

CONFLITS DANS L'AIR

Communiqués

du Bureau national

www.sncta.fr



SOMMAIRE 695

LA GRÈVE BAFOUÉE
Le SNCTA, avec FO et l'UNSA, avait demandé un espace de concertation autour des modalités d'application du service minimum. Après deux réunions, aucun espoir d'aboutir.

LES CONDITIONS DE PROROGATION DES LICENCES RENFORCÉES
L'EASA condamne le PIFA et renforce les exigences relatives aux prorogations de la licence de contrôle.

LE FDS QUI S'EMMÊLE LES PINCEAUX AVEC LES CODES 1000
Encore un incident qui met en évidence les défaillances du filet de sauvegarde sous certaines conditions.

LA FIN ANNONCÉE DES GP AIR FRANCE
Après des années de reculs successifs sur cet avantage ténu qu'octroyait la compagnie « nationale » aux agents de la DGAC, c'en est dorénavant bien fini des N2 pour les contrôleurs.

EN ROUTE VERS L'UNION
La première Commission Mixte UNSA ICNA — SNCTA s'est réunie le 16 octobre dernier.

En ce début d'automne, les feuilles ne sont pas les seules à tomber, les mauvaises nouvelles aussi. Les raisons d'espérer sont minces, mais elles existent. À nous de les faire fructifier.

Pour agir dans l'intérêt des contrôleurs, Le SNCTA n'attendra pas le printemps !

Droit de grève

Voilà 6 mois, le SNCTA, avec d'autres syndicats, interpellait le Directeur Général sur les modalités d'application du service minimum suite à la gestion scandaleuse du conflit du début d'année à Marseille Provence. Ce dernier, que le sujet embarrasse particulièrement, a finalement accepté d'ouvrir un espace de concertation qui n'en a que le nom, puisqu'après plusieurs heures de débat c'est une administration totalement fermée qui, par la voix de son Directeur des Opérations, nous explique que, si la grève est bien un droit, celui-ci ne doit avoir qu'un impact limité sur les usagers des services publics. Un impact limité, voilà ce que cherche notre administration. Pour elle, le nombre de conflits importe bien moins que leur impact. Pour cela, elle a construit, avec l'aide de son partenaire syndical privilégié majoritaire à la DGAC, un système qui, tout en tolérant plusieurs dizaines de jours de grève par an, en limite drastiquement l'impact. D'un moyen de lutte, la grève a été transformée en un mode d'expression. Elle n'est plus l'arme ultime permettant de satisfaire les revendications des salariés, elle est le vecteur d'expression d'un désaccord ou d'un mécontentement. Tolérée lorsque son impact est mince, favorisée même parfois lors d'actions précises d'une durée très limitée, la grève est sacrifiée ou bannie lorsqu'elle est d'ampleur ou supporte une revendication sur l'amélioration des conditions d'emploi des contrôleurs.

Le SNCTA s'oppose à cette dérive, il n'accepte pas le principe de grèves adoucies ou sacrifiées selon le bon vouloir de la Direction ou des pouvoirs publics. Il revendique le retour au droit de grève posé par la loi en 1984. Cette loi faisait le choix de garantir un service minimum en cas de conflit. Elle arrivait en écho aux actions jugées illégales menées par les contrôleurs pour la défense de leurs intérêts au cours des années 1970. Tout en permettant aux contrôleurs de bénéficier

d'un droit constitutionnel, la loi offrait aux usagers le maintien d'un service conséquent (près de 50 % de la demande) en cas de conflit. Ce dispositif reste encore inédit aujourd'hui dans les transports.

Pour le SNCTA, il n'existe que deux voies possibles dans l'application du droit de grève.

- ♦ Soit le retour à un service minimum respectueux de l'esprit de la loi 1984 et des textes réglementaires associés. C'est-à-dire la définition de listes de vols sur les aérodromes désignés par décrets ainsi que celle d'un ratio de survols.
- ♦ Soit le remplacement du service minimum par un service de sécurité permettant d'assurer les missions de sauvegarde des biens et des personnes, associé au respect d'une proportionnalité entre nombre de grévistes et impact sur le trafic, ceci sans limites hautes ou basses du nombre de mouvements.

Actuellement, l'administration jouit à son aise d'un service minimum qu'elle a le loisir de pousser à convenance vers un maximum, comme à Marseille, en fonction d'intérêts toujours discutables. Le GT mené par M. Éric Bruneau n'y changera rien, nous sommes en face de positions dogmatiques dans la droite ligne des postures antisociales de ces dernières années qui tendent à grignoter les droits des salariés. Le SNCTA tient toutefois à rappeler à nos décideurs que les contrôleurs ont toujours su se faire entendre avec ou sans l'assentiment de leur employeur.

Prorogation des licences de contrôle
Le verdict de l'EASA est tombé, il est sans appel. Malgré les propos lénifiants tenus par l'administration pendant des mois, les règlements qui organisent la prorogation des licences des contrôleurs vont se durcir significativement.

Après une mise en œuvre en 2008, la licence de contrôle subira, au début de l'année 2016, un premier lifting d'envergure. Les contraintes d'exercice du métier de contrôleur s'en trouveront

renforcées et les systèmes d'évaluation généralisés. À l'heure où certaines professions revendiquent l'octroi d'une licence pour en tirer quelques avantages sociaux, les contrôleurs se voient imposer un système de licence de plus en plus contraignant sans aucune valorisation. Le protocole, fraîchement signé par l'administration et les syndicats qui nient les spécificités des contrôleurs, en est la triste démonstration en ne faisant jamais référence aux évolutions imposées par l'EASA.

Concernant les compétences pratiques :

- ◆ La prorogation de la mention d'unité **pourra** être effectuée tous les 3 ans, mais avec un contrôle des heures annuel.

- ◆ Une évaluation des compétences pratiques (examen) devra être passée avec succès dans les 3 mois précédant la prorogation de la mention d'unité.

Concernant les compétences en langue anglaise :

- ◆ La validité du niveau 6 sera limitée à 9 ans.
- ◆ L'évaluation continue de type PIFA n'est pas reconnue et devra être remplacée par une évaluation formelle approuvée par l'autorité de surveillance (DSAC).

Concernant les compétences d'instructeur :

- ◆ Deux ans d'expérience seront requis pour la délivrance de la première mention ISP.
- ◆ Deux ans d'expérience dans le Rating seront requis pour la formation sur simulateur.

Ces figures imposées auront des conséquences significatives sur nos métiers. Que ce soit, par exemple, pour la définition des missions des ICA à l'ENAC, ces derniers devant être spécialisés, ou lors de la vérification des compétences pratiques en anglais. L'EASA bannit en effet tout système de formation qualifiante. C'est bien la logique du « tout évaluation » qui s'imposera à nous contrairement à ce qu'on voudrait nous laisser entendre pour tenter de nous hypnotiser. Face à cela, le SNCTA exigera que la maîtrise de l'ensemble des processus d'évaluations nécessaires au renouvellement des licences soit confiée intégralement aux contrôleurs détenteurs d'une mention d'unité valide, sur le principe des pairs évaluateurs. Le SNCTA s'opposera farouchement à toute idée d'évaluation par un lecteur d'anglais ou par une commission d'habilitation.

Le FDS qui s'emmêle les pinceaux avec les codes 1000 Récemment en CRNA, le filet de

sauvegarde (FDS) ne s'est jamais déclenché lors d'un rapprochement de deux avions transpondant code 1000 (*environ 1 nautique et 100 pieds*). Cet incident grave a permis d'identifier un dysfonctionnement majeur, l'algorithme du FDS ayant traité les deux pistes comme un doublon l'une de l'autre. Considérant qu'il ne s'agissait que d'échos d'un seul vol, le FDS ne s'est donc pas déclenché. La DTI semble être en mesure de fournir un correctif pour début décembre avec une mise en service mi-décembre.

Le SNCTA regrette « un management par l'incident », en effet, lors de la mise en service du mode S, associée à l'allocation multiple du code 1000, le CRNA/O avait déjà pointé cette faille du FDS... Cet événement aurait par conséquent pu être évité. La question du suivi et de la mise à jour de nos systèmes de contrôle est donc une fois de plus posée.

Le SNCTA sera très vigilant quant aux relevés de conclusion de l'analyse de cet incident ainsi qu'aux mesures proposées. Enfin, il fait remarquer que le FDS n'a que très peu évolué ces quinze dernières années. Pourtant, entre temps, divers systèmes de traitement radar et une nouvelle technologie, le mode S, ont été implémentés. Il est grand temps que la DSNA se dote d'outils de contrôle modernes et performants, capables d'utiliser les technologies embarquées. De tels outils sont opérationnels depuis plusieurs années chez nos voisins. Ils ont contribué à améliorer la sécurité.

GP Air France

Pour fêter ses 80 ans, Air France

se rappelle au bon souvenir des contrôleurs aériens en leur retirant le dernier petit avantage qu'elle leur octroyait ! Cette vieille dame amnésique qui existe et ne survit que par le soutien d'une administration de l'aviation civile et d'un État bienveillants, a toujours été avare de ses faveurs envers ceux qui participent chaque jour au bon déroulement de son activité : les contrôleurs aériens. Air France qui fait voyager nombre d'hommes politiques et leurs familles gratuitement, qui distribue des billets de faveur et autres avantages au petit monde des médias, explique aujourd'hui aux agents de la DGAC que les billets N2 de dernière priorité sont une charge insoutenable dans un environnement aéronautique fragilisé. Qui peut croire cela ? Cette décision de la direction d'Air France ne vise en fait qu'à apaiser les salariés de la compagnie qui viennent de subir une restriction de l'usage des R1 (GP avec réservation). Si l'on peut comprendre l'irritation des salariés d'Air France qui voient leurs avantages rognés, doit-on continuer d'accepter que les pouvoirs publics et la DGAC tordent le bras de la DSNA et restreignent ses ressources en lui imposant une politique de bas tarifs des redevances au nom d'une solidarité avec une compagnie française pour qui nous ne sommes que des étrangers ?

La fin des GP Air France n'est pas un drame pour les contrôleurs, mais il s'agit d'un symbole fort. Octroyés en 1982 par Charles Fiterman, ministre des transports alors qu'Air France était une compagnie détenue à 100 % par l'état, cet avantage prend donc fin une trentaine d'années plus tard alors que l'État ne détient plus que 16 % des parts de la compagnie. Air France n'est plus LA compagnie nationale et, en ce sens, il est grand temps qu'elle soit traitée sur un pied d'égalité avec tous les autres usagers de l'espace aérien par les pouvoirs publics et la DGAC notamment. Pour les contrôleurs aériens, pas d'état d'âme !

Rapprochement UNSA ICNA — SNCTA

Les deux syndicats qui ont fait le

choix de se parler pour défendre les intérêts des contrôleurs se sont rencontrés à deux reprises dans une nouvelle structure baptisée Commission Mixte. Cette Commission se réunira encore au minimum trois fois avant la fin de cette année. Les deux organisations échangent leurs points de vue sur les thématiques essentielles comme : l'Europe, la retraite, les basses couches, la gestion RH... et n'en déplaît à ceux que la coalition des forces des contrôleurs dérange... ça avance !