

Statuts et politique du SNCTA

- Statuts du SNCTA
- Statut spécial de la caisse de grève
- Règlement intérieur du SNCTA
- Règlement intérieur du congrès
- Code de bonne conduite
- Politique mise à jour après le congrès de Bordeaux

SOMMAIRE

Le mot de la ComGes.	iii
Statuts du SNCTA	1
Statut spécial de la caisse de grève	7
Règlement intérieur du SNCTA	8
Règlement intérieur du congrès.	13
Code de bonne conduite du SNCTA	16
Politique du SNCTA	17
1 CAP	19
2 Carrière	22
3 CER / COM / DCC	25
4 Classement / services	27
5 Classes d'espace / espaces	32
6 Divers	34
7 Effectifs	38
8 Environnement	40
9 Équipements et méthodes	41
10 Europe	47
11 Fonction publique / protocole	52
12 Fonctions	53
13 Formation	57
14 Grève / service minimum	63
15 Horaires / congés	65
16 Juridique	67
17 Licence / qualifications	68
18 Médical	70
19 Rémunérations	72
20 Retraites	75
21 Mandatements.	76

LE MOT DE LA COMGES

La ComGes s'est réunie les 3 et 4 avril 2017 à Aix-en-Provence et a intégré aux textes existants du syndicat les 152 décisions issues du congrès de Bordeaux 2017. Vous trouverez également dans ce document le récent code de bonne conduite de notre syndicat.

Par ailleurs, la ComGes attire l'attention des lecteurs sur les changements de dénomination des primes issus des textes sur le régime indemnitaire simplifié (RIS).

Dans ce cadre :

– la *part fonction* remplace la *prime d'EVS*, la

PCS et le *RSI* ;

- la *part expérience* remplace la *prime de technicité* ;
- la *part licence* de contrôle remplace l'*ISQ* et le *supplément d'ISQ* ;
- la *part technique* remplace la *prime de polyvalence* et l'*ISC*.

La ComGes

STATUTS DU SNCTA

PRÉAMBULE

Le Syndicat se définit comme étant professionnel et en ce sens participe à tous les niveaux à l'avenir et à l'amélioration de la profession de contrôleur.

Le Syndicat recherche la coordination des efforts des contrôleurs pour la défense de leurs intérêts moraux et matériels par l'aboutissement de leurs revendications.

Le Syndicat adopte comme principe pour l'aboutissement de ses revendications une politique basée sur la négociation et les droits donnés aux travailleurs par la Constitution.

Le Syndicat proclame son attachement à la démocratie et s'en inspire dans tous ses principes de fonctionnement en garantissant la transparence et en se prémunissant contre les excès d'individualisme.

Le Syndicat affirme l'entière liberté pour ses adhérents de participer en dehors du groupement corporatif à telles formes de lutte correspondant à leur conception philosophique ou politique, se bornant à leur demander en réciprocité de ne pas se servir de leur titre ou de leur fonction au sein du Syndicat dans un acte quel qu'il soit.

Le Syndicat engage sa solidarité avec tous les contrôleurs ainsi qu'avec toutes les personnes qui concourent à la sécurité de l'aviation civile, tant au niveau national et européen que mondial.

Le Syndicat se réserve le droit de répondre favorablement ou négativement aux appels qui lui seraient adressés par d'autres groupements en vue d'une action déterminée. Il se réserve également le droit de prendre l'initiative de ces collaborations momentanées. Il estime que sa neutralité envers les partis politiques ne saurait impliquer son indifférence à l'égard des appuis qu'il pourrait obtenir pour l'aboutissement de ses revendications.

TITRE I : OBJET – SIÈGE SOCIAL – DURÉE

Article 1

Il est constitué entre ceux qui adhèrent aux présents statuts un syndicat professionnel, conformément au Livre IV du Code du travail qui prend pour nom SYNDICAT NATIONAL DES CONTRÔLEURS DU TRAFIC AÉRIEN.

Article 2

Ce syndicat a notamment pour buts :

- l'étude et la défense des intérêts moraux et matériels de ses membres ainsi que leur assistance au titre individuel comme au titre collectif devant l'opinion, les tribunaux, les pouvoirs publics, les chefs ;
- la recherche des moyens de perfectionner la valeur professionnelle et culturelle de ses membres ;
- la création d'institutions d'assistance mutuelle et de prévoyance, et l'organisation de services pratiques au bénéfice de ses membres.

Article 3

Le siège social est fixé : 1, rue Vincent Auriol - 13617 Aix-en-Provence Cedex 1. Il pourra être transféré par décision du comité national.

Article 4

Le Syndicat est constitué pour une durée illimitée.

TITRE II : ADHÉRENTS ET RESSOURCES

Article 5

Pour pouvoir adhérer, il faut répondre simultanément aux quatre conditions suivantes :

1. (a) soit assurer le contrôle du trafic aérien et être ICNA ou TSEEAC,
- (b) soit assurer le contrôle du trafic aérien et être proposé par le bureau national,
- (c) soit être ICNA et manifester l'intention d'assurer le contrôle du trafic aérien,
- (d) soit être ICNA et exercer des fonctions d'instruction, d'études, d'encadrement ou de coordination ;

2. Être agréé par le conseil régional dont il relève géographiquement ou par le bureau national s'il est outre-mer, détaché, isolé ou retraité ;
3. Adhérer aux présents statuts et s'engager à respecter le code de bonne conduite ;
4. Payer d'avance une cotisation dont le montant annuel est fixé par le congrès. Elle devra être acquittée par un prélèvement automatique.

Article 6

Les retraités peuvent adhérer au SNCTA dans les conditions suivantes :

1. Avoir été admis à faire valoir ses droits à pension de retraite dans le corps des OCCA ou OCCCA ou des ICNA ;
2. Avoir été adhérent du SNCTA ;
3. Acquitter une cotisation dont le montant est fixé en congrès ;
4. Être agréé par le bureau national ;
5. Adhérer aux présents statuts et s'engager à respecter le code de bonne conduite.

Ces adhérents ne peuvent être membres des organismes directeurs du syndicat ni participer aux votes lors des congrès. Leur contribution aux travaux des organismes directeurs ne peut s'exprimer que par voix consultative.

Article 7

Toute démission devra être obligatoirement notifiée soit par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au bureau régional de rattachement ou au bureau national, soit par courriel à l'un de ces mêmes destinataires qui devra accuser réception pour validation. Le démissionnaire devra solder l'arriéré de ses cotisations ainsi que la cotisation des six mois qui suivent le retrait d'adhésion, conformément à l'article L. 2141-3 du code du travail. Toute cotisation versée reste acquise au Syndicat.

Article 8

Les syndiqués mobilisés sans traitement, en disponibilité pour cause de maladie, sont exonérés de la cotisation et continuent à faire partie du Syndicat. Il en est de même pour ceux en congé de longue maladie (CLM) ou de longue durée (CLD). En cas de sanction pour

action syndicale, le bureau national pourra prendre toute mesure concernant la cotisation des intéressés.

TITRE III : COMPOSITION – ADMINISTRATION – FONCTIONNEMENT

Article 9

Le Syndicat est structuré en organismes directeurs et en sections.

Article 10

Les adhérents de plusieurs centres ou organismes peuvent se regrouper en une section après accord du conseil régional de rattachement. Un centre ou organisme ne peut être représenté par plusieurs sections. La section représente le SNCTA auprès des instances locales. Pour toutes questions qui dépassent le cadre local, elle demande l'aval de son conseil régional de rattachement, ou, pour celles qui en dépendent, du bureau national.

Article 11

Les organismes directeurs sont le bureau national, le comité national, les conseils régionaux et les commissions permanentes.

Article 12

Le Syndicat est administré par un comité national de 29 membres élus pour deux ans.

Article 13

Le comité national se compose de :

- 23 membres élus par le congrès ;
- 2 membres élus par chaque conseil régional.

Il procède à l'élection du bureau national. Il sanctionne la conformité de l'activité du bureau national quant aux orientations générales du syndicat. Tout adhérent ayant fait partie du comité national sortant ne pourra être réélu que par le congrès.

Le comité se réunit au moins une fois entre deux congrès à la demande d'au moins un tiers de ses membres ou à la demande du bureau national.

Un membre du comité national absent trois fois consécutivement ou cinq fois de façon non consécutives, sans que ces absences

n'aient été justifiées par l'intéressé, est considéré comme démissionnaire. Afin de sensibiliser les membres du comité et d'assurer la traçabilité, un registre de présence sera signé en chaque début de comité. Rappel sera fait aux membres concernés dès la deuxième absence.

En cas de démission d'un des 2 membres élus par chaque conseil régional, il sera remplacé par un membre élu par le conseil régional intéressé.

En cas de démission d'un des 23 membres du comité national élus par le congrès, il sera remplacé par le candidat non élu ayant obtenu le plus grand nombre de voix au congrès précédent.

Article 14

Le bureau national est composé de 14 membres au maximum. Tous les membres du bureau national ont égalité de responsabilité et de droit dans l'exercice de leur mandat. Le bureau national est l'exécutif du Syndicat. Il est responsable devant le comité national de la mise en œuvre des orientations générales du Syndicat.

Pour pouvoir être candidat au bureau national il faut être membre du comité national.

Le bureau national se réunit au moins une fois tous les deux mois. En outre, le bureau national convoque, à sa convenance, lors de ses propres réunions, ou réunions spéciales, les secrétaires, délégués, élus, représentants... pour examiner avec eux l'activité immédiate du Syndicat.

Le bureau national est représentatif des personnels de l'outre-mer, des détachés et des isolés. Il prononcera les adhésions et les exclusions des adhérents dont il est représentatif selon les mêmes modalités que les conseils régionaux.

Article 15

Les conseils régionaux sont :

- le conseil régional Nord : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les limites géographiques des SNA Nord, Nord-Est, région parisienne, et dans l'organisme de Deauville ;

- le conseil régional Grand Ouest : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les SNA Ouest à l'exception de l'organisme de Deauville, Sud et Sud-Ouest ;

- le conseil régional Sud-Est : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les SNA Centre-Est, Sud-Est et Sud-Sud-Est et des personnels de Monaco.

Article 16

Le conseil régional est constitué de représentants élus des sections. Il procède à l'élection de son bureau. Le conseil régional établit son règlement intérieur. Le conseil régional représente le Syndicat pour toutes les questions excepté les suivantes :

- organisation de la profession et plan de carrière ;
- rapport avec les autorités sur le plan national sauf mandat exprès du bureau national.

Il se réunit obligatoirement dans les trois mois qui précèdent et suivent chaque congrès, ainsi que chaque fois qu'il le juge nécessaire.

Article 17

Le bureau régional comprend plusieurs secrétaires régionaux et des chargés de tâches. Il est chargé de la mise en œuvre des décisions du conseil régional. Il est également chargé au niveau régional de l'exécution des décisions prises par le bureau national. Il veille à l'information des autorités régionales ou locales pour ce qui concerne les positions du Syndicat.

Article 18

Le conseil régional prononce les adhésions et les exclusions à l'exception des adhérents de l'outre-mer, des détachés et des isolés pour lesquels ce pouvoir est remis au bureau national.

Toute exclusion prononcée sans mise en demeure préalable sera considérée comme irrégulière. Les clauses déterminantes de l'exclusion sont notamment : l'indignité notoire de conduite, une condamnation entachant l'honorabilité, un manquement grave au règlement du Syndicat.

Pourra être exclu tout membre qui causerait un préjudice moral pour le Syndicat et porterait atteinte à ses intérêts. Dans tous les cas, l'adhérent sera invité à fournir devant le conseil régional intéressé ou devant le bureau national pour les adhérents de l'outre-mer, les détachés et les isolés, toutes les explications verbales ou écrites qu'il jugerait utiles.

Par son retrait survenant par démission ou par exclusion, le membre du Syndicat perd tous ses droits aux avantages accordés aux adhérents.

Tout arrêt de cotisation de plus de trois mois ou tout paiement partiel depuis plus de trois mois entraîne la procédure suivante :

- cessation d'envoi des informations syndicales (*Conflicts dans l'air*, dossiers, etc.) ;
- envoi par lettre recommandée avec accusé de réception demandant au retardataire de bien vouloir régulariser dans le mois suivant.

En cas de non-réponse sous trois mois ou de refus, le conseil régional ou le bureau national pour les isolés, les détachés et l'outre-mer, pourra prononcer l'exclusion et recouvrir l'arriéré de ses cotisations plus la cotisation des six mois qui suivent la prononciation de l'exclusion.

Le trésorier national aura cependant toute latitude pour apprécier les problèmes financiers que pourrait avoir le retardataire pour régulariser sa cotisation. Il doit obligatoirement en rendre compte au bureau régional dont dépend l'adhérent ou le bureau national pour les isolés, les détachés et l'outre-mer.

Article 19

Le prélèvement des cotisations des adhérents est fait au niveau national à partir d'un compte spécifique.

Le trésorier national est responsable de la tenue à jour du fichier national des cotisations.

Les trésoriers régionaux sont responsables de la gestion des comptes régionaux.

Article 20

Les commissions permanentes, ouvertes à tout adhérent, sont constituées d'un et un seul secrétaire national, et d'au moins un représentant de chaque conseil régional.

Elles nomment leur secrétaire et leur rapporteur. Elles se réunissent au moins deux fois par an entre deux congrès. Elles sont placées sous l'autorité du bureau national auquel elles rendent compte de chaque réunion. Les membres des commissions permanentes remettent leur mandat au moment du congrès.

Article 21

Les commissions permanentes sont :

- la commission professionnelle qui a pour mandat l'étude des questions relevant de la profession ;
- la commission de gestion qui a pour mandat l'étude des questions relevant du fonctionnement du Syndicat ;
- la commission responsabilité qui a pour mandat l'étude des questions relevant de la responsabilité du contrôleur et de ses implications juridiques ;
- la commission technique qui a pour mandat l'étude des dossiers techniques d'intérêt national ;
- la commission communication qui a pour mandat l'étude et la mise en place de solutions visant à placer le SNCTA au cœur des moyens de communication modernes, en externe comme en interne.

Article 22

Le syndicat dispose d'une instance nationale, dite « Com TS », afin de défendre plus efficacement les contrôleurs aériens TSEEAC.

La Com TS se réunit au moins une fois par an. Elle est composée :

- d'au moins un membre du bureau national ;
- d'un ou deux rapporteurs désignés ;
- de membres de chaque conseil régional ;
- d'adhérents TSEEAC ou d'ex-TSEEAC passés ICNA qui apportent leur expertise.

La Com TS centralise les informations, demandes ou revendications collectées lors des visites des terrains « TS » auprès des contrôleurs aériens. Ces visites sont réalisées et financées par les conseils régionaux selon un calendrier préétabli en coordination avec les rapporteurs de la Com TS, le but étant de réussir à « couvrir » l'ensemble des terrains en un an et demi.

Article 23

La caisse de grève est destinée à servir de provision à la solidarité totale des adhérents sanctionnés.

Elle est gérée sous contrôle du bureau national, par deux personnes désignées par le bureau national. Elle est régie par un statut spécial adopté en congrès.

En cas de révocation ou de sanctions majeures à l'encontre d'un ou de plusieurs adhérents, chaque adhérent s'engage à faire sur la caisse de grève un versement exceptionnel, mensuel et supplémentaire dont le montant sera fonction des sanctions pécuniaires infligées.

Article 24

Le Syndicat comprend également des sections. Elles doivent désigner un ou plusieurs délégués. Elles participent à la constitution des conseils régionaux. Les sections ne peuvent avoir de statut propre. Toute section doit être agréée par le conseil régional intéressé.

TITRE IV : CONGRÈS

Article 25

Le congrès se tient tous les deux ans à une date choisie par le comité national. Le comité national peut convoquer plusieurs congrès extraordinaires.

Le bureau de congrès est composé de 5 membres :

- un membre désigné par chaque conseil régional ;
- deux membres désignés par la commission de gestion.

Le bureau de congrès est constitué au moins un mois à l'avance. Il se réunit avant le congrès dans un délai suffisant pour préparer la gestion technique du déroulement du congrès. Cette réunion se tiendra au moins 48 heures avant l'ouverture du congrès.

Article 26

Tout projet ou toute motion doivent être adressés sous forme électronique à la ComGes au moins trois mois avant le congrès.

Toute motion individuelle devra avoir été visée préalablement par la section dont dépend

le déposant, ou par le conseil régional de rattachement pour un adhérent isolé ou appartenant à une section de moins de 5 adhérents.

Article 27

La ComGes est chargée de préparer le congrès et propose au comité national :

- les motions qui ne nécessitent pas un débat en congrès. Ces motions font l'objet d'un vote en comité national. Celles qui n'ont pas été adoptées par lui sont soumises au congrès ;
- des motions de synthèse regroupant deux ou plusieurs motions. La ComGes pourra solliciter tout organisme du syndicat pour l'aider dans cette tâche, ainsi que l'avis des déposants sur la synthèse proposée ;
- les motions originelles restantes.

Le comité national établit l'ordre du jour du congrès sur la base de ces travaux préliminaires.

Article 28

Après la publication des motions, tout adhérent peut initier un échange constructif avec le déposant d'une motion, et en accord avec celui-ci, contribuer à une réécriture (ou un amendement) de la motion d'origine. Au plus tard 15 jours avant le congrès, les motions « contribuées » devront être renvoyées à la ComGes pour validation et diffusion aux congressistes.

Article 29

Si l'actualité le justifie, en cas d'événements survenus moins de trois mois avant le congrès, ce dernier peut être saisi d'une motion d'urgence proposée par un organisme directeur du syndicat.

Si la motion émane du comité national, elle est inscrite de plein droit à l'ordre du jour du congrès, sinon elle ne peut être inscrite à l'ordre du jour du congrès qu'avec l'accord du bureau du congrès.

En cas de refus du bureau du congrès, le congrès tranche en dernier ressort.

Article 30

Le congrès prend ses décisions à la majorité simple des suffrages exprimés par les adhérents présents ou représentés. Ces décisions obligent tous les adhérents.

Le congrès entend tous les rapports d'activité du bureau national, du comité national et des autres organismes directeurs du syndicat et peut se prononcer sur ceux-ci. Ces rapports devront contenir au minimum un bilan de la politique menée vis-à-vis des mandements, un résumé des projets traités et de ceux en attente de traitement, et un compte rendu de participation des membres du comité national. Ces rapports devront être disponibles pour l'ensemble des adhérents et pourraient aussi être rédigés annuellement.

Les sections de l'ÉNAC et de la DTI feront une information auprès du congrès sur la situation et les problématiques impactant la profession.

Le congrès se prononce sur les comptes de l'exercice clos. Il pourvoit au renouvellement des membres du comité national. Il prend position sur les problèmes qui lui sont soumis. Il entend également tous les vœux sur les sujets qui ne sont pas à l'ordre du jour.

Article 31

À l'ouverture du congrès, le comité national remet son mandat. Le bureau de congrès devient alors l'exécutif du Syndicat, fonction qu'il assure sous le contrôle du congrès jusqu'à l'élection d'un nouveau comité national.

TITRE V : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 32

Les cumuls des mandats syndicaux sont à éviter.

Article 33

Les membres du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien font élection de domicile au siège du Syndicat en ce qui concerne toutes les questions relatives aux statuts.

Article 34

Les modifications aux présents statuts sont décidées en congrès à la majorité des deux tiers des adhérents présents et représentés, avec mandats, participant au vote. Ces modifications sont applicables immédiatement, sauf décision contraire du congrès. Pour être recevable, toute proposition de modification devra être adressée à la ComGes au moins trois mois avant le congrès.

Article 35

La dissolution du Syndicat ne pourra être prononcée que par un congrès et par les $\frac{3}{4}$ du nombre total des adhérents à jour de leur cotisation. En cas de dissolution, l'avoir sera versé à toute œuvre ou association désignée par le congrès.

Article 36

Le Syndicat étant revêtu de la personnalité civile fera libre emploi de ses ressources. Il pourra acquérir, posséder, prêter, emprunter, ester en justice et faire tous les actes de personne juridique.

Fait à Bordeaux,
le 24 mars 2017

STATUT SPÉCIAL DE LA CAISSE DE GRÈVE

Article 1

Il est créé, à l'initiative du SNCTA, une caisse de grève utilisable en période d'action, permettant de compenser les éventuelles pertes de rémunération des contrôleurs, allant en priorité aux révoqués, puis aux mis à pied et enfin aux sanctionnés partiellement.

Article 2

En cas de révocation ou de sanctions majeures à l'encontre d'un ou plusieurs adhérents, chaque adhérent s'engage à faire un versement exceptionnel sur la caisse de grève, dont le montant sera calculé en fonction des sanctions pécuniaires infligées.

Article 3

Les versements sont inscrits sur un compte intitulé « caisse de grève » et géré par deux personnes au moins, désignées par le bureau national.

Article 4

Toute opération de retrait sur le compte « caisse de grève » nécessite la signature d'au moins deux des gestionnaires.

Article 5

Les gestionnaires sont autorisés à placer les sommes permettant un revenu. Ce revenu est reversé sur le compte « caisse de grève ».

Article 6

Les gestionnaires agissent sous le contrôle du bureau national. Le trésorier national informe les gestionnaires de toute anomalie ou manquement au paiement de la caisse de grève.

Article 7

L'utilisation des fonds sera assurée par le bureau national après information préalable de tous les cotisants.

Fait à Carry le Rouet,
le 20 mars 2009

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU SNCTA

PRÉAMBULE

Article 1

Tous les militants du SNCTA sont tenus à une obligation de réserve en ce qui concerne les débats internes du Syndicat.

Article 2

Les réunions internes du SNCTA sont « non-fumeurs ».

ORGANISMES

Article 3

Tout membre du comité national s'efforcera de faire partie d'une autre instance nationale, d'une commission ou d'un GT.

Article 4

Le bureau national procède en tant que de besoin à la nomination de délégués nationaux. Chaque délégué est rattaché à un secrétaire national responsable de son action. Les tâches de ces délégués sont examinées au même titre que l'activité de chaque secrétaire national.

Article 5

La composition des commissions permanentes est publiée.

Article 6

Les candidats aux élections en CAP sont désignés par le comité national.

Article 7

Tout changement significatif des « critères de mutation » devra être approuvé par le comité national.

Article 8

La ComPro comprend, outre un secrétaire national, des volontaires appartenant à chaque région. Il est conseillé que ces volontaires soient issus des aérodromes, des proches et des CRNA.

La ComPro se réunit pour :

- proposer des réponses aux questions qui lui auront été posées sur l'organisation de notre profession ;

- proposer au congrès une politique du Syndicat sur les différents sujets qu'elle aura étudiés.

Article 9

Chaque bureau de section nommera un référent technique local sur lequel la ComTec pourra s'appuyer pour des besoins d'expertise.

Article 10

La ComCom aura en charge la veille sur les réseaux sociaux, la constitution de dossiers de presse, la rédaction de droits de réponse aux articles généraux de presse écrite, internet et télévisuelle et la production, sur commande du bureau national ou du comité national, de supports de communication ponctuels (sites internet, campagne de promotion, etc.). Afin de ne pas dévoiler la stratégie du syndicat, son travail reste confidentiel à usage restreint du bureau national et du comité national.

Article 11

Les mandatements des organismes directeurs, émanant des décisions d'un congrès, ne sont valides que jusqu'au congrès suivant.

Article 12

Le bureau national, les bureaux régionaux et les secrétaires de commissions permanentes informent l'ensemble des adhérents, avec un préavis acceptable, des dates de leurs prochaines réunions.

Article 13

Le bureau national informe le comité national et les conseils régionaux des travaux des commissions.

Article 14

Le bureau national organise des réunions régulières des membres des trois bureaux régionaux. Chaque conseil régional sera responsable, à tour de rôle, de l'élaboration d'un ordre du jour et de l'animation de la réunion. Les comptes-rendus de ces réunions seront transmis au comité national.

Article 15

Le bureau régional entretient un lien régulier avec toutes ses sections. C'est le premier niveau de soutien aux sections. C'est également le premier niveau de soutien au bureau national pour les questions régionales traitées au niveau national : ainsi, les bureaux régionaux sont les interlocuteurs privilégiés du bureau national (et des délégués nationaux le cas échéant) chargés d'organiser la concertation avec les sections de leur périmètre.

Article 16

Tout adhérent qui en fait la demande peut assister aux réunions du comité national.

Il a le droit de participer à l'ensemble des débats et d'assister à l'ensemble des votes le cas échéant.

Article 17

Le SNCTA organisera, sous l'égide du comité national, des réunions régulières des secrétaires de sections des grands centres qui se tiendront au minimum trois fois par an. Les ordres du jour seront préparés par le comité national et ces réunions seront animées par deux membres désignés du comité national. Elles auront lieu, si possible, alternativement dans tous les centres concernés, ceci afin de contribuer à une meilleure connaissance mutuelle.

Article 18

Des réunions nationales entre représentants des centres de même catégorie sont régulièrement organisées. Il est souhaitable qu'un représentant de chacune des autres catégories soit présent.

Article 19

Chaque section élit ses représentants au moins une fois par an.

GRÈVE

Article 20

Tout militant ayant un mandat national doit suivre les mots d'ordre nationaux.

Article 21

Lorsqu'un préavis de grève national est déposé ou levé, le bureau national doit s'assurer

que les secrétaires régionaux et les responsables de sections sont prévenus.

Article 22

Un préavis local ne doit se rapporter qu'à des problèmes strictement locaux particulièrement aigus.

Les préavis de grève à caractère local sont déposés conjointement par la section concernée et, soit le conseil régional concerné, soit le bureau national. En cas de désaccord ou de litige, le comité national devra trancher dans un délai qui ne saurait excéder cinq jours.

Article 23

Il est du ressort du comité national de décider :

- de l'indemnisation ou non d'une action de grève ;
- du montant de cette indemnisation.

Cette indemnisation devrait croître en fonction du nombre de jours de grève effectués.

COMMUNICATION

Article 24

La cellule de communication du SNCTA est chargée de centraliser, diffuser et développer l'information syndicale de façon périodique et régulière. Cette cellule comprend au moins deux secrétaires nationaux, un membre du comité national et un représentant en CAP nationale.

Article 25

Pour améliorer et promouvoir son image, le SNCTA organise sa communication externe autour :

- d'un ou plusieurs sites internet ;
- des *CDLA* thématiques ;
- de publications périodiques ;
- du *Guide du contrôleur* ;
- d'applications pour smartphone (android, iPhone...);
- d'une présence sur les réseaux sociaux qui pourra être déclinée localement ;
- de médias visibles sur les serveurs tels que YouTube ou Flickr ;
- de publications électroniques disponibles sur les sites de vente en ligne ;

- d'écrans visibles dans les centres équipés.

Article 26

Le syndicat assure la formation de ses représentants. Cette formation doit insister sur l'importance de l'échange de l'information.

Article 27

Le SNCTA propose à ses militants, selon un calendrier annuel préétabli et validé par le comité national, une formation syndicale de qualité. À l'issue de chaque congrès, une session est organisée à destination des nouveaux membres du comité national.

Chaque session, ouverte à tout adhérent, est placée sous la responsabilité d'un membre du bureau régional concerné ; il lui appartient d'organiser les modalités pratiques de la formation ainsi que les diverses interventions pour aborder les points suivants :

- fonctionnement du syndicat ;
- organisation de l'administration ;
- rôle et fonctionnement des instances de concertation (CAP, CT, CHSCT) ;
- statut ICNA et textes de référence sur les fondamentaux ;
- réalisation des supports de communication et utilisation des outils du syndicat.

Des compléments de formation de type méthode pourront être prévus en vue d'apprendre à :

- organiser, préparer et animer une réunion ;
- construire un dossier et bâtir un argumentaire.

Article 28

Le bureau national mettra en place une structure d'assistance et d'information vers les contrôleurs et destinée à répondre à toute question d'ordre réglementaire, juridique ou technique. Il en assurera la promotion *via* les supports à sa disposition afin qu'elle soit connue et utilisée par le plus grand nombre de contrôleurs.

Article 29

Le syndicat dispose d'instances nationales dédiées notamment à la fourniture de services individuels aux ICNA et aux TSEEAC.

Ces instances sont :

- Cesame (conseil écoute SNCTA affaires médicales) dont le mandat est de traiter l'ensemble des problématiques médicales des contrôleurs aériens et leurs conséquences : déroulement de carrière, financières, etc. Elle offre aussi un soutien dédié à tout contrôleur qui la contacte, adhérent ou non, anonymement ou non ;
- ASAP (assistance SNCTA administrative personnalisée) dont le mandat est le conseil et l'assistance individuels aux ICNA et aux TSEEAC adhérents ou non, qui la contactent pour toutes problématiques administratives : carrière, paye, etc.
- la cellule Retraite qui a pour mandat le conseil et l'assistance aux ICNA et aux TSEEAC adhérents ou non, portant sur des questions de retraite : montant, procédure, âges, etc. Elle fournit notamment aux contrôleurs qui en font la demande une simulation personnelle de leurs revenus de retraite.

Ces instances nationales se dotent, avec le concours éventuel du bureau national et de la ComGes, de leurs règlements intérieurs qui seront validés par le comité national avant le 31 décembre 2017.

Article 30

Le syndicat dispose d'une instance nationale dite groupe permanent Europe qui regroupe les secrétaires nationaux désignés et les experts du SNCTA actifs notamment au sein de l'ATCEUC et, au titre du dialogue social européen, aux réunions de l'EASA et de l'Union européenne.

COTISATIONS / FINANCES

Article 31

À compter du 1^{er} juillet 2009, le montant mensuel de la cotisation au SNCTA est fixé selon le tableau suivant :

	Ingénieur en chef, divisionnaire et principal	TSEEAC exceptionnel et principal	ICNA et TSEEAC classe normale et stagiaire
Groupe A	50 €	25 €	10 €
Groupes B et C	40 €		
Groupes D et E	35 €		
Groupes F et G	25 €		
Monaco		15 €	
Retraités, élèves, disponibilités		2 €	

Le comité national, par délégation du congrès, fixe les cotisations des adhérents ne rentrant pas dans ce tableau.

Les cas particuliers seront appréciés par le trésorier national ou par le bureau national.

Pour toute première adhésion au SNCTA, une cotisation mensuelle réduite à 15 euros s'applique pendant un an quel que soit le groupe d'appartenance (sous réserve que la cotisation normalement due soit supérieure à cette somme).

Article 32

Les cotisations sont réparties mensuellement de la manière suivante :

- chaque conseil régional reçoit 5 % du montant total des cotisations perçues ;
- le compte de la caisse de grève est abondé de 5 % du montant total des cotisations perçues ;
- le compte national garantit pour l'ensemble des sections d'outre-mer un budget de fonctionnement à concurrence de 5 % du montant total des cotisations perçues provenant des adhérents outre-mer.

Déduction faite des sommes précédentes, le montant des cotisations est versé sur le compte national.

Article 33

À l'issue d'un congrès ordinaire, le bureau national nomme un trésorier national et un trésorier national adjoint. Le rôle de ce dernier est de remplacer le trésorier national en cas d'incapacité de celui-ci à remplir ses fonctions.

Article 34

Le bureau national fixe, après consultation des trésoriers, les modalités de rembourse-

ment des frais syndicaux (frais kilométriques, tarif des repas, etc.).

Article 35

Le comité national nomme deux vérificateurs aux comptes qui procèdent de manière régulière à la vérification des comptes nationaux et régionaux du syndicat. Ils rendent compte de leurs travaux au comité national.

Article 36

La participation financière réclamée à chaque adhérent pour le congrès ne peut être remboursée par quelque instance que ce soit.

Article 37

Lors de la première réunion suivant chaque congrès, les trois conseils régionaux versent au compte national le montant du solde de l'ensemble de leurs comptes au-delà de 4 500 euros.

Article 38

Le SNCTA se dotera d'une cellule financière. Son rôle, sous l'autorité du bureau national, sera de recueillir toute information financière relative à la DGAC, la navigation aérienne et tous leurs services, d'en faire l'analyse et la critique afin de servir la politique mise en œuvre par le bureau national.

DIVERS

Article 39

Dans le cas d'un soutien juridique accordé par le Syndicat, l'avocat choisi par l'adhérent devra être agréé par le comité national.

Article 40

Toute signature par le SNCTA d'un code de bonne conduite environnementale doit préalablement être avalisée par le bureau national.

Article 41

Les archives du SNCTA sont inventoriées, triées, classées, organisées et gérées sous la responsabilité d'un membre du comité national

Article 42

Un compte-rendu annuel de l'utilisation des droits syndicaux est fait au comité national et aux conseils régionaux.

Article 43

Le syndicat veillera à la reconnaissance de l'implication syndicale de ses adhérents. En particulier, il étudiera toute demande concernant l'un de ses membres qui rencontrerait des difficultés à exercer ses missions syndicales. Si la demande est considérée comme légitime par le bureau national, celui-ci exigera alors de

l'administration que cet agent soit considéré « hors quota ».

Article 44

Les adhérents experts qui participent, au nom du SNCTA ou de l'ATCEUC, à une réunion devront rendre compte par écrit auprès du bureau national des éléments essentiels de la réunion, permettant de fait la diffusion et l'archivage d'un maximum d'informations.

Le non-respect de cette pratique pourra conduire au non remboursement des frais liés à cette réunion.

Fait à Bordeaux,
le 24 mars 2017

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU CONGRÈS

Article 1

Les modifications au présent règlement intérieur devront être proposées de la même façon que les motions, suivant les mêmes règles. Votées en début de congrès suivant les mêmes modalités que les motions, elles seront applicables aussitôt.

BUREAU DE CONGRÈS

Article 2

Le bureau de congrès est constitué de cinq membres :

- un désigné par chaque conseil régional ;
- deux désignés par la commission de gestion.

Le bureau de congrès est constitué au moins un mois à l'avance. Il se réunit avant le congrès dans un délai suffisant pour préparer la gestion technique du déroulement du congrès. Cette réunion se tiendra au moins 48 heures avant l'ouverture du congrès.

Article 3

Le bureau de congrès ainsi constitué est chargé du bon déroulement des travaux du congrès et du respect de l'ordre du jour.

Article 4

Pour éviter tout dépassement de l'ordre du jour, le bureau du congrès est souverain pour limiter le temps de parole et le nombre d'interventions sur un point précis de l'ordre du jour.

Article 5

Toute personne étrangère au Syndicat ne peut assister aux travaux du congrès que sur invitation d'un organisme directeur et ne peut prendre part aux débats sauf accord du bureau de congrès. Le bureau de congrès peut demander le huis clos le temps d'un débat particulier.

Article 6

Le bureau de congrès met en place les différentes commissions chargées de tâches

au cours du congrès, à savoir :

- la commission des mandats ;
- la commission de rédaction de la résolution générale.

Article 7

Chaque candidat au comité national devra remplir une fiche comportant sa photo, un résumé de sa carrière et, le cas échéant, les fonctions précédemment occupées au sein du Syndicat, ainsi que toute information qu'il jugera utile. Ces documents seront affichés sous la responsabilité du bureau de congrès.

COMMISSION DES MANDATS

Article 8

La commission des mandats se compose d'au moins six membres :

- un issu du comité national sortant ;
 - le trésorier national ou le trésorier national adjoint ;
 - les trésoriers régionaux ou leurs représentants ;
 - le responsable du fichier national ou son représentant ;
- ainsi que de tout adhérent présent au congrès désirant y participer.

Article 9

Chaque adhérent présent n'a droit qu'à 10 pouvoirs plus sa voix.

Article 10

Le report des mandats se fait sur le deuxième ou à défaut le troisième nom inscrit sur le bon pour pouvoir. Si le ou les mandatés remplissent les conditions de l'article 9, le bon pour pouvoir est réputé *blanc*. Les bons pour pouvoir blancs sont répartis par le membre de la commission des mandats issu du comité national sortant.

Article 11

La commission des mandats se réunit dès qu'elle est constituée par le congrès. Elle vérifie :

- la conformité de la liste des votants ;

– la validité des bons pour pouvoir.

Elle organise leur répartition conformément aux art. 9 et 10.

Article 12

La commission des mandats se réunit quotidiennement pour examiner les demandes de reports de voix et mandats présentées par les adhérents désirant s'absenter temporairement. L'établissement des modalités pratiques est de la responsabilité de la commission des mandats.

Article 13

En cas de départ définitif, les pouvoirs sont remis à la commission des mandats. Seule la personne partie peut donner pouvoir pour elle-même à un adhérent qui continue à assister aux débats, ceci sous le contrôle de la commission des mandats.

COMMISSION DE RÉDACTION DE LA RÉSOLUTION GÉNÉRALE

Article 14

La commission de rédaction de la résolution générale est composée d'au moins quatre membres : un issu du comité national sortant et un adhérent de chaque région, ainsi que de tout adhérent présent au congrès désirant y participer.

Article 15

La commission de rédaction de la résolution générale propose au congrès un texte de synthèse des débats et décisions du congrès. Ce texte est voté à la majorité simple des suffrages exprimés sans mandat.

MOTIONS ET VOTES

Rappel : Conformément au code électoral, les votes blancs ou nuls sont réputés non exprimés.

Article 16

Pour déposer une motion et pour avoir droit de vote, un adhérent doit être à jour de sa cotisation au 31 décembre de l'année précédant le congrès, ou être en prélèvement automatique. Ce prélèvement automatique tient compte évidemment des éventuels arriérés de cotisation.

Article 17

Une motion doit comporter le nom de son représentant. Le représentant d'une motion peut avoir un suppléant. Dans le cas contraire ou en l'absence de celui-ci, le bureau de congrès désigne le représentant de la motion.

Pour les thèmes ou les synthèses regroupant plusieurs motions, les déposants des motions originelles seront les représentants de ces motions.

Le ou les représentants d'une motion sont les seuls habilités à accepter des amendements à celle-ci, ou à la retirer. Après discussion, une motion amendée sera portée au vote si les amendements ont été déposés par écrit auprès du bureau de congrès et agréés par le représentant de la motion.

Article 18

Lorsqu'une motion est retirée, un adhérent congressiste peut demander à en devenir le nouveau représentant. Il peut le devenir, dans la limite d'une seule fois pendant le congrès, après un vote à la majorité simple des suffrages exprimés sans mandat.

Article 19

Conformément aux statuts du syndicat, les décisions du congrès sont prises à la majorité simple des suffrages exprimés par les adhérents présents ou représentés. En ce qui concerne les décisions amenant une modification des statuts du syndicat, une majorité des deux tiers des adhérents présents et représentés, avec mandats, participant au vote est requise. Sauf disposition particulière du congrès, ces décisions sont applicables immédiatement.

Article 20

Les votes se déroulent à main levée sans mandats, sur appel avec mandats ou à bulletin secret avec mandats.

Afin d'éviter toute perte de temps ou d'alourdir le déroulement du congrès, les votes avec mandats ne pourront avoir lieu qu'à la demande du bureau de congrès ou d'un quart des adhérents présents. Dans le cas où le vote est décidé avec mandats, il suffit d'une seule demande pour qu'il se fasse à bulletin secret.

Les votes sont appelés dans l'ordre : **pour**, **contre**, **blanc**.

Article 21

Lors de l'élection du comité national, tout bulletin de vote ne comportant pas strictement le nombre de membres du comité national à élire sera considéré comme nul.

MOTION D'ORDRE

Article 22

Tout adhérent présent au congrès peut déposer une motion d'ordre en vue de clore la discussion en cours, lever la séance ou faire respecter les statuts et règlements.

Le président de séance arrête alors les débats jusqu'à la décision du congrès sur ladite motion d'ordre. Il n'accorde la parole qu'à un seul intervenant pour la soutenir et à un seul pour la combattre. Le congrès se prononce sur la motion d'ordre à main levée, à la majorité simple des suffrages exprimés.

Article 23

Tout participant ayant eu deux de ses motions d'ordre rejetées ne peut plus en redéposer.

Fait à Bordeaux,
le 24 mars 2017

CODE DE BONNE CONDUITE DU SNCTA

PROTÉGER ET CONSOLIDER LA RÉPUTATION DU SNCTA

Le Syndicat s'engage à agir dans le respect des principes d'éthique et avec intégrité, tout en respectant les droits individuels de ses adhérents. Réciproquement, il est attendu de chaque adhérent et de chaque instance du SNCTA qu'ils fassent preuve d'une conduite probe et exemplaire, au quotidien et dans tous les organismes internes ou externes.

Pour autant, le Syndicat affirme l'entière liberté pour ses adhérents de participer à toutes formes d'action correspondant à leur conception philosophique, citoyenne ou politique, se bornant à leur demander de ne pas user de leur titre ou de leur fonction au sein du Syndicat dans un acte quel qu'il soit.

Ainsi, tout adhérent du SNCTA s'oblige à :

- respecter les statuts et le règlement intérieur du Syndicat ;
- observer un devoir de réserve en ce qui concerne les débats internes du Syndicat ;
- ne pas communiquer ou agir d'une façon qui puisse porter préjudice au Syndicat dans quelques domaines que ce soit (publications syndicales, presse, réseaux sociaux,...) ;
- participer aux réunions des instances dont il fait partie et respecter le mandat qui lui a été confié ;
- ne pas prendre d'engagement pour le Syndicat au-delà de ses prérogatives personnelles ;

- s'abstenir de propos offensants, voire insultants, envers les membres du Syndicat, de la profession, des autres partenaires ou du public le cas échéant ;
- agir de manière impartiale et ne pas accorder de traitement préférentiel à tout usager ou individu quel qu'il soit ;
- ne pas utiliser de manière abusive les ressources ou dotations du Syndicat (cf. lettre cadre interne) ;
- ne pas accepter, ni solliciter aucun cadeau, aucune invitation ni autre avantage susceptible d'avoir une influence réelle ou apparente sur son objectivité dans l'exercice de ses fonctions officielles ou susceptibles de le placer sous l'obligation du donateur.

Toute infraction à ces dispositions sera passible d'exclusion et éventuellement de poursuites conformément aux articles 18 et 36 des statuts du Syndicat. Toute procédure d'exclusion sera précédée d'une mise en demeure préalable, prononcée par le conseil régional ou le bureau national, afin de recueillir les explications que l'adhérent concerné jugerait utiles.

Aucune restitution de cotisation n'est due au membre exclu.

Fait à Aix-en-Provence,
le 23 mars 2016

Politique du SNCTA

au 4 avril 2017

CHAPITRE 1

CAP

1.1 PRINCIPES

1.1.1 Droit à la mobilité

Le SNCTA défend le droit à la mobilité des contrôleurs français sur l'ensemble des postes de métropole et d'outre-mer.

1.1.2 Ancienneté

Les mutations se font sur le principe de base de l'ancienneté.

1.1.3 Mutations hors CAP

Le SNCTA est contre toute mutation hors CAP.

1.1.4 Mobilité et sous-effectif

Le SNCTA exige que l'administration n'entrave pas la mobilité des personnels des centres en sous-effectif.

1.2 MÉTHODES

1.2.1 Avis de vacances d'emploi

Les représentants du SNCTA en CAP travailleront dans le cadre strict des AVE.

1.2.2 Ancienneté

Pour l'étude des mutations en CAP, le SNCTA tient compte de l'ancienneté dans le corps des OCCA / ICNA ou dans le corps des ICNA du cadre territorial de la Nouvelle Calédonie à laquelle s'ajoute la moitié de l'ancienneté comme fonctionnaire ou contractuel au sein du ministère chargé des transports ou comme agent d'une collectivité territoriale en fonction dans un service de l'aviation civile.

1.2.3 Âge limite pour mutation sur un poste de contrôle

Pour pouvoir prétendre à une mutation sur un poste de contrôle, l'agent devra avoir au 30 juin ou au 31 décembre suivant la CAP moins de :

- pour les agents nés avant 1963 :
 - 52 ans pour les postes des groupes A, B et C,
 - 53 ans pour les postes des groupes D et E ;

- pour les agents nés à partir de 1963 :
 - 53 ans pour les postes des groupes A, B et C,
 - 54 ans pour les postes des groupes D et E.

1.2.4 Panachage AVE / sorties ÉNAC

Le SNCTA exige que les élèves en sortie ÉNAC ne pourvoient pas plus d'un certain ratio des postes offerts dans les centres les plus demandés.

Ce ratio sera revu à chaque congrès.

1.2.5 Ratio 2015-2017

Le ratio défini à partir de 2017 en 1.2.4 est de 10 %.

1.2.6 Amortissement de la mention d'unité

La durée d'exercice de la mention d'unité sera calculée :

- au 31 décembre de l'année N pour la CAP de juin de l'année N ;
- au 30 juin de l'année $N + 1$ pour la CAP de décembre de l'année N .

1.2.7 Amortissement dans le cadre d'une progression dans l'organigramme

Le SNCTA ne demande pas d'amortissement minimum sur un poste hors salle.

1.2.8 Durée de l'amortissement de mention d'unité

Lorsqu'un organisme a été reclassé, la règle d'amortissement de mention d'unité qui s'applique est :

- soit celle qui était en vigueur au moment de l'affectation (sortie ÉNAC) ;
- soit celle qui était en vigueur lors de la CAP où la personne a été mutée dans le centre en question.

1.2.9 Élaboration des critères de mutation

Entre deux congrès, à l'initiative des représentants en CAP du SNCTA et en coordination avec le bureau national, les « critères de mutation » peuvent être modifiés par le comité national.

1.2.10 Prise en compte du profil pour les postes d'assistant de subdivision

En cas de candidatures multiples ICNA sur les postes d'assistant de subdivision, le SNCTA pourra prendre en compte le profil des candidats.

1.2.11 Choix entre deux candidats à égalité sur un AVE

Si, sur une AVE donnée, il faut départager deux (ou plus) candidats en parfaite égalité au niveau des critères, le SNCTA favorisera le candidat adhérent au syndicat.

1.3 ÉCHEC DE QUALIFICATION

1.3.1 CAP réduite

Le SNCTA revendique la création d'une « CAP réduite », semestrielle en supplément des CAP classiques, traitant de manière globale et équitable les affectations des arrêts de qualification.

1.3.2 Groupes A, B et C

Dans un centre des groupes A, B ou C, les ICNA en ajournement de formation, attesté par une commission de qualification, ne peuvent être retenus en CAP sur des postes à exercice de la qualification que sur un centre des groupes D ou E.

1.3.3 Groupes F et G

Le SNCTA exige que les contrôleurs en situation d'échec de qualification sur un aéroport du groupe F ou du groupe G puissent disposer d'au moins une proposition d'affectation sur un aéroport du groupe G.

1.3.4 Retour dans le centre précédent

Les ICNA en arrêt de formation peuvent être réaffectés dans leur centre d'affectation précédent.

1.3.5 Arrêt de formation en provenance des approches reprises

Les agents qui subissent un arrêt de formation suite à une mutation peuvent être affectés sur postes d'encadrement non pourvus en CAP sous réserve de disposer des minimums requis d'ancienneté dans les grades.

1.3.6 Durée de l'amortissement de mention d'unité

En cas d'échec de qualification, l'amortissement de mention d'unité sera celui du nouveau centre d'affectation.

1.4 OUTRE-MER

1.4.1 Principe

Sur les postes PC POM, le SNCTA ne retiendra pas la candidature d'un ICNA ayant déjà effectué un séjour POM à moins qu'il ne soit le seul candidat.

Sur les postes hors salle POM, le SNCTA pourra prendre en compte le profil des candidats, y compris ceux ayant déjà effectué un séjour POM.

1.4.2 Indemnité forfaitaire de changement de résidence (IFCR)

Concernant l'indemnité forfaitaire de changement de résidence, le SNCTA s'assurera de la bonne application des articles 39 ou 40 du décret n° 98-844 pour chaque agent muté outre-mer.

1.4.3 Mutations dans les DOM

Les mutations dans les DOM doivent être traitées comme les autres du point de vue de l'ancienneté.

1.4.4 Originaires

Le SNCTA défend le principe d'une priorité d'affectation offerte aux ICNA originaires des collectivités, des départements d'outre mer et de la Nouvelle-Calédonie vers leur collectivité, département d'origine ou en Nouvelle-Calédonie lors des CAP ou à l'issue de leur scolarité à l'ÉNAC.

1.4.5 Prolongation de séjour

Le SNCTA soutiendra la demande des contrôleurs affectés dans un POM avant février 2016 qui souhaiteraient prolonger leur séjour de deux années supplémentaires.

1.4.6 Retours d'outre-mer

Les retours d'outre-mer se font sur les postes ouverts en CAP.

1.4.7 Retours des POM

Le SNCTA demande à ce qu'un ICNA en fin de séjour dans un POM postule en CAP sur un minimum de trois AVE.

1.5 DIVERS

1.5.1 Sorties ÉNAC

Le SNCTA demande que la liste des postes proposés en sortie ÉNAC soit débattue en CT / DSNA.

1.5.2 Attribution des postes en sortie ÉNAC

Compte tenu de la non attractivité de certains centres, le SNCTA s'efforcera de rendre plus souple la gestion de l'attribution des

postes en sortie ÉNAC afin de prendre en compte tout desiderata d'affectation.

1.5.3 Politique professionnelle et sociale

Si l'administration décide de ne plus engager d'ICNA sur certains terrains, le SNCTA demande une certaine priorité d'affectation en CAP pour tous les ICNA qui s'y trouvent.

1.5.4 Gestion des cas sociaux

S'il appartient aux assistantes sociales d'identifier les cas sociaux, il appartient à la CAP de gérer leur résolution.

1.5.5 Mise en doute des compétences

En cas d'évaluation négative suite au suivi, jusqu'au niveau III, d'une procédure de mise en doute des compétences, le SNCTA exige que l'agent puisse rester à disposition de son service le temps pour lui de postuler sur deux CAP.

CHAPITRE 2

CARRIÈRE

2.1 PRINCIPES

2.1.1 Fonction contrôle

Le SNCTA a pour objectif prioritaire la défense et la revalorisation de la fonction contrôle.

2.1.2 Passage au grade de divisionnaire

Le SNCTA demande à ce que le grade de divisionnaire soit obtenu au bout de 9 ans dans le grade principal.

L'esprit de cette règle devra être respecté lors de la construction de la grille du nouveau grade fusionnant les actuels grades P et D.

2.1.3 Passage au grade d'ingénieur en chef

L'accès au grade d'ingénieur en chef se fait en ayant rempli les conditions suivantes :

- 16 ans de présence dans le corps des ICNA ou 16 ans de détention d'une mention d'unité totale du centre obtenue à la DGAC, dans un organisme militaire ou au sein d'un organisme de contrôle de Nouvelle Calédonie ;
- grade divisionnaire échelon 4 ; et
- avoir exercé une mention d'unité.

2.1.4 Diplôme d'ingénieur

Le SNCTA intervient auprès des pouvoirs publics afin que le diplôme d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne, obtenu à l'issue de la formation initiale de 36 mois, soit reconnu par la commission des titres.

2.1.5 Accès au corps des IPEF

Le SNCTA demande la modification du décret n° 2009-1106 du 10 septembre 2009 portant statut particulier du corps des IPEF, afin que le corps des ICNA soit adjoint à la liste définie au 3^e alinéa de l'article 5, au même titre et *a minima* dans les mêmes conditions que les corps des ITPE, des IEEAC, des ITM et des ITGCE.

2.1.6 Fin de scolarité

Le SNCTA est pour l'égalité des chances à la sortie de l'ÉNAC.

2.1.7 Prise en compte du temps de formation

Dans le cas où la durée de formation pratique permettant d'obtenir la mention d'unité ouvrant l'accès au titre de PC excède 24 mois au-delà de la titularisation, le temps de formation au-delà de ces 24 mois est comptabilisé pour l'avancement au grade de divisionnaire sous réserve d'obtention par l'intéressé de la mention d'unité concernée.

2.1.8 Inaptitude médicale temporaire

Au-delà de six mois d'inaptitude médicale temporaire, le SNCTA œuvrera à ce que soit pris en compte, au titre de détachement, tout travail effectué hors salle.

2.1.9 Déroulement de carrière

L'exercice du métier de contrôleur aérien exige le maintien d'un haut niveau de sécurité. Le déroulement de carrière ainsi que la limite d'âge du corps doivent prendre en compte les exigences liées au métier et notamment la pénibilité du travail.

2.1.10 Déroulement de carrière des ICA

Dans le cadre d'éventuelles évolutions de la DGAC ou de la DSNA, les régimes statutaire et indemnitaire des personnels assurant la formation initiale au contrôle aérien doivent être équivalents à ceux des personnels travaillant en centres opérationnels. La mobilité entre l'ÉNAC et les centres opérationnels doit être conservée.

2.1.11 Déroulement de carrière des EP / SP

Le SNCTA revendique la prise en compte des années effectuées au sein de la DGAC pour les ICNA issus de la sélection professionnelle et de l'examen professionnel pour le passage au grade de divisionnaire.

Seront nommés au grade de divisionnaire les ICNA issus de ces recrutements justifiant de 5 ans d'ancienneté dans le grade principal ICNA.

2.1.12 Poursuite de l'activité au-delà de l'âge limite du corps

Pour permettre aux ICNA qui souhaitent poursuivre au-delà de l'âge limite du corps, le SNCTA revendique la possibilité d'intégration dans un autre corps de niveau équivalent ou supérieur.

2.1.13 Statut unique

Le SNCTA exigera que tous les contrôleurs aériens d'un même centre avec la même qualification aient le même statut.

2.2 POSTES D'ENCADREMENT ET D'EXPERTISE

2.2.1 Principe

Le SNCTA revendique l'accès des ICNA aux postes d'encadrement à tous les niveaux de la DSNA.

Le SNCTA exige que l'administration affiche clairement sa volonté de ne pas cantonner les ICNA à des postes dans l'encadrement intermédiaire, et octroie l'accès au HEB pour les ICNA occupant des postes dans l'encadrement supérieur.

2.2.2 Encadrement opérationnel

Le SNCTA revendique tous les postes opérationnels de l'encadrement directement liés à l'exercice de la fonction contrôle. Ils devront être tenus par des ICNA expérimentés.

2.2.3 Mesures incitatives

Le SNCTA réaffirme son engagement à faire pourvoir les postes d'encadrement par des ICNA.

2.2.4 Statut d'expert

Le SNCTA revendique la création d'un statut d'expert. Ces experts devront détenir et maintenir une mention d'unité.

2.2.5 Valorisation de l'expertise

Les ICNA de plus de 6 ans de qualification affectés à la DTI le seront, au minimum, sur des postes d'experts confirmés.

Cette politique sera étendue aux différents organismes centraux de la DSNA en offrant aux ICNA des postes ayant des montants indemnitaires et des déroulements de carrière équivalents à ceux des experts confirmés de la DTI.

2.2.6 Renforcement de l'expertise

« contrôle »

Le SNCTA demande que des postes d'« experts senior » ou correspondant à un niveau équivalent de la part *fonction* soient ouverts à la DTI et dans les organismes centraux spécialement pour les ICNA.

2.2.7 Emplois fonctionnels ICNA

Le SNCTA exige que les fonctions de chefs de salle, de chefs de tour, d'experts, et les postes d'encadrement ouverts aux ICNA soient des emplois fonctionnels, ouvrant droit à accélération de carrière.

2.2.8 Management de la DSNA

Le poste de directeur des opérations sera exclusivement proposé au corps des ICNA.

2.3 TSEEAC

2.3.1 Déroulement de carrière statutaire

Le SNCTA revendique pour les contrôleurs des groupes F et G l'obtention automatique :

- de la 1^{re} qualification dès l'obtention de la mention d'unité ;
- de la 2^{de} qualification et le passage au grade exceptionnel au bout de 9 ans d'exercice de la mention d'unité.

2.3.2 Reconnaissance des TSEEAC exerçant des fonctions de contrôle

Le SNCTA revendique les modifications suivantes pour le recrutement *via* la sélection professionnelle :

- ancienneté : 3 ans d'exercice de mention d'unité ;
- formation théorique ÉNAC : 14 mois de formation complémentaire à l'ÉNAC ;
- postes offerts : tous les centres de contrôle proposés aux ICNA en sortie ÉNAC ;
- titularisation à l'issue de la formation théorique ÉNAC sous réserve d'obtention de la mention d'unité dans le centre d'affectation ;

- indemnitaire : mise en place d'un différentiel indemnitaire permettant le maintien du niveau de salaire jusqu'à l'obtention de la mention d'unité du centre et aux améliorations indiciaires et indemnitaires qui en découlent.

2.3.3 Contrainte statutaire pour les sélections professionnelles

Le SNCTA exige le rallongement de la contrainte statutaire durant laquelle tout lauréat de la sélection professionnelle doit suivre une formation complémentaire et obtenir sa qualification.

2.4 CONTRACTUELS

2.4.1 Principe

Le SNCTA refuse toute intégration de contractuels dans le corps des ICNA.

2.4.2 Méthode

L'accès à la profession est déterminé par le succès à un concours, un examen ou une

sélection professionnelle et par le suivi de la formation associée, définis au statut, et sous réserve de l'aptitude médicale.

2.5 DIVERS

2.5.1 Entretien d'évaluation

Au sein de l'évaluation professionnelle, l'entretien individuel des personnels opérationnels est inadapté. Le SNCTA travaillera à une refonte du processus global d'évaluation de ces personnels.

2.5.2 Statut unique dans un même organisme

Le SNCTA revendique et œuvre au regroupement des approches de La Tontouta et Nouméa-Magenta.

Le SNCTA exigera que tous les contrôleurs de ce nouvel organisme soient ou deviennent des ICNA fonctionnaires d'État.

CHAPITRE 3

CER / COM / DCC

3.1 GESTION DE L'ESPACE

3.1.1 Réorganisation de l'espace aérien

Le SNCTA exige des pouvoirs publics une réorganisation de l'espace aérien qui augmente la part de l'espace civil, y compris lors d'exercices militaires, afin d'améliorer la situation, tant du point de vue de la sécurité que de l'efficacité.

3.1.2 Gestion de l'espace aérien en temps de paix

Le SNCTA exige des pouvoirs publics que les intérêts des usagers de la CAG soient réellement pris en compte. Dans ce but, la gestion de l'espace aérien doit être confiée au ministre des transports en temps de paix.

3.1.3 Compatibilité civils / militaires

Le SNCTA exige que les créations d'espaces ou de zones militaires, ainsi que l'élaboration ou la révision des protocoles avec la Défense, soient effectuées en conformité avec les besoins de l'aviation civile et dans le respect de la réglementation en vigueur.

3.1.4 Cellule nationale de gestion de l'espace

La CNGE doit avoir des règles de fonctionnement claires qui répondent équitablement aux besoins des parties civile et militaire.

3.2 RESPONSABILITÉ JURIDIQUE

3.2.1 Coordinations de niveau 3

Le SNCTA exige de l'administration une étude juridique claire sur les responsabilités induites par les coordinations de niveau 3.

3.2.2 Évolutions techniques

Les évolutions techniques, en particulier ODS, ne doivent pas conduire à la dilution des responsabilités dans le cadre de l'interface civils / militaires.

3.2.3 Civil / militaire et FABEC : visualisation

Le SNCTA exige que des études techniques et juridiques soient menées afin d'évaluer l'impact d'une éventuelle visualisation de l'ensemble des codes CAM dans le cadre du FABEC et de repréciser les responsabilités des contrôleurs.

3.3 COHABITATION CIVILS / MILITAIRES

3.3.1 Coordinations directes

Afin de répondre à un souci évident de sécurité, le SNCTA soutient la mise en place de coordinations directes de contrôleur civil à contrôleur militaire, dans le cadre d'ODS ou d'autres systèmes automatisés. Ces coordinations pourront, par exemple, consister en la délivrance par le contrôleur civil d'une clairance à l'attention d'un trafic militaire, afin de résoudre les conflits potentiels avec les trafics civils.

3.3.2 Co-implantation des CMCC

Le renforcement des CMCC en personnel doit aussi profiter aux ICNA et doit permettre l'amélioration du service rendu aux usagers. En particulier, les conditions suivantes doivent à minima être remplies :

- écriture d'une lettre d'accord cadre définissant les responsabilités des contrôleurs civils et militaires dans le cadre des coordinations de niveau 3 ;
- définition d'un principe d'acceptation systématique des vols en CAG / CAM par les militaires ;
- réel pouvoir de l'officier présent au CRNA sur l'activité des zones militaires, notamment en cas de situation orageuse.

3.3.3 Moyens matériels de la co-implantation

Le renforcement des CMCC en personnel ne doit pas conduire à une diminution des surfaces dévolues aux civils (bureaux y compris).

Si des bâtiments doivent être construits ou étendus, le financement doit être exclusivement assuré par la défense.

Si dans un centre, le nombre d'UCE disponibles pour le contrôle civil devient critique, les UCE nécessaires au bon fonctionnement du centre sont réattribuées au contrôle civil sous un mois maximum.

La maintenance opérationnelle des positions civiles ne devra pas être impactée par le développement des CMCC.

3.3.4 RA TCAS CAM / CAG

Dans l'ensemble des négociations civiles / militaires, le SNCTA exige de la part du ministère de la défense, en cas d'appareils évolutifs à fort potentiel en CAM, que ce dernier fasse adopter, par les contrôleurs COM et CER, soit une marge latérale suffisante soit des taux d'évolution non susceptibles de provoquer des avis de résolution TCAS, lors des séparations CAM / CAG afin d'éviter des RA-TCAS sur les vols CAG.

3.4 CER

3.4.1 Contrôleurs CER

Le SNCTA n'a plus vocation à défendre les intérêts des contrôleurs CER et à les accueillir en son sein. Il reste cependant leur partenaire et leur apportera son aide et son expertise en cas de besoin.

3.4.2 Vols d'essais

Le SNCTA demande aux contrôleurs de la CAG de renvoyer systématiquement aux organismes CER les vols correspondant aux vols d'essais, en dehors des phases de décollage et d'atterrissage.

3.4.3 Contrôle spécifique vols d'essai et réception

Dans le cadre des évolutions futures de la circulation aérienne, le SNCTA exigera que les services de contrôle spécifiques soient rendus aux vols d'essais et aux vols de réception selon les principes fondamentaux de la CER.

CHAPITRE 4

CLASSEMENT / SERVICES

4.1 PRINCIPES

4.1.1 Prestataire unique

Le SNCTA exige le maintien d'un prestataire unique des services de contrôle en France. Il s'opposera par tous les moyens à toute tentative d'instauration de prestataires différents.

Dans le cas d'espaces délégués par la DSNA et proposés à un appel d'offre, le SNCTA exigera de la DSNA la reprise de ces espaces ou toute autre solution évitant la gestion d'une partie de l'espace français par un ANSP ayant des capitaux privés.

4.1.2 Principe de réciprocité

Lors de négociations espaces ou de LOA avec nos partenaires étrangers, le SNCTA est attaché au principe de réciprocité. Il s'opposera par principe aux négociations bilatérales qui impliquent de nouvelles charges de travail ou de nouvelles délégations d'espace sans contreparties équitables.

4.1.3 Classement des organismes par culture de centre

Dans le cadre du classement des organismes de contrôle, le SNCTA œuvrera pour une réduction du nombre de groupes autour de la notion de « culture de centre » (CRNA, CTNA, CINA, CRTNA...).

Les CINA consolidés forment un seul groupe au sein duquel les rémunérations seront identiques, indépendamment du nombre de mouvements, mouvements équivalents ou tout autre critère lié à la quantité de trafic.

4.1.4 Zone de redevance terminale

Le SNCTA revendique une seule zone de redevance terminale en France incluant la totalité des aérodromes contrôlés soumis à redevance.

4.1.5 Service du contrôle

Afin d'assurer l'unité des services de contrôle de la navigation aérienne dans le

contexte actuel, les ICNA assurent le contrôle de la circulation aérienne dans l'ensemble des organismes de la circulation aérienne figurant sur l'arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

4.1.6 Services du contrôle radar

Les ICNA ont vocation à assurer les services radar.

Les services du contrôle radar sont assurés exclusivement par les ICNA.

4.1.7 Réorganisation des basses couches

4.1.7.1 Politique « approches centrales »

Le SNCTA œuvre pour que la politique de centralisation des organismes d'approche et de SIV jointifs soit poursuivie.

L'objectif est d'avoir en espace inférieur des organismes flexibles capables de répondre aux besoins des usagers tout en maintenant la DSNA comme prestataire unique des services NA d'approche en France.

Pour cela, l'organisation des centres d'approche sera construite autour de trois types d'organismes :

Le premier type d'organismes, dits CTNA (centres terminaux de la navigation aérienne), sera spécialisé dans la gestion des flux de trafic à destination ou en provenance d'une grande plate-forme majoritairement IFR (et des terrains immédiatement périphériques), contrôle d'aérodrome inclus.

Le deuxième type d'organismes, dits CINA (centres interrégionaux de la navigation aérienne), aura pour vocation de gérer plusieurs approches de taille moyenne à trafic mixte IFR / VFR ainsi que les SIV environnants, le tout potentiellement sur une large étendue géographique et verticalement jusqu'au FL 195 chaque fois que ce sera opérationnellement pertinent. Le contrôleur de ce type d'organismes exercera la qualification tour de l'aérodrome co-implanté.

Le troisième type d'organisme : les CRTNA (centres régionaux et terminaux de la navigation aérienne) qui ont pour vocation en outremer, de gérer à la fois l'approche d'un terrain, un ou plusieurs SIV et du contrôle en route.

Ce type de centre sera classé dans un groupe dont la structure et les conditions de rémunérations seront au moins équivalentes à celles d'un groupe C

4.1.7.2 Gestion des espaces SIV

La DSNA doit mettre en œuvre les moyens techniques afin que l'espace SIV de tout organisme non H24 ne soit plus repris hors horaires ATS par le CRNA mais par une approche adjacente à désigner.

4.1.7.3 SIV jointifs

Le SNCTA mettra la pression sur l'administration pour que la politique des SIV jointifs soit finalisée avant la fin 2016.

4.1.7.4 Centres terminaux de la navigation aérienne

Le périmètre de ces CTNA ne correspond pas nécessairement à l'extension actuelle de ces approches. Celles-ci pourront être amenées à céder de l'espace aux futurs CINA dans l'optique d'une réorganisation fondée sur la culture de centre.

Le cas des organismes de la région parisienne fera l'objet d'un examen particulier dans le cadre d'OPERA.

4.1.7.5 Centres interrégionaux de la navigation aérienne

Les CINA seront dimensionnés et sectorisés de façon à offrir un réel intérêt de travail aux personnels et utiliser au mieux la technicité des ICNA, avec entre autres, les particularités suivantes :

- bi-qualification TWR / APP ;
- plusieurs secteurs d'approche / SIV ;
- organisation du travail en équipe.

La localisation et le périmètre des CINA seront concertés localement au sein d'instances *ad hoc*. Il sera particulièrement tenu compte des critères suivants : cohérence opérationnelle, complexité de la TWR co-implantée, attractivité sociale, nombre de personnes à déplacer.

Enfin, un CINA pourra se construire en plusieurs étapes. Néanmoins, un dessin de son extension finale sera un préalable aux premiers regroupements.

4.1.7.6 Conséquences sociales

Le SNCTA veillera à ce que la DGAC établisse une étude sur les conséquences sociales et humaines des fermetures d'approche ou de centre.

Suite aux conclusions de cette étude, le SNCTA veillera à ce que l'accompagnement social des agents soit augmenté pour venir pleinement compenser l'ensemble des conséquences subies par les agents concernés.

4.1.7.7 Accompagnement social

Afin de donner les plus grandes chances d'aboutir à cette réorganisation d'envergure, les conditions d'emploi des ICNA dans un CINA « consolidé » seront hautement incitatives.

Pendant la phase de réorganisation nationale, les approches ayant déjà réalisé une reprise d'approche satellite seront classées dans les groupes A à C. La durée de participation aux études liées à la reprise d'une approche doit être prise en compte dans le cadre de l'accès au grade d'ingénieur en chef pour les ICNA qui y participent.

Les souhaits de mobilité des personnels seront recueillis dès le début des travaux liés à une reprise.

Pour les ICNA des terrains ayant perdu leur APP dans le cadre de cette réorganisation, les mesures du 4.2.3 de la politique du SNCTA s'appliqueront. En particulier, tout ICNA qui souhaite rester sur le terrain le pourra sans limitation de durée avec maintien intégral de son régime indemnitaire. Par ailleurs, ceux qui le souhaitent pourront aller sur l'approche repreneuse, hors CAP, selon un plan d'affectation concerté localement. La PRS (prime pour restructuration de service) ainsi qu'une allocation d'aide à la mobilité du conjoint, seront attribuées aux ICNA quittant un organisme repris. Les ICNA des terrains ayant perdu leur APP bénéficient, sous réserve qu'ils aient amorti leur qualification et n'aient pas dépassé l'âge limite, d'une priorité en CAP sur l'ensemble

des postes de contrôle, hors territoires d'outre-mer.

Cette priorité prend effet à compter de la première CAP précédant la date prévisionnelle de reprise de l'approche telle que définie en CT / DSNA et court jusqu'au troisième anniversaire de la reprise. Cette priorité ne doit pas conduire à ce que plus de la moitié des postes ouverts sur une même destination soient pourvus par des ICNA de terrains déclassés. Si un ICNA « prioritaire » est susceptible d'être retenu sur un poste où un seul AVE est ouvert, un deuxième poste sera ouvert en CAP pour l'y nommer. Ce poste supplémentaire doit venir en déduction des sorties ÉNAC prévues dans l'organisme, et non pas des AVE à venir lors des CAP suivantes. Si des transferts d'espaces « sortants » pour les approches actuelles sont nécessaires à une reconfiguration équilibrée de l'espace, ceux-ci n'auront aucune conséquence financière sur les personnels.

4.1.8 Limites à la satellisation

Le SNCTA n'accepte la satellisation d'une approche que si le service rendu en termes de sécurité et de régularité devient meilleur (et non uniquement pour une baisse des coûts financiers).

L'expertise des contrôleurs concernés est primordiale.

4.1.9 Remote tower

Le service de contrôle d'aérodrome ne peut être rendu que localement ou dans l'organisme qui gère l'approche de cet aérodrome.

4.1.10 Remote tower center

En cas de mise en service de *remote tower centers*, seuls des ICNA pourraient y exercer.

4.1.11 OCÉAR

Le SNCTA revendique la création d'organismes de contrôle étendu approche et en route (OCÉAR)

Sont classés OCÉAR, les organismes de contrôle assurant les services de contrôle dans un espace aérien s'étendant du sol au niveau 245 minimum et sur une superficie au minimum égale à 400 000 km².

4.1.12 Contrôle et AFIS

Le SNCTA est opposé à l'alternance des services AFIS / contrôle sur un même aérodrome.

4.1.13 AFIS

Les ICNA n'assurent pas de service AFIS.

4.1.14 En centre de contrôle d'approche

En CCA, le SIV est une position à part entière, au même titre qu'une position de contrôle (armement, équipement...).

4.2 CLASSEMENT DES ORGANISMES

4.2.1 Prise en compte des VFR

Dans l'attente de la consolidation des CINA, seront comptés comme un mouvement équivalent (1 MÊq) entier :

- les vols VFR en traversée maritime et survol de régions inhospitalières dans les organismes assurant les services d'information, d'alerte et éventuellement de contrôle pendant cette traversée ;
- les vols VFR de nuit dans les espaces de classe D et E ;
- les vols VFR en espace de classe C ;
- les vols VFR spéciaux.

4.2.2 Méthode de décompte des mouvements d'aéronefs

Dans un organisme de contrôle d'approche centrale, tout vol IFR au départ d'un terrain géré par cette approche vers un autre terrain géré par cette même approche constitue au moins deux mouvements.

Le SNCTA militera pour que la *Note Deygout* soit modifiée ou interprétée différemment par DO1 pour que soit cumulable deux à deux les éléments suivants pour le décompte des mouvements des organismes assurant l'approche de plusieurs terrains :

- départ de l'aérodrome central vers un aérodrome périphérique : 1
- arrivée sur un aérodrome périphérique en provenance de l'aérodrome central : 1

et :

- départ d'un aérodrome périphérique vers l'aérodrome central : 1
- arrivée sur l'aérodrome central en provenance d'un aérodrome périphérique : 1

et :

- départ d'un aérodrome périphérique vers un aérodrome périphérique : 1
- arrivée sur un aérodrome périphérique en provenance d'un aérodrome périphérique : 1

D'autre part tout vol VFR ou IFR entre le terrain principal et un terrain en zone inhospitalière sans organisme du contrôle, ou alors entre terrains en zone inhospitalière devra compter pour deux mouvements.

4.2.3 Prise en compte des drones

Lorsqu'elles se déroulent en espace aérien contrôlé et qu'elles sont l'objet de consignes spécifiques, les missions exécutées par des drones sont comptabilisées au même titre que si elles étaient exécutées par des avions.

4.2.4 Mesures d'accompagnement lors du déclassement d'un centre

4.2.4.1 Possibilité de rester sur place

- Sans limitation de durée avec promotion éventuelle sur les postes d'encadrement.
- Avancement à l'ancienneté de qualification maintenu.
- Maintien du régime indemnitaire (toutes primes confondues).

4.2.4.2 Possibilité de mutation

- Certaines priorités pour obtenir une mutation dans la liste des AVE vers le centre le plus proche (CRNA ou Approche ayant les critères ICNA).
- Dans le cas d'une mutation après le déclassement et d'une requalification dans un nouveau centre, prise en compte des années d'exercice de qualification au même titre qu'en groupe E.
- Application du bonus des deux ans dans le cadre d'une requalification (article 23 du statut ICNA).
- Les agents mutés vers une approche pourront suivre un stage « transfo ».
- La durée de maintien des primes des ICNA issus des approches reprises est portée à 40 mois après la date d'arrivée dans leur nouvel organisme.

4.2.5 Approche Paris

Le SNCTA soutient l'étude d'un dispositif « Approche Paris » menée en commun par l'ensemble des centres de la région parisienne (Roissy, Orly, Athis).

La constitution de cette approche garantira un plan social adapté aux besoins de chacun. Ce plan social permettra notamment aux personnels de rester dans leur affectation et des mesures transitoires leur assureront le maintien de l'ensemble des acquis dont ils bénéficient déjà.

4.2.6 Classement de NWWW

Le SNCTA exige le classement de l'aéroport de Nouméa-Magenta dans l'arrêté du 2 février 2010 fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne.

4.2.7 OCÉAR

Les OCÉAR sont classés au moins en groupe C.

4.3 MOYENS ET MÉTHODES

4.3.1 Réglementation Approches en classe A

Pour les terrains de plus de 200 000 mouvements équivalents par an, des amendements spécifiques au RCA seront créés, afin de sécuriser réglementairement les méthodes de travail quotidiennes nécessaires à l'écoulement du trafic, de remplacer les mesures dérogatoires par des textes pérennes et d'encadrer les évolutions qui ne seraient pas nécessaires ailleurs.

4.3.2 Moyens techniques pour les CINA

Le SNCTA exige de l'administration qu'elle mette sur la table des moyens techniques conséquents dans le cadre de la réorganisation de l'espace aérien inférieur.

En particulier, un outil de contrôle destiné aux Centres Interrégionaux de la Navigation Aérienne, adapté à la gestion d'un trafic mixte IFR / VFR et permettant des échanges automatisés d'informations tant intra-centres qu'inter-centres, ainsi qu'un outil facilitant la fourniture des informations météorologiques, seront développés.

Des positions de contrôle standardisées, comprenant des écrans de grande taille, seront conçues avec l'aide d'ergonomes.

Des blocs techniques permettant d'accueillir le nombre de positions désormais nécessaires en salle IFR seront construits sur chacun des sites des CINA. Afin de réduire les coûts induits, un modèle unique de bâtiment et de salle IFR pourra être défini au niveau national, puis décliné localement.

L'outil radar sera optimisé pour répondre aux missions rendues. Il sera identique dans tous les CINA.

4.3.3 Cadre des missions des CINA

Le SNCTA exige de l'administration une définition précise des services rendus par les contrôleurs d'approche dans les CINA ainsi que du cadre exact des responsabilités qu'ils engagent dans l'exercice de leur métier.

En particulier, il sera écrit un ensemble de procédures opérationnellement réalistes et opposables légalement en ce qui concerne la délivrance des informations de trafic et l'utilisation du radar dans les espaces où tout le trafic n'est pas connu.

4.3.4 Structure d'encadrement

La structure d'encadrement sera identique pour tous les CINA et comprendra, en plus d'un service technique, un service d'exploitation composé de 4 subdivisions : contrôle, instruction, qualité de service / sécurité, étude / environnement. Elles seront toutes armées d'un chef et d'un adjoint.

Chaque CINA disposera d'une permanence opérationnelle ainsi que d'une permanence technique distincte.

Les CINA bénéficieront aussi de leur propre support administratif afin de faciliter leur fonctionnement.

La structure d'encadrement sera identique pour tous les CRTNA et comprendra, en plus d'un service technique, et afin de pouvoir gérer tous les dossiers CA de la façon la plus adaptée qui soit, un service d'exploitation composé de 4 subdivisions : contrôle, instruction, qualité de service / sécurité, étude / environnement. Elles seront toutes armées d'un chef et d'un adjoint.

Chaque CRTNA disposera d'une permanence opérationnelle ainsi que d'une permanence technique distincte.

4.3.5 Extension de l'espace géré par les approches

Le SNCTA étudie toutes les évolutions d'espace possibles assurant aux Centres de Contrôle d'Approche :

- la gestion des secteurs de régulation terminale ;
- le contrôle des trafics en transit interférant avec les flux départs ou arrivées ;
- la gestion entre approches des trafics « bord à bord » évoluant en espace inférieur ;
- la réalisation de SIV jointifs.

Pour toutes ces modifications d'espace, le SNCTA exige de la DO un cadre clair pour les réaliser au sein de GT communs à toutes les parties impactées, afin qu'elles ne se fassent pas au détriment d'approches au profit d'autres et qu'une vraie possibilité d'aboutir soit donnée à ces projets espace qui nous coûtent tant d'énergie et de temps.

4.3.6 Sectorisation en approche

Le SNCTA exige que la sectorisation et la capacité des secteurs en approche soient adaptées aux structures des espaces environnants.

4.3.7 Scission TWR / approche

Dans l'éventualité d'une scission TWR / approche à Roissy, le SNCTA exige la définition préalable des conditions d'emploi des ICNA travaillant en tour et en approche, déclinables aux autres terrains éventuellement affectés par cette nécessité.

4.3.8 SAR

Afin de permettre aux CDS des CRNA d'assurer la mise en œuvre des procédures d'urgence et la continuité du service d'alerte, le SNCTA exige de l'administration qu'elle garantisse la présence permanente d'un agent du BTIV dans les CRNA.

4.3.9 Pilotage des drones en EAC

Le SNCTA militera pour que le pilotage des drones soit assuré en espace aérien contrôlé par des contrôleurs aériens.

CHAPITRE 5

CLASSES D'ESPACE / ESPACES

5.1 POLITIQUE DE TRANSFERT D'ESPACES / DIMENSIONNEMENT DES CENTRES

5.1.1 Gestion des FIR

Le SNCTA est favorable au transfert des FIR vers les approches et étudiera toute autre limite verticale pertinente tenant compte de la sectorisation des CRNA concernés.

5.1.2 Charge de travail des centres

Le transfert d'espaces est l'un des moyens de rééquilibrage des charges de travail des centres en fonction de leur effectif qualifié.

5.1.3 Adaptation à la croissance du trafic

La charge de travail induite par la croissance du trafic doit être principalement absorbée par les CRNA réputés « attractifs » au travers d'une adaptation de leur dimensionnement.

5.1.4 Conséquences du transfert d'espaces

Le transfert d'espaces améliore le droit à mutation des contrôleurs. Cependant, les CRNA réputés « peu attractifs » doivent conserver un dimensionnement donnant satisfaction aux agents en place.

5.1.5 Attractivité

L'attractivité des CRNA est appréciée en fonction du nombre de demandes de mutation au départ et à l'arrivée.

5.1.6 Attractivité du CRNA / Est

Le SNCTA reconnaît que le CRNA / Est est un CRNA non attractif.

5.1.7 Centres de la région parisienne

Le SNCTA se prononce pour une réduction du nombre d'organismes gérant l'espace aérien en région parisienne et exige, pour l'ensemble de cette structure navigation aérienne, un organigramme strictement DSNA.

5.1.8 Évolution d'espace en Nouvelle Calédonie

Le SNCTA soutient le projet de reprise des espaces aériens supérieurs en Nouvelle Calédonie.

5.2 CLASSES D'ESPACE

5.2.1 Compatibilité sécurité / classification des espaces

Le SNCTA exige que la classification de tous les espaces réponde en permanence au souci de compatibilité entre la sécurité et le service attendu par les usagers.

5.2.2 Suppression de la classe E

Le SNCTA affirme que la classe E est dangereuse et exige sa suppression totale et immédiate du territoire français et des espaces étrangers délégués.

5.2.3 Protection des aérodromes

Les espaces de classe A, C et D doivent être définis de manière à protéger efficacement les SID, les STAR, les trajectoires de guidage radar et les circuits d'attente.

5.2.4 Alternance classe C / classe D

Les alternances des classes D et C, correspondant à des degrés totalement différents en terme de responsabilité du contrôleur comme du pilote pour la prévention des collisions, doivent être proscrites.

5.2.5 Visualisation des classes d'espace

Le SNCTA revendique la possibilité d'afficher sur les écrans de contrôle les limites géographiques des espaces de classe A, C et D et, tant qu'ils existeront, des espaces de classe E.

5.2.6 Inadaptation de la classe D par fort trafic

Le SNCTA affirme que dans les régions à forte densité de trafic, à l'exception des CTR, l'information de trafic est une méthode de prévention des collisions inadaptée voire dangereuse.

5.2.7 Généralisation de la classe C en espace inférieur

Le SNCTA revendique le classement en C de l'espace situé du FL 95 au moins au FL 195, sauf dérogations pour activités particulières connues et matérialisées sur les écrans de contrôle.

Ces dérogations devront respecter un protocole définissant les procédures à appliquer et les espacements devant être fournis.

5.2.8 Responsabilité du contrôleur en classe C

Le SNCTA demande que le RCA soit amendé pour qu'en cas d'accident dû à une

perte des conditions VMC, suite à une clairance de contrôle en espace de classe C, la responsabilité du contrôleur ne puisse en aucun cas être engagée.

5.3 ORGANISATION DE L'ESPACE INFÉRIEUR

5.3.1 Ségrégation départs / arrivées

L'organisation de l'espace inférieur doit favoriser l'écoulement sûr du trafic en provenance et à destination des aéroports en définissant des zones exclusivement dévolues à la gestion des flux départs et à la régulation terminale.

CHAPITRE 6

DIVERS

6.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

6.1.1 Politique du SNCTA

Le SNCTA n'est pas *a priori* contre. Il veillera à ce que toute évolution soit accompagnée de garanties techniques et sociales.

6.1.2 Représentativité

Le SNCTA exige que le décompte des voix des organisations syndicales soit effectué pour chaque centre de contrôle de la DSNA dans le cadre du scrutin CAP des élections professionnelles. Les résultats permettront de définir la représentativité de chaque organisation syndicale dans chaque centre.

6.1.3 Solidarité

Le SNCTA continuera à s'investir dans l'action sociale au sein de la DGAC, la solidarité du syndicat envers les plus faibles restant la règle.

6.1.4 Autonomie du SNCTA

Le SNCTA réaffirme sa volonté de rester un syndicat autonome. Néanmoins, dans le cadre de la loi de modernisation du dialogue social, et afin de garantir les intérêts de la profession, le comité national pourra mandater son bureau national pour négocier si nécessaire des alliances électorales.

6.2 RÉCUPÉRATIONS LIÉES AUX ACTIVITÉS SYNDICALES

Le SNCTA veillera à ce que les récupérations obtenues dans le cadre d'activités syndicales soumises à ASA 15 n'aient pas de fin de validité.

6.3 PROMOTION DU SNCTA

Le SNCTA organisera des rencontres avec les ICNA élèves de l'ÉNAC, par exemple avant leur affectation ou avant la remise de leur diplôme. Le but sera de leur présenter le syndicat, son histoire, son rôle ainsi que les centres de contrôle en y conviant des contrôleurs syndiqués et engagés.

6.3.1 Relations extérieures

Le SNCTA poursuivra ses contacts avec les organisations nationales et européennes représentant les contrôleurs et les personnels navigants par le moyen de rencontres officielles et régulières.

6.3.2 Relations avec les usagers

Le SNCTA promouvra et recherchera des discussions régulières auprès des fédérations d'usagers. Le produit de ces discussions sera présenté à la ComRes et en comité national.

6.4 ORGANISATION DE LA DGAC

6.4.1 Organisation budgétaire de la DSNA

Le SNCTA œuvre pour la pérennisation d'un budget annexe pour le contrôle aérien français. Ce budget finance, au sein d'un même et seul programme, l'ensemble des missions, activités et formations de la DSNA.

Dans l'hypothèse où d'autres missions ou activités de la DGAC sont également financées par le même budget annexe, le SNCTA revendique que les règles de fonctionnement budgétaire permettent de tenir une véritable comptabilité analytique et de garantir l'autonomie de gestion de chacun des programmes.

6.4.2 Financement de la DSNA

Le SNCTA exigera que les taux de redevances permettent de faire face, *a minima*, aux besoins de financement de la DSNA.

6.4.3 Emprunter pour investir

Les budgets de fonctionnement comme la masse salariale ne doivent pas être amputés afin de financer les besoins d'investissement de la DSNA. L'emprunt doit être privilégié.

6.4.4 Délocalisation de la DSNA et de la DO

Le SNCTA revendique la délocalisation de l'échelon central de la DSNA et de sa direction des opérations.

6.4.5 Création d'une cellule de surveillance ICNA à la DSAC

Le SNCTA demande la création, au sein de la DSAC, d'une cellule d'expertise du contrôle aérien (CECA) composée de contrôleurs détenant une mention d'unité valide. La mission de cette cellule sera orientée suivant deux axes principaux :

1. À l'échelle nationale :

Comme défini par l'arrêté du 19 décembre 2008, art. 9, les experts, en collaboration avec la direction ANA (aéroport et navigation aérienne), seront chargés d'élaborer, de mettre en œuvre et d'animer la politique de sécurité en matière :

- de certification et de surveillance des prestataires des services de la navigation aérienne;
- d'aptitudes et de compétences des personnels et d'agrément techniques des systèmes et des matériels qui concourent à ces services;
- de certification des exploitants d'aérodrome et de surveillance des aérodromes.

Les experts travailleront en collaboration avec le BEA si nécessaire.

2. À l'échelle européenne :

Conformément à l'arrêté du 19 décembre 2008 art. 14, les experts travailleront en collaboration avec la DSAC afin de fournir des réponses aux propositions normatives des instances européennes (notamment l'EASA).

Participation aux groupes de travail européens en tant qu'expert (EASA, Eurocontrol) afin de participer à l'élaboration des propositions de réglementation qui débouchent sur la publication des textes de mise en œuvre par la Commission européenne.

Collaboration avec la DSAC afin de formaliser des AMC (*acceptable means of compliance*) proposés ensuite à l'EASA pour validation.

6.4.6 Rattachement SNA NTTT

Le SNA de NTTT doit faire partie de la DSNA.

6.4.7 DSNA Service

Le SNCTA est favorable au développement de DSNA Service.

6.5 MOYENS ET MÉTHODES

6.5.1 Documentation

Le SNCTA exige des administrations locales que les manuels d'exploitation, les manuels espaces, les manuels méthodes et procédures, les notes de service et les consignes portent toujours référence du RCA.

6.5.2 Modernisation de la documentation opérationnelle

Le SNCTA exigera de la DO un effort particulier pour mettre à disposition des centres une solution technique permettant de mettre le Manex et les consignes opérationnelles au format électronique, consultables par les agents de tout poste informatique, y compris de leur domicile.

Cette solution ne sera pas imposée aux centres préférant un autre dispositif équivalent.

6.5.3 Refonte du RCA

Lors de la refonte globale du RCA, le SNCTA exige que l'administration prenne en compte les points suivants :

- nouveaux matériels, nouveaux outils ;
- augmentation de la densité du trafic ;
- « judiciarisation » de la société et donc de notre fonction ;
- poids de l'environnement sur notre métier ;
- influence de l'Europe ;
- légalisation des transferts sous séparation radar sans coordination préalable, *i.e.* « silencieux ».

6.5.4 Respect de l'armement des positions

Le SNCTA rappelle l'absolue nécessité de respecter les consignes d'armement des positions de contrôle.

6.5.5 Commissions locales qualité de service / sécurité

Le SNCTA s'oppose à toute utilisation abusive de la commission locale QS.

6.5.6 Développement de la qualité de service

Le SNCTA soutient le développement d'une véritable politique de qualité de service de contrôle.

6.5.7 Retour d'expérience

Le SNCTA exige que soit créée dans tous les centres une cellule s'occupant de la mise en place et de l'exploitation d'un système « retour d'expérience », basé sur le ressenti personnel et rapporté de manière anonyme. Ce « retour d'expérience » doit porter sur l'ensemble des aspects opérationnels et ne nécessite pas l'occurrence d'un événement visible. Pour cela, il doit être doté de moyens humains, procéduraux, logiciels et financiers adéquats, pour recueillir, analyser et mettre à disposition les situations ressenties comme potentiellement incidentogènes, d'une façon anonyme.

6.6 ANGLAIS

6.6.1 Monolinguisme

Le SNCTA accepte une évaluation de l'usage de l'anglais comme langue unique en radiotéléphonie dans des espaces déterminés sous condition d'objectif clair de sécurité et après avis favorable des contrôleurs concernés.

6.6.2 Monolinguisme

Le SNCTA s'attachera à ne pas laisser s'infiltrer l'idée que le tout anglais pourrait régler les problèmes de sécurité.

6.7 GESTION FINANCIÈRE

6.7.1 Communication des bilans et budgets

Les bilans financiers et les budgets prévisionnels doivent être communiqués en CT dans chaque service

6.7.2 Comptabilité analytique des approches

Le SNCTA exige l'élaboration d'une comptabilité analytique et d'un contrôle de gestion inattaquable en ce qui concerne la bonne répartition des coûts entre tour et approche pour les organismes co-implantés. Cette comptabilité doit permettre d'affecter aux différentes redevances le coût des différents services de la navigation (aérodrome ou approche).

6.7.3 Redevances IFR

Les trafics militaires évoluant en CAG doivent être soumis au système général de redevances.

6.7.4 Frais de mission

Le SNCTA exige que les remboursements de frais de mission se fassent dans des délais strictement en accord avec la législation actuelle avec une lecture identique des textes au plan national.

Le SNCTA s'emploie à faire réévaluer les montants forfaitaires remboursés pour les frais de mission. Si des spécificités par zones géographiques sont nécessaires (grandes villes, région parisienne, capitales européennes...), elles seront soutenues. La possibilité de remboursement aux frais réels dans une enveloppe globale comprenant le transport, l'hébergement et la restauration sera étudiée.

6.7.5 Frais de changement de résidence suite à un arrêt de formation

Le SNCTA fera en sorte que les frais de changement de résidence soient attribués à tout ICNA dont la formation a été arrêtée ayant pour conséquence un changement de domicile familial sans aucune condition de durée minimale effectuée sur le poste antérieur.

6.8 ACTION SOCIALE

6.8.1 Principe

Le SNCTA exige l'ouverture d'une réflexion ambitieuse sur l'action sociale.

Ces travaux, qui devront s'engager au plus tôt en préciseront :

- le périmètre d'application ;
- la professionnalisation des moyens d'action ;

– l’engagement d’une campagne d’information vers les personnels.

6.8.2 Accord social

Lors de chaque accord social, le SNCTA veillera à y inscrire un montant dédié à l’action sociale qui sera reconduit chaque année pendant la durée de l’accord.

6.8.3 ATAS

Le SNCTA œuvrera à un nouveau système d’absence en lieu et place du système des ATAS, autorisation temporaire d’activité sociale, ou à la légalisation de celui-ci.

Celui-ci, en plus de protéger les acteurs de l’action sociale, devra, le cas échéant, pouvoir bénéficier à tous les bénévoles associatifs qui en feraient la demande auprès du CLAS dont ils dépendent.

6.8.4 Moyens

Le SNCTA veillera à ce que les présidents du CCAS, comité central d’action sociale, et des CLAS, comités locaux d’action sociale, se voient systématiquement attribuer par l’administration du matériel informatique et téléphonique.

Les présidents de commissions du CCAS quant à eux pourront, sur demande, se voir également attribuer du matériel informatique par l’administration.

6.8.5 Affectation du budget restauration

Le SNCTA militera pour que le budget restauration de la DGAC ne soit plus comptabilisé sur les crédits de l’action sociale afin de ne pas contraindre son budget en cas d’augmentation des dépenses de restauration.

6.8.6 Revalorisation des subventions pour les repas

Dans un souci d’équité de traitement, le SNCTA demande une harmonisation des subventions allouées aux agents pour les frais de repas.

6.8.7 Garde d’enfants

Le SNCTA œuvre pour que le comité central d’action sociale mette en place sur l’ensemble des sites de la DGAC des systèmes

de garde d’enfants. Un formulaire en ligne doit être mis en ligne sur le site de l’action sociale afin de faire la demande de berceaux informatiquement et ainsi éviter les pertes d’informations et favoriser la transparence. Une cartographie des moyens et des besoins doit y être également visible. En cas d’impossibilité de garde en crèche, la mise en place d’une garde individuelle pourra être étudiée.

6.8.8 Associations locales

Le SNCTA défendra une action sociale par les agents et pour les agents au sein d’associations locales. Si un regroupement régional est nécessaire alors des moyens logistiques (informatique...) et humains adéquats doivent être mis en place.

6.8.9 Création d’un outil web Action sociale

Le SNCTA exige la mise en place rapide d’une plateforme-outil web d’échange social et de gestion comptable associative avec paiement en ligne, gestion de réservations, remplissage automatique de Cerfa « Emploi de subvention ».

6.9 CHSCT

6.9.1 Modernisation

Le SNCTA prône un meilleur suivi de l’hygiène, santé et sécurité au travail par l’utilisation d’outils informatiques de report et de suivi du ménage ou de l’entretien des bâtiments.

6.10 ACCORDS EXTERNES

6.10.1 Billets de faveur

Le SNCTA créera une cellule ayant pour objectif la négociation de billets de faveur pour ses adhérents.

6.10.2 Facilités de voyage

Le SNCTA revendique, pour les voyages aériens, l’octroi aux conjoints, concubins ou pacsés des ICNA, ainsi qu’aux ICNA retraités les mêmes mesures, facilités et modalités que celles accordées aux ICNA en activité.

CHAPITRE 7

EFFECTIFS

7.1 PRINCIPES

7.1.1 *Politique prévisionnelle*

Dans le cadre d'une politique prévisionnelle de gestion des ressources humaines claire et concertée, le SNCTA exige de l'administration l'établissement d'une méthode nationale de gestion des effectifs.

Tous les centres seront dotés d'effectifs de référence tenant compte des besoins nécessaires à leur fonctionnement.

Les effectifs ne seront pas répartis sur la base de l'indicateur I1.

7.1.2 *Approche globale des effectifs*

Pour chaque organisme, le SNCTA exige une approche globale des effectifs. En parallèle à la définition d'un effectif cible, associé à une offre cible, les conditions d'emploi des contrôleurs doivent être fixées : tour de service (nominal et dégradé le cas échéant), nombre d'absences autorisées selon l'effectif disponible, modalités de recyclage des détachés...

7.1.3 *dimensionnement en effectifs*

Dans tous les centres le dimensionnement en effectifs doit permettre :

- le maintien des 32 heures ;
- la formation induite par l'arrivée des nouveaux matériels ;
- les formations initiale et continue ;
- l'adaptation au trafic ;
- la restructuration de l'espace ;
- le remplacement anticipé des départs à la retraite ;
- le cas échéant, l'accueil et l'organisation des stages ARPT ;
- la gestion des congés de maternité.

7.1.4 *Dimensionnement des structures d'encadrement*

Les structures d'encadrement des centres doivent être dimensionnées en fonction des charges et des projets auxquels ils font

face. Ce dimensionnement s'appuie, pour les centres ne relevant pas de l'I1, sur le besoin d'expertise opérationnelle.

7.2 SPÉCIFICITÉS

7.2.1 *Nombre d'ACDS*

Le SNCTA revendique que le nombre d'ACDS soit fixé à un minimum de 16 et un maximum de 24 dans les centres monozones.

7.2.2 *Chef de quart / chef de tour*

Le besoin opérationnel doit prendre en compte les fonctions « chef de quart » / « chef de tour ».

7.2.3 *Détachements en subdivision dans les approches*

Le besoin opérationnel doit prendre en compte les détachements dans les subdivisions.

7.2.4 *Prise en compte du potentiel des élèves*

En approche, les contrôleurs en formation ne détenant pas de MUI, mention d'unité intermédiaire, Loc ne peuvent être pris en compte dans le potentiel théorique d'un centre. Les contrôleurs détenant une MUI Loc ne peuvent être pris en compte qu'à hauteur de 10 % du potentiel d'un PC dans le potentiel théorique d'un centre.

En CRNA, les contrôleurs en formation ne peuvent pas être pris en compte dans le potentiel théorique du centre.

7.2.5 *Armement minimum*

L'armement minimum des centres des groupes A à E doit être de deux ICNA détenteurs de la qualification maximale du centre.

7.2.6 *Fidélisation dans les centres du nord*

Le SNCTA demande que tout soit mis en œuvre pour fidéliser les ICNA des centres du nord et du nord-est de la France.

7.2.7 Gestion RH de l'ÉNAC

Le SNCTA exige que l'administration trouve un moyen de compenser la perte de res-

sources ICA induite par l'inexistence de mentions partielles d'unité dans certains centres.

CHAPITRE 8

ENVIRONNEMENT

8.1 PRINCIPES

8.1.1 Respect de l'environnement

Le respect de l'environnement est un élément incontournable dans le cadre du développement du trafic aérien. Les pouvoirs publics doivent exprimer leurs priorités dans ce domaine.

8.1.2 Développement durable et sécurité

Le SNCTA soutient le développement durable et, en particulier, les initiatives qui le défendent dans le domaine de l'aviation civile.

Toutefois il rappelle la primauté de la sécurité sur tout autre élément et s'opposera à d'éventuelles mesures qui dégraderaient les conditions de travail des contrôleurs aériens.

8.1.3 Respect de la sécurité

La maîtrise des nuisances sonores ne doit pas compromettre l'objectif premier qui est d'assurer la sécurité aérienne.

8.2 MÉTHODES

8.2.1 Sécurité

Le SNCTA restera très attentif aux décisions prises par l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires). Il s'opposera aux mesures susceptibles de dégrader la sécurité et les conditions de travail.

8.2.2 Confidentialité

Le SNCTA demande qu'aucune information dite « sensible » ne soit diffusée dans le cadre de la visualisation des trajectoires sur Internet.

8.2.3 Capacités aéroportuaires

Le SNCTA exige que les capacités aéroportuaires soient recalculées en fonction des contraintes environnementales.

8.3 MOYENS

8.3.1 Représentativité

Le SNCTA revendique une représentation dans toutes les instances nationales, régionales et locales traitant de l'environnement.

Le SNCTA revendique également que la DSNA soit officiellement représentée dans les instances traitant de l'environnement.

8.3.2 Chartes et codes de bonne conduite

Le SNCTA n'engagera pas sa signature dans les chartes et les codes de bonne conduite si ses représentants ne siègent pas à des qualités dans les instances locales de concertation (comité permanent de la CoCoEnvi...).

8.3.3 Experts environnement

Le SNCTA revendique la nomination d'experts ICNA auprès de l'ACNUSA.

8.3.4 Commissions locales environnementales

Des commissions locales environnementales doivent être créées prioritairement dans les terrains « ACNUSA » puis dans l'ensemble des organismes de contrôle d'approche pour favoriser le retour d'expérience et la recherche des meilleures pratiques.

8.3.5 Influence sur les projets environnementaux

Le SNCTA se fera représenter dans toutes les réunions d'information ou autres réunions publiques traitant de ces programmes. Il apportera un soutien financier aux représentants choisis.

8.3.6 Influence sur les projets environnementaux

Les organisations syndicales représentatives des contrôleurs seront systématiquement consultées avant que la DSNA ou la DGAC rende un avis définitif sur des projets locaux ou nationaux ayant un impact sur les procédures de contrôle.

CHAPITRE 9

ÉQUIPEMENTS ET MÉTHODES

9.1 PRINCIPES

9.1.1 Sécurité des vols

Les évolutions techniques des matériels et les moyens de mise en œuvre doivent concourir à l'amélioration du niveau de sécurité.

9.1.2 Évolution technologique

Le SNCTA militera pour que le pragmatisme prévale à la DGAC concernant l'accès au modernisme et à la technologie pour les ICNA.

Le matériel disponible « sur étagère » doit être considéré comme une solution prioritaire dans la lutte contre l'obsolescence technologique de la DGAC.

9.1.3 Expertise AMO

Afin de renforcer les ressources disponibles dans les centres opérationnels, la DSNA aura recours à l'utilisation d'AMO (assistant de maîtrise d'ouvrage) pour étayer la gestion de projets ou programmes locaux et nationaux.

9.1.4 Organisation des équipes intégrées

Les équipes intégrées programmes sont constituées de personnels DO, DTI et de directions de programmes DSNA. Désormais, lorsqu'un accord cadre sera validé, l'industriel retenu devra être représenté dans cette équipe intégrée.

Chaque nouvelle organisation sera validée en comité technique DSNA.

9.1.5 Rôle de la DTI dans la DSNA

La DTI doit être au service de l'opérationnel et de la stratégie de la DSNA.

9.1.6 Répartition de la charge de travail centre / DTI

Le SNCTA demande que la DTI délègue aux centres une partie de son activité lorsque celle-ci n'est pas du ressort de la recherche et développement.

9.1.7 Équipe Innovation

Le SNCTA demande la création d'« équipes innovation » locales travaillant :

- d'une part sur des développements locaux à l'aide d'ASAP, *advanced DSNA solutions with agile process* ;
- d'autre part sur les projets et concepts DTI dès l'émergence de ces concepts opérationnels.

Cette équipe sera constituée d'experts opérationnels et détachés.

9.1.8 Expertise ICNA

Le SNCTA exige que l'expertise opérationnelle des contrôleurs aériens soit prise en compte à chaque étape du processus de définition, de développement et de validation des nouveaux outils. Une séparation doit être faite entre les contrôleurs aériens participant à la conception ou au développement du nouveau matériel et ceux qui le valident.

9.1.9 Expertise ICNA à la DTI

Le SNCTA exigeant que l'expertise opérationnelle de contrôleurs soit prise en considération à chaque étape de la « vie » des systèmes, il exige la création de deux nouvelles entités :

Un pôle de compétence opérationnelle permanent détaché au sein de la DTI

Ce pôle :

- assure la « veille technologique », participe aux études prospectives de la DTI, à la définition et la conception des futurs outils,
- participe à la définition du processus d'évaluations opérationnelles,
- travaille à améliorer la communication entre les organismes de contrôle et la DTI.

Ce pôle est composé de contrôleurs aériens détenteurs d'une mention d'unité valide (« en-route » et / ou « approche » et / ou « aéro-drome ») qui sont affectés dans ce pôle selon un principe comparable à celui des ICA ;

Un comité de validation technique

Le CVT :

- exerce un droit de regard sur le développement des systèmes à certaines étapes clés, et peut faire appel à des expertises extérieures,
- remet ses conclusions au CT / DSNA.

Ce comité indépendant est composé d'une dizaine de contrôleurs exerçant leur mention d'unité dans des organismes de contrôle de différents types et sont nommés par la CAP.

9.1.10 Fiabilité des équipements

Les informations relatives au niveau d'intégrité technique du matériel doivent être centralisées et présentées en temps réel de façon claire au contrôleur

9.1.11 Moyens budgétaires

Tous les centres doivent disposer de moyens budgétaires adaptés à leurs activités afin de répondre aux besoins techniques, sociaux et syndicaux.

9.1.12 Interopérabilité des systèmes

Le SNCTA exige la mise en service de nouveaux systèmes de contrôle qui comprennent l'ensemble des fonctionnalités utilisées par nos voisins du FABEC en terme de visualisation et de coordination.

9.1.13 Équipement des positions de contrôle

Toute position de contrôle doit être équipée des moyens nécessaires à son bon fonctionnement opérationnel, associés à des méthodes de travail clairement définies.

9.1.14 Positions de contrôle de secours

Pour pallier les défaillances techniques des positions de contrôle :

- en CRNA, au moins une UCE doit être gardée en secours par tranche de dix UCESO déclarées au *network manager* ;
- en approches de groupes A et B, notamment dans le cadre de la transition vers l'environnement électronique, au moins une position par site doit être gardée en secours, deux dans les sites comportant au moins 10 positions.

9.1.15 SPO

Le SNCTA s'oppose à l'utilisation du SPO (*Single Person Operating*) quel que soit l'organisme.

9.1.16 Filet de sauvegarde

Le SNCTA est contre la mise en place d'un système radar sans filet de sauvegarde.

9.1.17 Évolution des outils de contrôle

Tout nouvel outil de contrôle doit être développé en concertation avec les utilisateurs finaux, c'est un pré requis incontournable à sa mise en place.

9.1.18 Enregistrements légaux

Les enregistrements légaux doivent représenter la réalité vécue par les contrôleurs.

9.1.19 Simulateurs

Les simulateurs de trafic doivent être des supports de la formation pratique de tous les contrôleurs. Ils doivent permettre l'entraînement des contrôleurs qualifiés ainsi que l'élaboration et l'adoption des nouvelles procédures.

Par contre, ils ne doivent être en aucun cas utilisés lors de passage de tests pour l'obtention de mentions d'unité.

9.2 MÉTHODES

9.2.1 ConOps et stratégie technique

Pour tout projet technique, le SNCTA exigera de l'administration, qu'elle :

- définisse et rédige un ConOps servant de fil conducteur aux travaux et permettant de corréliser les projets entre eux ; ce Conops sera validé au comité technique local ;
- planifie et réalise des études de sécurité servant à dérisquer les changements et à dimensionner les adaptations nécessaires ;
- conçoive et décrive un *Implementation Plan* précisant la chronologie de gestion depuis la genèse du projet jusqu'au retour à l'exploitation opérationnelle nominale, le rôle et les attributions des personnes travaillant sur le projet, et l'articulation des différents sous-projets et des éventuels projets annexes dimensionnant.

La consultation de ces éléments par tout agent de la DSNA sera rendue possible une fois le projet officiel.

La publicité de ces projets avec leurs tenants et leurs aboutissants sera assurée dans les centres impactés à court, moyen ou long-terme, afin de promouvoir l'action de la DSNA, d'impliquer les personnels opérationnels dans l'objectif global, et de faire émerger des participations locales.

9.2.2 Organisation programme / projet DSNA

Pour une gestion efficace des programmes de modernisation, l'administration désignera :

- des chefs de programme locaux en charge du pilotage transverse entre les subdivisions et service du centre d'appartenance ;
- des chefs de programme régionaux en charge du pilotage transverse entre les centres.

9.2.3 Enregistrements légaux

La chaîne complète de l'information doit être enregistrée à la source, aux différents points de traitement et à la présentation finale.

9.2.4 Protocole d'expérimentation

Le SNCTA exige la création d'un protocole d'expérimentation et de validation national incluant une étude de sécurité ainsi qu'une étude juridique pour toute mise en service de nouveaux systèmes ou de nouvelles méthodes de travail.

9.2.5 Préalable à toute mise en service

Chaque mise en service opérationnelle doit être effectuée en respectant un déroulement logique de mise en place : une phase de « débogage », une phase d'expérimentation, une phase de retour d'expérience et enfin une phase de mise au point. Ces différentes étapes doivent se dérouler en concertation avec les utilisateurs du système mis en place afin de s'assurer du fonctionnement correct de l'outil et de la pertinence des paramètres locaux.

Le SNCTA exige que le matériel mis en service opérationnel soit strictement identique à celui validé par les contrôleurs.

9.2.6 Étude de sécurité

Les études de sécurité seront validées et signées par l'intégralité des subdivisions d'un centre impliquées d'une façon ou d'une autre dans la réalisation ou le suivi du projet.

9.2.7 Évolutions techniques

Les évolutions techniques demandées par les contrôleurs et retenues par les groupes utilisateurs nationaux doivent être rapidement intégrées dans des versions logicielles, voire matérielles, de nos systèmes informatiques.

9.2.8 Versions de consolidation ODS

Le SNCTA exige que des versions de consolidation soient intégrées dans le programme ODS. Toute évolution ne pourra se faire que si les problèmes, en particulier ceux classés critiques par les groupes utilisateurs nationaux, sont résolus rapidement dans des versions correctrices.

9.2.9 Séminaires techniques SNCTA

La ComTec organisera un séminaire technique ouvert à tous les adhérents. L'objectif sera de présenter les outils déployés dans les centres pilotes, de rassembler les besoins et de rendre cohérent les plannings et les programmes.

9.2.10 Organisation de séminaire technique dans les centres

Le SNCTA revendique l'organisation par la DSNA de séminaires techniques dans les centres de contrôle opérationnels.

9.2.11 Retour d'expérience

Un retour d'expérience doit être prévu dès la genèse des projets. Il comporte deux dimensions distinctes : le REX de la conduite du projet d'une part, celui de l'efficacité opérationnelle d'autre part. L'analyse et la critique de ces deux aspects sont essentielles à l'amélioration des process et à la définition des évolutions futures.

9.2.12 Coordinations des VFR

Les systèmes automatisés de gestion des mouvements d'aéronefs doivent permettre la gestion et la coordination automatique des vols VFR entre les approches (civiles ou militaires) et les SIV.

9.2.13 Drones

Le SNCTA revendique la création d'un comité de pilotage pour traiter l'intégration des drones dans l'espace aérien civil. Ce comité de pilotage devra ouvrir trois groupes de travail :

- réglementation ;
- équipements et moyens techniques nécessaires à l'application de la réglementation ;
- méthodes opérationnelles.

9.3 MOYENS

9.3.1 Conditions de travail

Le SNCTA exige que, dans tous les centres, les matériels, le nombre de positions de travail et les structures CA apportent aux contrôleurs les conditions de travail qui leur permettent d'assurer les responsabilités nouvelles imposées par le SERA.

Pour ce faire, il demande notamment :

- la généralisation de l'emploi d'IRMA et en nombre suffisant, associé à celui du SLCT ;
- la généralisation de matériel permettant d'avoir un accès rapide et aisé aux météo des terrains ;
- l'équilibre entre nombre de positions de contrôle et charge de travail ;
- des études de structures CA permettant aux contrôleurs d'assurer normalement leurs missions (trajectoires, classes d'espace, zones, etc.).

9.3.2 Déploiement de nouveaux outils

Le SNCTA exige de l'administration qu'elle déploie dans les centres les outils déjà disponibles à l'étranger : surveillance, sol, multilatération, gonio, Atis automatique, etc.

9.3.3 Ergonomie des positions de contrôle

Le SNCTA défendra un travail poussé d'ergonomie adaptative des positions de contrôle au niveau national et au niveau local pour que chaque position de contrôle soit adaptée tant au trafic et à la géométrie des espaces qu'à la bonne position du contrôleur dans ses actions de travail. Les contrats d'achats nationaux ne devront plus prendre le pas sur l'ergonomie locale de chaque position.

9.3.4 Recherche et développement

Alors que de nouveaux outils sont planifiés pour l'en-route, le SNCTA exige que la DSNA mette en place conjointement des outils interoperables et harmonisés répondant aux besoins des approches et des tours.

9.3.5 Interface 4F / SYSAT

Le déploiement d'outils de gestion des attentes et de coordinations / négociations électroniques entre 4-Flight et SYSAT est exigé et sera développé de manière prioritaire.

9.3.6 Équipement des approches

Les approches sont considérées comme des secteurs terminaux à part entière et doivent être équipées et organisées de manière adaptée.

9.3.7 Écrans radar pour les SIV

Les positions gérant des secteurs de contrôle au sein d'un CINA sont équipées d'écrans de type MAGE.

9.3.8 Rénovation des approches

Le SNCTA exige que la DGAC mette en œuvre un projet global ambitieux de rénovation des blocs techniques des aérodromes à l'instar de ce qui s'est fait dans les CRNA avec ODS.

Ce chantier doit permettre à terme que toutes les salles radar (approches ou CRNA) soient équipées en matériels de standards équivalents.

9.3.9 Modernisation des blocs techniques

Dans le cadre du plan de modernisation des blocs techniques, le SNCTA demande l'accélération du processus et son extension à l'ensemble des centres où cela est nécessaire.

9.3.10 Déploiement des outils techniques dans les organismes des groupes D à G

Un calendrier précis de déploiement des outils techniques prévus dans les organismes des groupes D à G doit être défini et respecté.

9.3.11 Image radar des aérodromes des groupes F et G

Le SNCTA est pour l'installation de l'image radar, de type IRMA ou autre, sur l'ensemble des terrains des groupes F et G.

9.3.12 Simulateurs de contrôle

Soucieux des formations initiales et continues (indispensables à un service du contrôle de qualité), le SNCTA milite activement afin d'obtenir des simulateurs plus modernes dans les centres de contrôle. Leur conception et leur mise en œuvre doivent tenir compte de l'expertise des ICNA.

En particulier, le SNCTA demande que tous les contrôleurs d'aérodrome puissent avoir accès à un outil de simulation de contrôle dans le cadre de la formation continue. Si cela s'avère indispensable, un appel d'offres à l'attention d'organismes extérieurs pourra être envisagé.

9.3.13 Simulation

Afin de réduire les temps de formation initiale et de réduire le coût des séances de simulation, dans le cadre du changement des systèmes ATM la DSNA étudiera l'opportunité de déployer des systèmes permettant de se dispenser de pilotes échos radar durant les phases de formation (simulateurs auto-pilote, EAO, outils utilisant la reconnaissance vocale).

9.3.14 ÉNAC et nouvel environnement électronique

Le SNCTA exige une implication totale de l'ÉNAC dans toutes les évolutions technologiques du contrôle aérien et en particulier dans leurs phases de déploiement.

9.3.15 Formation aux situations inhabituelles

Les simulateurs doivent permettre la formation aux situations dégradées et aux situations inhabituelles.

9.3.16 Adaptation du filet de sauvegarde en approche

Le SNCTA considère que le filet de sauvegarde des approches qui séparent à 8 NM ne remplit pas son rôle de sécurité et exige une adaptation rapide de celui-ci :

- soit par une adaptation locale du paramétrage du filet de sauvegarde ;
- soit par l'abaissement « sûr » à 5 NM de la norme de séparation.

9.3.17 Minimum Safe Altitude Warning

Le système MSAW doit être révisé en suivant les recommandations de l'OACI. Il doit être installé sur un maximum de terrains y compris et surtout sur les terrains situés dans des régions montagneuses. Sa mise en place doit se faire en concertation avec les contrôleurs du site qui apporteront leurs compétences afin de définir les paramètres (filtres, codes utilisés...) nécessaires à un fonctionnement optimum.

9.3.18 Visualisation des mouvements au sol en tour

Le SNCTA exige la mise en service de systèmes modernes performants intégrant les nouvelles technologies, telles que l'ADS-B, multilatération, mode S enrichi. Ainsi la DSNA mettra tous les moyens nécessaires pour que les différents programmes (SysAT, modernisation outre-mer, 4-Flight) répondent aux exigences de la stratégie DSNA.

9.3.19 Vision enrichie

Le SNCTA exigera l'implémentation de nouvelles technologies telles que la vision infra-rouge et la réalité augmentée pour améliorer la surveillance sol et surveillance air à disposition des contrôleurs en vigie.

9.3.20 Système anti-intrusion de piste

Le SNCTA exige que tout soit mis en œuvre pour assurer la sécurité aux abords et sur les pistes. En particulier, des dispositifs de protection anti-intrusion liés aux LVP (*low visibility procedure*) devront être développés.

9.3.21 Runway status lights (RWSL)

Le SNCTA défendra la mise en place au plus vite du système de prévention RWSL sur tous les terrains de groupe A et B.

9.3.22 Outils d'aide à la décision

Les protocoles d'utilisation des nouveaux outils d'aide à la décision et leurs implications sur la responsabilité du contrôleur doivent être clairement définis.

9.3.23 ESARR 5 en Nouvelle Calédonie

Le SNCTA exige le maintien d'un lien étroit entre la DSNA et le prestataire calédonien tant que l'ensemble des compétences n'aura

pas été transféré au territoire calédonien. Le SNCTA veillera au maintien d'un niveau de sécurité aux standards européens.

9.3.24 Cayenne

Le SNCTA exige que la DSNA éclaire sa position concernant Cayenne :

- soit elle réalise les investissements nécessaires pour que les ICNA exercent leur métier dans des conditions décentes (radar, ADS, équipement HF digne de ce nom, *data-link*...), et, dans ce cas-là, le recouvrement des taxes pourrait être une source de financement ;
- soit elle refuse de le faire et cède les espaces supérieurs aux CCR adjacents. Dans cette situation extrême, le SNCTA veillera, néanmoins, à l'amélioration des conditions de travail des ICNA au niveau du SIV Guyane.

9.3.25 Plan de gestion des déroutements des CRNA

Afin de gérer au mieux les situations critiques (déroutements massifs, par exemple), le SNCTA milite pour que soit défini rapidement un plan opérationnel global pour les CRNA.

Ce plan sera établi selon une cohérence nationale en concertation étroite avec les aéroports et en incluant les banques de données fournies par les compagnies aériennes (CDM).

9.3.26 Simulation de perte d'un organisme

Le SNCTA exigera que la DSNA démontre par des simulations réalistes la possibilité de poursuivre l'activité aérienne en cas de perte d'un CRNA ou d'une tour / approche de groupe A ou B.

9.3.27 Horaire des maintenances opérationnelles

Pour chaque centre, l'horaire de la maintenance opérationnelle doit être en adéquation avec les horaires de trafic significatif.

9.4 ATFCM

9.4.1 Occupancy, nombre d'ACDS

Lors de validation de l'*occupancy*, le SNCTA exigera une augmentation du nombre d'ACDS présents en salle lorsque le trafic l'exige. Le nombre d'ACDS sera augmenté en conséquence.

9.4.2 Occupancy, taux de situations exceptionnelles

En cas de mouvement social, la gestion ATFCM ne pourra se faire à l'aide de l'outil *occupancy*.

9.4.3 Occupancy, outil complexité

Le SNCTA n'acceptera pas la validation de l'outil *occupancy* sans le développement d'un outil de détection de la complexité et des vols intrus.

CHAPITRE 10

EUROPE

10.1 PRINCIPES

10.1.1 Question européenne

Le SNCTA n'est pas *a priori* contre notamment sur l'intégralité des questions européennes.

10.1.2 Politique européenne du SNCTA

Le SNCTA s'investit dans la construction d'un ciel européen. Pour cela, il définit une politique européenne qui doit être comprise comme l'ensemble des mesures que le SNCTA souhaite voir aboutir afin de constituer un cadre réaliste minimal pour l'Europe du contrôle aérien.

10.1.3 Défense des intérêts des contrôleurs à travers l'ATCEUC et le MARC

Le SNCTA défend les intérêts matériels et moraux de ses mandants contre :

- les règlements et directives de la Commission européenne ;
 - les règlements de l'EASA,
 - les objectifs de performances de l'Union européenne et du FABEC ;
 - les projets espaces transfrontaliers ;
 - les normalisations FABEC et Eurocontrol ;
- lorsqu'ils y contreviennent.

Dans ce but, le Syndicat œuvre au sein de l'ATCEUC et du MARC en utilisant leurs fonctions :

- d'échange d'informations et de coordination entre ses membres ;
- de dialogue social avec les institutions du FABEC et de l'Union européenne.

10.1.4 Plan de performance

Le SNCTA veillera à ce que soit définie une procédure de consultation pour la contribution de la France aux plans de performance du Ciel unique européen.

En premier lieu la position de la France, tout au long de l'élaboration, au niveau européen, du contenu (nature et hauteur des cibles,

possibilité ou non de mécanisme de bonus-malus) des futurs plans de performance devra être issue d'une vision partagée entre la DGAC et les partenaires sociaux.

Avant chaque comité Ciel unique la position de la France sera débattue avec les partenaires sociaux au sein de la DGAC.

Dans un second temps, la contribution de la France à ce plan de performance européen devra être l'objet d'une consultation détaillée à la fois au niveau de l'autorité nationale en charge de ce sujet mais également au niveau du prestataire.

L'ensemble des KPA et des KPI devront être validées lors de ces consultations. Il y sera également discuté des clefs de répartition entre les différents prestataires pour l'élaboration de ce plan au niveau du FABEC.

Le même suivi devra être mis en place entre les évaluations successives de la Commission pour ce même plan.

10.2 SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Le SNCTA défend les principes suivants :

1. La mission première des services du contrôle reste la sécurité. Cela signifie que :
 - les services du contrôle du trafic aérien sont reconnus comme des services d'intérêt général dénués de tout aspect économique ; ils participent de plus à des missions régaliennes de sûreté de par la surveillance constante de l'espace aérien et leur collaboration avec les responsables de la Défense,
 - les opérateurs ne peuvent ni faire appel à des capitaux privés ni dégager de bénéfices autres que ceux nécessaires à l'autofinancement et aux investissements.
2. L'orientation des flux de trafic et la gestion de l'espace européen se font sur des critères techniques et opérationnels dans le but d'augmenter la sécurité et la fluidité et

de prendre en compte les facteurs environnementaux.

3. Les États restent propriétaires de leur opérateur national. Cet opérateur gère l'espace national de la surface à illimité (contrôle en route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome) ainsi que les espaces internationaux délégués par l'OACI.
4. Le SNCTA s'opposera à la création d'un régulateur économique européen indépendant.
5. Le système ATFCM privilégiera l'intérêt global européen.
6. La priorité sera donnée au trafic civil en temps de paix.

10.2.1 Single person operating

Au sein de l'ATCEUC, le SNCTA :

- œuvrera pour une résolution qui engage chaque syndicat membre à se prononcer contre l'utilisation du *single person operating* dans les ACC ;
- militera pour que le refus de ce concept devienne, par le biais d'un règlement, une exigence de la Commission européenne envers l'ensemble des prestataires de services de contrôle.

10.2.2 Concurrence et coopération

Le SNCTA n'admet ni concurrence ni compétition entre opérateurs. Il dénoncerait haut et fort toute initiative allant dans ce sens.

10.3 FAB (BLOCS FONCTIONNELS D'ESPACE

10.3.1 FAB

Le SNCTA combat fermement toute logique concurrentielle dans le fonctionnement des FAB.

10.3.2 Prestataires privatisés

Le SNCTA, jugeant la présence de capitaux privés dans l'organisation d'un prestataire de navigation aérienne incompatible avec ses missions de service d'intérêt général à caractère non économique, s'oppose à la privatisation d'ANSP au sein du FABEC.

10.3.3 Reprise des délégations

Le SNCTA étudiera la reprise des délégations d'espaces en UIR donnés aux prestataires étrangers.

10.3.4 Unité de la surface à illimité

Le SNCTA défend le principe d'un unique prestataire public des services du contrôle géant l'espace aérien de la surface à illimité, au-dessus du territoire français.

Le SNCTA revendique qu'une organisation internationale publique du FABEC soit le prestataire unique des services de la navigation aérienne générale de la surface à illimité dans les limites latérales du FABEC.

10.3.5 Intégrité de l'espace aérien français

Le SNCTA s'oppose farouchement à toute idée de démantèlement de l'espace aérien géré par le prestataire des services du contrôle français.

Il exige des autorités françaises qu'elles mènent une politique agressive en la matière.

10.3.6 Cohésion du FABEC

Le SNCTA s'opposera à un démembrement de l'espace aérien de la DSNA, refusant une intégration de la France au niveau européen qui ne soit que partielle.

De même, le SNCTA s'opposera à un détachement partiel des personnels de la DSNA au sein d'une nouvelle structure.

10.3.7 Espace délégué par la France à la Suisse

Le SNCTA demande que la France récupère la gestion de l'espace aérien français délégué par la France à la Suisse.

10.4 PRESTATAIRE INTERNATIONAL

10.4.1 Création d'une organisation internationale

Le SNCTA revendique que toute évolution structurelle commune des prestataires du FABEC ne s'inscrive que dans la création d'une organisation internationale gouvernementale, dans le périmètre des espaces aériens des états du FABEC, incluant les espaces délégués, les DOM et les POM.

Cette organisation remplira les conditions suivantes :

- elle aura pour mission d'assurer les services de la navigation aérienne de la surface à illimité dans le cadre d'un service public d'intérêt général à caractère non économique ;
- elle restera sous la tutelle des ministres en charge des transports des états membres ;
- le directeur général de l'organisation internationale sera nommé par les états membres ;
- elle disposera d'un budget spécifique et autonome qui sera intégralement et exclusivement financé par des redevances et des fonds publics ;
- elle remplacera les ANSP civils actuels dont les personnels volontaires seront transférés dans l'organisation internationale et deviendront des fonctionnaires internationaux ;
- le statut de l'organisation internationale et les statuts des personnels devront être inclus dans un traité portant sur la création de l'organisation internationale

10.4.2 Évolution de carrière dans le cadre européen

Le SNCTA établira un projet d'évolution de carrière des ICNA intégrant les nouvelles compétences des institutions communautaires et les projets associés visant à améliorer l'efficacité du contrôle du trafic aérien européen.

Le SNCTA veillera à ce que le contrôleur du trafic aérien reste un maillon essentiel de la chaîne du transport aérien européen.

10.4.3 Statuts du prestataire international

Le SNCTA refuse toute évolution du cadre juridique de la DSNA de nature à mettre en péril ou à fragiliser le service public. Il œuvre à la construction d'un prestataire régional européen qui englobe l'ensemble des espaces aériens gérés par la DSNA, et qui aura pour mission d'assurer les services de la CA de la surface à illimité, a minima pour l'espace aérien français, dans le cadre d'un service d'intérêt général à caractère non économique, aux conditions suivantes.

Sur le plan du statut du prestataire :

- il sera placé sous la tutelle des États membres, en particulier, le directeur géné-

ral du prestataire sera nommé par les États membres ;

- la représentativité de chaque État sera révisée tous les 5 ans sur la base d'indicateurs à définir ;

Sur le plan du statut des personnels :

- les personnels y seront détachés et conserveront leur statut d'origine ;
- le cadre d'emploi devra maintenir un haut niveau de sécurité tant au niveau des conditions de travail que de la formation ;
- cette construction devra se faire sur la base de l'harmonisation par le haut des conditions de travail des personnels.

Sur le plan du dialogue social :

- le dialogue social y sera établi sur la base d'élections professionnelles organisées à l'échelle du prestataire ;
- des instances de dialogue social seront créées à tous les niveaux jugés nécessaires.

Sur le plan budgétaire :

- une autonomie financière, en conformité avec les règles applicables aux statuts des fonctionnaires de la communauté européenne ou des règles des entités de fonctionnaires internationaux ;
- un budget spécifique et autonome ;
- un financement basé sur un système de recouvrement total des coûts et exclusivement assuré par les redevances des compagnies aériennes ou des fonds publics (pour les vols d'État exemptés de redevances par exemple). Le principe de péréquation sera la base du calcul ;

Du fait de l'entrée en vigueur de mécanismes de partage de risque, le SNCTA exige que le taux de redevance soit déterminé sur des hypothèses de trafic réalistes.

Sur le plan de la formation, de la recherche et du développement, il comprendra :

- un système de formation intégré, constitué autour des écoles de formations nationales des États membres ;
- un pôle de recherche et développement.

10.4.4 Convergence des statuts dans l'Europe

Le MARC a pour objectif premier de définir un compromis réaliste entre statuts, rémunérations et conditions de travail susceptible de faire consensus entre tous les participants. Ce compromis est un préalable à l'intégration totale des personnels dans le FABEC.

Il s'agira un statut d'ingénieur européen du contrôle aérien, dont les missions seront d'assurer les services de la circulation aérienne et les fonctions d'encadrement, d'instruction, d'étude et de recherche, de direction de service ou de partie de service. Ce statut s'appuiera notamment sur les critères suivants :

- un statut non soumis aux aléas économiques ;
- un niveau de recrutement équivalent à : 120 ECTS, soit niveau L2,
- la reconnaissance de la licence communautaire,
- la promotion interne par concours et / ou examen professionnel ;
- un niveau de formation permettant d'atteindre l'équivalent MASTER, soit 300 ECTS ;
- une formation garantissant le multi-rating ;
- un déroulement de carrière basé sur l'exercice d'une licence de contrôle, et prenant en compte la tenue des fonctions d'expertise et d'encadrement ;
- un droit à mutation interne au sein du prestataire de contrôle ;
- un système de protection complet, financé par le prestataire, couvrant entre autre tout risque d'inaptitude au contrôle ;
- un système de rémunération prenant en compte les fonctions exercées ;
- la possibilité d'une retraite dès l'âge de 50 ans, à taux plein dès 55 ans ;
- un droit de grève plein et entier.

Ce projet devra être soumis à l'approbation du congrès du SNCTA.

10.4.5 Reconnaissance internationale

Le SNCTA œuvre pour faire reconnaître et valider en Europe et internationalement le haut niveau de recrutement, de formation et

de qualification des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne français.

10.4.6 Prestataire international et formation

Les pôles formation d'un prestataire international, responsables du développement, de la mise en œuvre et du suivi des formations initiales et continues des contrôleurs devront disposer de l'autorité, des ressources humaines et financières nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

La direction de la formation des corps techniques de la DSNA (école de formation des corps techniques de la DGAC) sera l'un de ces pôles formation.

10.5 LA CONSTRUCTION DU FABEC

10.5.1 Valeurs et objectifs du MARC

Le SNCTA prend acte de la situation de blocage institutionnel dans la construction d'une organisation internationale de droit public pour le FABEC.

Refusant le principe de concurrence entre prestataires du FABEC et face aux enjeux européens, le SNCTA réaffirme son attachement aux valeurs et aux objectifs du MARC :

- une organisation internationale de droit public ;
- un budget spécifique et autonome qui sera intégralement et exclusivement financé par des redevances et des fonds publics ;
- un prestataire unique du sol à illimité ;
- un statut de droit public unique pour les personnels ;
- une politique d'harmonisation des moyens techniques et de formation.

Dans ce cadre, il mandate son bureau national pour mener en coopération avec les membres du MARC, une politique volontariste pour concrétiser ce projet.

Le projet sera construit de manière pragmatique et progressive et préservera en tout temps l'intégrité de l'espace aérien géré par le prestataire français.

Seule l'organisation internationale incluant les pays du FABEC évitera les tensions liées à la concurrence qui pourrait bientôt régir notre métier au quotidien.

10.6 REPRÉSENTATION SYNDICALE

10.6.1 Organisation interne

Le SNCTA organise son expertise européenne autour du bureau national et du groupe permanent Europe (GPE). La participation à des événements ou réunions relevant de la problématique européenne pour le SNCTA de-

vra être soumise à la procédure suivante :

1. Toute candidature sera déposée auprès du bureau national. Les candidatures seront débattues en groupe permanent Europe ;
2. Le bureau national proposera une composition de la délégation Europe du SNCTA ;
3. Le bureau national présentera sa liste au comité national.

CHAPITRE 11

FONCTION PUBLIQUE / PROTOCOLE

11.1 PRINCIPES

11.1.1 *Attachement à la fonction publique*

Le SNCTA réaffirme son attachement au service public de la navigation aérienne. Face aux enjeux européens, le premier combat est de pérenniser par tous les moyens la sécurité et le statut ICNA au sein de la Fonction publique de l'État français.

11.1.2 *Cadre d'emploi*

La défense des intérêts des contrôleurs aériens et la protection de leur avenir restant sa priorité, le SNCTA ne s'interdit pas d'étudier toute proposition qui satisferait les intérêts majeurs de la profession et dont l'acceptation ne pourrait être validée que par un congrès.

11.1.3 *Génération futures*

Le SNCTA n'acceptera aucun accord dans lequel le recrutement des nouvelles générations de contrôleurs se ferait dans un cadre d'emploi différent de celui des contrôleurs en fonction.

11.1.4 *Garanties sociales contre les plans de performance*

Le SNCTA revendique la négociation d'un accord social spécifique pour les personnels de la DSNA durant la phase de préparation de chaque plan de performance dans l'objectif :

- de convenir d'objectifs réalistes ;
- de se donner les moyens de les réaliser en en sécurisant le cadre par un accord pour protéger les personnels concernés et améliorer leurs conditions de travail.

11.1.5 *Protocole DSNA adapté aux périodes de référence*

Le SNCTA négociera désormais des protocoles d'accord DSNA dont le périmètre correspondra au calendrier européen et notamment

aux périodes de référence des plans de performance.

11.1.6 *Accord DSNA*

Le SNCTA ne participera plus à la négociation d'accords sociaux sur le périmètre complet de la DGAC. Il recherchera la signature d'accords sur le périmètre exclusif de la DSNA ou d'accords à dominantes catégoriels pour les ICNA et TSEEAC contrôleurs.

11.2 PROTOCOLE

11.2.1 *Révision des recrutements sur la durée d'un accord protocolaire*

Le SNCTA exige qu'un protocole intègre un point de rencontre annuel visant à ajuster les recrutements planifiés en cas d'évènements particuliers.

11.3 OPÉRATEUR

11.3.1 *Autonomie de la DSNA*

Le SNCTA œuvre de façon permanente pour que l'autonomie de la DSNA, au sein de la fonction publique d'État et de la DGAC unie, ne cesse de s'accroître. Son action portera prioritairement sur la gestion des ressources humaines, les questions budgétaires et la liberté de communication.

11.3.2 *Conventions de dialogue social*

Le SNCTA exige que la DSNA, par l'intermédiaire de ses SNA et CRNA, gère les conventions locales de dialogue social et les budgets associés.

11.3.3 *Dialogue social en SNA*

Le SNCTA demande à ce que, dès la prochaine signature de la convention nationale de dialogue social, la gestion de l'enveloppe au bénéfice des organisations syndicales d'un SNA soit dorénavant gérée directement par le SNA concerné et calculée sur un pourcentage de son budget de fonctionnement.

CHAPITRE 12

FONCTIONS

12.1 PRINCIPES

12.1.1 *Vocation des ICNA*

Les ICNA ont vocation, au-delà de leur mission principale que constitue le contrôle de la circulation aérienne, et sous réserve d'une formation appropriée, à exercer l'ensemble des fonctions opérationnelles (permanence opérationnelle, chef de salle, chef de tour, chef d'équipe, chef de quart, testeur, instructeur, FMP, expert...), pour une durée déterminée, compatible avec le maintien de leur qualification.

12.1.2 *PC CRNA / PC Approche*

Le SNCTA met tout en œuvre pour que les contrôleurs travaillant dans les centres où est exercée la qualification de PC soient statutairement traités de la même manière.

12.1.3 *Postes d'encadrement*

Le SNCTA revendique les postes d'encadrement à tous les niveaux de tous les services de la DGAC, de l'ÉNAC, de la DAC Nouvelle Calédonie et du SEAC Polynésie française.

12.1.4 *Gestion des cadres et experts de la DGAC*

Le SNCTA s'oppose à toute évolution de la gestion des cadres et experts de la DGAC qui remettrait en cause les équilibres au sein du corps des ICNA, comme entre les corps.

12.1.5 *Durée minimale d'exercice de qualification*

Une durée minimale d'exercice de la qualification de contrôle doit être déterminée dans le profil d'accès de chaque emploi correspondant aux missions d'encadrement, d'enseignement, d'études, de direction de service ou partie de service.

12.1.6 *Postes à recouvrement*

Les postes à recouvrement traitant de l'exploitation ou de la formation doivent être occupés par des ICNA. Le SNCTA étudiera toutes

les possibilités pour qu'ils suscitent suffisamment de candidatures.

Le SNCTA revendique une formation continue décrite dans l'article 13.2.4. Si l'administration n'est pas en mesure de la prodiguer à un candidat ICNA, elle ne peut pas lui reprocher de ne pas avoir les compétences associées.

12.1.7 *Formation préalable*

Le SNCTA exige que la formation nécessaire à l'exercice de l'ensemble des fonctions d'encadrement, d'enseignement, d'études, de direction de service ou partie de service soit délivrée préalablement à l'exercice de ces fonctions.

12.2 CHEF D'ÉQUIPE / CHEF DE QUART

12.2.1 *Principe*

Les chefs d'équipe / chefs de quart sont des ICNA exerçant la qualification de contrôle.

12.2.2 *Nomination*

Les chefs d'équipe / chefs de quart sont nommés par le chef de centre après avis de la commission locale de nomination.

12.2.3 *Formation*

Les chefs d'équipe / chefs de quart reçoivent une formation adaptée préalablement à la tenue de ces fonctions.

12.2.4 *Contrôleur « faisant office de chef de quart »*

Le SNCTA exige que la fonction « chef de quart » ne soit tenue que par des chefs de quart.

Il refuse la mise en place de « faisant fonction de chef de quart » et fera adapter le besoin opérationnel du centre en conséquence.

12.3 CHEF DE SALLE, CHEF DE TOUR, CHEF DE L'APPROCHE

12.3.1 *Permanence de la fonction*

Les fonctions de chef de salle, de tour et de l'approche sont assurées H24.

12.3.2 Profil

Les chefs de salle sont choisis parmi les chefs d'équipe et / ou les PC.

Les chefs de tour sont choisis parmi les chefs de quart et / ou les PC.

Les chefs de l'approche sont choisis parmi les chefs de tour.

12.3.3 Responsabilité

Les chefs de salle, de tour et de l'approche sont responsables devant la permanence de commandement (chef de centre ou son représentant).

12.3.4 Gestion tactique de l'effectif

Le SNCTA exige que soit donnée aux chefs de salle, de tour et de l'approche la responsabilité de la gestion tactique de l'effectif opérationnel.

12.3.5 Formation

Les chefs de salle, de tour et de l'approche reçoivent une formation adaptée préalablement à la tenue de ces fonctions.

12.3.6 Rythme de travail

Les chefs de salle / chefs de tour exercent leurs fonctions suivant le même rythme que leur équipe.

En dehors de la tenue de ces postes, ils exercent leur qualification au même titre que les autres contrôleurs de l'équipe.

12.3.7 Rotation

La rotation sur les postes de chef de salle, chef de tour et chef de l'approche est souhaitable partout où les personnels en ressentent le besoin.

Le SNCTA revendique le maintien de la rémunération liée à ces fonctions dans le cadre d'une rotation.

12.3.8 Généralisation des chefs de tour

Le SNCTA demande la création de postes de chefs de tour sur tous les aérodromes contrôlés.

12.3.9 Contrôleur « faisant office de chef de tour »

Le SNCTA exige que la fonction « chef de tour » ne soit tenue que par des chefs de tour.

Il refuse la mise en place de « faisant fonction de chef de tour » et fera adapter le besoin opérationnel du centre en conséquence.

12.4 ORGANISATION DES CENTRES

12.4.1 Armement d'une position de contrôle

L'armement d'une position de contrôle sur un aérodrome peut nécessiter la présence d'un second contrôleur assurant les tâches d'organique ou d'assistant.

12.4.2 Zone commune de qualification

Le SNCTA est favorable à l'étude de pertinence et de faisabilité d'une zone commune de qualification, exclusivement entre deux zones d'un même CRNA.

12.4.3 ATFCM

12.4.3.1 Missions

Les FMP participent au maintien du plus haut niveau de sécurité en :

- étudiant les spécificités de leurs centres et des flux aériens ;
- conseillant les chefs de salle des CRNA dans leurs décisions ;
- assurant la protection des secteurs de contrôle en cas de surcharge.

Les FMP assurent les missions de l'ATFCM dans un cadre spécifique à créer, les préservant de toute influence pouvant porter atteinte à la sécurité aérienne.

Cette structure FMP devra conseiller les chefs de salle, et protéger les secteurs de contrôle,

12.4.3.2 Grève

En cas de grève, les structures FMP devront être assurées d'une protection accrue contre tout risque de manœuvre d'influence dans les mesures ATFCM envisagées.

12.4.3.3 Expertise

Le SNCTA est opposé à toute perte d'expertise en matière d'ATFCM (*Air Traffic Flow and Capacity Management*) et d'ASM (*AirSpace Management*) de la DSNA. Cette expertise doit rester aux mains des ICNA dans leurs centres de contrôle.

12.4.3.4 Approches

Le SNCTA défend la mise en place de correspondants FMP dans les grandes approches.

12.4.3.5 Concurrence

Le SNCTA dénonce toute tentative de distorsion de concurrence entre les compagnies lorsqu'elle est initiée par les ANSP en excluant des comptages et régulations de CFMU certains flux empruntés majoritairement par telle ou telle compagnie, et met en péril la sécurité des vols, tout en engageant la responsabilité des contrôleurs sur toute l'échelle hiérarchique.

12.5 ENCADREMENT DES CENTRES

12.5.1 Aérodrômes des groupes B et C

Le SNCTA demande l'affectation d'assistants de subdivision sur l'ensemble des aérodrômes des groupes B et C.

Si l'organisation des subdivisions contrôle et instruction d'un aéroport des groupes B et C ne prévoit pas de poste d'assistant de subdivision, alors le poste de chef de subdivision est du seul ressort des ICNA.

12.5.2 Encadrement des organismes des groupes D et E

Le SNCTA revendique un renforcement de l'encadrement des terrains en fonction des besoins sur place, plus que du classement de l'organisme. Un support administratif devra être pris en compte dans l'effectif du centre. En outre le détachement de PC hors salle sera étendu à tous les organismes.

12.5.3 Formation des chefs CA dans les groupes D et E

En groupes D et E, les chefs CA et leurs adjoints suivront la formation théorique du centre.

12.5.4 Chefs de quart instructeurs

Le SNCTA exige que chaque terrain de groupe D ou E ait un chef de quart instructeur.

12.5.5 Adjoint au chef CA dans les groupes E, F et G

Le SNCTA revendique la création d'un poste d'adjoint au chef CA sur tous les aérodrômes E, F et G où ce poste n'existe pas.

Cela doit permettre d'assurer une continuité de service lors de l'absence du chef CA ainsi qu'une décharge de travail du chef CA lui permettant de maintenir à jour sa qualification de contrôle.

12.5.6 Attractivité des postes d'encadrement des organismes D, E, F et G

Le SNCTA revendique une amélioration de l'attractivité des postes de CCA et CCA adjoints dans les groupes D, E, F et G.

12.6 INSTRUCTION ET EXAMINATEURS

12.6.1 Instructeur circulation aérienne

Le SNCTA renégociera les textes cadrant les conditions d'emploi des ICA à l'ÉNAC.

12.6.2 Aptitude pédagogique

Le SNCTA demande la mise en place de certificats d'aptitude pédagogique aux fonctions d'instructeur sur les principes suivants :

- être autorisé à exercer la qualification de l'organisme ;
- suivre une formation dont le contenu a été évalué ;
- dans le cadre d'un détachement à durée limitée 12-36 mois.

12.6.3 Instructeurs TSEEAC ÉNAC

Le SNCTA exige que les TSEEAC instructeurs chargés de la formation au contrôle à l'ÉNAC détiennent et maintiennent une mention d'unité.

12.6.4 Examineurs dans les groupes D à G

Le SNCTA exige que le nombre d'examineurs dans les organismes de groupe D à G soit supérieur à deux.

12.7 DIVERS

12.7.1 Postes d'astreinte

Le SNCTA exige que l'administration mette en place les conditions nécessaires à la tenue des postes d'astreinte.

12.7.2 Expertise facteurs humains

Le SNCTA exige que des experts contrôleurs soient associés de manière systématique à la conception et à la réalisation des programmes et outils impliquant les facteurs humains.

12.7.3 Détachement 12-36 en groupe D ou E

Le SNCTA exige que les agents des groupes D et E puissent accéder aux postes de détaché 12-36 sur le SNA auquel ils sont rattachés.

12.7.4 Détachement d'experts

Le SNCTA demande à l'administration d'associer aux études de la direction technique et de l'innovation, ou d'autres services, des ICNA en exploitation.

À ce titre, il faut y rendre possible des détachements d'ICNA, le maintien de qualification

leur étant garanti.

12.7.5 Reconnaissance des animateurs(trices)

Le SNCTA revendique la reconnaissance de l'investissement des ICNA en charge de formation non ponctuelle par l'octroi du statut de « détachés 12-36 mois ».

Ceci inclut les modules de formation continue liés à la mise en place de la licence (FMC, FSIR, FH...).

12.7.6 Détachements TSEEAC détenteurs d'une mention d'unité

Le SNCTA demande la création de détachements de TSEEAC détenteurs d'une mention d'unité en cours de validité sur des postes hors contrôle; ils maintiendront leur qualification de contrôle pendant la durée du détachement.

CHAPITRE 13

FORMATION

13.1 FORMATION INITIALE

13.1.1 Principe

Le SNCTA affirme son attachement à la formation initiale des ICNA telle qu'elle est spécifiée.

13.1.2 Création de la DFCT : direction de la formation des corps techniques

Soucieux de la qualité de la formation des corps techniques en service au sein de la DSNA, le SNCTA exige la création sur le site de l'ÉNAC d'une école de formation des corps techniques de la DGAC. Cette école aura rang de direction au sein de la DSNA.

13.1.3 DSNA et formation

Le SNCTA exige que la DSNA établisse le cahier des charges correspondant aux formations initiale, continue et professionnelle ICNA.

13.1.4 Recrutement

Le SNCTA n'accepte aucune remise en cause du niveau de recrutement des ICNA.

13.1.5 Durée

Le SNCTA refuse toute réduction de la durée de la formation ICNA.

13.1.6 Multiqualification

Le SNCTA revendique une formation initiale ICNA multiqualification jusqu'à l'affectation.

13.1.7 Catégorie A

Le SNCTA exige le maintien de la qualité d'un enseignement correspondant au positionnement du corps des ICNA en catégorie A de la fonction publique.

13.1.8 Adéquation formation / réalité opérationnelle

Le SNCTA exige que la formation initiale ICNA reste en adéquation avec la réalité opérationnelle du contrôle aérien.

13.1.9 Centres de formation

Le SNCTA exige que la formation ICNA ne soit assurée que par l'ÉNAC et les centres.

La formation pratique et les cours de circulation aérienne sont conçus et dispensés par des ICNA (« non rayés des cadres » et en activité à la DSNA ou à l'ÉNAC) ou des TSEEAC en activité (pour les *ratings* ADI / ADV) mais en aucun cas par des prestataires de service externes.

13.1.10 Groupes de suivi

Le SNCTA exige que la formation ICNA soit assurée conformément au contenu défini en groupes de suivi de la formation ICNA.

13.1.11 Groupe de mise en œuvre

Le SNCTA exige que le contenu de la formation et les exigences nationales prévus dans ESARR 5 soient étudiés en groupe de mise en œuvre de la formation ICNA et proposés aux groupes de suivi de la formation ICNA.

13.1.12 Formation professionnelle ICNA

Une formation professionnelle sera créée pour les personnels issus de l'examen professionnel, de la sélection professionnelle et pour les ressortissants de l'Union européenne possédant une licence de contrôle valide, et ayant satisfait au recrutement défini dans le décret statutaire ICNA.

Elle sera déclinée à partir de la formation initiale ICNA.

En particulier, les phases de formation pratique au contrôle nécessaires pour obtenir les *ratings* manquants seront les mêmes que pour la formation initiale ICNA.

Il sera créé un module « ADAPT » pour mettre en conformité leurs connaissances avec les différentes spécificités françaises (RCA, fonction publique, statut ICNA...).

Ces personnels suivront et valideront les phases correspondant aux *ratings* qu'ils n'ont

pas. Ils devront réactiver les *ratings* non exercés depuis plus de 4 ans. Ils seront tous *multi-rating* à la fin de la formation.

Ils suivront et valideront un module « ingénieur » (management, gestion de projet, mémoire de fin d'études...)

Ainsi à l'issue de cette formation professionnelle, ils auront une licence stagiaire *multi-rating* et pourront être affectés sur tous les groupes.

13.1.13 Échec formation initiale ÉNAC

En cas d'incapacité médicale ou d'arrêt de formation avant la titularisation, il sera proposé de manière automatique, à tout élève ICNA issu du concours externe une réorientation vers une formation IESSA ou IENAC ou IPEF.

13.1.14 Qualification

Pour les agents recrutés par concours ICNA, la titularisation dans le corps des ICNA est un pré-requis à l'obtention de la mention d'unité maximale du centre d'affectation.

13.1.15 Formation initiale TSEEAC

Le SNCTA demande qu'une formation de qualité soit dispensée aux TSEEAC en y incorporant un stage linguistique en immersion et un stage de formation au PPL.

13.1.16 Formation MCTA

Les TSEEAC qui ont exercé une mention d'unité et réussi le concours ICNA externe ou interne pourront accéder à la formation MCTA directement en semestre 7, après avoir effectué une formation PPL et validé le PPL théorique.

13.1.17 Équivalence

Le SNCTA cherchera à faire reconnaître une équivalence *Bachelor in Aviation Technology* ou licence professionnelle (BAC + 3, niveau II) pour l'ensemble des TSEEAC ayant suivi la nouvelle formation TSA (fonctionnaires) sur 3 ans.

13.2 FORMATION CONTINUE

13.2.1 Principe

Le SNCTA exige que l'administration fournisse aux contrôleurs une formation obligatoire d'adaptation ou de transformation avant toute

mise en place de nouvelles méthodes ou de nouveaux matériels.

13.2.2 Principe

Tout agent qui se retrouvera en situation d'exercer une mission qui lui est nouvelle, se verra proposer une formation préalable *ad-hoc* agréée.

13.2.3 Perfectionnement aux techniques de management

Au préalable à la prise de fonction dans un programme de modernisation :

- tout opérationnel (correspondant opérationnel, détaché ou expert opérationnel) recevra une formation à la conduite de projet ;
- les personnels nommés à des postes d'encadrement ou de direction de projet recevront une formation au pilotage de projet ;
- les personnels nommés aux postes de chef de subdivision ou de service recevront une formation à la conduite du changement.

13.2.4 Postes d'encadrement

Le SNCTA demande qu'une formation continue adéquate soit mise en place pour tous les ICNA appelés à exercer des fonctions d'encadrement.

Ces formations devront être planifiées et suivies avant la prise de fonction.

Une période de recouvrement de poste aura lieu lorsque c'est possible.

13.2.5 Formation à la négociation

Les ICNA travaillant dans l'encadrement, et en charge des négociations relatives à l'espace et aux LOA dans leur centre, devront recevoir une formation régulière sur les techniques de négociation et de management.

13.2.6 Changement d'organisme et postes d'encadrement

Le SNCTA exige que soit dispensée une formation théorique et une formation pratique à tout ICNA changeant d'organisme d'affectation et nommé sur un poste d'encadrement.

Les modalités des formations et les postes concernés seront définis en CT local.

13.2.7 Postes d'encadrement outre-mer

Le SNCTA demande une formation spécifique aux postes d'encadrement outre-mer.

13.2.8 Instructeurs

Le SNCTA exige que la formation des instructeurs des centres soit homogène et assurée par une structure psychopédagogique nationale connaissant le cursus et les spécificités de la formation ICNA.

13.2.9 Stage transfo CDG

Des stages transfo spécifiques dans les cas de mutation vers CDG seront mis en place, quel que soit le centre d'origine.

13.2.10 Stage transfo

Approche-Approche

Les contrôleurs d'approche mutés sur un centre d'approche de groupe supérieur pourront accéder à un stage de rafraîchissement basé sur le stage transfo CDG.

13.2.11 Phraséologie

Le SNCTA demande que la phraséologie fasse partie du programme de formation continue.

13.2.12 Facteurs humains

13.2.12.1 Formation des animateurs FH

Une formation nationale d'animateurs FH doit être proposée tous les ans afin de renouveler les compétences en ce domaine. Les animateurs seront organisés en pool et seront amenés à animer des formations dans d'autres centres que le leur.

13.2.12.2 Animation des formations

L'animation de formations aux FH, intégrées ou non à d'autres formations, doit être dispensée par des agents ayant suivi une formation dans ce domaine.

13.2.12.3 Reconnaissance de la fonction d'animateur

Le SNCTA demande une valorisation et une prise en compte dans la carrière de l'activité facteurs humains.

L'animation de ces formations, le développement des supports pédagogiques et leur mise à jour nécessitent une prise en compte dans les tours de service des animateurs.

13.2.13 Anglais

Tous les ICNA bénéficient régulièrement de la formation en anglais qui leur permet de maintenir valide leur mention linguistique.

13.2.14 Anglais

Le SNCTA œuvrera à la pérennisation du modèle français de formation continue qualifiante à l'anglais au sein de l'ANSP DSNA, et à son extension au sein du FABEC.

Le SNCTA revendique un plan ondividuel de formation à l'anglais général et professionnel (PIFA) pour tous les contrôleurs devant maintenir leur mention linguistique, indépendamment de leur affectation.

La prorogation de la mention linguistique de niveau 4 est obtenue par la réalisation de la formation qualifiante (PIFA) tous les trois ans.

Le PIFA est déterminé à l'issu d'un entretien avec un formateur de l'entité en charge de la formation continue à l'anglais dans les deux mois suivant la prorogation ou l'obtention d'une mention linguistique. Il est harmonieusement réparti sur la durée et répond à des obligations de continuité de formation et d'assiduité. Ainsi la formation continue à l'anglais d'un jour par mois est reconnue également comme solution de formation qualifiante pour le niveau 4.

Le SNCTA défend la pertinence d'au moins un stage en immersion tous les trois ans par agent maintenant une mention linguistique dans un pays dont la langue officielle est l'anglais, sur la base du volontariat.

En cas de perte de validité de mention linguistique ou de PIFA non réalisé, l'agent a le choix de réaliser un test par des pairs examinateurs ayant au moins le même niveau de mention d'unité lors de séance de simulation ou par *Assessment* sur la position de contrôle opérationnelle qui définira seulement *Passed / Failed* sur le niveau 4 et uniquement. Ou bien alors il a le choix de passer un test défini par l'ANSP qui définit le niveau 4, 5 ou 6.

13.2.15 Laboratoires d'anglais

Le SNCTA exige que tous les centres soient pourvus d'une structure locale de formation continue à l'anglais adaptée aux contrôleurs.

13.2.16 Laboratoires d'anglais

Le SNCTA veillera à ce que les laboratoires de langues implantés dans les centres demeurent au cœur de la formation continue à la langue anglaise des ICNA et que toutes les formations externalisées ne soient qu'un complément.

13.2.17 Barème en anglais

Le SNCTA demande que l'échelle de notation utilisée par l'administration soit communiquée à tous les intervenants de la formation à l'anglais des ICNA.

Le niveau atteint par l'agent en formation lui sera communiqué ainsi qu'au responsable du laboratoire d'anglais du centre de rattachement.

13.2.18 Stages de maintien d'expertise

Le SNCTA revendique que des stages de maintien d'expertise opérationnelle soient proposés aux ICNA de l'ÉNAC et de la DTI ne détenant plus de mention d'unité.

Ces stages pourront consister à effectuer des semaines d'immersion dans les approches ou centres en route de la DSNA.

13.2.19 Stages de pilotage

En vue de l'obtention de la licence de pilote privé, le SNCTA revendique la possibilité pour chaque ICNA d'une formation au pilotage, prise en charge par l'administration.

13.2.20 Mention de compétence linguistique et licence de pilote professionnel

Le SNCTA œuvrera à faire reconnaître la formation continue en langue anglaise des contrôleurs détenteurs d'une mention linguistique en langue anglaise pour l'attribution des mentions de compétence linguistique apposées aux licences de Pilote Professionnel (CPL).

La formation continue en langue anglaise des contrôleurs devra permettre la validation des aptitudes FCL 1.028 et FCL 1.200 (pour les contrôleurs apposant une qualification « IR » sur une licence de pilote professionnel CPL) et FCL 1.028 (pour les titulaires de licence PPL).

13.2.21 Entraînement aérien

Le SNCTA revendique :

- le droit à l'entraînement aérien pour tous les contrôleurs quel que soit leur niveau de qualification de pilotage ;
- l'attribution d'un quota annuel minimum de 20 heures de vol, ou d'une allocation minimale de 2 000 €, régulièrement revalorisés ;
- l'accès aux stages de perfectionnement ;
- la prise en charge de tous les frais induits par l'entraînement aérien ;
- la prise en charge des conséquences financières d'un incident ou d'un accident aérien survenu dans le cadre de l'entraînement aérien en aéro-club.

13.3 MOYENS ET MÉTHODES

13.3.1 Principe

Le SNCTA exige que tous les moyens humains et matériels nécessaires à la formation soient mis en place à l'ÉNAC et dans les centres.

13.3.2 Formation

Le SNCTA revendique la création d'une nouvelle direction de la DSNA chargée de la mise en œuvre et du suivi des formations des personnels de la DSNA détenteurs d'une licence de contrôle.

Cette direction de la formation en unité est composée d'un échelon central basé à Toulouse sur le campus de l'ÉNAC afin de favoriser les échanges et les convergences avec l'école.

La direction de la formation en unité dispose également d'antennes déconcentrées dans tous les centres de contrôle de la DSNA. Chaque antenne déconcentrée de la DFU dispose d'une équipe d'encadrement et d'instructeurs locaux détenteurs de la mention d'unité maximale du centre, détachés à la DFU sur une période de trois ans.

13.3.3 Missions de formation assurées par l'ÉNAC et ressources associées

Le SNCTA considère que la formation est un pilier de nos statuts et un puissant vecteur

de promotion de notre modèle de formation pour les contrôleurs aériens.

Il met tout en œuvre pour garantir les ressources nécessaires aux missions de formation au contrôle assurées au sein de l'ÉNAC ainsi que les conditions de travail pour les personnels en charge de ces missions.

Afin de soutenir l'ÉNAC dans sa démarche d'internationalisation, Les ressources nécessaires doivent être calculées en prenant en compte les besoins DGAC mais aussi certaines formations pour des clients ou partenaires internationaux. Ces ressources seront intégralement prises en compte dans les besoins en effectif ICNA au niveau national.

13.3.4 Campagnes d'information pour le recrutement ICNA

Le SNCTA exige que des moyens importants soient mis en œuvre afin que soient développées des campagnes d'information vers les classes préparatoires scientifiques et les universités pour mettre en valeur le métier d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne et attirer par là même plus de candidats au concours.

13.3.5 Cellules instruction

Le SNCTA demande la création d'une cellule Instruction chargée de la formation en unité et de la formation continue des ICNA dans tous les centres.

13.3.6 Coaching

Le SNCTA propose la création d'un pool d'ICNA coaches professionnels au sein de la DSNA. Ce pool permettra l'accompagnement des ICNA en difficulté de formation, des ICNA accédant à un poste d'encadrement, d'instructeurs ou de groupes d'instructeurs ayant eu à faire face à plusieurs échecs de formation.

13.3.7 Suivi des formations hors du cadre des PFU

Au sein des organismes qui en ressentent le besoin, est mis en place un groupe de suivi de la formation des contrôleurs. Ce groupe, constitué d'ISP opérationnels et détachés, et du responsable local de la formation, aura pour mission au moins une fois par an, de faire le

bilan des formations (points de difficulté récurrents, par exemple) d'identifier des axes d'amélioration et de proposer des solutions concrètes à mettre en œuvre.

13.3.8 Étude sur les échecs de formation

Le SNCTA propose la création d'une étude nationale sur les échecs de formation.

Suite à cette étude, des solutions devront être proposées et mises en œuvre.

13.3.9 Groupes de suivi de la formation ICNA

Le SNCTA veille à ce que les Groupes de Suivi de la formation ICNA se réunissent au moins une fois par an pour étudier les changements à apporter à la formation initiale et à la formation continue en fonction de l'évolution des méthodes de travail et de la mise en place des nouveaux outils.

13.3.10 Moyens de simulation

Afin de répondre aux besoins croissants de formation initiale et continue et d'expérimentation, et en intégrant les possibles coopérations européennes, le SNCTA exige la mise en place, avec nos partenaires de MOSAIC, d'une politique nationale et européenne de développement, de déploiement et d'exploitation de simulateurs de contrôle à l'échelle des CRNA et des SNA.

13.3.11 Évolutions technologiques

Le SNCTA exige que l'ÉNAC soit associée à l'étude et à la mise en œuvre des évolutions technologiques afin d'adapter les formations.

13.3.12 Vacances

Le SNCTA demande à l'ÉNAC de payer ses vacataires à un taux suffisant permettant de recruter les meilleurs professeurs pour dispenser les enseignements aux élèves ICNA.

13.3.13 Statut des formateurs en anglais

Les formateurs en anglais professionnel pour les contrôleurs doivent avoir un statut stable.

13.4 V.A.E.

13.4.1 Suivi action gratuité VAE

Le SNCTA exige que la DGAC fournisse à l'ÉNAC les moyens humains et financiers pour

limiter les délais d'obtention des VAE MCTA à deux ans maximum.

13.4.2 ICNA

Le SNCTA exige que pour tous les ICNA souhaitant obtenir le diplôme MCTA à travers une VAE, le coût et l'organisation de la procédure et des formations complémentaires nécessaires ainsi que celui lié à l'attestation du niveau B2 soient à la charge de la DGAC.

Une liste de formations complémentaires éligibles et validées par l'ÉNAC devra être éditée .

13.4.3 TSEEAC

Une procédure de validation des acquis professionnels et de prise en compte des deux qualifications statutaires permettra également la validation de ce niveau pour les personnels ayant suivi le cursus antérieur ou une intégration par la voie des emplois réservés.

13.5 DIVERS

13.5.1 Formation

Le SNCTA exige l'étude, la création et l'intégration à la formation ICNA d'un cours portant sur l'histoire de la profession et mettant en évidence le rôle indispensable du travail syndical dans son évolution.

13.5.2 Stage en immersion en pays anglophone

Le SNCTA demande à ce que tous les ICNA qui le souhaitent puissent effectuer un

stage en immersion d'au moins une semaine en pays anglophone au minimum tous les trois ans. Quel que soit le centre d'affectation, il devra être possible d'effectuer ces stages en Amérique du Nord.

13.5.3 Initiation vol IFR

Le SNCTA souhaite la mise en place d'une familiarisation pratique à la gestion du vol IFR au cours du cursus de formation.

13.5.4 Pilotes des corps techniques

Le SNCTA demande à ce que les ICNA puissent être pilotes des corps techniques de la navigation aérienne.

13.5.5 Stages à IANS

Le SNCTA revendique l'augmentation du nombre de stages à IANS offerts à la France.

13.5.6 Visite de centres étrangers et stages linguistiques en immersion

Dans un souci de pédagogie et afin d'améliorer la perception de l'environnement international du contrôle aérien par les contrôleurs aériens de la DSNA, le SNCTA demande que des visites de centres étrangers soient systématiquement proposées à tous les agents, en particulier lors d'un stage linguistique en immersion.

CHAPITRE 14

GRÈVE / SERVICE MINIMUM

14.1 PRINCIPES

14.1.1 Centre soumis à service minimum

Le service minimum est déclaré par le ministre des transports.

Le service minimum une fois levé, un contrôleur astreint à qui on a notifié la levée d'astreinte, a la possibilité de se déclarer gréviste.

Les conditions du service minimum et de désignation des astreints sont établies par note de service après consultation du CT local.

14.1.2 Centre non soumis à service minimum

Dans un centre qui n'est pas soumis à service minimum, l'armement et la capacité en période de grève doivent avoir été définis en CT local.

La fonction « chef de tour » ne doit pas être reprise par l'encadrement non qualifié.

14.2 LA LOI : MODE D'EMPLOI

14.2.1 En l'absence de préavis de grève d'un syndicat de la DGAC

Le SNCTA exige, sur la base de la loi et du décret d'application qui décrivent les modalités d'application du droit de grève des ICNA, la mise en place d'une procédure spécifique lorsqu'un mot d'ordre n'est relayé par aucun préavis de grève d'un syndicat de la DGAC.

14.2.2 Service minimum

Le SNCTA exige de la DO une note de service claire rassemblant et précisant tous les principes de conditions de travail des ICNA en période de conflit social. Cette note doit être le résultat d'un travail concerté avec les OS.

14.2.3 Perte de la flexibilité

Le SNCTA exige, dans tous les organismes soumis au service minimum, la mise en place d'un tour de service spécifique applicable lors des jours de grève.

14.2.4 Cas où il n'y a pas d'astreinte

Toute vacation commencée est due.

L'armement et les régulations sont décidés par le chef de tour ou par le chef de salle et par le chef de subdivision contrôle ou son représentant.

14.2.5 Cas où il y a des astreintes

Les contrôleurs astreints sont informés de leur situation, soit par le chef de service, soit par avis ou lettre avec accusé de réception à leur domicile.

La décision d'astreinte doit être signée exclusivement par le directeur de la navigation aérienne par délégation du ministre.

Chaque contrôleur, à l'exception des astreints, n'est tenu de se déclarer gréviste ou non gréviste qu'en début de service.

L'absence constatée en début de service équivaut à se déclarer en grève, sauf cas de force majeure.

Les non-grévistes sont à la disposition du chef de service.

Les non-grévistes ne peuvent être utilisés pour l'armement des postes de contrôle qu'après une levée de l'astreinte.

Les grévistes et les non-grévistes ne peuvent travailler conjointement.

La levée de l'astreinte ne peut être que nationale.

Dans les centres de contrôle d'approche, les astreints ne contrôlent que les vols de la liste minimum nationale.

14.3 PROSPECTIVE

14.3.1 Adéquation du service minimum

Pour éviter toute nouvelle attaque sur notre droit de grève et crédibiliser l'action syndicale, le SNCTA revendique la mise en place d'un système permettant une réelle adéquation entre le nombre de grévistes et la gêne causée aux usagers.

S'il est souhaitable de réduire l'impact sur le trafic de mouvements peu suivis, il est en

revanche essentiel de le renforcer lors de mouvements fortement suivis.

Pour atteindre ces objectifs, le SNCTA est favorable au principe de déclaration préalable individuelle.

14.3.2 Service de sécurité

En cas de conflit social, le SNCTA revendique la mise en œuvre d'un service de sé-

curité permettant d'assurer les missions d'urgence.

14.3.3 Service minimum

Le SNCTA s'oppose à toute augmentation du niveau actuel du service minimum.

CHAPITRE 15

HORAIRES / CONGÉS

15.1 PRINCIPES

15.1.1 *Horaire individualisé*

Le SNCTA est opposé à une adaptation individualisée des horaires des contrôleurs. Si une telle adaptation apparaît souhaitable à notre administration, le SNCTA exige une négociation nationale globale débouchant sur un accord contractuel.

15.1.2 *Droit à congé*

Le SNCTA exige une augmentation des droits à congés en période de charge.

15.1.3 *Flexibilité*

Le SNCTA refuse la flexibilité individuelle. Le collectif est, et doit rester, la base de la performance du contrôle aérien, c'est donc la structure et l'organisation collective du contrôle aérien qui doivent pouvoir s'adapter et non les individus.

15.1.4 *Flexibilité et rémunération*

Le SNCTA ne considère pas la flexibilité comme une aubaine vers plus de rémunérations

15.1.5 *Volontariat*

Le SNCTA exclut, de toute négociation, la notion de volontariat à la sujétion.

15.1.6 *Durée des vacances*

Le SNCTA, dans une négociation globale des conditions de travail des ICNA, recherchera à réduire sensiblement la durée des vacances de travail.

15.1.7 *Temps de travail*

Le SNCTA exige la réduction du temps de travail hebdomadaire des contrôleurs en opération à 28 h, modulable à 32 h.

15.1.8 *Harmonisation européenne*

Le SNCTA œuvre avec ses partenaires de l'ATCEUC afin que soit adopté un cadre législatif et réglementaire européen sur l'aménagement du temps de travail des contrôleurs aériens.

15.2 MOYENS

15.2.1 *Réduction du temps de travail*

Dans le cadre de la réduction du temps de travail dans la fonction publique, le SNCTA revendique la possibilité d'une organisation du temps de travail sur 4 jours dans les services de la DGAC à horaires non permanents et à l'ÉNAC.

15.2.2 *Intégration de la formation continue dans les horaires de travail*

Le SNCTA revendique l'intégration de la formation continue dans les tours de service de tous les organismes de contrôle et de l'ÉNAC.

15.2.3 *Prise en compte du temps de relève*

Le SNCTA œuvrera à intégrer un temps de relève de 10 minutes minimum par vacation dans le temps de travail hebdomadaire.

15.2.4 *Travail de nuit*

Le SNCTA revendique une meilleure prise en compte de la pénibilité du travail de nuit.

15.3 RH

15.3.1 *Cadre dérogatoire temporaire*

Le SNCTA reconnaît les spécificités RH ponctuelles de CDG.

15.3.2 *Expérimentations RH*

Le SNCTA refuse la pérennisation locale des expérimentations RH définies dans le protocole 2016-2019.

Le SNCTA rejettera également toute pérennisation dans un cadre national sans que soient garantis notamment :

- des droits à congés supérieurs à 25 % ;
- une revalorisation significative.

15.4 DIVERS

15.4.1 Horaires flexibles et pause

Tout contrôleur ayant le droit de sortir de salle ou de tour durant les périodes de repos, il doit connaître, au début de chaque pause, l'heure de fin de celle-ci.

15.4.2 Visite médicale

Le SNCTA œuvrera pour qu'un contrôleur ne puisse pas se voir imposer par l'administra-

tion le passage de sa visite médicale à normes un jour de vacation.

15.4.3 Congés supplémentaires pour enfants handicapés

Le SNCTA œuvre à permettre aux contrôleurs parents d'enfants handicapés de bénéficier des deux jours de congés supplémentaires octroyés par le code du travail (L. 3141-8).

CHAPITRE 16

JURIDIQUE

16.1 PRINCIPE

16.1.1 Code de déontologie

Il sera rédigé un « code de déontologie du contrôleur aérien ».

Ce code protégera chaque contrôleur signataire de ce code en cas de litige juridique dans le cadre de l'exercice de sa profession, devant une instance française ou européenne.

Ce code sera ensuite être proposé à nos homologues européens, dans le cadre du FABEC.

16.1.2 Étude juridique

Le SNCTA exige que la DGAC / DSNA réalise des études avancées de l'impact juridique sur la responsabilité des contrôleurs face à l'introduction et l'utilisation des nouveaux outils d'aide.

Les conclusions définissant les responsabilités juridiques dans l'utilisation de ces nouveaux outils, seront mises à disposition des contrôleurs.

16.2 ICNA EXPERTS

16.2.1 Experts auprès des tribunaux

Le SNCTA revendique la nomination d'experts ICNA auprès des tribunaux.

16.3 SOUTIEN JURIDIQUE

16.3.1 Principe

Le SNCTA exige que l'administration rembourse les frais de la défense que tout ICNA,

mis en cause dans l'exercice de sa profession, aura librement choisie.

16.3.2 Phase transitoire

Le SNCTA prend en charge tout ou partie des frais de la défense ou du conseil juridique de tout adhérent (ou de ses ayants droit) demandeur, si celui-ci est mis en cause au titre de ses fonctions ainsi que lors de l'entraînement aérien.

L'avocat choisi doit être agréé par le SNCTA.

16.3.3 Défense des intérêts de nos adhérents

Dans le cas où les conditions classiques du dialogue social ne peuvent s'appliquer et pour peu qu'ils ne soient pas en contradiction avec sa politique, le SNCTA assumera financièrement la défense des intérêts de ses adhérents devant les plus hautes instances juridiques civiles

16.3.4 Entité juridique

Le SNCTA créera, ou fera appel si besoin, à une entité juridique adaptée destinée à remplir au plus juste les services dédiés à ses adhérents.

16.3.5 Suivi du traitement des incidents et accidents aériens

Le SNCTA suivra, pour œuvrer à son amélioration, le traitement juridique des incidents et accidents aériens.

CHAPITRE 17

LICENCE / QUALIFICATIONS

17.1 LICENCE

17.1.1 Formation

Le SNCTA demande que soit clairement valorisé le fait d'avoir suivi une formation dite « en râteau » *i.e. multi-rating*.

Lors de la mobilité ultérieure des contrôleurs, la formation obligatoire pour passer d'un *rating* à un autre devra n'être qu'une remise à niveau pour les uns et une formation *ab initio* complète pour les autres.

17.1.2 Stagiaires

L'obtention de tous les *ratings* correspondant aux différentes phases de la formation initiale ICNA est nécessaire pour avoir la licence stagiaire lors de l'affectation en centre.

17.1.3 Fonctions « chef de salle / chef de tour » et « FMP »

Les fonctions « CDS / CDT » et « FMP » ne peuvent être tenues que par des contrôleurs détenant une licence de contrôle comprenant une habilitation soumise à ancienneté de qualification et formation obligatoire.

De plus, les CDS / CDT et FMP doivent posséder l'autorisation d'exercer la qualification pour les zones sur lesquelles ils exercent ces fonctions.

17.1.4 Maintien de la licence pour les ICNA hors salle

Le SNCTA revendique la possession et le maintien d'une licence de contrôle valide pour tout ICNA médicalement apte, quel que soit son poste au sein de la DSNA.

Les ICNA occupant un poste « hors salle » se verront proposer une pratique régulière dans le but de maintenir la validité de leurs qualifications (*ratings*).

À cette fin, les ICNA non affectés sur un organisme de contrôle se verront rattachés à un centre opérationnel géographiquement proche.

Le statut ICNA sera révisé en conséquence lors de la négociation spécifique licence.

17.1.5 Maintien des mentions d'unité

Le SNCTA exige la mise en place de processus professionnels adaptés permettant aux contrôleurs volontaires ayant obtenu la mention d'unité complète d'un organisme, de maintenir tout ou partie de cette mention.

Pour les ICNA affectés de façon permanente dans les centres de contrôle, les fonctions non éligibles sont :

- PC, CE, CDS, CDT, CDQ, ACDS ;
- Toute forme de détachement local.

L'application locale d'une MPU sera soumise aux CT locaux.

17.1.6 Assurance perte de licence

L'entrée dans le système « licence » doit s'accompagner d'un mécanisme de compensation pour la perte d'autorisation d'exercer la qualification, quelle qu'en soit la raison.

Ce mécanisme pourra prendre la forme soit d'une véritable assurance entièrement payée par la DSNA, soit d'un ensemble exhaustif de mesures statutaires.

La mise en place d'un tel dispositif constituera une condition *sine qua non* à la signature par le SNCTA d'un accord sur la licence de contrôle.

17.1.7 Niveau d'anglais

Le SNCTA exige que les examinateurs chargés de la prorogation des mentions linguistiques soient détenteurs d'une licence de contrôle valide et disposent d'une mention d'unité valide. Dans les centres où le trafic et l'équipement le permettent, le SNCTA veillera à ce que ces évaluations puissent se faire sur position de contrôle.

17.2 MAINTIEN DE MU

17.2.1 Principe

Le SNCTA n'accepte pas de modification du système de prorogation des mentions inscrites sur la licence allant au-delà de l'amélioration du contenu ou de la périodicité des stages.

17.2.2 Prise en compte des formations obligatoires au simulateur

Le SNCTA milite pour que les formations obligatoires en simulateur permettent de valider des occurrences de groupement de position dans le cadre du renouvellement de la mention d'unité.

17.2.3 Mise en doute des compétences

Dans le cadre de la mise en œuvre du processus de mise en doute des compétences pour les contrôleurs, le SNCTA surveillera la mise en place du traitement social et de la procédure d'appel associée.

La structure chargée de l'analyse et de l'évaluation des cas sera exclusivement composée de contrôleurs qualifiés.

17.3 DIVERS

17.3.1 Zone de qualification

Le dimensionnement d'une zone de qualification PC doit tenir compte de l'évolution et de la densité du trafic ainsi que du nombre de secteurs et de positions de contrôle concernés. Toute évolution de ce dimensionnement doit

prendre en compte, notamment, la nécessité de la pratique régulière des secteurs et être soumise à l'avis des personnels.

17.3.2 Création d'une étape dans le processus de qualification

Le SNCTA reconnaît que certains centres éprouvent plus de difficultés que d'autres à former leurs contrôleurs. Il revendique, dans ces centres, la création d'une étape intermédiaire dans la formation, compensant en partie le manque à gagner indemnitaire.

17.3.3 Mention d'unité intermédiaire « approche »

Une mention d'unité intermédiaire peut être créée dans les CINA et CTNA après la MUI locale. Les stagiaires ayant obtenu une mention d'unité intermédiaire ne peuvent pas être utilisés par l'administration en cas de grève. Un équivalent de la part *fonction* correspondant aux responsabilités afférentes à cette mention y est associé.

17.3.4 MUI et formation en CRNA

En CRNA, les contrôleurs en formation maintenant une mention d'unité intermédiaire (MUI) doivent consacrer au minimum trois quarts de leur temps de travail à leur formation lors de chaque vacation.

17.3.5 Mention d'unité intermédiaire

L'obtention d'une mention d'unité intermédiaire / LO des groupes A, B et C doit donner droit à la perception du niveau 1 de l'ISQ.

CHAPITRE 18

MÉDICAL

18.1 NORMES

18.1.1 Amélioration de la connaissance des normes médicales

Chaque service médical enverra à tous les contrôleurs un document explicatif regroupant les critères minimum d'aptitude médicale.

Ce document sera mis à jour et renvoyé à tous les contrôleurs à chaque modification des critères.

18.2 PREVENTION

18.2.1 Médecine de prévention

1. Le SNCTA demande la création au sein de la Navigation Aérienne d'un service de médecine de prévention comprenant deux entités :
 - l'une chargée de la prévention des risques professionnels,
 - l'autre chargée des études ergonomiques liées au contrôle de la navigation aérienne et ayant pour objet de participer à la conception des tours de contrôle et des CRNA, à la définition des postes de travail, à la définition des nouveaux matériels et au suivi de leur mise en service dans les centres.
2. Le SNCTA revendique une visite médicale annuelle de prévention. Les médecins chargés de la médecine préventive des agents soumis à aptitude médicale statutaire doivent être distincts des médecins chargés des vérifications d'aptitude. Les dossiers médicaux relatifs à la prévention doivent être distincts et sans relation possible avec les dossiers médicaux relatifs aux aptitudes.
3. Tous les médecins (vérification d'aptitude ou prévention) doivent avoir une bonne connaissance des conditions de travail des agents chargés du contrôle de la navigation aérienne. À ce titre, des stages en immersion dans les centres doivent, entre autres, leur être régulièrement proposés.

18.2.2 Refus jour de carence

Le SNCTA refuse l'application d'un jour de carence pour les contrôleurs opérationnels.

18.2.3 Visite médicale de prévention

Les ICNA pourront passer leur visite médicale de prévention en dehors de leur centre de vérification d'aptitude médicale.

18.2.4 Alcool

Le SNCTA s'engage à :

- entamer avec les pouvoirs publics une réflexion sur la réglementation de la consommation d'alcool au sein de la navigation aérienne ;
- obtenir pour les ICNA une norme fixant une limite légale de concentration d'alcool dans le sang durant le service ;
- soutenir l'action des CHS locaux pour la mise en place d'une politique de prévention et d'information sur les effets de l'alcool.

18.2.5 Thalassothérapie

Afin d'atténuer les effets du stress généré par l'exercice de sa profession, tout ICNA exerçant une qualification de contrôle pourra bénéficier d'une semaine en cure de thalassothérapie tous les deux ans.

18.3 PRÉVOYANCE

18.3.1 Accidents du travail

Tout accident survenu pendant le temps de service (travail ou pause), dans les centres ou en dehors, doit être considéré comme accident de service.

18.3.2 Congés maladie

Le SNCTA exige le maintien de la part *licence* lors des congés maladie.

18.3.3 Couverture en cas de maladie

Le SNCTA revendique la prise en charge par l'administration de l'adhésion de tous les ICNA à un contrat de prévoyance offrant une couverture au moins équivalente à celle proposée par le contrat ATC-Prévoyance.

18.3.4 Complémentaire Santé

Le SNCTA demande qu'une complémentaire santé soit prise en charge par l'administration pour tous les agents de la DGAC.

18.4 INAPTITUDE

18.4.1 Incapacité temporaire ou définitive

1. Le comité médical doit fonctionner dans la plus grande transparence possible.
 2. L'administration et les organisations syndicales doivent effectuer périodiquement un bilan de l'application des normes médicales, du fonctionnement du comité médical et du traitement des inaptitudes.
 3. La visite médicale de titularisation doit être maintenue et effectuée 6 à 3 mois avant la date de nomination en tant qu'ingénieur titulaire.
 4. L'ICNA dont l'inaptitude survient antérieurement à la titularisation sera transféré dans un autre corps technique de catégorie A de la DGAC, en début ou en cours de scolarité selon son profil.
 5. Pour l'ICNA dont l'inaptitude survient postérieurement à la titularisation, antérieurement à sa nomination en tant que divisionnaire, et qui fait la demande de quitter le corps des ICNA, l'administration doit proposer un transfert dans un autre corps technique de catégorie A ou A+ de la DGAC, en cours de carrière ou de scolarité selon ses profil et ancienneté. Et s'il souhaite rester dans le corps des ICNA, l'accès aux postes d'encadrement à tous les niveaux de la DGAC doit être possible.
6. Dans les cas d'avis ou de décision d'inaptitude médicale, temporaire ou définitive, de même qu'en cas d'impossibilité d'exercer sa qualification de contrôle consécutivement à un accident ou incident de contrôle grave vécu au poste de travail, l'ICNA inapte doit conserver :
- l'avancement statutaire lié à la dernière qualification détenue ;
 - le régime indemnitaire associé à cette qualification s'il est plus favorable que celui de son nouveau poste d'affectation ;
- De plus, il doit bénéficier :
- de l'octroi, après consultation médicale et psychologique, d'un nouveau poste provisoire et attractif dans le même centre suivant ses souhaits ;
 - d'un horaire de travail spécifique lui donnant toute latitude pour se soigner et reprendre confiance ;
 - de l'absence de toute tracasserie administrative.

18.5 SOUTIEN PSYCHOLOGIQUE

18.5.1 Phase transitoire

Le SNCTA prend en charge tout ou partie des frais de soutien psychologique de tout adhérent demandeur, si celui-ci est mis en cause au titre de ses fonctions ainsi que lors de l'entraînement aérien.

CHAPITRE 19

RÉMUNÉRATIONS

19.1 GÉNÉRALITÉS

19.1.1 *Convergence européenne*

Le SNCTA engagera des négociations spécifiques afin de proposer une nouvelle grille simplifiée des rémunérations pour les ICNA.

Cette grille revalorisera les salaires pour se rapprocher au plus près de la grille des fonctionnaires européens employés par Eurocontrol au centre de Maastricht qui servira de base de rémunérations au prestataire unique de services de la navigation aérienne gérant le futur projet MOSAIC.

Elle contribuera donc à faciliter l'intégration des contrôleurs aériens français au sein de ce prestataire en tant que fonctionnaire européen.

19.1.2 *Horaires flexibles*

Toute introduction d'horaires flexibles ne sera acceptée par le SNCTA que si elle s'accompagne d'une valorisation sociale identique pour l'ensemble des ICNA titulaires de l'organisme.

19.2 RÉGIME INDICIAIRE

19.2.1 *Grille indiciaire*

Le SNCTA demande une reconnaissance particulière du corps des ICNA et de ses responsabilités à travers la refonte de sa grille indiciaire.

19.2.2 *Prime indiciaire d'activité et de fonction ICNA*

Le SNCTA demande le remplacement de la part *fonction* pour les ICNA par une prime indiciaire d'activité et de Fonction ICNA (PIAFI) permettant une reconnaissance plus spécifique de l'ensemble des postes occupés par les contrôleurs.

19.2.3 *Licence*

Il sera créée une prime indiciaire spéciale de licence.

19.3 RÉGIME INDEMNITAIRE

19.3.1 *Principe*

Le SNCTA n'est pas contre les primes.

19.3.2 *Négociation annuelle obligatoire*

Le SNCTA exige la mise en place d'une négociation annuelle obligatoire sur la partie indemnitaire des salaires.

19.3.3 *Rattrapage indemnitaire*

Le SNCTA exige une prime exceptionnelle qui compense la perte de pouvoir d'achat occasionnée par le gel des primes de 2010.

19.3.4 *Revalorisation indemnitaire*

Le SNCTA exige la mise en place immédiate d'un nouveau système indemnitaire permettant des revalorisations tenant compte d'un retour sur la croissance du trafic et des éventuels gains de productivité imposés aux personnels de la DSNA.

19.3.5 *Primes*

Les CINA, CTNA et les CRNA se verront appliquer les mêmes primes.

19.3.6 *Statut ICNA*

Dans un même centre, et en dehors de la direction de service ou partie de service, les emplois ne justifiant pas de la qualification de contrôle n'auront pas de régime indemnitaire plus favorable que ceux exigeant l'exercice de la qualification de contrôle.

19.3.7 *Différentiel*

Le SNCTA s'emploiera à réduire le différentiel indemnitaire entre centres de groupes différents.

Le SNCTA mettra fin aux particularismes indemnitaires locaux et s'attachera à annuler le différentiel indemnitaire entre centres d'un même groupe.

Le nombre de groupes sera ramené à 4 au maximum, sans possibilité de sous-groupes.

19.3.8 Prime licence

La prime « licence » liée à la mise en place de la licence de contrôle sera attachée aux statuts des personnels. Cette prime sera identique pour tous.

Après 16 ans d'exercice de la qualification de contrôle, la prime est acquise quelle que soit la validité du ou des *ratings* associés.

19.3.9 Fidélisation des ICNA

Le SNCTA reconnaît la nécessité de mettre en place une « prime de fidélisation » pour les ICNA, notamment à Roissy, à Reims et dans certains centres.

Cette prime sera perdue automatiquement au départ du centre.

Le SNCTA veillera à ce que cette prime ne soit qu'un moyen d'atteindre la normalisation des conditions de travail.

19.3.10 Fidélisation au CRNA Est

En accord avec sa politique définie lors des précédents congrès et au vu de l'urgence de la situation rémoise, le SNCTA exige la mise en place d'un mécanisme de fidélisation pour les contrôleurs du CRNA Est.

19.3.11 Grille de la part fonction

La grille de la part *fonction* doit garantir des paliers d'au moins 80 € du niveau 8 au niveau 14.

19.3.12 Part fonction des groupes F et G

Le SNCTA revendique l'augmentation du niveau de la part *fonction* et l'accès aux grades fonctionnels RTAC et CTAC pour les contrôleurs des groupes F et G (contrôleurs, chefs CA, adjoints-chefs CA, et stagiaires).

19.3.13 Fonction instructeur

Le SNCTA s'engage à défendre la fonction instructeur quel que soit l'emploi et à tout mettre en œuvre pour que cette fonction soit reconnue sur le plan indemnitaire autrement que par les niveaux associés, actuels, de la grille de la part *fonction*.

19.3.14 Mutations

19.3.14.1 Maintien indemnitaire

Considérant le manque d'attractivité de certains centres en CAP et les difficultés d'acquisition de la mention d'unité avant échéance

du maintien des primes pour les AVE, les règles de maintien des parts *fonction* et *licence* sont amendées comme suit :

Part fonction

- en provenance d'un poste avec exercice de fonction contrôle :
 - d'un groupe A vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 24 mois,
 - d'un groupe B ou C vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 36 mois,
 - d'un groupe D ou E vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 48 mois ;
- en provenance d'un poste sans exercice de fonction de contrôle :
 - vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 48 mois.

Part licence

En cas de mutation à LFEE, LFFF, LFPG et LFPO, la part *licence* est conservée pendant une durée maximum de 5 ans.

19.3.14.2 Cas particulier des mutations d'un poste hors salle vers un poste contrôle

Le SNCTA demande la modification de tout texte afin que tout ICNA en poste sur des fonctions hors salle mais retenu en CAP sur un poste de contrôle, bénéficie, pendant sa formation, du même niveau d'ISQ et de sup. ISQ que celui qu'il avait pendant ses fonctions hors salle. Pour un ICNA ayant moins de 16 ans de PC, il s'agit de l'ISQ et du sup. ISQ dont il bénéficiait sur son poste de contrôle précédent le poste hors salle.

Le SNCTA en fera notamment un prérequis à toute politique ambitieuse de déploiement des ICNA dans des postes d'encadrements ou d'expert ATM dans les différents organismes de la DGAC.

19.3.15 Rémunération des agents ayant changé de corps

Le SNCTA demande que les ICNA issus du concours interne, de la sélection professionnelle ou de l'examen professionnel ne subissent aucune perte de salaire jusqu'à l'obtention de la mention d'unité de leur nouvelle affectation.

19.3.16 Complément de la part fonction lié aux expérimentations aux contrôleurs en formation

Les contrôleurs titulaires en formation dans un centre expérimentateur bénéficient du complément de la part *fonction* lié aux expérimentations.

19.3.17 Part expérience

Le SNCTA revendique pour les ICNA les niveaux maxima de la part *expérience*.

19.3.18 Indemnité spéciale de qualification

Le SNCTA demande un seul montant d'ISQ pour l'ensemble des contrôleurs exerçant une qualification de contrôle, quel que soit leur centre.

19.3.19 Maintien de la part licence après un arrêt de qualification

Le SNCTA revendique la mise en place d'un dispositif assurant à tout ICNA ne justifiant pas de 16 ans d'exercice de la qualifica-

tion maximale un maintien partiel de sa part *licence* en cas d'arrêt de formation. Ce maintien sera proportionnel au nombre d'années d'exercice de la qualification maximale.

19.3.20 Complément à la part fonction

Le SNCTA exige que le complément à la part *fonction* soit attribuée à Cayenne qui souffre d'un manque d'attractivité aigu.

19.4 DIVERS

19.4.1 Heures supplémentaires

Le SNCTA revendique le paiement des heures supplémentaires effectuées sur les postes d'encadrement.

19.4.2 Environnement électronique et temps de formation

Lorsqu'un organisme sera passé en environnement électronique, si une différence dans le temps moyen de qualification est constatée, le SNCTA revendique la mise en place d'un mécanisme de compensation du retard induit.

CHAPITRE 20

RETRAITES

20.1 PRINCIPES

20.1.1 *Unité du corps*

L'âge de radiation des cadres est le même pour tous les ICNA.

20.1.2 *Objectif*

Le SNCTA œuvrera à améliorer le taux de remplacement des ICNA pour permettre la perception d'une pension de retraite au moins égale à 75 % du dernier salaire primes incluses.

20.1.3 *Intégration de la part expérience*

Le SNCTA exige l'intégration de la part *expérience* dans le traitement brut.

20.1.4 *Augmentation de l'ATC*

Le SNCTA exige une augmentation de l'ATC qui permette de parvenir à un taux de remplacement de 70 % les huit premières années de retraites.

20.1.5 *Aptitude médicale*

Le SNCTA revendique que chaque ICNA perdant son aptitude médicale au contrôle entre 57 et 59 ans puisse obtenir le taux de remplacement de sa retraite équivalent à celui qu'il aurait eu en partant à 59 ans.

20.1.6 *Cumul de trimestres*

Le SNCTA veillera à ce que tout trimestre cumulé pour service outre-mer, ou tout autre raison, ne réduise pas la bonification des 20 trimestres pour le calcul de rémunération à la retraite.

20.1.7 *Rachat ATC*

Le SNCTA demande que les ICNA n'ayant pas 15 ans d'ancienneté dans le corps puissent racheter les mois de cotisation manquants pour toucher l'ATC.

20.1.8 *Capital départ*

Le SNCTA revendique que les contrôleurs puissent percevoir à leur demande une partie de leur retraite sous forme d'un capital.

20.1.9 *TSEEAC contrôleurs*

Les conclusions des États Généraux ICNA serviront de base à une réflexion sur l'âge de départ en retraite des TSEEAC contrôleurs.

20.1.10 *ICNA territoriaux*

Le SNCTA œuvre à abaisser la limite d'exercice d'une mention d'unité à 59 ans pour les ICNA territoriaux.

20.1.11 *Étude physiologique*

Le SNCTA demande qu'une étude physiologique de l'impact de l'exercice d'une MU sur les ICNA et plus spécifiquement sur la tranche d'âge 50-59 ans soit réalisée dès que possible.

Le SNCTA veillera à ce que l'organisme mandaté soit indépendant et ait tous les éléments et informations nécessaires afin que les conclusions soient objectives.

20.1.12 *Espérance de vie des ICNA*

Le SNCTA demandera aux pouvoirs publics à ce qu'un calcul officiel d'espérance de vie des contrôleurs aériens français soit réalisé.

CHAPITRE 21

MANDATEMENTS

21.1 TOUTE COMMISSION

XXXI-131 : Fonctionnement commissions permanentes

Pour accroître les capacités d'action du SNCTA, nous devons faire émerger les talents et/ou former nos membres afin d'assurer de nouvelles missions et de pérenniser ou développer les structures existantes.

Le congrès mandate l'ensemble des commissions pour définir pour chacune d'elles les moyens d'informer plus largement de leurs activités, d'identifier les besoins internes d'expertise, d'élaborer des plans pour les acquérir ou les recruter.

21.2 COMGES

XXXI-132 : Structure du syndicat

Le SNCTA mandate la ComGes afin d'améliorer la représentativité des sections outre-mer dans les instances nationales et commissions du syndicat.

XXXI-133 : Cotisations

La ComGes est mandatée pour faire développer un logiciel de gestion permettant aux adhérents ICNA de déclarer leur niveau de complément d'ISQ.

Si le logiciel est opérationnel le 1^{er} janvier 2018, la cotisation mensuelle au SNCTA sera de 25 € pour les TSEEAC et de 50 € pour les ICNA, sauf cas particuliers suivants :

- 40 € pour les ICNA déclarant un complément d'ISQ de niveau 3 ou 4 (niveaux correspondants aux groupes C ou B) ;
- 35 € pour les ICNA déclarant un complément d'ISQ de niveau 1 ou 2 (niveaux correspondants aux groupes E ou D) ;
- 15 € pour les personnels affectés à Monaco ;
- 10 € pour les personnels de classe normale, pour les stagiaires et pour les ICNA titulaires ne percevant pas d'ISQ ;

- 2 € pour les élèves, pour les agents en disponibilité ou en congé parental et pour les retraités.

L'article 25 du RIS sera modifié en conséquence.

21.3 COMCOM

XXXI-134 : Fonctionnement ComCom

Le congrès mandate la ComCom pour définir une politique de gestion de la communication. Il prendra en compte les menaces identifiées, les publics cibles à atteindre et la politique du syndicat pour définir une méthodologie de gestion de la communication. Cette méthodologie décrira les mécanismes, les responsables, les moyens de communication et les objectifs d'une communication qui soutienne et prépare l'action du syndicat.

21.4 COMRES

XXXI-135 : Juridique

Le SNCTA mandate la ComRes pour la rédaction d'une note et la formation de correspondants responsabilité ayant vocation au conseil et à l'accompagnement de collègues témoins d'un accident aérien sur position.

21.5 CÉSAME

XXXI-136 : Prévoyance décès

Afin de renforcer la prévoyance décès des ICNA, la cellule Césame est mandatée par le congrès pour étudier les possibilités permettant de compenser le capital perdu lors de la modification législative des règles de prévoyance dans la Fonction publique.

21.6 COMTEC

XXXI-137 : Comptage des vols

Le congrès mandate la commission technique afin de proposer une méthode de comptage comparative fiable des vols.

XXXI-138 : Digital advanced tower (remote tower)

Le SNCTA mandate la ComTec pour étudier et définir une stratégie *digital advanced tower (remote tower)*.

21.7 COMPRO

XXXI-139 : Réorientation de carrière après un double arrêt formation

Le SNCTA, souhaitant accompagner les contrôleurs à tout moment de leur carrière, mandate la ComPro afin de réfléchir à la gestion des contrôleurs en échec de qualification.

XXXI-140 : Poste à profil

Le SNCTA exige que, sur les postes à profil, l'administration mette en place une procédure de sélection transparente (entretiens, rapports d'entretien accessibles aux candidats et aux capistes, critères de sélection définis en concertation avec les organisations syndicales).

Le SNCTA, souhaitant montrer sa volonté de transparence, mandate donc la ComPro afin de réfléchir aux critères de sélection objectifs et à la procédure de sélection.

XXXI-141 : Retour dans le corps TSA après un arrêt de formation

Le SNCTA étudiera la possibilité pour un ICNA issu du concours interne, s'il le souhaite, de retourner dans son précédent corps suite à un arrêt de formation lors de sa première affectation.

XXXI-142 : Carrières transverses entre la Fonction publique d'État et la Fonction publique territoriale de Nouvelle-Calédonie

Le SNCTA mandate la ComPro afin d'étudier les textes juridiques à amender afin que le déroulement de carrière ainsi que la rémunération pendant la formation soient la même pour un ICNA qui ferait l'ensemble de sa carrière dans la fonction publique d'État que pour un ICNA dont la carrière alternerait entre la fonction publique d'État et la Fonction publique territoriale de Nouvelle-Calédonie.

XXXI-143 : Formation syndicale étendue

Pour maintenir et développer le haut niveau de compétence en interne qui fait le succès et l'indépendance de notre action syndicale, le SNCTA prône la formation de ses membres.

La généralisation des formations organisées et financées par le syndicat au bénéfice des adhérents sera encouragée, sous surveillance des organes directeurs.

La ComPro est mandatée pour définir le processus de validation des formations.

XXXI-144 : Évolutions de l'exercice des fonctions de chefs de salle et de tour

Le SNCTA mandate la ComPro pour proposer au prochain congrès des pistes d'évolution de l'exercice des fonctions de chefs de tour, chefs de l'approche et chefs de salle dans les domaines techniques, professionnels et statutaires.

XXXI-145 : Concours commun

Le SNCTA mandate la ComPro afin d'étudier l'accès à une formation IENAC ou IESSA pour les ICNA en arrêt de formation initiale.

Cette réflexion se basera sur la possibilité d'un concours commun d'accès aux corps IEEAC, IESSA et ICNA.

XXXI-146 : Formation MCTA

Les TSEEAC qui ont exercé une mention d'unité et réussi le concours ICNA externe ou interne pourront accéder à la formation MCTA directement en semestre 7, après avoir effectué une formation PPL et validé le PPL théorique.

Le congrès mandate la ComPro pour étudier la question de l'affectation.

XXXI-147 : Formation ICNA Pro

Le SNCTA mandate la ComPro pour mener une réflexion sur l'obtention du diplôme MCTA pour les formations ICNA Pro (recrutements par examen professionnel, sélection professionnelle et emplois réservés).

XXXI-148 : Concours ICNA

Dans l'éventualité de la refonte du processus de recrutement externe des ICNA, le congrès mandate la ComPro pour réfléchir à

l'organisation pratique du concours pour permettre l'accessibilité au plus grand nombre. Les modalités des épreuves orales y seront également débattues en ne s'interdisant pas de mettre en œuvre une convergence de recrutements européens, des tests psychotechniques et psychomoteurs, des épreuves de simulations pratiques.

XXXI-149 : Cadre dérogatoire temporaire

Le SNCTA reconnaît les spécificités RH ponctuelles de CDG et mandate la ComPro pour réfléchir aux solutions opérationnelles qui seraient nécessaires.

XXXI-150 : Mention d'unité intermédiaire

Le congrès mandate la ComPro afin d'étudier les modalités de mise en place des MUI pour les contrôleurs en formation en CRNA en termes techniques et indemnitaires.

XXXI-151 : Indemnité différentielle

Le congrès mandate la ComPro pour évaluer l'ensemble des améliorations à apporter au décret n° 2008-478 du 21 mai 2008 relatif à l'octroi d'une indemnité différentielle au profit des ICNA et TSEEAC contrôleurs pour permettre une meilleure protection des agents suite à une période d'inaptitude médicale à l'exercice de leur fonction.

XXXI-152 : Fidélisation au CRNA Est

En accord avec sa politique définie lors des précédents congrès et au vu de l'urgence de la situation rémoise, le SNCTA exige la mise en place d'un mécanisme de fidélisation pour les contrôleurs du CRNA Est. Il mandate la ComPro afin de définir les modalités de mise en œuvre d'ici la fin 2017.

LISTE DES CONGRÈS

- I^{er} février 1965 (Constitutif SOCCA)
- II^e février 1966
- III^e février 1968
- IV^e 1970 Bordeaux (SOCCA → SNCTA)
- V^e 1972 Aix
- VI^e janvier 1974 Énac
- VII^e 1976 Planès
- VIII^e février 1978 Énac (Quitte la CFTC)
- IX^e(E) mai 1978 Athis
- X^e mai 1980 Carry-le-Rouet
- XI^e(E) mar 1981 Énac
- XII^e mai 1982 Orly
- XIII^e novembre 1984 Vichy
- XIV^e mai 1986 Biscarrosse
- XV^e mai 1988 Chantilly
- XVI^e mai 1990 La Roque d'Anthéron
- XVII^e mai 1992 Seignosse
- XVIII^e juin 1994 Guidel
- XIX^e mars 1996 Giens
- XX^e mars 1998 Anglet
- XXI^e mars 2000 Obernai
- XXII^e mars 2002 Giens
- XXIII^e mars 2004 Labège
- XXIV^e(E) novembre 2005 Marne-la-Vallée
- XXV^e mars 2007 Brest
- XXVI^e février 2009 Carry-Le-Rouet
- XXVII^e(E) octobre 2009 Bordeaux
- XXVIII^e mars 2011 Offenburg (D)
- XXIX^e janvier 2013 Montpellier
- XXX^e mars 2015 Bordeaux
- XXXI^e mars 2017 Bordeaux

(E) : congrès extraordinaire

