

**A Bordeaux, le 1er Mai 2025**

Suite à l'annonce de notre direction de reporter la mise en service de 4F au CRNA/SO, le CODIR s'est déplacé à Bordeaux le 24 Avril pour officialiser cette annonce qui nous avait déjà été faite au niveau local, en précisant la durée ainsi que les modalités.

Composé de l'adjoint au DO, du DSR, du DTI, du CDC et du DSNA, c'est pourtant seulement le DSNA qui a parlé pendant toute la durée de la bilatérale, soit 45min, et ce pour chaque OS. L'avion est-il si green que ça pour déplacer tout le comité de direction alors que seul le DSNA a pris la parole ?

Visiblement leur « plan de com » était conçu pour nous circonscrire autour de leurs sujets : le moratoire et nos comportements. Nous avons donc tenté de l'élargir aux nôtres à savoir la sécurité et les conséquences de leur management.

## ➤ Un arrêt brutal de 4F

Comme vous le savez sûrement déjà, le DSNA nous a officiellement annoncé la suspension pour une durée de 6 mois des programmes 4F, NVCS et NORIA sous COFLIGHT et de toutes les formations prévues à date. Cette décision résulte selon lui du fait que nous ne pourrions pas tenir les délais de mise en service initialement fixés à cause du blocage des négociations avec le service technique.

**C'est la politique du vide... et elle est censée nous faire peur.**

La situation de « **guérilla** », telle que le DSNA la qualifie à Bordeaux, nécessitait bel et bien le CODIR au complet afin d'y trouver une issue. Mais en guise de solution le DSNA avait déjà choisi de mettre le feu aux poudres **en mettant fin de manière unilatérale aux négociations avec les IESSA**. Ce sera donc en l'absence d'un accord, que le CODIR s'engage désormais dans une réflexion sur une nouvelle « road map technique » pendant les 6 prochains mois. Celle-ci s'attachera à trouver un moyen de mettre en service 4F au CRNA/SO sans les IESSA de Bordeaux par le biais d'un appel d'offre aux autres IESSA de France, (chacun appréciera la méthode), ou d'une montée en compétences des industriels disponibles. Ceci n'est bien sûr pas anodin et nous vous tiendrons au plus tôt informés des suites données. Nous rappellerons en tant que de besoin que **l'UNSA-ICNA est attaché à l'expertise opérationnelle des IESSA** sur les systèmes de contrôle au CRNA/SO.

## ➤ Et maintenant ?

Dans ces conditions il est évidemment peu probable que les IESSA se rassèrent.

Dans tous les cas, si le déplacement en Comité avait pour but de mettre la pression aux opérationnels, nous continuerons de soutenir l'ensemble d'entre eux pour exercer le cœur de leur métier à savoir **assurer la sécurité aérienne** pendant les 6 prochains mois. Et nous serons également prêts à recevoir nos directeurs cet automne pour étudier le nouveau calendrier 4F et ses implications.

Évidemment il n'aura échappé à personne, qu'étant donné le coût et les années de retard de 4F/COFLIGHT (que la DGAC est d'ailleurs seule aujourd'hui à financer) notre encadrement se retrouve acculé à **devoir faire atterrir ce projet au plus vite**. Cependant, et alors que la perspective de la mise en service de 4F avec la version 2.1 s'éloigne un peu, il est essentiel pour nous de préserver la confiance en un outil embarquant **des aides au contrôle au moins équivalentes à l'existant**, ce qui nous semble pouvoir être atteint sur les versions immédiatement ultérieures.

## ➤ La badgeuse, au service de la modernisation ?

Nous avons confirmé au CODIR que nous voulions nous aussi moderniser le centre de Bordeaux mais pas n'importe comment. Et puisque la confiance est un point sur lequel le DSNA voulait appuyer, nous n'avons pas manqué de réagir face à leurs méthodes de management. Nous avons réaffirmé notre ferme opposition à la mise en place d'une badgeuse, qui nous semble une **solution bien archaïque**, à l'ère des babyfoots dans les open space, et pour le moins illégale si en plus elle est biométrique. Car oui, le sujet est bien trop polémique pour le passer sous silence. Aujourd'hui l'installation anticipée des badgeuses en salle, sans attendre l'avis de la CNIL, est une **provocation lamentable** et une preuve de plus du sentiment de toute puissance qui anime notre encadrement.

## ➤ Le positif dans tout cela ?

La suspension de 4F nous semble tomber à point nommé puisqu'elle permet de se laisser du temps avant une MESO qui ne pouvait que mal se passer sous la V2.1 au vu des bugs et lacunes inhérentes à cette version. Concernant la version de 4F que nous demandons, le DSNA préfère temporiser et nous rétorquer une nouvelle fois que **« ce n'est pas le sujet »**. Dans une forme de déni de réalité, la stratégie de la DSNA est de se projeter à après-demain pour rassurer la Commission Parlementaire et les compagnies, mais de ce fait elle occulte les difficultés d'aujourd'hui. Les grands projets comme 4F et le défi des départs à la retraite sont traités au fil de l'eau, en complet décalage avec les ambitions affichées. Les mises en garde répétées de l'UNSA-ICNA restent sans réponse.

**La politique de l'autruche perdue, en bref le DSNA fait de l'anti-collision.**

Autre conséquence : la question de la réaffectation des I4F dès le mois de mai en salle qui est censée accroître le potentiel opérationnel et permettre de faire face à la montée du trafic qui nous paraît d'année en année de plus en plus raide.

Nous aurons prochainement des réunions avec l'administration locale pour savoir comment elle compte opérer cette transition vers un retour en salle et maintenir un intérêt auprès des I4F et de la 4team en attendant le retour de la road map technique.

Nous serons particulièrement attentifs au respect de la vie de chacun et des impacts liés à ces changements de dernière minute qui peuvent **pénaliser l'organisation de ces personnels** qui subissent comme nous les conséquences des décisions unilatérales de notre encadrement.

Une chose reste sûre : le DSNA a été ébranlé par la position solide des IESSA qui ne veulent pas céder. Parler de la version, de la sécurité et des formations à venir n'était pas le sujet du jour pour lui, et même pire, quand nous avons abordé des points de sécurité bloquants avec 4F en comparaison des outils que nous avons avec EEE, nous avons eu droit à cette réponse : « vous demandez des choses qui n'ont même pas d'équivalent au niveau européen. Nous avons besoin d'uniformisation et de modernisation, si des personnels techniques veulent développer des systèmes « maison » comme ça a été le cas de EEE, **qu'ils aillent travailler chez des industriels** ».

## ➤ Un rappel de déontologie nécessaire ?

Enfin comme il était trop pénible pour le DSNA d'être simplement venu nous dire que ce moratoire était « l'échec de la DSNA seule », il était aussi venu nous délivrer un autre message : les **« comportements déviants »** autrefois tolérés selon lui au sein de la DSNA « seront aujourd'hui sanctionnés, comme les dégradations de badgeuses à Aix par exemple ».

Le DSNA fait un **constat d'échec lourd de conséquences**.

Nous pensons que cet échec trouve son origine dans son management du pire, mais il ne se remet pas une seconde en question. Encore mieux, il persiste et signe en brandissant la menace de mesures disciplinaires.

## En conclusion

S'il ne nous reste qu'une seule chose à espérer aujourd'hui ce serait peut-être **la modernisation de notre management**. Et nous leur avons assuré, que grâce au professionnalisme des ICNA de Bordeaux, à la performance et la confiance en leurs outils actuels, qu'ils seraient de retour à Paris sans délais.