

# CONFLITS DANS L'AIR

COM TS

N° 7

## Terrains F & G et vigie trafic : tour de proximité !

En cette fin d'année 2021 où se multiplient les signes de retour à la croissance du trafic commercial, le SNCTA propose un tour d'horizon des riches actualités concernant les contrôleurs d'aéroport et les agents de la Vigie Trafic.

### GTP F&G : le rebond ?

Un nouvel animateur du groupe de travail permanent pour les terrains des groupes F et G en la personne du chef du SNA ouest a présidé sa première réunion le 5 octobre 2021. Le fait est que celle-ci était mieux préparée que la plupart des précédentes. À l'ordre du jour, figurait la relance de l'expérimentation « interface tour/approche » dont la première tentative entre Montpellier et Béziers s'est achevée par un fiasco. Cette fois-ci, la DO propose le couple Lyon/Grenoble Isère. Dans l'attente du mandat d'expérimentation, à étudier en janvier lors du prochain GTP, le SNCTA attend de la DO qu'elle soit capable de fixer un calendrier précis et qu'elle ait déminé rapidement un certain nombre d'obstacles avant de débiter les travaux, notamment en impliquant rapidement les contrôleurs concernés. À défaut elle devra proposer un autre couple approche/tour afin d'éviter les affres de la précédente tentative.

Le réseau des chargés d'affaires pour les terrains F et G va lui aussi être relancé. Dans l'incapacité de nommer partout des adjoints chefs CA (demande unanime des OS), la DSNA utilise la ressource de ces chargés d'affaires pour alléger la tâche des chefs CA. Permettre à ces encadrants d'échanger et uniformiser le fonctionnement des SNA relève de la bonne pratique.

En ce sens, le SNCTA conteste le retrait du poste de chargé d'affaires pour Orly Aviation Générale à la campagne de mobilité de cet automne et réclame son retour : il est incohérent que ce service qui recense 7 terrains F et G et pour lequel a été rendu un rapport clair ne dispose pas, *a minima*, d'un chargé d'affaires.

SDRH s'étant trouvé toujours incapable de dissiper l'opacité de l'attribution des emplois fonctionnels, le reste de la réunion a une nouvelle fois été animé par le SNCTA, seule OS à avoir listé de nombreuses questions diverses permettant de faire un suivi de certaines problématiques.

Voici les questions diverses du SNCTA :

☀ **BO de Dzaoudzi et mission SDRH/DO de Cannes** : ces dossiers sont renvoyés à un CT DO à venir. À ce sujet, le SNCTA pointe le manque d'anticipation sur la révision de BO de chaque terrain : il demande plus de concertation et d'échanges en vue du passage de ces points en CT DO ;

☀ **Pauses identifiées** : le travail sur le sujet, lié à l'étude de certains tours de service, se révèle plus long que prévu. À suivre ;

☀ **Micro-casques** : le SNCTA souligne les problèmes d'obsolescence en micro-casques, de dotation en bonnettes, de problème de connexion (depuis le renouvellement de platines), etc. Il a établi une liste exhaustive terrain par terrain et se propose de la fournir à la DO. Proposition acceptée ;

☀ **Attractivité de Toussus et de Cannes** : rappel des promesses du DO précédent suite à la concrétisation des projets SIV Chevreuse et DAT Quai du Large ;

☀ **RTC Blagnac** : point renvoyé au prochain GT DAT ;

☀ **CADAS** : cet outil de gestion PLN a de nouveau été pointé du doigt d'autant qu'il est prévu d'être implémenté dans le RTC Blagnac. En soi, ce ne serait pas une bonne nouvelle quant à l'exigence d'amélioration des moyens techniques potentiellement attendue dans un RTC.

### Renforcement du pôle CNA

La coordination nationale d'aide et d'accompagnement des contrôleurs aériens rencontrant des difficultés dans leur formation en unité (CNA), joue un rôle primordial pour éviter les arrêts de qualification sur les terrains ICNA et TSEEAC. Cette structure a été renforcée, au printemps 2021 par un *coach* TSEEAC.

Pour le SNCTA, il est nécessaire d'assurer la robustesse et la pérennisation de cette structure qui contribue à l'amélioration du temps de qualification et à la diminution des échecs de formation. Cette décision marque la reconnaissance du travail réalisé par le pôle CNA et permet d'en assurer la pérennité. Après de longs mois de pédagogie et d'intervention en CT DO, comme en GS formation ou par courrier au DSNA, le SNCTA se félicite que ses revendications sur ce point soient enfin entendues (lire ici le FI « Nouveau renforcement du pôle CNA en vue »).

## La licence « AMS », c'est pour quand ?

Le GT ANSO avance... à son rythme. Celui du règlement 2020/1234, lui, est déjà fixé : le 22 mars 2022, il entrera en vigueur pour cadrer les exigences de l'activité des agents de la vigie trafic de CdG (VT). Le SNCTA avait souligné la nécessité de dissocier une éventuelle licence ANSO, franco-française, et une licence spécifique pour la VT incluant les exigences européennes. Lors du GT du 22 octobre, l'unanimité des OS s'est faite pour pousser collectivement dans ce sens ainsi que pour scinder le GT ANSO en deux avec un sous-GT dédié à la VT. Le fait est que cette « scission » s'impose à tous si on considère le temps passé sur la seule VT, laissant la portion congrue à tous les autres métiers TSEEAC de la DO. Les OS sont désormais dans l'attente d'un arbitrage DSNA, rapide et favorable.

L'organisme de CdG, lui, est bien conscient d'un certain nombre de contraintes à mettre en place avant le 22 mars 2022. Si bien qu'il avance tout seul sans guère de concertation : il explique vouloir décorréliser les exigences européennes qui font d'ores et déjà l'objet de discussions avec la DSAC et la création d'une licence spécifique. Celles-ci portent à ce stade sur les preuves à apporter à l'autorité de surveillance en matière de formation en anglais des agents VT au 22 mars. Pour justifier du niveau 4 minimal, l'organisme de CdG envisage, entre autres, de faire passer, ô surprise, un test dit "initial" dont on ne connaît strictement rien à ce jour, sans que d'autres voies (« loi du grand-père » par exemple) n'aient été explorées.

La précipitation semblerait de mise localement puisque les agents se voient proposer des formations en anglais sur les « trous » laissés par les ICNA dans leur formation PIFA. Tout ceci mérite plus de sérieux, plus d'anticipation et une concertation d'un autre niveau.

## Formation initiale TSEEAC

Un GT interne sous l'égide du secrétariat général se réunit régulièrement pour amender la formation GSEA. Avant une plénière de restitution à tenir le 18 novembre et après un *round* de bilatérales avec les organisations syndicales, pas de grands bouleversements à attendre : la formation actuelle donne globalement satisfaction. Les aménagements concernent essentiellement l'arrêt de la dispense de première année pour certains étudiants (ce qui exigera une modification du décret TSEEAC), un classement établi sur deux années, la place accordée aux maths et à l'informatique et une réforme de la troisième année pour éviter des allers-retours entre l'ÉNAC et les centres.

Au final, la « nouvelle » formation gardera son équivalence de licence et pour la filière contrôle, permettra de maintenir la délivrance du double *rating* ADI/ADV sans modification des coefficients des matières. Elle visera par ailleurs à parfaire la logique métier et inclurait la possibilité de stages en entreprise.

## Les propositions de la COM TS validées lors du XXXIIIe congrès du SNCTA

Du 11 au 15 octobre 2021, se tenait le XXXIIIe congrès du SNCTA, l'occasion de modifier la politique du syndicat. La COM TS, qui attire une adhésion grandissante parmi les contrôleurs d'aérodrome et les agents de la vigie trafic, y portait un certain nombre de « motions » allant du simple toilettage à la réaffirmation de valeurs fortes : elle s'en trouve largement confortée par le syndicat.

### Le signal du SNCTA envoyé aux contrôleurs d'aérodrome et aux agents de la VT est clair et assumé !

Voici les principales « motions » validées qui, pour le coup, deviennent des revendications assumées par l'ensemble du SNCTA et qui, à ce titre, seront portées lors de prochaines négociations sociales :

- ☀ **réorganisation de la COM TS** : son fonctionnement copiera celui d'un Bureau régional avec élection d'un membre TSEEAC vers le Comité national, instance exécutive du SNCTA, et élection d'un Bureau (désormais composé de 6 membres). *A minima* la COM TS continuera à se réunir en présentiel une fois par trimestre ;
- ☀ **volonté d'aller vers un corps unique de contrôleurs aériens** sur le modèle ICNA et mandatement de la commission professionnelle du SNCTA pour étudier les mesures transitoires à mettre en place pour tout ce qui concerne la retraite ;
- ☀ **augmentation du nombre d'emplois fonctionnels** à attribuer aux contrôleurs d'aérodrome (et ce, en toute transparence) ;
- ☀ **scission du groupe F en F1 et F2** pour promouvoir une meilleure attractivité des terrains à fort trafic souffrant notamment d'un important *turn over* ;
- ☀ **valorisation du SIV Chevreuse et du DAT Quai du Large** pour les contrôleurs de Toussus et Cannes ;
- ☀ **licence dite « AMS »** pour les agents de la vigie trafic (VT) soumis au règlement européen 2020/1234 ;
- ☀ **maintien de l'indemnité spécifique liée à l'habilitation VT au bout de 16 ans d'exercice de celle-ci** (sur le modèle de l'ISQ des contrôleurs aériens) ;
- ☀ **possibilité de se présenter à la sélection professionnelle au bout de 4 ans et non 5 ans** comme actuellement pour les agents de la vigie trafic ;
- ☀ **mandatement de la commission professionnelle du SNCTA pour faire travailler conjointement contrôleurs d'approche et d'aérodrome sur le sujet de l'interface tour/approche.**

**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](mailto:cesame@sncta.fr)), de la carrière et des rémunérations *via* ASAP ([asap@sncta.fr](mailto:asap@sncta.fr)) ou de la retraite *via* sa cellule retraite ([retraite@sncta.fr](mailto:retraite@sncta.fr)).**