroger jusqu'aux observateurs les plus neutres.

L'actualité récente s'est attachée, avec la complicité de la DGAC et du BEA, volontaire ou non, seuls les principaux intéressés le savent, à fixer l'attention sur un épiphénomène.

Il appartenait donc aux contrôleurs aériens de rétablir la vérité, de manière sourcée, en remettant à la place qu'ils devraient occuper les problèmes structurels bien plus profond qui touchent la DGAC.

Contacts :

 presse@icna.fr

 @UnsaICNA