



## Le statut ICNA est-il soluble dans le Ciel Unique ?

**Le projet de directive sur la licence pourrait remettre en question le statut des contrôleurs aériens français. Nous espérons que la DGAC et le ministère ont pris la juste mesure de l'enjeu.**

Le Jeudi 24 février 2005 se déroulait la 3<sup>e</sup> réunion du GT protocolaire sur la licence, chargé de suivre l'état d'avancement de la directive « licence de contrôle » et d'identifier les points qui poseront difficulté lors de la transposition en droit national. A cette occasion, SRH (le futur Secrétariat Général) nous a présenté son interprétation du principe de mobilité et de son application en France. Une vision qui se révèle totalement inacceptable pour le SNCTA.

### Devenir ICNA sans l'ENAC

L'administration et toutes les organisations syndicales étant opposées à l'emploi des contrôleurs étrangers avec un statut de contractuel, le Secrétariat Général a présenté ce qu'il estimait être la seule et unique façon conforme à la directive de faire de ces contrôleurs étrangers des ICNA.

Pour un ressortissant de la communauté déjà détenteur d'une licence de contrôle, toute évaluation des compétences (sous la forme d'un concours interne ou externe ou d'une sélection professionnelle) serait illégale, le Secrétariat Général propose donc une intégration de droit, « sur titre », par mutation. Il s'agit en fait de redéfinir les AVE pour y préciser les critères opérationnels (détection de telle ou telle qualification par exemple, mais en aucun cas « nécessité d'être ICNA ») et d'ouvrir nos AVE à tous les contrôleurs européens. Sous réserve d'un entretien favorable avec

un jury, la CAP devra considérer ces candidatures à égalité avec les candidatures ICNA, leur expérience à l'étranger étant prise en compte de la même façon !

### La fin de la polyvalence

Un contrôleur étranger pourra être ainsi recruté sur un poste en CRNA en ne possédant, par exemple, que les qualifications « en route ». Etant intégré ICNA, il pourra prétendre aux mêmes droits que ceux ayant suivi notre formation et même être muté sur un poste d'encadrement. Toutes mesures inverses seraient considérées en droit européen comme discriminatoires.

Actuellement la formation des ICNA français est non seulement multi qualifications (tour, approche, en route) mais aussi préparant aux postes d'encadrement. Une polyvalence qu'on ne retrouve pas toujours ailleurs.

Dans un monde de concurrence tel qu'il se dessine à travers le Ciel Unique, notre prestataire désireux ou contraint de réduire ses coûts, notamment de formation, spécialisera ses contrôleurs dès l'école. Le ciel européen semble bien noir pour notre formation qui est à la base de notre statut !

Un statut déjà mis à mal par la cohabitation au sein d'un même organisme de contrôleurs qui n'auront pas bénéficié des mêmes acquis professionnels. A terme, c'est bien la naissance d'un contrôle aérien à deux vitesses.

### LE PRINCIPE DE MOBILITE

L'Union Européenne vise à la libre circulation des travailleurs dans tous les domaines d'activité. Une législation européenne et une jurisprudence conséquente existent déjà pour la plupart des professions. Les aiguilleurs du ciel - profession dite « réglementée » - échappaient jusqu'à présent à cette législation. L'un des buts de la licence communautaire de contrôle est de permettre cette libre circulation pour les contrôleurs (c'est l'objet de l'article 13 du projet de directive).

A cette fin, elle établit un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences émises par les différents pays membres. Un pays doit ainsi reconnaître pleinement et considérer à l'identique toutes les compétences (qualifications, mentions, etc.) d'un contrôleur venant d'un pays tiers, ainsi que son expérience.

En ce qui concerne les fonctions contrôle, un contrôleur étranger est donc réputé strictement équivalent à un ICNA.

## Quelle alternative ?

Le SNCTA n'est pas opposé en tant que telle à l'intégration de contrôleurs étrangers au sein du corps des ICNA. Mais il est particulièrement concerné par l'avenir du statut ICNA (dont il est à l'origine), statut d'excellence qui fait de nous bien plus que de simples « croiseurs de plots ». S'il était possible d'apporter à ces contrôleurs le complément de formation indispensable pour faire d'eux de vrais ICNA (qualifications manquantes et enseignements généralistes d'ingénieur à l'ENAC), nous serions prêts à les accepter via un processus de sélection approprié.

Néanmoins, la jurisprudence européenne et le projet de directive laissent à penser qu'une telle solution serait illégale.

Le SNCTA a étudié nombre d'options pour se mettre en conformité avec le principe de mobilité de la directive. L'alternative la plus crédible réside dans une mesure forte et courageuse : puisque la directive n'a pas vocation à réglementer la politique de recrutement de chaque prestataire de contrôle, nous enjoignons la DSNA à ne plus recruter ses contrôleurs qu'*ab initio*, via un concours externe ouvert à tous les ressortissants de la Communauté Européenne. Cela signifie mettre un terme à tous les autres recrutements.

## L'ARTICLE 13 DE LA DIRECTIVE

### Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

1. [...] chaque Etat membre reconnaît la licence et les qualifications, mentions de qualifications et mentions linguistiques qui lui sont associées, délivrés par les autorités de surveillance nationales d'un autre Etat membre, ainsi que le certificat médical qui y est joint, conformément aux dispositions de la présente directive. Un Etat membre peut cependant décider de reconnaître seulement les licences des titulaires qui ont atteint la limite d'âge de 21 ans [...].

2. Aux fins d'octroyer la mention d'unité demandée, les autorités de surveillance nationales demandent au candidat de remplir les conditions particulières liées à cette mention, en indiquant l'unité, le secteur ou le poste de travail. Lorsqu'il établit le plan de formation en unité, l'organisme de formation tient dûment compte des compétences acquises et de l'expérience du candidat.

3. Les autorités de surveillance nationales agréent le plan de formation en unité proposé pour le candidat, et prennent une décision motivée à ce sujet, dans un délai de six semaines suivant la présentation de la preuve, sans préjudice des retards résultant de tout recours éventuel. Dans leurs décisions, les autorités de surveillance nationales veillent au respect des principes de non-discrimination et de proportionnalité.

*Version du Conseil de l'Union Européenne du 23 décembre 2004 (CODEC 1378)*

# Le SNCTA saura prendre ses responsabilités

Les propositions émises par l'administration sont de nature explosive car l'ouverture de nos AVE aux ressortissants de l'Union avec intégration automatique des recrutés dans le corps des ICNA reviendrait inexorablement à faire disparaître la spécificité de notre statut et donc rapidement le statut lui-même.

## Le SNCTA exige l'ouverture immédiate de négociations officielles sur la licence.

Seule une telle discussion nous permettra de déterminer si ces propositions sur la mobilité sont uniquement le fruit des élucubrations d'une poignée de hauts fonctionnaires qui ne nous portent pas spécialement dans leur cœur, ou bien la conséquence incontournable du projet de directive. Dans le deuxième cas, et si la directive devait rester en l'état, elle serait tout simplement inacceptable et nous appellerions alors l'ensemble de la profession à se mobiliser afin de la rejeter.

Nous espérons vivement que les négociateurs qui représentent la France sur ce sujet à Bruxelles ont pris la juste mesure de l'enjeu avant d'engager la parole de l'Etat.

Pour que les choses soient bien claires, nous mettons en garde la DGAC et le Ministère : rien n'est plus sensible pour notre profession que ce projet de directive qui touche à l'essence même de ce que nous avons réussi à construire en quarante ans d'action syndicale. Et s'il ne devait rester qu'une cause capable de rallumer l'ardeur des combats qui ont fait les heures les plus noires du contrôle aérien, ce serait bien celle-là.