

COMMUNIQUÉ DU COMITÉ NATIONAL

Le comité national s'est réuni à Athis-Mons les 29 et 30 avril 2019.

Le comité national a pris connaissance du projet de loi de transformation de la Fonction publique qui sera examiné en Commission des lois de l'Assemblée nationale les 2 et 3 mai 2019. Il affiche sa détermination à défendre les spécificités liées aux sujétions des contrôleurs aériens et le principe de CAP de corps, compétentes en matière de mobilité, d'avancement et de discipline. En conséquence, il mandate son bureau national pour poursuivre les actions engagées et obtenir des garanties du Gouvernement en ce sens. Les discussions à venir détermineront l'attitude future du SNCTA.

Le comité national s'inquiète de la situation généralisée de sous-effectif de contrôleurs et des futurs départs en retraite auxquels la DSNA va devoir faire face. Avec près de 40 % du corps à renouveler entre 2025 et 2035, il exige des Pouvoirs publics un plan de recrutement à la hauteur des enjeux liés à la croissance du trafic aérien, lissé dans le temps et tenant compte des contraintes de durée de formation en centre et à l'ÉNAC.

Le comité national est satisfait des fonctionnalités offertes par le FOC *Datalink* (*full operating capacity*) implémenté dans les CRNA Sud-Ouest et Ouest ce printemps. Associé à un système ATM électronique, cet outil apporte une réelle plus-value aux méthodes de travail des contrôleurs aériens. En revanche, au regard de l'utilisation du CPDLC (*controller pilot datalink communication*) ailleurs en Europe, il réaffirme son opposition au principe de double saisie des instructions à l'écran et sur les *strips*, envisagé pour les autres CRNA français. Les potentielles amendes pour infraction au *Data link services implementing rule* ne doivent pas conduire à des méthodes de travail chronophages et incidentogènes.

Le 26 juin 2018, l'échec de la mise en service d'une version STIP avait placé les centres de contrôle en situation de crise. Le comité national se montre très critique après le nouvel échec de mise en service de la version 27.3 du STIP le 16 avril. Il estime qu'une nouvelle tentative ne serait pas compatible avec un trafic élevé. Si la DSNA confirme sa volonté d'implémenter une version corrigée durant la période de fort trafic, le comité national exige alors qu'elle prenne les mesures ATFCM nationales nécessaires à la protection des salles de contrôle.

Le comité national a pris connaissance des décisions relatives aux cibles européennes en matière de redevances et de délais dans le cadre de la préparation de RP3 (2020-2024). Le SNCTA veillera à ce que le plan de performance français, à transmettre à la Commission européenne avant le 1^{er} octobre 2019, garantisse les moyens suffisants pour les recrutements nécessaires et pour poursuivre la modernisation technique des systèmes de contrôle et ainsi relever le défi de la croissance du transport aérien.

Adopté à l'unanimité