

## Réunion du GT EVORAMP (R5 RAMP)

Le GT EVORAMP lancé par le DT NO François Xavier DULAC a été présenté aux organisations syndicales le 15 novembre 2022. Ce GT fait partie de la LEP du DSAC pour le domaine NO.

### Le mandat

Le mandat est clairement orienté sur les effectifs et laisse à penser que les contrôleurs techniques ont du temps à consacrer à d'autres missions.

Il part de postulats erronés tels que la sécurité s'est améliorée alors même que pas moins de cinq sorties de pistes se sont produites depuis le début de l'année avec des victimes. 3 de ces sorties se sont produites en France avec 2 exploitants français impactés.

Plusieurs postulats subjectifs en préambule :

- Le nombre d'inspections a baissé : **Pas factuels**, c'est la volonté de l'EASA de réduire le nombre d'inspections sur les compagnies majeures par le biais du SWC « System Wide Coordination » en affectant des quotas à ne pas dépasser par Etat sur chaque exploitant. Le lobby des compagnies a été entendu par l'EASA.

- Le nombre d'écarts majeurs a baissé donc la sécurité s'est améliorée : **Pas factuel**, dû en partie depuis 2013-2014 à une modification des manuels constructeurs pour permettre des retours « à la base ou prochaine opportunité » (ex. pneumatiques) ; puis en 2018-2019 pour un certain nombre de défauts, la documentation constructeur n'est plus opposable (choix EASA matrice vis). De plus les effectifs entre 2006 et 2022 sont passés de plus ou moins de 47 CTE qualifiés à 35, soit environ 25% d'inspecteurs en moins. Cela induit une baisse du nombre d'inspections et d'écarts relevés.

Mais surtout, une orientation forte de ce mandat est de revisiter les effectifs du pôle RAMP. Les effectifs du pôle RAMP semblent être perçus par certains comme un vivier d'ETP ou de ressources pour des tâches complémentaires.

### L'analyse SWOT

Une analyse de l'activité RAMP est menée à l'aide de l'outil SWOT (analyse des forces et faiblesses). Mais là encore, cette analyse reste orientée par un travail fait en réunion annuelle CTE en 2021. Ce travail se retourne contre les CTE. Du brainstorming mené en groupes avec une population hétérogène de CTE et d'autres intervenants a amené à des propositions pour le moins peu réalistes telles que :

- Réalisation d'actes de surveillance en sureté.
- Surveillance des prestataires d'assistance en escale.
- Surveillance des ballons et drones.
- ...

Volonté potentielle de double qualification IOPS et CTE alors même que ces deux qualifications sont extrêmement exigeantes et difficiles à maintenir. La qualification d'un CTE, qui, rappelons-le, travaille en temps réel sur des aéronefs en exploitation, est exigeante et demande une masse de connaissances importante.

**Les CTE ont-ils été piégés de bonne foi par ce groupe de travail en réunion annuelle ?**

### Les effectifs du pôle RAMP

La DT NO est composée de 160 agents, le pôle RAMP est composé de 39 agents incluant 4 agents (chargé de zone et chef de pôle). En pénurie de ressources en ETP métiers et avec un dépassement des droits alloués par le SG, la DSAC cherche des gains de productivité.



Le pôle RAMP représentant environ 25% des effectifs est une source de gains en ETP qui semble facile à récupérer par l'administration. Cette méthode consistant à prendre les ressources d'un domaine au profit d'un autre est contraire au maintien de la sécurité à un haut niveau. La DSAC doit faire valoir une revisite de ses ETP par le DG et le SG. Les domaines manquants d'ETP doivent voir ces derniers augmenter.

**FO s'opposera à une réduction des effectifs CTE ainsi qu'à un élargissement des missions des CTE trop vastes, large et non maîtrisé. Le métier de CTE est exigeant et difficile. Il ne doit pas être sacrifié pour des raisons comptables d'ETP.**

