

## Approches

# Avoir les moyens de ses ambitions

La politique concernant les espaces inférieurs de la DSNA est en train de changer. Le déclassement des approches s'accélère. Les projets de reprises d'espace dans le cadre de la politique nationale de SIV jointifs sont ralentis voire mis au placard.

Là où l'USAC-CGT préconise depuis longtemps que la qualité de service aux usagers et les améliorations techniques guident les évolutions, la DSNA a une vision comptable de la situation : les petits centres de contrôle coûtent cher et ne rapportent pas assez. Donc, dès que la barre des 30 000 mouvements est franchie à la baisse, le déclassement devient une priorité de la DSNA. Il ne faut pas s'y méprendre, c'est bien un marché de dupes qui a été proposé aux contrôleurs de Saint-Etienne par exemple : ceux qui veulent rester en poste « auraient » jusqu'à onze ans de maintien des primes, ceux qui veulent partir seraient prioritaires en CAP (cf encadré ci après). Les nouvelles règles budgétaires rendent sinon impossible, en tout cas très difficile, le maintien des primes au-delà des cinq années prévues dans le statut ; en effet passé ce délai, il faut trouver une autre ligne budgétaire pour financer les primes des contrôleurs restant en poste et la cour des comptes, de plus en plus écoutée dans



ces temps de crise ne manquera pas de mettre le doigt sur le problème dans un prochain rapport. D'autre part, il semble hautement improbable que la proposition faite aux contrôleurs à Saint-Etienne d'être mutés là où ils le désirent fasse jurisprudence. En effet, le directeur des Ressources Humaines a été très clair pour le déclassement d'Avignon : il donne priorité vers le reprenneur Marseille, mais pas ailleurs.

### Douche froide pour la DSNA

En ce qui concerne les SIV jointifs, le coût en effectifs de contrôleurs refroidit les ardeurs de la DSNA. Dans le Nord par exemple, la reprise de la TMA 16 est reportée sine die, car l'effectif nécessaire (une vingtaine de contrôleurs supplémentaires) ne semble pas compatible avec les recrutements prévus dans le dernier protocole... L'airprox Fillon-VFR de fin septembre pourrait

rebattre les cartes des contours de la région parisienne, le DSNA aurait mentionné la création d'une TMA de classe D du sol jusqu'aux planchers de la classe A lors de sa visite à Lille.

### La chasse au trafic est-elle lancée ?

La DSNA et la DO semblent jouer la carte de la mise en concurrence des centres d'approche pour les reprises d'espace et attribuer la mise aux moins-disant sur l'effectif nécessaire.

Nous tenons à rappeler que nous soutenons les politiques d'approches centrales et SIV jointifs si et seulement si les rapprochements et les reprises d'espace s'accompagnent d'une plus value opérationnelle ou de service aux usagers de l'espace aérien. Nous constatons que la condition nécessaire que nous mettons à l'accompagnement de ces politiques est trop souvent oubliée par l'administration.

Face à la « petite logique comptable de la DSNA », nous appelons clairement les personnels à se serrer les coudes. Ne rentrons dans le piège qu'elle nous tend collectivement : « manger ou être mangé ». Ce n'est pas comme cela que fonctionne le contrôle aérien. □

REPRISE D'APPROCHE :  
LES DENTS S'ALLONGENT !

