

AVIS SYNDICAL

IESSA  ATSEP

N°26



Etats Généraux IESSA : L'histoire en marche

Ici & Ailleurs
Saint-Pierre & Miquelon



INGÉNIEUR ELECTRONICIEN DES SYTÈMES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Nous, IESSA, avons une relation très particulière avec la DGAC. Ce qu'elle fera de nous influera directement sur son avenir. Qu'elle nous dilue dans un corps fourre-tout et c'est l'expertise et la performance technique qui pâliront fortement. Qu'elle nous marginalise pour mieux externaliser nos tâches et c'est son adaptabilité aux pressions techniques et économiques qui en pâtira, qu'elle remplace les services techniques par des industriels, et c'est le niveau de sécurité et sa performance économique qui fondront. Jamais nous ne nous sommes sentis autant en danger face aux incertitudes liées à l'Europe et au FABEC, et c'est peut-être par ignorance que la DGAC n'a pas cherché immédiatement à nous rassurer.

Si vous avez un problème, ne cherchez pas à le résoudre, créez un Groupe de Travail, c'est une maxime bien connue. Pour le coup, la DSNA a fait fort, et a lancé les "États Généraux IESSA". Mieux qu'un Grenelle, la dénomination "États Généraux" n'en est pas moins lourde de sens. Les États Généraux ont pour vocation d'impliquer les IESSA dans des décisions cruciales et difficiles pour leur avenir. Maintes fois utilisés par le passé (depuis Philippe Le Bel au XIV^{ème} siècle jusqu'en 1789), les États Généraux avaient force de loi et constituaient un outil pour faire accepter des levées de fonds pour la couronne, nouveaux impôts ou subsides, ou encore écouter quelques doléances sans forcément chercher à y répondre. De nos jours ce terme revient fréquemment, espérons qu'il n'en est pas pour autant galvaudé.

La manière de résoudre un problème est souvent tout aussi importante que



sa solution, et la DGAC en a récemment fait les frais. Il est inutile de préciser ici la genèse des conflits sociaux de 2010. Alors quand la DGAC nous propose non pas un « GT IESSA », non pas un « Grenelle IESSA », mais des « États Généraux IESSA », on peut craindre que la dénomination soit pesée, et que c'est à dessein qu'il nous est proposé une démarche aussi inédite. Néanmoins, ces États Généraux sont trop importants pour qu'on laisse la DSNA s'en occuper seule. Nous, IESSA, devons être acteurs de cette réussite, et c'est parce que nous y participerons que cela réussira.

Vraies ou fausses interrogations sur le travail des IESSA, nous avons entendu le point de vue du DSNA le 6 décembre dernier. Il nous a présenté ces États Généraux comme un moyen pour chaque IESSA, d'exprimer ses doutes, envies, peurs et visions de l'avenir. L'UNSA-IESSA mettra tout en œuvre pour que cette démarche inédite devienne une véritable tribune où les IESSA échangeront et seront acteurs majeurs dans la définition de leur avenir et donc de celui de la DSNA et de la DGAC dans le domaine technique.

C'est pourquoi nous revendiquons des États Généraux tenus pour et par les IESSA. ●

"Avis Syndical IESSA ATSEP" est une publication de l'UNSA-IESSA.

Rédaction et mise en page : Bureau National de l'UNSA-IESSA.

Adresse : CRNA Nord, 9 rue de Champagne, 91205 ATHIS-MONS Cédex. tél 01 69 57 64 99, Fax 01 69 57 65 35.

Couverture : Tour de contrôle de Saint Pierre Pointe Blanche.

Contributions : Emmanuel HENRIOT, Thierry LÉZIN, Stéphane BOUILLOT.

FIN OCTOBRE, LES ATSEP² DU MONDE ENTIER SE SONT RÉUNIS À PARIS

Organisée au pied levé après la défection du Niger, cette assemblée a été néanmoins un succès. Réunie sur une semaine en octobre 2010, elle a permis de mesurer les progrès de l'année écoulée et de traiter les enjeux à venir.

Les ATSEP inscrits à l'annexe 1 de l'OACI

L'UNSA-IESSA, c'est plus de 10 ans d'engagement dans des instances internationales, et cet engagement porte ses fruits. Grâce à l'IFATSEA et à l'UNSA-IESSA, la profession d'ATSEP

est désormais reconnue comme vitale dans l'Aviation Civile Internationale, à l'instar des pilotes et des contrôleurs (inscription à l'annexe 1 de l'OACI³). Nous défendons la licence et la compétence comme vecteur de reconnaissance. Ainsi, la Commission Européenne a demandé à l'AESA⁴ de réglementer la compétence des ATSEP. Notre présence au sein de l'AESA nous permet désormais de contribuer à définir le métier ATSEP sur la base du modèle français.

A eux seuls ces deux exemples caractérisent l'importance croissante de l'IFATSEA et de

l'UNSA-IESSA aux yeux des acteurs internationaux. L'OACI ne s'y est pas trompée puisqu'elle a demandé à l'IFATSEA de rédiger un document définissant la formation des ATSEP. Il a été décliné en règlement OACI. Un groupe spécifique a planché sur le sujet tout au long de la semaine de cette Assemblée Générale pour enrichir ce "Training Manual". Il décrit tout le processus depuis la formation théorique jusqu'à l'instruction sur site en passant par la définition de la fonction d'ATSEP instructeur. L'enjeu est grand car une formation solide et complète telle que définie dans ce "Training Manual" est l'une des clés de l'amélioration de la sécurité. Elle est également l'une des meilleures protections contre le concept d'ATSEP "Low Cost". Il s'agira d'un alignement par le haut des cursus de formation.



Au pupitre, Lisiane PRIVAT, vice-présidente de l'IFATSEA et membre du Bureau National de l'UNSA-IESSA

(1) IFATSEA : Fédération des associations professionnelles des ATSEP. L'UNSA-IESSA est le représentant français. Environ 60 pays sont représentés.

(2) ATSEP : Air Traffic Safety Electronical Personnel, la famille IESSA internationale.

(3) OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale (siège à Montréal), chargée des règlements internationaux.

(4) AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (siège à Cologne), la DSAC européenne.

Des ATSEP dans SESAR

Les révolutions techniques que sont SESAR¹ en Europe et NextGen² aux USA se profilent pour 2020. L'emprise des systèmes techniques est de plus en plus forte sur l'automatisation des actions de contrôle. En tant que garants de la sécurité de ces systèmes, nous voyons notre responsabilité croître. L'IFATSEA et l'UNSA-IESSA ont bien conscience de l'importance de ces projets pour l'avenir des ATSEP, et il est capital que nous nous y impliquions. Au cours de cette assemblée, plusieurs directeurs de ces grands programmes sont venus faire le point sur ces projets (SWIM, vol 4D, ...). Forts de leur influence, l'IFATSEA et l'UNSA-IESSA ont su faire reconnaître les ATSEP comme

acteurs incontournables : Près de 25 ATSEP, dont plusieurs français, vont participer directement aux Working Group de SESAR.

L'Europe des FAB coopératifs

Au niveau européen, via les groupes régionaux, nous avons pu faire le point sur la construction des FAB. A retenir : **aucun FAB n'est fusionnel**, le mot d'ordre est la coopération. Cet échange a aussi été l'occasion pour la France de présenter l'actualité des IESSA (Conflit FABEC, états généraux) et certaines motions, notamment l'établissement d'un tableau de référence sur les conditions d'emploi dans le FABEC (formation, périmètre, statut, organisation, ...) ainsi que de valoriser l'accès aux

fonctions de management des ATSEP.

Au terme d'une semaine chargée, Lisiane PRIVAT, membre du Bureau National de l'UNSA-IESSA, a été élue vice-présidente de l'IFATSEA. Et après Toulouse en 2009, et Paris en 2010, la Macédoine nous recevra pour la 41^{ème} assemblée générale de l'IFATSEA. ●

⁽¹⁾ SESAR : Single European Sky Air Traffic Research: volet technologique du Ciel Unique Européen qui permet d'augmenter les capacités de contrôle tout en diminuant leur coût.

⁽²⁾ NextGen : Next Generation Air Transportation System, l'équivalent de SESAR aux USA. Pour illustrer ces similitudes, ces deux programmes (SESAR et NextGen) sont suivis par les mêmes personnes chez Airbus

LE BILAN DE L'IFATSEA 2010 :

- UNE IESSA/ATSEP FRANÇAISE VICE-PRÉSIDENTE
- 25 ATSEP INTÉGRANT LE PROGRAMME SESAR
- AMENDEMENT DU "TRAINING MANUAL ATSEP" POUR L'OACI
- LE RENFORCEMENT DE LA COMMUNAUTÉ ATSEP EUROPÉENNE
- 3 NOUVEAUX PAYS MEMBRES : INDE, EMIRATS ARABES ET NÉPAL



Une page se tourne avec le départ d'Yvan OUELETTE de la présidence de l'IFATSEA.

Son mandat a été marqué par des avancées remarquables dans la reconnaissance internationale du métier d'ATSEP : inscription à l'annexe 1 de l'OACI, rédaction du "Training Manual ATSEP" pour l'OACI, l'officialisation de l'IFATSEA comme représentant des ATSEP auprès d'institutions telles qu'EUROCONTROL,

l'AESA et le renforcement des liens avec l'ASECNA. Nous tenons à rendre un hommage appuyé à son engagement et sa persévérance à défendre et promouvoir le métier d'ATSEP. Son successeur est Daniel BOULET, il est canadien, et nous aurons l'occasion de l'interviewer pour un prochain "Avis Syndical". ●

ÉTATS GÉNÉRAUX : LA MONTAGNE ACCOUCHERA-T-ELLE D'UNE SOURIS ?

Nous devons quand même le reconnaître, la DSNA a mis les petits plats dans les grands pour ces États Généraux : Quatre Groupes de Travail ont été formés : "Les nouveaux systèmes et leurs enjeux", "La formation, la gestion des compétences et des carrières, la licence", "Organisation de la filière technique, tâches à réaliser, répartition entre DO, DTI et l'industrie", et enfin "Les enjeux européens".

Ils sont dirigés par deux représentants de l'administration et composés de 17 personnes : experts techniques et représentants syndicaux. Les experts sont des IESSA issus des services opérationnels SNA et CRNA, des échelons centraux de la DSNA, de la DTI et de l'ENAC.

Dans un premier temps, ces groupes doivent se réunir très

régulièrement pour définir une série de questions à poser à tous les IESSA. Après la consultation, les groupes synthétiseront les réponses et présenteront leurs propositions de recommandations au DSNA.

Avec ces États Généraux, l'objectif de l'administration est double : répondre à la mobilisation des IESSA durant l'année 2010, et réformer en profondeur les services techniques en vue de les préparer à assumer les évolutions européennes. Mais l'enjeu européen ne doit pas devenir un prétexte pour réformer « tout et n'importe quoi ». Les évolutions liées à SESAR ou aux systèmes « FABEC » ne bouleverseront pas les conditions de travail de tous les IESSA.

Sur la forme, l'administration tente d'organiser des États

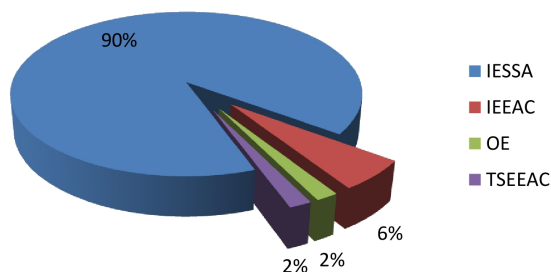
Généraux "service technique" alors que ce sont de véritables États Généraux IESSA dont nous avons besoin. L'administration devra également trouver une solution pour compenser la regrettable absence de représentation de certaines facettes de notre profession : les jeux de composition des groupes par l'administration nous amènent à constater l'absence de la DSAC, du CEDRe ou encore de l'Outre Mer.

Sur le fond, le temps de la négociation arrive : l'administration a ses objectifs, plus ou moins affichés, nous avons les nôtres : défendre les IESSA et leur construire un avenir dans le FABEC. Le DSNA a déjà listé une série de thèmes sur lesquels les GT devront se pencher. L'UNSA-IESSA connaît très bien ces thèmes, et a d'ores et déjà des réponses à donner. ●

La filière technique

Elle est composée à 90% d'IESSA. Comme nous l'avons présenté le DSNA, "La filière technique est chargée de fournir, d'exploiter et de maintenir les systèmes de navigation aérienne". Les IESSA sont les seuls à pouvoir occuper tous les types de poste de la filière technique à la DO, à la DTI, dans les services techniques et à l'ENAC ; que ce soit pour y occuper des fonctions d'étude, de maintenance, de formation,

d'expertise ou d'encadrement. L'UNSA-IESSA est très attaché à cette caractéristique de notre corps, issue de notre statut, qui en fait sa spécificité. Aller à l'encontre de la volonté des



IESSA reviendrait à mettre à mal toute la filière technique. Les IESSA ont massivement rejeté le principe d'un corps d'encadrement où se mêleraient IEEAC, TSEEAC, attachés et

IESSA dont certains n'ont aucun point commun. Nul besoin donc d'y revenir. Par contre, travailler sur un fonctionnement bien moins cloisonné, à partir de corps ayant des objectifs communs, est un sujet bien plus important qui demande à être approfondi.

Une question résume cet objectif commun : comment

réussir un projet ? En réfléchissant à chacune des étapes du système, avec leurs acteurs. Mais sur un système, quel qu'il soit, ce qui peut passer pour un détail sans importance aux yeux du superviseur sera crucial pour le chargé d'expression du besoin technique, et inversement. Réussir une supervision ou l'outil de paramétrage d'un

nouveau système est aussi important que de satisfaire aux exigences de MTBM, ou ESARR6. La formation, quant à elle, doit coller au plus près du calendrier de développement du système, afin de faciliter la prise en main. Plus il y aura d'échanges et de synergies entre les différents acteurs, meilleures seront alors les chances de succès du projet. ●

La formation et le maintien de compétence

Les IESSA se forment tout au long de leur carrière. De la formation initiale à l'ENAC jusqu'à la formation continue, en passant par les étapes nécessaires de formation de domaine et de formation opérationnelle, la vie professionnelle de l'IESSA est jalonnée d'étapes où le besoin en formation est fortement ressenti : lors d'un changement de domaine (mutation), lors de l'installation de nouveaux systèmes ou encore lors d'une évolution de carrière. Mais il faut appréhender ce sujet sous deux angles, la partie nationale et la partie européenne ou internationale.

L'Europe et le maintien de compétence

La connaissance et la compétence sont deux notions distinctes. La connaissance est une partie de la compétence si on considère, selon la définition suivante, que *"la compétence est considérée comme un ensemble d'aptitudes et de talents, de traits de*



ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

personnalités et de connaissances acquises pour mener à bien les tâches assignées à un individu" (C. Lévy-Boyer - *Le bilan de compétences*). La Commission Européenne a déjà traité la partie "connaissance" dans la formation initiale par le biais du *Common Core Content*¹ (CCC). La formation initiale de l'ENAC est d'ailleurs l'une des rares formations qui lui soit

déjà conforme. Désormais, il faut s'atteler à la formalisation du maintien de compétence.

Il n'y a que deux métiers internationalement reconnus dans l'ATM (inscrits à l'annexe 1 de l'OACI), il s'agit des contrôleurs (ATCO) et des ATSEP. Pour les ATCO, la vérification de compétence se traduit par la mise en place de formateurs, de tuteurs et de testeurs. Ces outils existent

aussi chez nous, ATSEP français, mais l'administration traîne les pieds, et elle ne se donne pas les moyens de traiter convenablement le maintien des compétences des ATSEP.

Le modèle français

Le maintien des compétences se traduit en France sous la forme des Autorisations d'Exercice (AE) soumis à des Plans Locaux de Formation (PLF). Du point de vue de l'UNSA-IESSA, c'est un bon début mais c'est insuffisant. Le dispositif n'est ni suffisamment formalisé, ni suffisamment harmonisé. De plus, les outils supplémentaires que sont les instructeurs et les tuteurs manquent cruellement

de matière. En effet, aucune formation liée à ces nouvelles fonctions n'a été mise en place, pas de formation à la pédagogie, pas de sensibilisation particulière aux facteurs humains.

Le chantier est devant nous. Nous avons pris de l'avance avec la mise en place de la Licence IESSA. Le "GS Licence" qui devait définir le rôle et les fonctions de tuteurs et d'instructeurs a pris énormément de retard. Que ce soit par manque d'ambition, ou par méconnaissance de notre métier, on constate que notre administration a laissé un peu de côté ce GS. Quoi qu'il en soit, le sujet est d'importance et

il faut l'aborder avec recul et finesse. Nous, UNSA-IESSA, considérons que la compétence ne se vérifie pas simplement devant un tableau noir. Le mythe, ou la déviance, qui dit que la vérification des compétences des IESSA se résume à une épreuve de QCM est une insulte à notre profession.

Le maintien et la vérification des compétences sont des sujets très sérieux, qu'il ne faut sans doute pas laisser dans les seules mains du couple DSN/ENAC. ●

(1) Le CCC est le document de référence pour tous les organismes européens de formation initiale. Rédigé par Eurocontrol, le CCC a été élevé au rang de règlement européen.

La politique de maintenance

Sujet sensible depuis toujours, la politique de maintenance de la DSN répond à des directives relevant plus du dogme que du pragmatisme en matière de disponibilité opérationnelle. Un seul exemple, et il est édifiant, suffit à montrer que cette

politique est inadaptée : Avril 2008, installation de MAGE, symbole de la nouvelle politique d'achat et de maintenance. Juin 2009, CRNA Ouest, une nouvelle version MAGE est prête à être installée. Les UC tournent en opérationnel depuis plusieurs mois et ne semblent pas souffrir du contexte opérationnel H24. La version est livrée comme toujours sur CD. Un tout petit souci mécanique vient pourtant gripper une opération qui semblait si simple. A cause de la climatisation, tous les lecteurs CD sont tombés en panne : un élastique du mécanisme s'est asséché, et a claqué. La panne porterait à sourire mais les IESSA n'ont pas le droit d'ouvrir les machines graphiques MAGE (des PC). Bilan : Retour chez

l'industriel ... par livreur ... de la cinquantaine de machines. Par les IESSA du service technique, la réparation aurait coûté 2,50 Euros, le prix d'un sachet d'élastiques ; la facture ici a été tout autre.

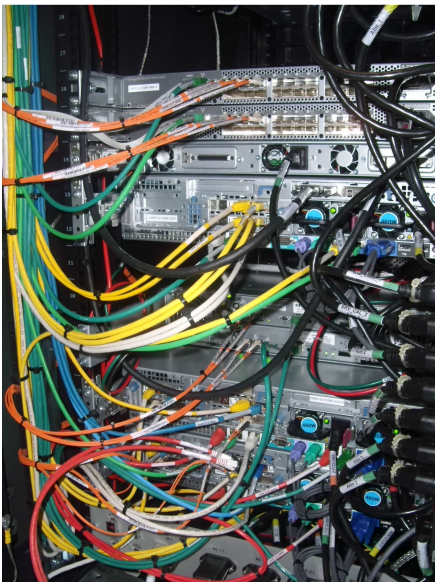
Ceci n'est que l'illustration d'une dérive, une situation où l'industriel dicte ses conditions tout en rognant sur ses conformités au cahier des charges. Cette situation entretient la méfiance des IESSA face aux industriels, crédités d'une image de prédateurs cherchant à "piquer le boulot des IESSA" au sein même des salles techniques. A l'occasion des "États Généraux", la DSN nous offre une tribune pour revendiquer du pragmatisme dans sa politique, ne la laissons pas passer. ●



4Flight : L'avenir à court terme

4Flight est le nouveau système de contrôle, compatible avec les recommandations du programme SESAR, qui doit permettre à la DSNÀ de rattraper ses 15 ans de retard sur l'ATM. Il introduit de nouvelles fonctionnalités et outils pour le contrôleur tels que la trajectoire 4D, la prévision de conflit, ou encore le datalink. Une des modifications majeures est le passage à un environnement "stripless". Son périmètre s'étend sur l'ensemble du domaine ATM. Il s'agit en fait du remplacement du CAUTRA, d'ODS, des réseaux locaux, des outils du chef de salle et même des meubles de contrôle...

Ses quatre principaux composants sont : le traitement plan de vol, l'IHM, la poursuite radar et l'environnement



La face cachée d'ERATO

électronique. La plate-forme 4Flight étend le domaine ATM, que l'on connaît sous la forme du CAUTRA 4.2, à de nouvelles chaînes telles que le DATALINK et la prévision de conflit (type ERATO).

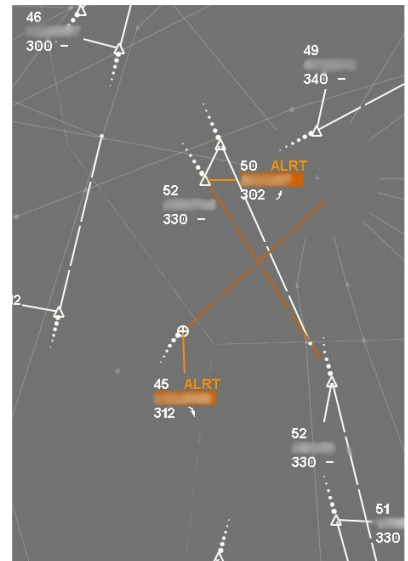
Cette révolution technologique est bien évidemment source d'enjeux importants pour les services techniques des CRNA et SNA.

Le paramétrage

La solution de gestion proposée centralise, sur un seul outil, la configuration de l'ensemble des composants de la plate-forme. Dans une DSNÀ sans licence ATSEP, ce changement est l'occasion pour certains de vouloir récupérer la gestion du paramétrage, aujourd'hui sous la responsabilité des IESSA. Dans un contexte où nos méthodes de travail vont évoluer, le débat ne devrait-il pas être au contraire d'étendre nos compétences "Circulation Aérienne" ?

La gestion de la phase de transition

Les 300m² (en CRNA) de systèmes que représentent 4Flight devront coexister "opérationnellement" pendant plusieurs années avec les systèmes en place, jusqu'à ce que l'ensemble des Grandes Approches soient équipées. Cette phase délicate appelle toute l'expertise des centres opérationnels pour sa planification et sa mise en oeuvre, mais aussi des efforts



Le filet de sauvegarde

considérables sur la formation et les outils des superviseurs.

Les possibilités offertes par le système ne doivent pas non plus remettre en cause la dynamique qui a été trouvée entre les CRNA et les grandes approches avec la Nouvelle Architecture des Approches. En terme de sécurité et d'efficacité, il est impératif que l'on conserve un bon niveau de paramétrage local dans les approches.

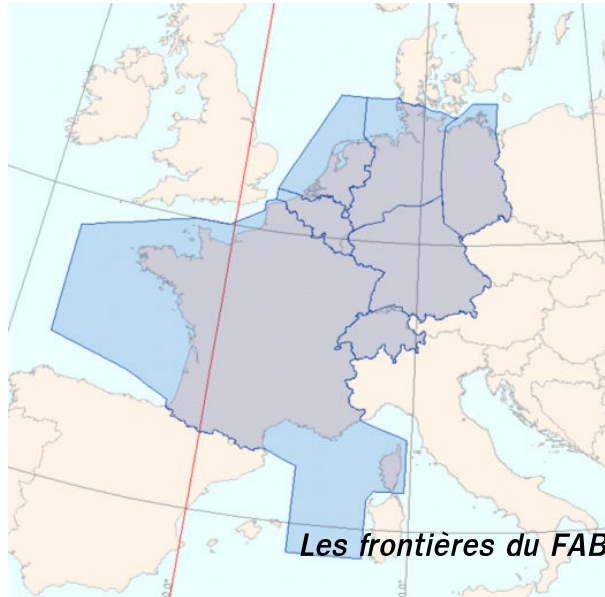
Plus globalement, 4Flight est l'occasion d'exploiter les compétences reconnues des IESSA pour apporter leur expertise sur les projets, conduire une mutation technologique et gérer en temps réel un système ATM aux fonctionnalités étendues. ●

Les enjeux européens

L'Europe est économique, financière, monétaire mais toujours pas sociale. La construction du FABEC semble suivre les mêmes rails. La définition d'un statut et un emploi d'ATSEP au sein du FABEC est indispensable pour éviter un dumping social. L'UNSA-IESSA y œuvre depuis plusieurs années. Le DSNA tient à ce que les États Généraux vérifient "que les IESSA aient bien mesuré les enjeux européens". Le sujet est vaste, plongeons-nous un peu dans cet océan d'incertitude.

Les ATSEP du FABEC

S'il est intéressant de confronter le modèle Français aux autres modèles du FABEC, la comparaison doit être juste. Il faut bien intégrer que les histoires, les contextes, les contraintes et les cultures sont très différents. Pour exemple, la Suisse est son propre opérateur télécom, alors que l'opérateur télécom français est soumis à concurrence. La supervision suisse s'effectue seul, là où la France présente 3 superviseurs, mais le superviseur Suisse fait appel à de nombreux astreints. Et qu'en est-il de la formation allemande, de leur licence, de leurs domaines d'exercice (Radionav et petits terrains notamment) ? Y a-t-il une DTI Belge, une ENAC néerlandaise ou un CESNAC suisse ? Et tous ces ATSEP ont-ils la possibilité comme à la DGAC, de changer de spécialité ? Tous ces détails sont importants pour comparer



objectivement les autres modèles du FABEC.

SESAR

Projet majeur européen, SESAR est un épouvantail régulièrement brandi à la figure des IESSA pour entretenir le doute sur l'avenir. Le rôle de SESAR est de fournir les pistes pour mettre au point et déployer le nouveau système ATM. Ce nouveau système doit permettre " de tripler la capacité, ce qui diminuera aussi les retards, à la fois au sol et en vol, améliorer la sécurité d'un facteur 10, permettre de réduire de 10 % par vol les incidences sur l'environnement et fournir aux usagers de l'espace aérien des services ATM à un prix réduit de moitié. " (source : CE : Plan directeur de gestion du trafic aérien - COM/2008/0750 final). En clair : tripler les capacités de contrôle et diminuer le coût du service de

contrôle aérien. Et les IESSA là-dedans ? Ils seront chargés de définir, installer, intégrer, paramétrer, maintenir ... ces nouveaux systèmes. Si l'administration a compris son intérêt à faire confiance aux IESSA sur les domaines techniques, elle doit aussi pouvoir comprendre son intérêt à permettre aux IESSA d'être au plus tôt partie prenante dans ce projet.

La structure du FABEC

C'est une préoccupation majeure des personnels de la DGAC, et en tout premier lieu des IESSA. Les récents conflits sociaux le montrent. Les IESSA sont particulièrement sensibilisés aux facteurs de risque dans leur quotidien professionnel, et l'empressement de l'administration à brûler les étapes a éveillé la méfiance. Grâce à la mobilisation des personnels et notamment des IESSA, M. SAVARY a été chargé

DOSSIER : ÉTATS GÉNÉRAUX IESSA

de mener une mission de concertation sur la création du FABEC. Son rapport a mis un coup d'arrêt à la précipitation démesurée de la DGAC, redonnant à la démarche un

rythme bien plus mesuré et pragmatique. Il y a peu, la DGAC nous citait Sénèque "[...] qu'il n'est de bon vent pour celui qui ne sait où il va". En matière de construction du

FABEC, soit la DGAC s'est trompé de vent, soit elle s'est trompé de destination, mais les IESSA, eux, semblent bien avoir pris la mesure des enjeux européens. ●

Les grands absents : l'Outre-Mer et le social

L'UNSA-IESSA a pourtant alerté l'administration sur les carences des États Généraux, et notamment sur l'absence de considération du volet social et l'omission, volontaire ou non, de traiter l'Outre-mer.

La complexité Outre-Mer

C'est pourtant une évidence. Du fait de son éloignement et de ses spécificités techniques, l'outre-mer détient des caractéristiques propres tant en termes de systèmes (Tiaré, HF, ...), de relations avec des pays à niveau d'équipement très variés (Australie, Surinam, Canada, Madagascar, Brésil, ...) que de contraintes d'installation et de relation avec l'industriel ou encore de formation et de

maintien de compétences. Du point de vue franco-français, l'état des lieux n'est déjà pas clair. Les imprécisions réglementaires entretiennent le flou, particulièrement sur l'application des ESARR. De fait, la construction du FABEC inquiète puisque l'outre-mer en est complètement écarté. Qu'en sera-t-il de leur pérennité financière ? L'administration tente de nous rassurer, mais exclut le sujet des États Généraux. Nous trouvons parfaitement légitime que nos collègues IESSA posent clairement la question de leur avenir ultramarin, et les États Généraux nous paraissent être la bonne tribune.

Social, vous avez dit "du social" ?

Aux oreilles de l'administration, c'est un gros mot. Tout caractère social doit se situer dans le cadre d'un protocole. L'UNSA-IESSA a dit et répété à qui voulait bien l'entendre que tout ce qui pouvait émaner de social des États Généraux devait être ensuite retranscrit dans un protocole. La surdité de l'administration est affligeante, car dans ces États Généraux IESSA, nous allons parler des missions, de la carrière, du métier, de contraintes sans traiter l'impact social. Nous sommes prêts à négocier, nous réclamons d'ailleurs depuis longtemps un véritable espace de concertation. Nous y sommes prêts, encore faut-il que l'administration soit, elle aussi, prête à entendre et écouter. ●



Tarmac de Fort-De-France

DOSSIER : ÉTATS GÉNÉRAUX IESSA

Composition des sous-groupes

Enjeux européens

Animateurs : Emmanuèle **POULAIN** et Yves **CATOIS** - Membres : Guy **SCORBIAC** (ENAC), Sylvain **BAZIN** (DTI), Jean-Marc **LISZEZ** (DTI), Pierre **LADOUX** (DTI), Michel **ARENO** (SDPS), Patrice **ROUVREAU** (CESNAC), Pascal **DE WEVER** (CRNA-SE), Xavier **STRATENY** (CRNA-SO), François **DECAUDIN** (SNA-NE), Christian **GRANET** (SNA-RP), Damien **PLISSON** (SNA-SE), Frédéric **ESTORT** (SNA-SO), Lisiane **PRIVAT** (UNSA-IESSA), Eric **MONATE** (CGT), Frédéric **PICHON** (CFDT).

Nouveaux systèmes techniques

Animateurs : Yannick **MESTON** et Didier **DURAND** - Membres : Denis **BAS** (ENAC), Stéphane **RIEUX** (DTI), Philippe **SOLEILHAC** (DTI), Béatrice **CROUZIER** (DTI), Philippe **MAHUL** (DTI), Jean-François **DUBOIS** (CESNAC), Laure **GILBERTON** (CRNA-E), Yann **SIMON** (CRNA-O), Olivier **PREVOST** (SNA-CE), Emmanuel **FOLLENIUS** (SNA-NE), Bernard **GELEBART** (SNA-O), Eric **BLOTIN** (SNA-RP), Bruno **RUAN** (SNA-S), Jean-Yves **LE BIHAN** (UNSA-IESSA), Benoît **PARSY** (CGT).



Organisation de la filière technique

Animateurs : Jérôme **JOURNET** et Jean-Marc **POMMERET** - Membres : Jean-Pierre **BRUNET** (DTI), Olivier **CROT** (DTI), Eric **OUANES** (DTI), Rémi **LAMBERTH** (CRNA-E), Danette **ENG** (CRNA-N), Pascal **LEVAVASSEUR** (CRNA-SE), Eric **BOURGEAT** (SNA-CE), Marc **DEJINTHER** (SNA-N), Gérard **TRELLUYER** (SNA-O), Philippe **TISNE** (SNA-RP), Stéphane **MEDUS** (SNA-SO), Patrice **AUSINA** (SNA-S), William **FIACRE** (UNSA-IESSA), Gilbert **DURAND** (CGT), Philippe **CAPLAT** (CFDT).

Métiers et qualification

Animateurs : Alain **ECHEGUT** et Raphaël **LESNARD** - Membres : Philippe **TICHADELLE** (ENAC), Michel **SOLER** (ENAC), Philippe **MORIO** (DTI), Francis **PREUX** (DTI), Patrick **CAILLET** (DTI), Caroline **ANIN** (CRNA-N), Thierry **POSTEC** (CRNA-O), Eric **BARRE** (CRNA-SO), Jean **DEGRYSE** (SNA-N), Bernard **LE GUILLOU** (SNA-RP), Serge **SGUERRA** (SNA-SE), Bruno **GRAU** (SNA-SSE), Frédéric **LIORZOU** (UNSA-IESSA), Jean-Claude **LAMOUREUX** (CGT), Alain **BERNAT** (CFDT).

SANS PARLER DE CHANCE, LES ÉTATS GÉNÉRAUX IESSA SONT UNE OPPORTUNITÉ QU'IL NOUS FAUT SAISIR. LES IESSA ONT TOUJOURS ÉTÉ PRÊTS AUX MUTATIONS TECHNOLOGIQUES, ET ILS ONT LA COMPÉTENCE ET LA MATURITÉ POUR DISCUTER DE CES ÉVOLUTIONS. ET SI L'ADMINISTRATION NE DEVAIT RETENIR QU'UNE SEULE CHOSE, ALORS QU'ELLE COMPRENNE ENFIN QUE LES IESSA SONT LES ACTEURS MAJEURS DE L'AVENIR DES SYSTÈMES TECHNIQUES SUR LESQUELS REPOSE LE POTENTIEL DE CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN. ●

ICI & AILLEURS : *SAINT-PIERRE & MIQUELON*



Situé à 25 km des côtes canadiennes, l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon persiste à rester une enclave française à 4600 km de Paris. Le Service de l'Aviation Civile, rattaché à la DSNA/DO depuis le 20 décembre 2010 assure avec ses 38 agents la bonne marche des services de la navigation aérienne et de l'aéroport qui est ouvrable H24, grâce à la mise en oeuvre de plusieurs services d'astreinte. Le service technique, composé de 3 IEISSA et 2 ouvriers, assure la maintenance des équipements de la navigation aérienne, des équipements de sûreté, de la centrale et du balisage. Les IEISSA participent également à l'administration du réseau informatique de gestion.



Parc Matériel :

- 1 ILS cat 3,
- 1 DME,
- 1 chaîne radio 5 fréquences et ses émetteurs et récepteurs associés,
- 2 radiobalises
- 1 radiogoniomètre
- 2 autocoms
- 1 enregistreur SESAMME
- 3 automates ...

Photos :

Haut, gauche : Ancienne et nouvelle piste
Haut, droite : Déneigeuse
Centre : ILS Radome
Bas : Harfang sur la tour

