

# Unis pour contrôler notre avenir

www.sncta.fr

## 3. 100 % CONTRÔLEUR AU QUOTIDIEN



LE SNCTA, SYNDICAT PROFESSIONNEL, AUTONOME FINANCIEREMENT ET INDEPENDANT POLITIQUEMENT, A POUR OBJECTIF DE SECURISER CONCRETEMENT LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONTROLEURS. VOICI 13 MESURES PRECISES QUI DEVONT ETRE INSCRITES AU PROTOCOLE 2009. PROFESSIONNELLES ET INDISPENSABLES POUR FAIRE FACE AUX PROCHAINES ANNEES

# J-18

### 1/13. Recruter 800 ICNA pour garantir la sécurité et l'efficacité

En 5 ans, ce recrutement permettra :

- de remplacer le départ à la retraite de 520 ICNA ;
- et d'accompagner la croissance du trafic aérien en toute sécurité.

Pour le SNCTA sécurité et conditions de travail ne peuvent pas rester des slogans. Nous avons d'ailleurs des exigences concrètes, réalistes et détaillées pour le protocole 2009.

### 2/13. FORMATION : Faire de l'ENAC une académie internationale de l'aéronautique et de la formation ICNA une référence

Aviateurs et héros emblématiques, Blériot, Ader, Védérines sont aussi devenus synonymes de bâtiments dégradés...

La formation reste le socle du statut ICNA et des valeurs portées par le SNCTA.

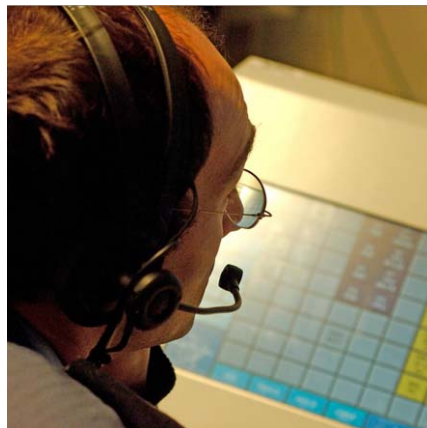
L'intégration récente de contrôleurs suisses dans des promos ICNA n'est qu'un exemple de ce que l'intégration européenne permettra. Mais aussi une démonstration concrète de la qualité et de la performance de l'ENAC.

Ce sont également les valeurs du statut ICNA qui se propagent au travers de la formation, un point capital pour le Service Public de demain. Un point nécessaire pour construire notre statut de fonctionnaires européens.

L'ENAC demeure clairement l'école de référence d'hier et d'aujourd'hui. Il est temps d'investir pour en faire l'académie de demain sur la scène européenne.

Malgré un personnel compétent et motivé, du matériel de haut niveau, les missions dévolues à l'ENAC souffrent d'une gestion « à la petite semaine » et d'une structure inadaptée.

Le SNCTA travaillera à la création d'une Direction de la Formation des Corps Techniques. Elle permettra aux services



français de la navigation aérienne, mais aussi à leurs homologues européens, de disposer d'une véritable académie pour l'ensemble des métiers de la chaîne de sécurité (contrôleurs, électroniciens, techniciens, etc...). Le chantier, au sens propre comme au sens figuré, s'avère important mais indispensable pour l'avenir.

### 3/13. PROTECTION PENALE : Face au monde qui se judiciarise, le SNCTA exige une réflexion sur le périmètre de la responsabilité pénale des ICNA

Si la sécurité est notre raison d'être, l'insécurité juridique croissante dans l'exercice de notre activité n'est plus acceptable. Il ne serait ni souhaitable, ni socialement acceptable de revendiquer une forme de « déresponsabilisation pénale » pour les ICNA ; il n'est cependant plus supportable qu'ils demeurent des coupables potentiels permanents. L'arrivée de la licence de contrôle ajoute de fait un élément de responsabilisation individuelle, dont nous ne mesurons vraisemblablement pas encore tous les effets. Ainsi, les évolutions de la société qui exige systématiquement un coupable et accepte de moins en moins les responsabilités partagées, même dans les accidents complexes comme les accidents aériens, deviennent source d'inquiétude permanente pour les contrôleurs.

Le SNCTA exige qu'une réflexion soit lancée sur la responsabilité pénale des ICNA. Nous avons des responsabilités et nous savons les assumer au quotidien ! Néanmoins cela n'exclut pas le fait que les spécificités techniques de notre profession et la gestion en temps réel de situations souvent complexes soient mieux pris en compte en cas d'incident et d'accident.

Aussi, en réponse aux attentes et aux interrogations grandissantes des contrôleurs, le SNCTA exige :

- de formaliser la participation active d'ICNA aux enquêtes administratives menées par le BEA ;
- de faire reconnaître un domaine d'expertise judiciaire « contrôle aérien » et d'y faciliter la reconnaissance de contrôleurs.

De plus, le SNCTA, en collaboration avec tous les éventuels partenaires concernés, interpellera les pouvoirs publics afin d'étudier les conséquences de la loi de Juillet 2000 concernant les délits non intentionnels. A cette occasion le SNCTA demandera une étude sur les notions de « maladresse », « d'inattention » et de « manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements ».

Il s'agira, entre autres, de réfléchir à la mise en place d'un « référentiel professionnel moyen » qui permettra de préciser si les faits reprochés et qualifiés selon les termes de cette loi s'écartent de façon significative et anormale d'une pratique opérationnelle courante.

Enfin, afin de répondre de manière rapide et efficace à un éventuel « évènement à problèmes » auquel chacun d'entre nous peut être confronté, le SNCTA va étudier la mise en œuvre d'un numéro vert « responsabilité » accessible 24h sur 24h.

#### 4/13. PROTECTION SOCIALE : Financement du contrat MNAM ATC par le prestataire

Au travers des protocoles et dernièrement grâce à l'accord Licence, le SNCTA a obtenu la mise en place d'une assurance perte de licence en cas d'inaptitude au contrôle. Elle garantit un emploi dans l'encadrement ou l'expertise, un maintien des primes et assure une progression de carrière jusqu'au HEA.

Néanmoins, une rémunération basée principalement sur les primes nous rend vulnérables à tous les accidents de la vie entraînant une inaptitude au travail. Soit :

- un salaire divisé par 2 après 90 jours d'arrêt maladie ;
- puis, selon la maladie, divisé par 4 après deux ans ; pour finir ensuite par une éventuelle pension d'invalidité.

Conscient du risque, le SNCTA a travaillé avec une mutuelle, afin d'élaborer un produit d'assurance spécifique aux ICNA. Né au début des années 2000, le contrat **MNAM ATC** garantit à tout ICNA devenu inapte au travail, 96% de son salaire net (jusqu'à sa retraite).

Un tiers des ICNA y a d'ores et déjà souscrit. Le SNCTA œuvrera pour que

l'ensemble des ICNA soit **TOTALEMENT** assuré pour **TOUS** les risques, au travers d'une couverture payée par l'employeur.

#### 5/13. RAPPROCHER LES DOM-TOM DE LA METROPOLE : Une meilleure gestion des effectifs et un déploiement des matériels aux standards de la métropole. Mise en place de SNA dans les TOM

« Loin des yeux, loin du cœur » reste souvent le dicton le plus approprié pour résumer l'action de l'Aviation Civile vis-à-vis des organismes d'outre mer.

Les améliorations constatées depuis quelques mois restent insuffisantes et inégalement réparties sur les différents centres.

Le SNCTA exige des mesures précises et concrètes :

- Nomination d'un chargé de mission Outre-mer à la DSNA. Dans un premier temps, il dressera un bilan de l'existant, puis conduira la mise en œuvre du programme de modernisation.
- Création de Services de Navigation aérienne (SNA) rattachés à la DO dans les TOM.
- Mise en place d'un accompagnement particulier pour les sorties ENAC affectées directement dans les DOM, ainsi que pour les EP/SP en 1<sup>ère</sup> affectation ICNA.

#### 6/13. REMUNERATION : Le SNCTA lancera une politique ambitieuse de réduction des différentiels visant à diminuer le nombre de groupes et à gommer les écarts au sein d'un groupe

Afin de resserrer les liens sociaux entre les contrôleurs, selon la méthode employée depuis maintenant 20 ans, le SNCTA lancera une politique ambitieuse de réduction des différentiels. Pour cela il cherchera à diminuer le nombre de groupe

### Outre-mer encore...

Le SNCTA défend les conditions de travail mais aussi les conditions de vie des ICNA mutés Outre-mer...

Pour cela il œuvrera, et tout particulièrement à Cayenne, pour :

- faciliter l'accès aux logements de fonction,
- lancer un vaste programme de modernisation de ces logements
- offrir la possibilité de garder durablement ces logements (plus de 4 ou 5 ans) quand l'attractivité du centre fait défaut.

pes et à gommer les écarts au sein d'un groupe.

#### 7/13. RETRAITE : Amélioration significative du taux de remplacement et lancement d'une réflexion pour une meilleure prise en compte de la pénibilité

Malgré des avancées conséquentes mises en place par le SNCTA ces dernières années (HEA, ATC), la retraite des ICNA souffre d'un taux de remplacement parmi les plus faibles de la Fonction publique.

Le SNCTA poursuivra son travail pour l'améliorer significativement.

Notons que le statut de fonctionnaire européen permettra d'avancer rapidement et concrètement dans ce sens. En effet si les primes représentent près de 50% du salaire des contrôleurs français elles ne dépassent pas 15 à 20% de la rémunération de nos collègues d'Eurocontrol.

Dans le même cadre, le SNCTA veillera à ce que la pénibilité de notre métier soit mieux prise en considération.

### Pourquoi ai-je souscrit au contrat MNAM ATC ? (Sébastien, 35 ans, contrôleur en CRNA)

En 2000, plusieurs contrôleurs de mon centre ont eu de gros soucis de santé les obligeant à arrêter leur métier. Après le choc de se savoir malades, ils ont dû faire face à la baisse progressive de leurs salaires, n'étant pas assurés pour cela.

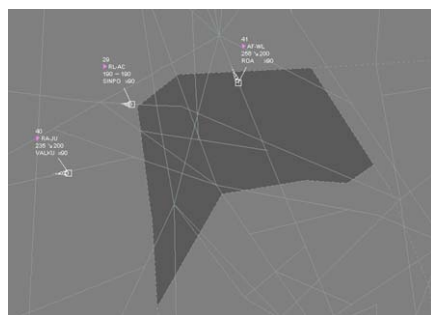
A l'époque, rien n'était proposé aux agents pour pallier cette perte financière. Alerté, mon syndicat a travaillé dur avec la MNAM pour créer le contrat ATC.

Marié, deux enfants, il m'a paru évident de souscrire ce contrat pour protéger ma famille de cette éventuelle descente aux enfers. Malgré le coût élevé des cotisations, je me sens serein face aux accidents de la vie. Je tiens à remercier les militants qui ont donné leur temps pour créer ce contrat.

### 8/13. Évolutions européennes : D'un point de vue opérationnel, le SNCTA exigera le renforcement des moyens alloués au CRNA Est

Le SNCTA exige la mise en place de moyens opérationnels adaptés aux enjeux européens. A l'instar de ce qui s'est déjà fait dans les autres CRNA, le SNCTA vient d'obtenir l'engagement d'un budget de 15 millions d'euros, permettant l'agrandissement du centre. Une réflexion stratégique s'impose quant à l'avenir et l'organisation du CRNA-Est, et notamment le déploiement d'un CMCC.

### 9/13. Simulateurs : Déploiement rapide d'outils performants et réalistes pour favoriser les formations initiale et continue



- 18 mois : c'est la durée nécessaire pour espérer la disponibilité du simulateur de l'ENAC afin d'étudier le projet espace d'un CRNA !
- 2 écrans posés sur une table sont censés, pour l'Administration, permettre aux « approcheurs » de se former aux situations inhabituelles et faire de la formation initiale !

Nos collègues pilotes ont eux compris depuis longtemps : il ne doit pas y avoir de différence entre le simulateur et la machine pilotée.

Les simulateurs ne sont pas des jouets pour les contrôleurs, mais bien des outils indispensables à notre formation initiale et continue, ainsi qu'à tous les projets « espace ».

Le SNCTA exigera que soit inscrite au protocole 2009 une politique ambitieuse de simulateurs, pour garantir :

- La définition des besoins selon les types d'organismes (CRNA, approches multi-secteurs, approches gérant un SIV, etc...)
- Le déploiement en plus grand nombre de simulateurs réalistes pour les approches.
- La mise en place dans les CRNA du nombre suffisant de positions nécessaires à des expérimentations « espace » réalistes,

et dimensionné aux besoins des formations initiales et continues

Dans le cadre européen, le SNCTA veillera à ce que cette politique soit en cohérence avec celle de nos collègues de MOSAIC pour permettre, outre le travail en commun sur des resectorisations, l'accès au plus grand nombre à du matériel de haut niveau.

### 10/13. Comité de validation technique : Création d'un comité de contrôleurs pour valider les spécifications des outils et matériels. Il pourra s'appuyer sur des expertises extérieures (ergonomes, médecins...)

Le fiasco des écrans MAGE illustre une fois de plus la nécessité d'impliquer les contrôleurs dans les choix techniques. A ce jour, il n'existe aucun organisme officiel chargé de les valider.

Le SNCTA mettra en place le Comité de Validation Technique, composé de PC, dont les pouvoirs et moyens seront à la hauteur des enjeux. Le CVT pourra conduire toutes les études qu'il jugera utiles auprès de professionnels reconnus (ergonomes, médecins, etc...).

### 11/13. Stress et pénibilité : Dans un contexte de forte croissance, le SNCTA revendique une meilleure prise en compte de la pénibilité

Le SNCTA lancera une étude sur la pénibilité de notre travail, et plus particulièrement sur l'influence du stress professionnel. Notre métier comporte des contraintes qui, du fait de la hausse régulière du trafic, s'avèrent de plus en plus importantes.

Les progrès obtenus par le SNCTA (32h, 25% de temps de pause, etc..) doivent être réactualisés pour nous permettre d'assurer nos missions en toute sécurité.



### 12/13. Entraînement aérien : Revalorisation de l'enveloppe financière allouée

La formation des contrôleurs au pilotage est un élément concourant de la sécurité et d'un service de contrôle de qualité.



La forte augmentation des prix de l'essence, comme celle de la maintenance des avions, ont notablement augmenté le prix de l'heure de vol ces dernières années.

L'enveloppe budgétaire allouée (1430 €) s'avère désormais insuffisante pour assurer le renouvellement de la licence en évitant un test.

Afin de favoriser le maintien des compétences de pilote, voire de les renforcer, le SNCTA revendique :

- Une augmentation de 25% de l'enveloppe budgétaire ;
- La prise en charge de l'assurance pilotage par l'administration, dans le cadre de la formation continue ;
- La possibilité pour ceux qui n'ont plus de licence valide de financer le « relâcher » par des heures de vol DGAC ;
- Le lancement d'une étude visant à donner accès à des heures de vols IFR dans la formation continue, eu égard à ce qui existe pour d'autres corps techniques de la DGAC.

### 13/13. Billets GP : Amélioration significative des conditions d'accès et de prix. Simplification des formalités d'achat et d'émission des billets

Les lourdeurs administratives et les conditions tarifaires de moins en moins avantageuses ont rendu les GP inintéressants dans la plupart des cas.

Le SNCTA exigera :

- Une simplification de la procédure d'achat et d'émission des billets : possibilité d'acheter son billet sur des bornes automatiques sans remplir de nombreux formulaires fastidieux ;
- Le SNCTA collaborera à la mise au point une démarche d'obtention des GP considérablement plus pratique. Simultanément le SNCTA travaillera à obtenir de nouveaux accords nettement plus avantageux aussi bien du point de vue des prix que des priorités d'accès à bord des vols.

