

Les contrôleurs d'aérodrome méritent mieux !

Le groupe de travail permanent pour les groupes F et G (GTP F&G) du 9 mars 2021 aura beaucoup fait causer tant la soupe, servie par une DO faible sur la plupart de ses réponses, fut indigeste. Laissons néanmoins à la DO le mérite de convoquer une seconde réunion, le 8 juin 2021, qui abordera à nouveau la plupart des sujets non traités. Pour se rattraper et gommer l'impression désastreuse laissée par ce rendez-vous raté ? Ou pour exacerber encore un peu plus le courroux des représentants des personnels ? En attendant, le SNCTA liste ici les dossiers contrôle en souffrance pour lesquels il attend (beaucoup) mieux.

Mission vers les chefs CA (CCA) de la région parisienne

- ☀ **Origine de la mission** : mission commandée par le précédent DO suite aux remontées inquiétantes des 5 terrains d'Orly-Aviation Générale (Orly-AG) qui ne disposent pas d'adjoints chef CA (Meaux, Chavenay, Issy les Moulineaux, Étampes et Saint-Cyr l'École).
- ☀ **Déroulement de la mission** : entre novembre 2017 et février 2018. Le rapport présenté en juin 2018, clair, identifiait des pistes d'amélioration.
- ☀ **Plan d'action** : la DO a cherché à montrer qu'elle avait tenu compte des conclusions du rapport en listant quelques actions : amélioration de l'interface avec l'exploitant (ADP), utilisation de l'outil *Hologuide* pour la gestion des activités drones, charge de formation théorique allégée, nombre de réunions diminué et rationalisé grâce à la visioconférence, mise en place de la fibre sur les terrains, *process* de relève RPO simplifié.
- ☀ **Avis du SNCTA** : l'essentiel n'a pas été traité. Le sentiment d'isolement des CCA vis-à-vis de leur service n'a pas disparu. Quand les avancées supposées vont à l'encontre du ressenti local, la DO doit se poser quelques questions. Le plan d'action annoncé n'en est donc pas un. La demande de création de postes d'adjoints est prégnante, ici comme sur d'autres terrains. À défaut, le SNCTA attend de la DO des

mesures concrètes sur le renforcement du lien entre les terrains et le service Orly-AG. Dans un contexte RH contraint, à la DO de faire de vraies propositions où chaque partie serait réellement associée. Ce dossier n'a que trop trainé.

La lenteur de la plupart des dossiers traités dans ce GTP confine à l'irrespect pour une DGAC qui prône pourtant un « dialogue social de qualité ».

Interface tour-approche

- ☀ **Origine du dossier** : inscription au Protocole 2016 d'un article, approuvé par le SNCTA, qui proposait de faire évoluer les méthodes de travail à l'interface tour-approche. Son but : l'amélioration des « conditions de transfert, de délégation de fréquence, de réductions de séparation aux abords des aérodromes ».
- ☀ **Déroulement du dossier** : la DO avait décidé en GTP F&G en 2017 de passer par une étude de cas concrète sur un couple tour-approche puis d'établir une stratégie et un calendrier de déploiement en fonction. Un mandat avait donc été signé en 2017 pour une expérimentation Béziers-Montpellier et courait jusqu'en décembre 2019. 4 ans pour que l'expérimentation... ne démarre jamais et que son mandat finisse par être caduc !
- ☀ **Avis du SNCTA** : ça n'a pas été faute de prévenir la DO sur le mauvais choix du couple approche-tour. D'une part, Montpellier est un des seuls terrains à avoir conservé un trafic très élevé, connaît du sous-effectif et des subdivisions débordées, donc pas de ressources disponibles. De son côté, Béziers a une CTR basse, un seul *taxiway* central, donc une faible cadence de piste. Au final, des éléments peu intéressants pour obtenir des conclusions probantes. La DO a persisté alors qu'il était évident que le projet partirait dans le mur. Par désintérêt, il a donc fallu 4 ans pour en prendre acte. Et maintenant ? La DO a indiqué vouloir signer un nouveau mandat en juin. Mais s'il s'agit de monter une nouvelle usine à gaz pour obtenir quelques conclusions au mieux dans 3 ans, autant changer de cap et de méthodes de travail en juin : peut-être serait-il plus sensé de regarder les pratiques déjà en cours, s'en inspirer et les faire converger règlementairement.

☀ **Une attaque « à côté de la plaque » de l'UNSA Aviation Civile** : cette dernière a visiblement très mal suivi le dossier. N'est-elle donc pas au courant des lourdes difficultés de Montpellier et de Béziers ? Pourtant très discrète en GTP de façon générale, elle s'est néanmoins indignée par tract, en se lançant dans une diatribe proche du grotesque : elle accuse le SNCTA (et FO) d'avoir « *mis à mort le mandat* » tout en regrettant (de façon hautement démagogique) « *ce plafond de verre qui sous-tend que les TSEEAC ne peuvent pas réaliser de contrôle d'approche* » (doit-on considérer cette dernière position comme une revendication de tout l'UNSA AC ?). On lui répètera également ce qui a été martelé en séance : c'est le choix initial erroné et le laxisme de la DO qui ont tué le dit mandat et le SNCTA réclame une seule chose : que la DSNA accélère ENFIN !

Suivi des dossiers du CT DO

Grâce à de nombreuses questions diverses, le SNCTA attendait de ce GTP un suivi sérieux de certains dossiers abordés récemment en CT DO. Dire qu'il en a été extrêmement déçu est un doux euphémisme :

- ☀ **Accompagnement des personnels à Étampes** : traitement inacceptable ! Faut-il rappeler qu'une fermeture de service est un moment particulièrement anxiogène pour les agents concernés ? La DSNA, avec un laisser-aller qui laisse songeur, semble l'avoir oublié à Étampes où aucune perspective et aucun agenda ne sont donnés aux deux agents à reclasser. Le SNCTA exige que SDRH prenne contact de façon urgente avec ces derniers et que leurs situations soient étudiées avec soin. La fermeture de service doit passer par de la bienveillance. Où est-elle présentement ?
- ☀ **Mission DO pour établir une étude de BO à Lognes** : la DO vise, au regard des statistiques de trafic, une baisse de BO (à 8) bien trop forte de l'avis du SNCTA. Pas de réponse probante sur un calendrier de travail.
- ☀ **Réunion de restitution sur les problèmes d'incursions de piste pour Perpignan** : la DO s'engageait à tenir une réunion spécifique avec les OS. Pas de date annoncée.
- ☀ **Objectif de gestion de Mayotte** : pour le SNCTA, la DSNA doit prendre en compte le fort *turn over* structurel sur le terrain. La DO qui a accepté d'y affecter en GS 32 heures, 2 ressources en emploi réservé pour alimenter à 6, refuse de pérenniser ce chiffre. Contestation du SNCTA. La problématique du poste désormais vacant de CCA est également abordée. Pas de réponse.
- ☀ **Mission DO/SDRH à Cannes** : le SNCTA a rappelé qu'il considère le terrain « critique » en termes de trafic, de difficultés de formation, d'alimentation, de *turn over*,

Le travail du SNCTA, via sa COM TS, et sa revendication d'un corps unique de contrôleurs aériens dérangent-ils les OS historiques pour que l'UNSA Aviation Civile et la CGT se laissent aller à des attaques, au mieux inexactes, au pire mensongères ?

de projets et de méthodes de travail. Pas de réponse sur l'agenda et le contenu de la mission.

- ☀ **Pauses identifiées sur les terrains de groupe G** : état des lieux reporté en juin...
- ☀ **Tours Val de Loire et RTC Blagnac** : LFOT tombant dans le périmètre de la DSNA au 1^{er} juillet 2021, une des questions diverses du SNCTA devait permettre de faire un point général sur le dossier. Au final, le SNCTA est allé de surprises en surprises. Ainsi la fiche de poste des contrôleurs prévoirait leur transfert vers le *remote tower center* (RTC), annoncé à horizon 2025 dans une brochure DSNA (?). Par ailleurs, le terrain ne disposerait pas à ce stade d'encadrement local ! « Exotisme disruptif » ? Laisser-aller coupable ? Intégration à la petite semaine dans un service d'Orly-AG déjà en difficulté sur le dossier de ses CCA ? Dans un climat houleux, le SNCTA a réclamé avant juin la tenue d'une réunion sur le sujet où tous les points du dossier seraient abordés jusqu'au projet, connexe, du RTC de Blagnac. Pas de réponse. Rien sur le RTC.
- ☀ **Chargés d'affaires** : le réseau de chargés d'affaires pour les terrains F&G est enfin relancé. Le SNCTA rappelle qu'il souhaite voir mise en place une priorisation de ce poste en campagne de mobilité pour des agents ayant obtenu une MU dans leur carrière.
- ☀ **Équipements PLN** : le SNCTA le rabâche depuis des années, CADAS est peu ergonomique sans être adapté aux besoins des contrôleurs. Il souhaitait savoir si la DO avait l'intention d'en changer ou à défaut, améliorer son acquisition (complément de formation ou modification d'ergonomie ?). Circulez, y'a rien à voir : CADAS est la norme, un nouvel outil sera développé dans SYSAT G2 !!!

Renforcement du pôle CNA

La seule note positive de cette réunion d'une immense pauvreté a été amenée par SDRH Formation : des EAO seront développés pour tous les centres ; la cellule CNA d'accompagnement des stagiaires en formation s'agrandit avec la création d'un poste TSEEAC pour les terrains F et G. Le SNCTA s'en est clairement félicité et a réclamé que le titulaire puisse maintenir sa qualification. Il a néanmoins demandé de la vigilance à SDRH pour conserver de la cohérence opérationnelle dans un pôle *coaching* qui grossit. Interprétation malveillante par la CGT (hors réunion...) : « le SNCTA ne souhaite pas qu'un TSEEAC occupe un tel poste »... ce qui est faux et archifaux !

Une DSNA très en dessous du minimum acceptable et quelques OS qui se sont livrées dans leurs tracts à des attaques gratuites sur le dos des contrôleurs aériens : décidément, le GTP F&G du 9 mars 2021 a bel et bien sombré dans la médiocrité.

De son côté, le SNCTA travaille. Il attend en juin des débats de bien meilleure qualité.