

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL



Un CT DGAC aux accents politiques

Vendredi 7 septembre, le Directeur général a présidé ce qui pourrait être le dernier grand rendez-vous social avant les élections professionnelles prévues en décembre prochain. Il a profité de ce CT DGAC à l'ordre du jour purement technique pour se livrer, sur un ton très direct, à une revue d'actualité : records de trafic, difficultés pour y faire face, difficultés techniques, pressions relatives au rapport sénatorial, préavis à foison...

Un été tendu à tout point de vue

Le rapport du sénateur Capo-Canellas a soulevé de nombreux commentaires. Le Directeur général y voit certes des critiques cinglantes mais aussi des points d'appui importants. Il met notamment l'accent sur la poursuite du financement de la modernisation technique, sur l'intérêt à poursuivre le programme 4-Flight et sur le recrutement de contrôleurs aériens.

Ces éléments doivent maintenant se concrétiser dans le plan de performance français RP3 dont l'enjeu majeur est la capacité. Cet enjeu, désormais partagé par la Commission européenne et les compagnies aériennes, devra notamment se traduire par le recrutement de contrôleurs aériens.

Si le rapport a égratigné la structure intégrée de la DGAC, le Directeur général affirme ne ressentir « aucune inquiétude » sur le sujet : il n'a reçu aucune commande pour travailler sur une séparation structurelle, encore moins sur la création d'une agence malgré la proposition du rapport *Action publique 2022* qui n'est pas reprise par le Gouvernement.

Le Directeur général pointe enfin les multiples préavis de grève du printemps au CRNA Sud-Est, *dixit* « connus dans le monde entier » et déclenchés par une organisation syndicale pourtant signataire du protocole. La DGAC, il le confirme, a subi en retour de violentes critiques qui ont non seulement dégradé son image mais aussi exposé son fonctionnement et sa structure.

C'est dans ce contexte que le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été missionné par la ministre des Transports pour « examiner le système français de contrôle de la navigation aérienne ». Cet audit sera mené à l'automne dans certains centres par des experts n'appartenant pas à la DGAC. Dans un élan d'optimisme, il est jugé utile par le DSNA pour éclairer les grands enjeux à venir. Difficile pourtant de ne pas y voir les conséquences d'un faisceau d'événements déclenchants : rapport sénatorial, grèves à répétition du printemps, panne STIP du 26 juin et HN très médiatisé au CRNA Ouest le même jour.

PIPC, 1 % d'augmentation

Après des négociations kafkaïennes avec la Fonction publique, ce CT DGAC a enfin permis d'entériner les critères à la Prévert nécessaires au versement de la PIPC réévaluée à 200 €. Les primes de 2016 et 2017 seront versées en novembre.

L'instruction du Guichet unique sur les revalorisations de 1 % au titre de l'année 2018 est également terminée : elle avait été l'occasion d'incompréhensions multiples entre la réforme PPCR et les augmentations protocolaires. Plus rien ne s'oppose désormais à la modification de l'arrêté du complément d'ISQ attendue dans les prochains jours. La revalorisation, d'un montant moyen de 75 € mensuels, sera rétroactive au 1^{er} janvier 2018.

Reports de recrutements : un pas insuffisant

Dans ce contexte de « crise de la capacité » où la nécessité d'augmenter le nombre de contrôleurs est reconnue, les recrutements ICNA prévus au Protocole ne suivent pas. Le SNCTA a donc interpellé le Directeur général sur les 12 postes non pourvus en 2017 et 2018. Ce déficit s'explique principalement par le manque de candidatures ([voir la question diverse](#)).

En ce sens, le SNCTA a demandé le report de tous les postes non pourvus sur le recrutement de 2019. La DSNA en accepte seulement 5 supplémentaires à cause des limites actuelles de formation de l'ÉNAC.

Si le SNCTA est conscient de cette problématique, il revendique le report intégral et exige l'affectation d'ICA supplémentaires ainsi que la mise en place d'une quatrième promotion MCTA pour former les recrutements 2019. Il a aussi renouvelé sa demande de postes RUE dont la formation est plus rapide.

Pour le SNCTA, la quatrième promotion s'inscrit dans l'objectif plus large de mettre en œuvre une politique stratégique de recrutement et de formation indispensable aux missions de service public de la DGAC alors que, dans quelques années, il faudra anticiper les départs de plus de 150 contrôleurs par an.

Le déficit de candidats montre qu'il ne suffit pas d'obtenir des effectifs dans un Protocole pour qu'ils existent. Former les contrôleurs prévus au Protocole est plus complexe qu'envisagé et démontre une nouvelle fois la nécessité de définir une politique stratégique de recrutement. Le SNCTA a travaillé à convaincre tous les acteurs du transport aérien. Il travaille désormais sur l'attractivité du concours MCTA et à augmenter la capacité de formation de l'ÉNAC.

