

Avis de grands vents

Funeste année 2020 pour le secteur du transport aérien. Sans même parler de la lourde dette que la DGAC va devoir trainer comme un boulet, les incertitudes sont nombreuses et les réformes s'empilent dans un certain désordre. La COM TS du SNCTA propose de faire un récapitulatif des grands changements à venir pour les contrôleurs TSEEAC et les agents de la Vigie trafic de CdG.

Réserves (in)opérationnelles

L'actualité sociale du contrôle aérien de ces derniers mois s'est focalisée sur le dossier des réserves opérationnelles (RO) dans les organismes de contrôle. Ce dispositif RH visait principalement les CRNA et les grandes approches dans une chasse à la récupération. Mais au final, tous les organismes seront concernés.

Depuis juin 2020, le SNCTA, ses instances nationales et locales, ne cessent de guerroyer contre ce dispositif et ses multiples chausse-trappes. En témoignent les nombreuses communications parues depuis 6 mois à destination de tous les contrôleurs, TSEEAC et ICNA (par exemple, [ici](#), [ici](#) et [là](#)). Vous pourrez toutes les retrouver sur sncta.fr.

Détachements courts

En attendant la fin de l'état d'urgence sanitaire actuellement fixée au 17 février 2021, les contrôleurs seront placés en RO exceptionnelles. C'est ce dispositif couplé à celui des détachements courts, validé en CT DO du 8 décembre dernier, que le SNCTA proposait pour la durée de la crise. Il s'agissait de saisir l'opportunité d'une faible pression du trafic pour faire avancer les projets de navigation aérienne par des détachements offrant des avancements de carrière. La DSNA a ainsi gâché cette opportunité.

Néanmoins, jusqu'à fin 2023, les contrôleurs TSEEAC pourront être détachés de 1 à 3 mois sur la base du volontariat. La durée du détachement court sera prise en compte pour accélérer la nomination au RTAC pour les contrôleurs disposant des critères. En revanche, SDRH s'est montré obscur quant aux modalités concrètes de cette accélération et ce, alors que le SNCTA déplore l'opacité de l'octroi « en gestion » des emplois fonctionnels.

Pour toute question sur les dispositifs des réserves opérationnelles, des détachements courts ou des pauses identifiées, rapprochez vous de la COM TS via tseeac@sncta.fr.

Pacte de reprise (PdR) : l'elocotorP

L'idée de créer les conditions sociales propices à un redémarrage du trafic autour d'un pacte dit « de reprise » avait été lancée par Patrick Gandil puis poursuivie par son successeur, Damien Cazé. Une série de réunions thématiques s'est donc déroulée pendant le dernier trimestre de 2020. Au final, après un premier *round*, les OS ont assisté à une resucée des mesures évoquées pendant la négociation du Protocole 2020. Avec une particularité majeure : des discussions réduites souvent à de la pure forme et des « compensations » sociales à l'avenant. Le pacte de reprise, un elocotorP, un Protocole à l'envers ?

Ainsi la DSNA a présenté, dans le cadre du PdR, une réactualisation des BO des terrains F et G en lien avec des réajustements de grilles d'armement et des réductions d'amplitude ATS, présentés comme des conséquences des baisses de trafic (commercial notamment). Les nouveaux BO/OG (objectifs de gestion) à utiliser pour le prochain GS 32 heures sont à ce stade les suivants :

- ☀ SNA CE : Bron 11 à 10, Saint Étienne de 7 à 4 ;
- ☀ SNA N : Châlons-Vatry de 7 à 6, Dôle de 5 à 4 (étude en cours pour baisser le BO à 3) ;
- ☀ SNA O : Caen de 7 à 6 ;
- ☀ SNA OI : Dzaoudzi de 7 à 5 (refus local du SIV) ;
- ☀ SNA RP : Étampes de 8 à 7, Lognes de 12 à 8 ;
- ☀ SNA S : Agen de 8 à 7 (étude pour baisser à 6), Carcassonne de 7 à 6 ;
- ☀ SNA SO : Bergerac de 7 à 6 ;
- ☀ SNA SSE : Avignon de 10 à 9.

Quelques terrains affichent malgré tout une augmentation de leurs besoins : Merville de 5 à 6 (activité école en recrudescence), Brive de 4 à 5 (augmentation des horaires ATS) et Nîmes de 9 à 10 (simple « mise en conformité » des besoins mis en évidence par le SNCTA il y a deux ans suite à la création de la Base aérienne de sécurité civile).

Des interrogations locales sont soulevées par certains chiffres (ou par l'absence de certains chiffres) : Lognes, Cannes, Perpignan, Dzaoudzi, etc. Le SNCTA, qui n'a pu le porter au travers de questions diverses lors du CT DO de décembre interrompu par la longueur des débats, les remettra sur le tapis lors du CT DO prévu le 20 janvier prochain.

Remote tower : des questions, bien peu de réponses

La digitalisation était annoncée comme un pilier du PdR à travers notamment la technologie *remote tower* transformée, « à la Française », en *Digital Advanced Tower* (DAT). Quelques mois après le lancement des réunions du PdR, le SNCTA peine toujours à voir où la DSNA compte aller avec le *remote*. Temporalisation le temps de voir comment le trafic se recompose ? Patinage artistique sur un sujet glaçant ? Incapacité chronique à mener des projets techniques novateurs ?

Toujours est-il que depuis 2016, la DSNA a peu ou pas avancé : seuls les projets du contrôle à distance de l'héliport du Quai du large depuis la vigie de Cannes et celui de la piste de Miquelon depuis la tour de Saint-Pierre sont encore vivants. Vivants mais sur un long chemin de croix entre aléas techniques, études de sécurité conduisant à des niveaux de sécurité logicielle improbables et non-respect des demandes des experts locaux.

La nouveauté réside en la construction d'un *Remote tower center* (RTC) à Blagnac incluant le terrain de Tours Val de Loire. Sans qu'on ne connaisse les autres terrains censés intégrer ce RTC, sans qu'on ne sache non plus avec quels personnels il serait armé, ni quand et comment seraient affectés ceux-ci... Si on rajoute que la majorité politique nouvellement élue de Tours considère leur aéroport comme *dixit* « une aberration », tout le dossier laisse extrêmement perplexe. Sans compter que le SNCTA n'a toujours pas vu la couleur d'un (début de) plan d'accompagnement pour des personnels susceptibles d'être contraints à muter en cas de fermeture de leurs terrains.

Le fait est que le DAT recèle d'innombrables questions RH, techniques ou réglementaires et qu'en retour, la DSNA se montre incapable de répondre à la plupart d'entre elles.

Une licence « Apron control » pour la Vigie trafic de CdG !

Les réunions du PdR comportent un volet sur la création d'une licence ANSO (*Air navigation service operator*) qui permettrait de donner une habilitation à des agents TSEEAC travaillant en particulier dans les domaines de l'information aéronautique. Une façon détournée d'accompagner les restructurations en cours (fermeture du BRIA du Bourget fin 2021, fusion des BNI et BNIA au SIA, regroupements de BTIV) ?

La DSNA souhaiterait inclure dans la licence ANSO les agents de la Vigie trafic de CdG désormais soumis au règlement européen AMS (*Apron management service*) 2020/1234. Ce dernier cadre les exigences en matière de formations initiale et continue, de contrôle d'aptitude et de compétences linguistiques.

Le SNCTA ne saisit pas comment les exigences européennes pourraient se fondre dans une habilitation purement franco-française. Il demande à travailler spécifiquement à la création d'une licence pour les agents de la Vigie trafic distincte de la licence ANSO, sur le modèle de la licence ATCO.

Carottage de réunions ?

Pour une meilleure prise en compte des besoins RH des organismes de contrôle, SDRH avait pour habitude de réunir deux GS 32h, le premier en février, le second en début d'été. En 2020, seul le premier s'est tenu pour les TSEEAC. Le SNCTA espère que cette « expérience » n'en appellera pas d'autres et que la DSNA va revenir à un fonctionnement moins exotique...

Le SNCTA réclame pour 2021 la tenue de deux GS 32 heures ainsi que le retour du GTP F et G.

Au rayon des réunions portées disparues, le groupe de travail permanent pour les terrains F et G (GTP F et G) est en tête de gondole. Instance utile qui avait pour objectif de traiter les problématiques particulières au contrôle d'aérodrome, elle s'est réunie en février 2018 puis en octobre 2019, ce qui ne représentait déjà pas une périodicité d'acharnés. Depuis ? Encéphalogramme plat ! Ainsi le plan d'action consécutif à la mission vers les chefs CA en région parisienne est, par exemple, « opportunément » passé à la trappe...

Au vu de l'actualité chargée concernant les terrains F et G, le SNCTA réclame instamment la re-convocation de cette instance. Il demande en outre qu'elle soit préparée avec plus de sérieux qu'en octobre 2019...

Pauses et règlement européen 2017/373

Le règlement européen « ATM » 2017/373 embarque des dispositions obligatoires sur la fatigue. Pour la DSNA, il entre en application avec retard au 1^{er} janvier 2021 pour ce qui concerne l'aspect pause (« *une plage de temps pendant la période de service au cours de laquelle un contrôleur de la circulation aérienne n'est pas tenu d'exécuter ses fonctions, à des fins de récupération* »). Sont concernés au premier chef, les terrains du groupe G qui ne disposaient pas jusqu'à présent de pauses identifiées. Désormais les services locaux devront offrir une pause de 30 minutes au moins, à échéance de 6 heures, aux contrôleurs des terrains de groupe G travaillant seul.

Le SNCTA grâce à sa COM TS suit attentivement les sujets concernant les contrôleurs aériens TSEEAC mais aussi les agents de la Vigie trafic. Le SNCTA offre également à tous les contrôleurs, ICNA ou TSEEAC, adhérents ou non-adhérents, des aides individuelles dans les domaines des normes médicales via CESAME (cesame@sncta.fr), de la carrière et des rémunérations via ASAP (asap@sncta.fr) ou de la retraite via sa cellule retraite (retraite@sncta.fr).