



BREAK BREAK...

DÉCRYPTAGE DU PROTOCOLE : EP1

Le 24 mai 2024

LIQUIDATION À LA DSNA



La révolution du contrôle aérien a été actée par le SNCTA, FO, et la CFDT, signataires du protocole. L'UNSA-ICNA a rejeté ce projet qu'elle considère comme une rupture excessive et déséquilibrée.

Refusant l'opacité entretenue à la DGAC, l'UNSA-ICNA estime que tous les ICNA doivent avoir accès à l'information pour se forger leur propre opinion.

C'est pourquoi elle proposera une série de communiqués thématiques détaillant les principaux aspects du protocole.

Premier grand axe de réforme : la dégradation du service public pour la recherche de la rentabilité.

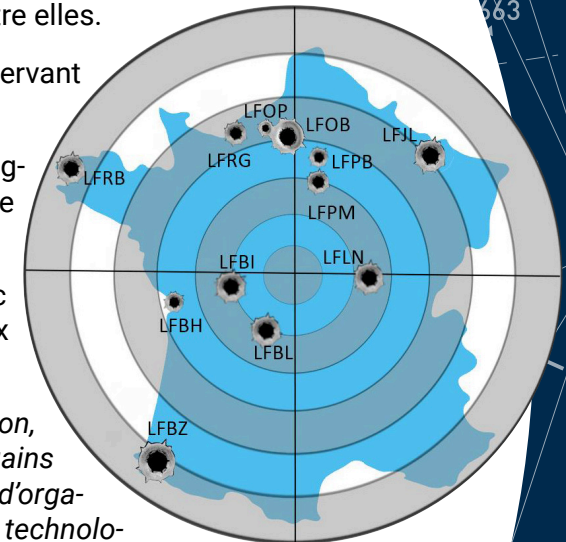
- Approches : déclassement supplémentaire de LFBZ, LFBH, LFBL, LFBI, LFRB, LFLN, LFPB, LFOB et LFPM (projet global avec deux scénarios «Approches RP» possibles) en plus des déclassements déjà engagés de LFOP, LFRG, LFJL.
- FIC : suppression du service d'information de vol

de toutes les approches. Changement radical et dimensionnant pour bon nombre d'entre elles.

- DCC : fermeture des DCC, ne conservant qu'une présence au DCC Mt-Verdun.
- TWR : fermeture envisagée d'une vingtaine de tours de contrôle (passage en AFIS).
- BTIV : fermeture de 3 BTIV sur 5 avec une perte évidente du support aux Chefs De Salle.

«Optimisation des effectifs, rationalisation, gains liés aux économies d'échelle, gains de productivité, diminution du nombre d'organismes pour réaliser la modernisation technologique, recentrage sur des activités à plus forte valeur ajoutée, externalisations» : tels sont les objectifs clairement énoncés dans ce protocole.

Avec sa ratification, les ICNA basculent dans un autre monde, celui de la profitabilité, bien loin du modèle d'un service public ayant la sécurité au cœur.



Telle une entreprise du secteur privé, la DSNA liquide les services qu'elle ne considère pas suffisamment rentables. Le couperet est tombé pour un certain nombre de nos collègues, à qui l'UNSA-ICNA assure son plein et entier soutien. Qui peut encore croire que tous ceux qui ont été « sauvés » aujourd'hui le seront au prochain protocole, c'est-à-dire à horizon 2027 ? Où se place réellement la barre de la rentabilité ?



Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne

www.icna.fr