



Actualité des terrains F et G (1/2) : GT permanent, GT DAT et stage FCTLA

Volonté du congrès de Bordeaux, le SNCTA a créé un lieu d'échange, de collecte de problématiques et de revendications pour et vers les contrôleurs d'aérodrome en mettant en place une nouvelle commission interne, la COM TS. Sous l'égide du bureau national et des conseils régionaux, elle intègre d'ores et déjà des contrôleurs aériens de tous horizons.

Les actions de la COM TS

Réunie périodiquement depuis octobre 2016 pour traiter exclusivement des problématiques des contrôleurs aériens TSEEAC, la COM TS suit de près l'actualité nationale abordée en GT nationaux : GT permanent des terrains de groupes F et G ou GT DAT. À la sortie du protocole social 2016-2019, elle a édité une plaquette résumant les mesures obtenues : recrutements supplémentaires, évolutions règlementaires liées au règlement 2015/340 (ECP et ECL notamment), mesures statutaires (emplois fonctionnels supplémentaires), indiciaires (PPCR) ou indemnitaires (RIS, augmentation d'ISQ et de prime de polyvalence, doublement de la PIPC, reconnaissance des ECP, ECL et FH), etc.

Elle analyse également les problématiques qui lui sont remontées de la tournée des terrains F et G que le SNCTA réalise grâce à ses trois conseils régionaux, nord, sud-est et grand-ouest. Cette tournée, travail de longue haleine, a débuté dès la fin de la phase de négociation protocolaire. Elle permet au SNCTA de s'appuyer sur ses nombreuses sections pour établir un lien régulier entre les contrôleurs des terrains F et G et ceux des approches au sein d'un même SNA.

GT permanent des groupes F et G

Ce GT, placé sous la houlette de la DO, permet d'étudier un éventail de problématiques concernant les terrains de groupes F et G. Voici un résumé des thèmes abordés :

♦ **Chargé d'affaires** : la DSNA a créé un poste de chargé d'affaires dans chaque SNA (sauf SNA-RP et SNA-SE) permettant de faire le lien entre les divers terrains F et G. Force est de constater qu'un certain nombre de SNA se sont emparés de cette idée intéressante en ordre dispersé, si bien que les fiches de poste méritaient d'être homogénéisées. Ainsi le GT travaille sur un projet de fiche générique. Celle-ci doit devenir une fiche de référence : elle n'a pas vocation à remplacer les fiches de poste des personnels déjà en place mais doit permettre d'éviter quelques dérives déjà entrevues, où des chargés d'affaires s'occupent peu de traiter les problématiques F et G et davantage de venir en aide à leur service exploitation.

Quant à déterminer le profil de ces chargés d'affaires dont la mission première est de soutenir des chefs et adjoints chef CA, le SNCTA considère qu'il est de bon sens de privilégier les candidatures de personnels ayant un passé de contrôleur d'aérodrome.

♦ **Expérimentation à Béziers** : la DSNA cherche à améliorer l'interface entre les approches et les tours de terrains F et G en terme de conditions de transfert, de délégation de fréquence et de réductions de séparation aux abords des aérodromes. *In fine*, il s'agit de simplifier les méthodes de travail entre contrôleurs d'approche et d'aérodrome au départ et dans les segments terminaux. Pour cela, le choix de la DO s'est porté sur le terrain de Béziers afin d'expérimenter un certain nombre d'items puis de déterminer des recommandations et des consignes généralisables.

Pour rappel, à ce stade de la réglementation, les contrôleurs d'aérodrome ne peuvent pas vraiment agir sur la séparation des IFR en vol, celle-ci revenant aux contrôleurs d'approche. L'expérimentation devrait aboutir à transférer la responsabilité du segment terminal aux contrôleurs d'aérodrome en jouant sur les vitesses d'approche et à permettre de séparer deux départs grâce à la visualisation radar. Officialiser les méthodes de travail sécurisera la mission des TSEEAC contrôleurs d'aérodrome.

Le SNCTA entend la volonté de la DO de choisir un terrain appartenant à un SNA disposant d'un simulateur *Scan Tower*. Pour autant, il reste un peu dubitatif sur le choix de Béziers dont le *taxiway* central limite *de facto* la fluidité du trafic et dont le plafond de la CTR (1500') est bas pour mener une telle expérimentation. À ceci s'ajoutent les difficultés de la division CA de l'organisme de contrôle de Montpellier, facette importante de l'opération.

Tout ceci fait que l'expérimentation décidée en 2016 n'est pas encore prête à voir le jour. Au final, le SNCTA se pose la question de savoir s'il ne faudrait pas travailler à un chemin plus simple pour officialiser des pratiques optimisées aux abords des aérodromes.

♦ **Mission d'expertise en SNA-RP vers les chefs CA** : cinq aérodromes contrôlés dépendant du service d'Orly



aviation générale (Saint-Cyr, Chavenay, Étampes, Issy-les-Moulineaux et Meaux) sont exclus du dispositif de chargés d'affaires pour les terrains F et G et ne disposent pas non plus d'adjoints chef CA.

Le SNCTA, alerté après divers contacts locaux, a œuvré pour obtenir un audit de ces cinq terrains : la DO a accepté de missionner deux experts (une contrôlease d'aérodrome et un responsable RSMI) pour réaliser un état des lieux et pour évaluer les difficultés des chefs CA en terme de volume de tâches quotidiennes. Le SNCTA salue l'initiative et attend des propositions concrètes d'ici mi-février, soit à quelques jours de l'ouverture des postes en CAP.

♦ **CADAS** : la tournée menée par le SNCTA a permis d'amener le sujet du manque d'ergonomie et de facilité d'utilisation de cet outil destiné à remplacer de façon standard les terminaux RSFTA.

Il est étonnant de constater qu'un autre outil, VIGIE, développé dans le sud-est en particulier, recueille de son côté une satisfaction générale partout où il est utilisé.

À défaut de pouvoir installer VIGIE, le SNCTA demande à ce que le réseau de chargé d'affaires soit utilisé pour mieux former les contrôleurs et faire partager la compétence des quelques experts locaux qui ont su « dompter » CADAS.

♦ **Comptage des mouvements VFR sur les terrains d'Orly aviation générale** : deux nouveaux terrains de région parisienne, Chavenay et Saint-Cyr, qui ont encore vécu en 2018 un nombre important de jours en auto-information, étaient sur le point d'être déclassés de F en G lors du CT DSNA du 12 janvier. Un recalcul, tardif mais bienvenu, pour Saint-Cyr et l'action conjointe des syndicats pour Chavenay ont permis d'éviter le changement de groupe.

Il est flagrant qu'une baisse des jours d'auto-info sur les terrains d'Orly AG fait remonter les statistiques de trafic, ce qui amène la constatation : « si personne n'est là pour compter les mouvements, les statistiques chutent ». En CT DSNA, le SNCTA a donc obtenu que le coefficient d'extrapolation de comptage des jours en auto-info soit réétudié en GT permanent F et G.

FCTLA

Le stage FCTLA, à destination des TSEEAC qui postulent sur des emplois contrôle après une mutation ou après l'obtention de l'examen professionnel (EP) mais ne disposent pas du *basic training*, a été amendé. Sont directement concernés les TSEEAC

issus des promotions d'avant 2008 pour lesquelles le *basic training* n'était pas partie intégrante de la formation. Le règlement 2015/340 impose en effet des modifications pour la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

Changement majeur, la formation à l'anglais sera désormais traitée individuellement avant le stage et les stagiaires devront prouver qu'ils détiennent le niveau 4 en passant un MTF à leur arrivée à l'ENAC. Un bilan de compétences en anglais sera réalisé individuellement en amont du stage par des formateurs en anglais en centre puis, en fonction, un plan de formation sera élaboré à base de cours en *one to one* sur un site DSNA ou de *e-learning* (100 heures d'anglais professionnel). En cas d'échec au MTF, une formation complémentaire de 16 heures sera proposée, assortie d'un second passage de MTF.

Ce stage réformé, discuté en GS formation avec SDRH, a reçu l'agrément DSAC. Il débutera en février 2018. Sa durée s'établit désormais à 19 semaines et comportera, entre autres, six semaines pour le *basic training*, une semaine pour des simulations de contrôle d'aérodrome, les *ratings* ADV/ADI étant obtenus en formation conjointe avec une promotion TSEEAC ou ICNA.

GT DAT

Dans le GT *Digital Advanced Tower*, la DSNA tente de mener à bien divers projets en lien avec la technologie *remote tower*. À ce titre, sur les trois dossiers concernant les terrains F et G, seul celui consistant à contrôler l'héliport de Quai du Large depuis la vigie de Cannes a été validé. Le SNCTA, grâce au travail de ses COM TEC et COM TS, y a pesé de tout son poids pour accompagner les personnels locaux et protéger leurs méthodes de travail.

Le principe de la *ground tower* a, lui, été rejeté. D'une part, l'acceptation technique et sociale, indispensable pour mettre en service de tels projets, est absente. D'autre part, les coûts d'une solution DAT et d'une construction d'un nouveau bloc technique, sont comparables. Le SNCTA réclame que soient présentées des études sur la fatigue visuelle afin de rassurer les personnels et exige que, dans la perspective de nouveaux projets, la totalité de l'effectif d'un terrain aille découvrir des terrains fonctionnant déjà en *remote tower*.

Les dossiers de Saint-Étienne et Bergerac auront révélé au grand jour la vétusté de ces deux vigies, état que le SNCTA dénonce fermement. À l'écoute des débats sur l'investissement en génie civil au CT DSNA du 12 janvier, il s'inquiète que ne soit donnée aucune perspective sur le sujet aux contrôleurs de ces deux terrains.

Le travail du SNCTA envers les contrôleurs des terrains F et G ne se limite pas à des dossiers purement techniques.

Le travail du SNCTA, c'est aussi celui des cellules qui assurent un service syndical individuel de base :

- CÉSAME (cesame@sncta.fr) répond en toute confidentialité aux questions relatives à la norme médicale et a longuement œuvré au référencement DGAC de la mutuelle MGAS (pour finir par être largement copié en retour) ;
- ASAP (asap@sncta.fr) résout des problèmes de rémunérations et de carrière ;
- la cellule retraite (retraite@sncta.fr) réalise des simulations retraite pour les ICNA et les TSEEAC.

Pour joindre la COM TS, une seule adresse : tseeac@sncta.fr.

