

# Statuts et politique du SNCTA

- Statuts du SNCTA
- Statut spécial de la caisse de réserve
- Règlement intérieur du SNCTA
- Règlement intérieur du congrès
- Code de bonne conduite
- Politique mise à jour après le congrès de Toulouse

ComGes,  
31 décembre 2021

# Sommaire

Le mot de la ComGes . . . . .	4
Statuts du SNCTA . . . . .	5
Statut spécial de la caisse de réserve . . . . .	13
Règlement intérieur du SNCTA . . . . .	14
Règlement intérieur du congrès . . . . .	20
Code de bonne conduite du SNCTA . . . . .	24

## **Politique du sncta** **25**

1 Action sociale . . . . .	26
2 CAP/ Mobilité. . . . .	28
3 Carrière . . . . .	32
4 CER / COM / DCC . . . . .	37
5 Classement / services . . . . .	39
6 Classes d'espace / espaces. . . . .	43
7 Divers . . . . .	45
8 Effectifs . . . . .	49
9 Environnement . . . . .	52
10 Équipements et méthodes. . . . .	54
11 Europe . . . . .	62
12 Fonction publique / protocole . . . . .	68
13 Fonctions. . . . .	70
14 Formation . . . . .	75
15 Grève / service minimum . . . . .	83
16 Horaires / congés. . . . .	85
17 Juridique. . . . .	88
18 Licence / qualifications. . . . .	90
19 Médical . . . . .	92
20 Rémunérations. . . . .	95
21 Retraites . . . . .	99

22	Santé, sécurité et qualité de vie au travail . . . . .	101
23	Mandatements . . . . .	102

# Le mot de la ComGes

La commission de gestion a intégré aux textes existants du syndicat les 112 décisions issues du congrès de Toulouse 2021. Vous trouverez donc ci-après la nouvelle version consolidée des textes qui régissent le syndicat.

Vu l'importance prise par les problématiques de santé, sécurité et qualité de vie au travail, la commission de gestion a décidé de leur dédier un chapitre particulier.

La ComGes

# Statuts du SNCTA

## Préambule

Le Syndicat se définit comme étant professionnel et en ce sens participe à tous les niveaux à l'avenir et à l'amélioration de la profession de contrôleur aérien.

Le Syndicat recherche la coordination des efforts des contrôleurs pour la défense de leurs intérêts moraux et matériels par l'aboutissement de leurs revendications.

Le Syndicat adopte comme principe pour l'aboutissement de ses revendications une politique basée sur la négociation et les droits donnés aux travailleurs par la Constitution.

Le Syndicat proclame son attachement à la démocratie et s'en inspire dans tous ses principes de fonctionnement en garantissant la transparence et en se prémunissant contre les excès d'individualisme.

Le Syndicat affirme l'entière liberté pour ses adhérents de participer en dehors du groupement corporatif à telles formes de lutte correspondant à leur conception philosophique ou politique, se bornant à leur demander en réciprocity de ne pas se servir de leur titre ou de leur fonction au sein du Syndicat dans un acte quel qu'il soit.

Le Syndicat engage sa solidarité avec tous les contrôleurs ainsi qu'avec toutes les personnes qui concourent à la sécurité de l'aviation civile, tant au niveau national et européen que mondial.

Le Syndicat se réserve le droit de répondre favorablement ou négativement aux appels qui lui seraient adressés par

d'autres groupements en vue d'une action déterminée. Il se réserve également le droit de prendre l'initiative de ces collaborations momentanées. Il estime que sa neutralité envers les partis politiques ne saurait impliquer son indifférence à l'égard des appuis qu'il pourrait obtenir pour l'aboutissement de ses revendications.

## **Titre I : Objet – Siège social – Durée**

### **Article 1**

Il est constitué entre ceux qui adhèrent aux présents statuts un syndicat professionnel, conformément au livre IV du Code du travail qui prend pour nom SYNDICAT NATIONAL DES CONTRÔLEURS DU TRAFIC AÉRIEN.

### **Article 2**

- Le syndicat a notamment pour buts :
- l'étude et la défense des intérêts moraux et matériels de ses membres ainsi que leur assistance au titre individuel comme au titre collectif devant l'opinion, les tribunaux, les pouvoirs publics, les chefs ;
  - la recherche des moyens de perfectionner la valeur professionnelle et culturelle de ses membres ;
  - la création d'institutions d'assistance mutuelle et de prévoyance, et l'organisation de services pratiques au bénéfice de ses membres.

### **Article 3**

Le siège social est fixé au 1, rue Vincent Auriol - 13617 Aix-en-Provence CEDEX 1. Il pourra être transféré par décision du comité national.

#### **Article 4**

Le Syndicat est constitué pour une durée illimitée.

#### **Titre II : Adhérents et ressources**

#### **Article 5**

Pour pouvoir adhérer, il faut répondre simultanément aux quatre conditions suivantes :

1. Soit :
  - (a) assurer le contrôle du trafic aérien et être ICNA ou TSEEAC,
  - (b) assurer le contrôle du trafic aérien et être proposé par le bureau national,
  - (c) être ICNA et manifester l'intention d'assurer le contrôle du trafic aérien,
  - (d) être ICNA et exercer des fonctions d'instruction, d'études, d'encadrement ou de coordination,
  - (e) être TSEEAC et détenir une habilitation Vigie Traffic CDG ;

2. Être agréé par le conseil régional de rattachement ou par le bureau national pour les Outre-mer, les détachés, les isolés ou les retraités ;

3. Adhérer aux présents statuts et s'engager à respecter le code de bonne conduite ;

4. Payer d'avance une cotisation dont le montant annuel est fixé par le congrès. Elle devra être acquittée par un prélèvement automatique.

#### **Article 6**

Les retraités peuvent adhérer au SNCTA dans les conditions suivantes :

1. Avoir été admis à faire valoir ses droits à pension de retraite dans le corps des OCCA, des OCCCA, des ICNA ou des TSEEAC ;

2. Avoir été adhérent du SNCTA ;

3. Acquitter une cotisation dont le montant est fixé en congrès ;

4. Être agréé par le bureau national ;

5. Adhérer aux présents statuts et s'engager à respecter le code de bonne conduite.

Ces adhérents ne peuvent être membres du comité national ni participer aux votes lors des congrès.

#### **Article 7**

Toute démission devra être obligatoirement notifiée soit par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au bureau régional de rattachement ou au bureau national, soit par courriel à l'un de ces mêmes destinataires qui devra accuser réception pour validation. Le démissionnaire devra solder l'arriéré de ses cotisations ainsi que la cotisation des six mois qui suivent le retrait d'adhésion, conformément à l'article L. 2141-3 du code du travail. Toute cotisation versée reste acquise au Syndicat.

#### **Article 8**

Les syndiqués mobilisés sans traitement ou en disponibilité pour cause de maladie sont exonérés de la cotisation et continuent à faire partie du Syndicat. Il en est de même pour ceux en congé de longue maladie (CLM) ou de longue durée (CLD). En cas de sanction pour action syndicale, le bureau national pourra prendre toute mesure concernant la cotisation des intéressés.

#### **Titre III : Composition – Administration – Fonctionnement**

#### **Article 9**

Le Syndicat est structuré en organismes directeurs et en sections.

### **Article 10**

Les adhérents de plusieurs centres ou organismes peuvent se regrouper en une section après accord du conseil régional de rattachement. Un centre ou organisme ne peut être représenté par plusieurs sections. La section représente le SNCTA auprès des instances locales. Pour toutes questions qui dépassent le cadre local, elle demande l'aval de son conseil régional de rattachement ou du conseil TSEEAC, ou, pour celles qui en dépendent, du bureau national.

### **Article 11**

Les organismes directeurs sont le bureau national, le comité national, les conseils régionaux, le conseil TSEEAC et les commissions permanentes.

### **Article 12**

Le Syndicat est administré par un comité national de 29 membres élus. Leur mandat prend fin au congrès suivant.

### **Article 13**

Le comité national se compose de :

- 22 membres élus par le congrès ;
- 2 membres élus par chaque conseil régional ;
- 1 membre élu par le conseil TSEEAC.

Il procède à l'élection du bureau national. Il sanctionne la conformité de l'activité du bureau national quant aux orientations générales du syndicat. Tout adhérent ayant fait partie du comité national sortant ne pourra être réélu que par le congrès.

Le comité se réunit au moins une fois entre deux congrès, à la demande d'au moins un tiers de ses membres ou à la demande du bureau national.

Un membre du comité national absent trois fois consécutivement ou cinq fois de façon non consécutives, sans que

ces absences n'aient été justifiées par l'intéressé, est considéré comme démissionnaire. Afin de sensibiliser les membres du comité et d'assurer la traçabilité, un registre de présence sera signé en chaque début de comité. Rappel sera fait aux membres concernés dès la deuxième absence.

En cas de démission d'un des 2 membres élus par chaque conseil régional ou du membre élu par le conseil TSEEAC, il sera remplacé par un membre élu par le conseil intéressé.

En cas de démission d'un des 22 membres du comité national élus par le congrès, il sera remplacé par le candidat non élu ayant obtenu le plus grand nombre de voix au congrès précédent.

### **Article 14**

Le bureau national est composé de 14 membres au maximum. Tous les membres du bureau national ont égalité de responsabilité et de droit dans l'exercice de leur mandat. Le bureau national est l'exécutif du Syndicat. Il est responsable devant le comité national de la mise en œuvre des orientations générales du Syndicat.

Pour pouvoir être candidat au bureau national, il faut être membre du comité national.

Le bureau national se réunit au moins une fois tous les deux mois. En outre, le bureau national convoque, à sa convenance, lors de ses propres réunions ou réunions spéciales, les secrétaires, délégués, élus, représentants... pour examiner avec eux l'activité immédiate du Syndicat.

Le bureau national est représentatif des personnels des Outre-mer, des détachés et des isolés. Il prononcera les adhésions et les exclusions des adhérents

dont il est représentatif selon les mêmes modalités que les conseils régionaux.

### **Article 15**

Les conseils régionaux sont :

- le conseil régional Nord : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les limites géographiques des SNA Nord, Nord-Est, région parisienne, et dans l'organisme de Deauville ;

- le conseil régional Grand Ouest : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les limites géographiques des SNA Sud, Sud-Ouest et Ouest à l'exception de l'organisme de Deauville ;

- le conseil régional Sud-Est : représentatif des personnels dont le lieu d'affectation est situé dans les SNA Centre-Est, Sud-Est et Sud-Sud-Est.

Le conseil TSEEAC, dit « COM TS », représente, en coordination avec les conseils régionaux, les personnels TSEEAC disposant d'une mention d'unité ou ayant eu une mention d'unité et affectés à la DSNA, ainsi que les TSEEAC de la vigie trafic de CDG.

### **Article 16**

Le conseil régional est constitué de représentants élus des sections. Il procède à l'élection de son bureau. Le conseil régional établit son règlement intérieur. Le conseil régional représente le Syndicat pour toutes les questions excepté les suivantes :

- organisation de la profession et plan de carrière ;

- rapport avec les autorités sur le plan national sauf mandat exprès du bureau national.

Il se réunit obligatoirement dans les trois mois qui précèdent et suivent chaque congrès, ainsi que chaque fois

qu'il le juge nécessaire.

Le conseil TSEEAC est constitué d'adhérents TSEEAC volontaires, et éventuellement d'ICNA, pour défendre plus efficacement les contrôleurs aériens TSEEAC et les agents de la Vigie trafic de CDG. Il se réunit au moins une fois par an et procède à l'élection de son bureau. Le conseil TSEEAC établit son règlement intérieur.

Le conseil TSEEAC représente le Syndicat pour toutes les questions exceptées les suivantes :

- organisation de la profession et plan de carrière ;

- rapport avec les autorités sur le plan national sauf mandat exprès du bureau national.

Il se réunit obligatoirement dans les trois mois qui précèdent et suivent chaque congrès, ainsi que chaque fois qu'il le juge nécessaire.

### **Article 17**

Le bureau régional comprend plusieurs secrétaires régionaux et des chargés de tâches. Il est chargé de la mise en œuvre des décisions du conseil régional. Il est également chargé au niveau régional de l'exécution des décisions prises par le bureau national. Il veille à l'information des autorités régionales ou locales pour ce qui concerne les positions du Syndicat.

Le bureau TSEEAC comprend plusieurs adhérents volontaires et des chargés de tâches. Il est chargé de la mise en œuvre des décisions du conseil TSEEAC. Il est également chargé au niveau des TSEEAC de l'exécution des décisions prises par le bureau national. Il veille à l'information des autorités pour ce qui concerne les positions du Syndicat.



### **Article 18**

Le conseil régional prononce les adhésions et les exclusions à l'exception des adhérents des Outre-mer, des détachés et des isolés pour lesquels ce pouvoir est remis au bureau national.

Toute exclusion prononcée sans mise en demeure préalable sera considérée comme irrégulière. Les clauses déterminantes de l'exclusion sont notamment : l'indignité notoire de conduite, une condamnation entachant l'honorabilité, un manquement grave au règlement du syndicat.

Pourra être exclu tout membre qui causerait un préjudice moral au syndicat et porterait atteinte à ses intérêts. Dans tous les cas, l'adhérent sera invité à fournir devant le conseil régional intéressé ou devant le bureau national pour les adhérents des Outre-mers, les détachés et les isolés, toutes les explications verbales ou écrites qu'il jugerait utiles.

Par son retrait survenant par démission ou par exclusion, le membre du syndicat perd tous ses droits aux avantages accordés aux adhérents.

Tout arrêt de cotisation de plus de trois mois ou tout paiement partiel depuis plus de trois mois entraîne la procédure suivante :

- cessation d'envoi des informations syndicales (*Conflicts dans l'air*, dossiers, etc.);
- envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception demandant au retardataire de bien vouloir régulariser dans le mois suivant.

En cas de non-réponse sous trois mois ou de refus, le conseil régional ou le bureau national pour les isolés, les détachés et les Outre-mer, pourra prononcer l'exclusion et recouvrir l'arriéré de ses cotisations plus la cotisation des

six mois qui suivent la prononciation de l'exclusion.

Le trésorier national aura cependant toute latitude pour apprécier les problèmes financiers que pourrait avoir le retardataire pour régulariser sa cotisation. Il doit obligatoirement en rendre compte au bureau régional dont dépend l'adhérent ou le bureau national pour les isolés, les détachés et les Outre-mer.

### **Article 19**

Le prélèvement des cotisations des adhérents est fait au niveau national à partir d'un compte spécifique.

Le trésorier national est responsable de la gestion des différents comptes nationaux et de celui du conseil TSEEAC. À ce titre, il est consulté pour toute dépense à caractère exceptionnel.

Le trésorier national adjoint chargé des cotisations est responsable de la tenue à jour du fichier national des cotisations.

Les trésoriers régionaux sont responsables de la gestion des comptes régionaux.

### **Article 20**

Les commissions permanentes, ouvertes à tout adhérent, sont constituées d'un et un seul secrétaire national, et d'au moins un représentant de chaque conseil régional.

Elles nomment leur secrétaire et leur rapporteur. Elles se réunissent au moins deux fois par an entre deux congrès. Elles sont placées sous l'autorité du bureau national auquel elles rendent compte de chaque réunion. Les membres des commissions permanentes remettent leur mandat au moment du congrès.

### **Article 21**

Les commissions permanentes sont :

– la commission professionnelle qui a pour mandat l'étude des questions relevant de la profession ;

– la commission de gestion qui a pour mandat l'étude des questions relevant du fonctionnement du Syndicat ;

– la commission responsabilité qui a pour mandat l'étude des questions relevant de la responsabilité du contrôleur et de ses implications juridiques ;

– la commission technique qui a pour mandat l'étude des dossiers techniques d'intérêt national ;

– la commission communication qui a pour mandat l'étude et la mise en place de solutions visant à placer le SNCTA au cœur des moyens de communication modernes, en externe comme en interne ;

– la commission TSEEAC qui a pour mandat l'étude des problématiques spécifiques liées à la fonction de contrôleur d'aérodrome et d'agent de la Vigie trafic.

### **Article 23**

Il existe une caisse de réserve régie par un statut spécial adopté en congrès.

Elle est gérée sous contrôle du bureau national, par deux personnes au moins désignées par le bureau national.

### **Article 24**

Le Syndicat comprend également des sections. Elles doivent désigner un ou plusieurs délégués. Elles participent à la constitution des conseils régionaux. Les sections ne peuvent avoir de statut propre. Toute section doit être agréée par le conseil régional intéressé.

## **Titre IV : Congrès**

### **Article 25**

Le congrès se tient tous les deux ans à une date choisie par le comité national. Le comité national peut convoquer plusieurs congrès extraordinaires.

Le bureau de congrès est composé de 5 membres :

– un membre désigné par chaque conseil régional ;

– deux membres désignés par la commission de gestion.

Le bureau de congrès est constitué au moins un mois à l'avance. Il se réunit avant le congrès dans un délai suffisant pour préparer la gestion technique du déroulement du congrès. Cette réunion se tiendra au moins 48 heures avant l'ouverture du congrès.

### **Article 26**

Tout projet ou toute motion doit être adressé sous forme électronique à la ComGes au moins deux mois avant le congrès.

Toute motion individuelle devra avoir été visée préalablement par la section dont dépend le déposant, ou par le conseil régional de rattachement pour un adhérent isolé ou appartenant à une section de moins de 5 adhérents.

### **Article 27**

La ComGes est chargée de préparer le congrès et propose au comité national :

– les motions qui ne nécessitent pas un débat en congrès. Ces motions font l'objet d'un vote en comité national. Celles qui n'ont pas été adoptées par lui sont soumises au congrès ;

– des motions de synthèse regroupant deux ou plusieurs motions. La ComGes pourra solliciter tout organisme du syndicat pour l'aider dans cette tâche, ainsi que l'avis des déposants sur la synthèse proposée ;

– les motions originelles restantes.

Le comité national établit l'ordre du jour du congrès sur la base de ces travaux préliminaires.

## **Article 28**

Si l'actualité le justifie, en cas d'événements survenus moins de deux mois avant le congrès, ce dernier peut être saisi d'une motion d'urgence proposée par un organisme directeur du syndicat.

Si la motion émane du comité national, elle est inscrite de plein droit à l'ordre du jour du congrès, sinon elle ne peut être inscrite à l'ordre du jour du congrès qu'avec l'accord du bureau de congrès.

En cas de refus du bureau de congrès, le congrès tranche en dernier ressort.

## **Article 29**

Le congrès prend ses décisions à la majorité simple des suffrages exprimés par les adhérents présents ou représentés. Ces décisions obligent tous les adhérents.

Le congrès entend tous les rapports d'activité du bureau national, du comité national et des autres organismes directeurs du syndicat et peut se prononcer sur ceux-ci. Ces rapports devront contenir au minimum un bilan de la politique menée vis-à-vis des mandatements, un résumé des projets traités et de ceux en attente de traitement, et un compte rendu de participation des membres du comité national. Ces rapports devront être disponibles pour l'ensemble des adhérents et pourraient aussi être rédigés annuellement.

Les sections de l'ÉNAC et de la DTI feront une information auprès du congrès sur la situation et les problématiques impactant la profession.

Le congrès se prononce sur les comptes de l'exercice clos. Il pourvoit au renouvellement des membres du comité national. Il prend position sur les problèmes qui lui sont soumis. Il entend également tous les vœux sur les sujets

qui ne sont pas à l'ordre du jour.

## **Article 30**

À l'ouverture du congrès, le comité national remet son mandat. Le bureau de congrès devient alors l'exécutif du Syndicat, fonction qu'il assure sous le contrôle du congrès jusqu'à l'élection d'un nouveau comité national.

## **Titre V : Dispositions diverses**

### **Article 31**

Le SNCTA organisera entre ses congrès, pour ses adhérents, des journées nationales d'information du travail de ses cellules.

Des experts identifiés non adhérents, hors profession, hors DGAC, pourront y être invités si besoin.

### **Article 32**

Les cumuls des mandats syndicaux sont à éviter.

### **Article 33**

Les membres du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien font élection de domicile au siège du Syndicat en ce qui concerne toutes les questions relatives aux statuts.

### **Article 34**

Les modifications aux présents statuts sont décidées en congrès à la majorité des deux tiers des adhérents présents et représentés, avec mandats, participant au vote. Ces modifications sont applicables immédiatement, sauf décision contraire du congrès. Pour être recevable, toute proposition de modification devra être adressée à la ComGes au moins deux mois avant le congrès.

### **Article 35**

La dissolution du Syndicat ne pourra être prononcée que par un congrès et par les 3/4 du nombre total des adhérents à

jour de leur cotisation. En cas de dissolution, l'avoir sera versé à toute œuvre ou association désignée par le congrès.

ressources. Il pourra acquérir, posséder, prêter, emprunter, ester en justice et faire tous les actes de personne juridique.

**Article 36**

Le Syndicat étant revêtu de la personnalité civile fera libre emploi de ses

Fait à Toulouse,  
le 15 octobre 2021

# Statut spécial de la caisse de réserve

## Article 1

Il est créé une caisse de réserve utilisable notamment :

- en période de grève afin de compenser les pertes de rémunération des adhérents ;
- dans le cadre de la défense du syndicat ou de ses adhérents ;
- à des fins de solidarité interne.

## Article 2

La caisse de réserve est alimentée par 5 % du montant total des cotisations perçues. Après accord du comité national, le trésorier national peut effectuer des versements exceptionnels à partir du compte courant vers la caisse de réserve.

En cas de révocation ou de sanctions majeures à l'encontre d'un ou plusieurs adhérents, chaque adhérent s'engage à faire un versement exceptionnel sur la caisse de réserve, dont le montant sera calculé en fonction des sanctions pécuniaires infligées.

## Article 3

Les versements sont inscrits sur un compte intitulé « caisse de réserve » et géré par deux personnes au moins, désignées par le bureau national.

Le trésorier national informe les gestionnaires de toute anomalie ou manquement au paiement de la caisse de réserve.

## Article 4

Les gestionnaires agissent sous le contrôle du bureau national. Ils sont autorisés à placer les sommes permettant un revenu. Ce revenu est reversé sur le compte « caisse de réserve ».

## Article 5

Après décision du comité national, toute opération de retrait sur le compte « caisse de réserve » nécessite la signature d'au moins deux des gestionnaires.

Fait à Toulouse,  
le 15 octobre 2021

# Règlement intérieur du SNCTA

## Préambule

### **Article 1**

Tous les militants du SNCTA sont tenus à une obligation de réserve en ce qui concerne les débats internes du Syndicat.

### **Article 2**

Les réunions internes du SNCTA sont « non-fumeurs ».

## Organismes

### **Article 3**

Tout membre du comité national s'efforcera de faire partie d'une autre instance nationale, d'une commission ou d'un groupe de travail (GT).

### **Article 4**

Le bureau national procède en tant que de besoin à la nomination de délégués nationaux. Chaque délégué est rattaché à un secrétaire national responsable de son action. Les tâches de ces délégués sont examinées au même titre que l'activité de chaque secrétaire national.

### **Article 5**

La composition des commissions permanentes est publiée.

### **Article 6**

Les candidats aux élections en CAP sont désignés par le comité national.

### **Article 7**

Tout changement significatif des « critères de mutation » devra être approuvé par le comité national.

### **Article 8**

La ComPro comprend, outre un secrétaire national, des volontaires appartenant à chaque région. Il est conseillé que ces volontaires soient issus des aérodromes, des approches et des CRNA.

La ComPro se réunit pour :

- proposer des réponses aux questions qui lui auront été posées sur l'organisation de notre profession ;
- proposer au congrès une politique du Syndicat sur les différents sujets qu'elle aura étudiés.

### **Article 9**

Chaque bureau de section nommera un référent technique local sur lequel la ComTec pourra s'appuyer pour des besoins d'expertise.

### **Article 10**

La ComCom aura en charge la veille sur les réseaux sociaux, la constitution de dossiers de presse, la rédaction de droits de réponse aux articles généraux de presse écrite, internet et télévisuelle et la production, sur commande du bureau national ou du comité national, de supports de communication ponctuels (sites internet, campagne de promotion, etc.). Afin de ne pas dévoiler la stratégie du syndicat, son travail reste confidentiel à usage restreint du bureau national et du comité national.

### **Article 11**

Les mandatements des organismes directeurs, émanant des décisions d'un congrès, qui n'ont pu être étudiés avant la tenue du congrès suivant leur création

sont reportés dans la politique du syndicat à l'issue du congrès suivant mais pas au-delà.

#### **Article 12**

Le bureau national, les bureaux régionaux et les secrétaires des commissions permanentes informent l'ensemble des adhérents, avec un préavis acceptable, des dates de leurs prochaines réunions.

#### **Article 13**

Le bureau national informe le comité national et les conseils régionaux des travaux des commissions.

#### **Article 14**

Le bureau national organise des réunions régulières des membres des trois bureaux régionaux. Chaque conseil régional sera responsable, à tour de rôle, de l'élaboration d'un ordre du jour et de l'animation de la réunion. Les comptes-rendus de ces réunions seront transmis au comité national.

#### **Article 15**

Le bureau régional entretient un lien régulier avec toutes ses sections. C'est le premier niveau de soutien aux sections. C'est également le premier niveau de soutien au bureau national pour les questions régionales traitées au niveau national : ainsi, les bureaux régionaux sont les interlocuteurs privilégiés du bureau national (et des délégués nationaux le cas échéant) chargés d'organiser la concertation avec les sections de leur périmètre.

#### **Article 16**

Tout adhérent qui en fait la demande peut assister aux réunions du comité national.

Il a le droit de participer à l'ensemble des débats et d'assister à l'ensemble des

votes le cas échéant.

#### **Article 17**

Le SNCTA organisera, sous l'égide du comité national, des réunions régulières des secrétaires de sections des grands centres qui se tiendront au minimum trois fois par an. Les ordres du jour seront préparés par le comité national et ces réunions seront animées par deux membres désignés du comité national. Elles auront lieu, si possible, alternativement dans tous les centres concernés, ceci afin de contribuer à une meilleure connaissance mutuelle.

#### **Article 18**

Des réunions nationales entre représentants des centres de même catégorie sont régulièrement organisées. Il est souhaitable qu'un représentant de chacune des autres catégories soit présent.

#### **Article 19**

Chaque section élit ses représentants au moins une fois par an.

### **Grève**

#### **Article 20**

Tout militant ayant un mandat national doit suivre les mots d'ordre nationaux.

#### **Article 21**

Lorsqu'un préavis de grève national est déposé ou levé, le bureau national doit s'assurer que les secrétaires régionaux et les responsables de sections sont prévenus.

#### **Article 22**

Un préavis local ne doit se rapporter qu'à des problèmes strictement locaux particulièrement aigus.

Les préavis de grève à caractère local sont déposés conjointement par la section concernée et, soit le conseil régional

concerné, soit le bureau national. En cas de désaccord ou de litige, le comité national devra trancher dans un délai qui ne saurait excéder cinq jours.

### **Article 23**

Il est du ressort du comité national de décider :

- de l'indemnisation ou non d'une action de grève ;
- du montant de cette indemnisation.

Cette indemnisation devrait croître en fonction du nombre de jours de grève effectués.

## **Communication**

### **Article 24**

Pour améliorer et promouvoir son image, le SNCTA organise sa communication externe autour :

- d'un ou plusieurs sites internet ;
- des *CDA* thématiques ;
- de publications périodiques ;
- du *Guide du contrôleur* ;
- d'applications pour smartphone (android, iPhone...);
- d'une présence sur les réseaux sociaux qui pourra être déclinée localement ;
- de médias visibles sur les serveurs tels que YouTube ou Flickr ;
- de publications électroniques disponibles sur les sites de vente en ligne ;
- d'écrans visibles dans les centres équipés.

### **Article 25**

Le syndicat dispose d'une instance nationale dite groupe permanent communication qui regroupe les secrétaires nationaux désignés et les experts du SNCTA dans ce domaine, en charge notamment des échanges avec des prestataires extérieurs. Ce groupe travaille en

collaboration étroite avec d'autres instances nationales (commission communication et autres commissions, bureau national, sections, cellules...) et a vocation à valoriser l'action et l'implication syndicales, ainsi que le métier de contrôleur aérien auprès du grand public et de nos collègues.

Il aura également la responsabilité d'assurer la robustesse, la pérennité et le renouvellement des outils de travail et de communication du syndicat. Il apportera une attention particulière à veiller au respect du règlement général sur la protection des données (RGPD).

### **Article 26**

Le SNCTA propose à ses militants, selon un calendrier annuel préétabli et validé par le comité national, une formation syndicale de qualité. À l'issue de chaque congrès, une session est organisée à destination des nouveaux membres du comité national.

Chaque session, ouverte à tout adhérent, est placée sous la responsabilité d'un membre du bureau régional concerné ; il lui appartient d'organiser les modalités pratiques de la formation ainsi que les diverses interventions pour aborder les points suivants :

- fonctionnement du syndicat ;
- organisation de l'administration ;
- rôle et fonctionnement des instances de concertation (CT, CHSCT, CAP) ;
- statut ICNA et textes de référence sur les principes fondamentaux ;
- réalisation des supports de communication et utilisation des outils du syndicat.

Des compléments de formation de type méthode pourront être prévus en vue d'apprendre à :



- organiser, préparer et animer une réunion ;
- construire un dossier et bâtir un argumentaire.

### **Article 27**

Le syndicat dispose d'instances nationales dédiées notamment à la fourniture de services individuels aux ICNA et aux TSEEAC.

Ces instances sont :

- Césame (conseil écoute SNCTA affaires médicales) dont le mandat est de traiter l'ensemble des problématiques médicales des contrôleurs aériens et leurs conséquences : carrière, finances, etc. Elle offre aussi un soutien dédié à tout contrôleur qui la contacte, adhèrent ou non, anonymement ou non ;
- ASAP (assistance SNCTA administrative personnalisée) dont le mandat est le conseil et l'assistance individuels aux ICNA et aux TSEEAC, adhérents ou non, qui la contactent pour toutes problématiques administratives : carrière, paye, etc. ;
- la cellule Retraite qui a pour mandat le conseil et l'assistance aux ICNA et aux TSEEAC, adhérents ou non, portant sur des questions de retraite : montant, procédure, âges, etc. Elle fournit notamment aux contrôleurs qui en font la demande une simulation personnelle de leurs revenus de retraite ;
- Envol dont le mandat est d'établir des liens avec les compagnies aériennes pour négocier des billets de faveur et des avantages pour les adhérents et leurs proches ;
- la cellule Mobilité qui a pour mandat l'accompagnement, le conseil, l'information et l'assistance aux ICNA et aux TSEEAC, adhérents ou non, portant sur des questions liées à leurs projets

de mobilité. Elle peut également être saisie pour les représenter, ou plus généralement et conformément à la loi, pour représenter tout agent de la DGAC qui la saisit.

Cette nouvelle instance nationale se dotera, avec le concours éventuel du bureau national et de la commission de gestion, d'un règlement intérieur qui sera validé par le comité national avant le 30 juin 2022.

Ces instances nationales se dotent, avec le concours éventuel du bureau national et de la commission de gestion, de leurs règlements intérieurs qui sont validés par le comité national.

### **Article 28**

Le syndicat dispose d'une instance nationale dite groupe permanent Europe qui regroupe les secrétaires nationaux désignés et les experts du SNCTA actifs notamment au sein de l'ATCEUC et, au titre du dialogue social européen, aux réunions de l'EASA et de l'Union européenne.

### **Fichier national**

#### **Article 29**

Pour s'assurer du respect du règlement général sur la protection des données (RGPD), le SNCTA externalise la fonction de délégué à la protection des données (DPO) à un cabinet d'avocats.

Le bureau national désigne un ou plusieurs adhérents faisant office d'interlocuteurs privilégiés de la CNIL et du DPO.

### **Cotisations / Finances**

#### **Article 30**

Le montant mensuel de la cotisation au SNCTA est fixé selon le tableau suivant :

	Ingénieur en chef et divisionnaire	TSEEAC exceptionnel et principal	ICNA et TSEEAC classe normale et stagiaire
Groupe A	50 €	25 €	10 €
Groupes B et C	40 €		
Groupes D et E	35 €		
Groupes F et G	25 €		
Retraités, élèves, disponibilités		2 €	

Le comité national, par délégation du congrès, fixe les cotisations des adhérents ne rentrant pas dans ce tableau.

Les cas particuliers seront appréciés par le trésorier national ou par le bureau national.

Pour toute première adhésion au SNCTA, une cotisation mensuelle réduite à 15 euros s'applique pendant un an quel que soit le groupe d'appartenance (sous réserve que la cotisation normalement due soit supérieure à cette somme).

### **Article 31**

En cas de mutation vers un poste opérationnel entraînant une augmentation de la cotisation, celle-ci n'intervient qu'au moment de l'acquisition de la mention d'unité maximale.

### **Article 32**

Les cotisations sont réparties mensuellement de la manière suivante :

- chaque conseil régional reçoit 5 % du montant total des cotisations perçues ;
- le compte de la caisse de réserve est abondé de 5 % du montant total des cotisations perçues ;
- le compte national garantit pour l'ensemble des sections des Outre-mer un budget de fonctionnement à concurrence de 5 % du montant total des cotisations perçues provenant des adhérents des Outre-mer.

Déduction faite des sommes précédentes, le montant des cotisations est versé sur le compte national.

### **Article 33**

À l'issue d'un congrès ordinaire, le bureau national nomme un trésorier national et un trésorier national adjoint chargé des cotisations. Le rôle de ce dernier est également de remplacer le trésorier national en cas d'incapacité de celui-ci à remplir ses fonctions.

### **Article 34**

Le bureau national fixe, après consultation des trésoriers, les modalités de remboursement des frais syndicaux (frais kilométriques, tarif des repas, etc.).

### **Article 35**

Le syndicat s'attache les services d'un commissaire aux comptes chargé de certifier annuellement les comptes du syndicat. Il est désigné par le bureau national sur proposition du trésorier national.

### **Article 36**

La participation financière réclamée à chaque adhérent pour le congrès ne peut être remboursée par quelque instance que ce soit.

### **Article 37**

Lors de la première réunion suivant chaque congrès, les trois conseils régionaux versent au compte national le mon-

tant du solde de l'ensemble de leurs comptes au-delà de 4 500 euros.

## Divers

### **Article 38**

Dans le cas d'un soutien juridique accordé par le Syndicat, l'avocat choisi par l'adhérent devra être agréé par le comité national.

### **Article 39**

Toute signature par le SNCTA d'un code de bonne conduite environnementale doit préalablement être avalisée par le bureau national.

### **Article 40**

Les archives du SNCTA sont inventoriées, triées, classées, organisées et gérées sous la responsabilité d'un membre du comité national.

### **Article 41**

Un compte-rendu annuel de l'utilisation des droits syndicaux est fait au comité national et aux conseils régionaux.

### **Article 42**

Le syndicat veillera à la reconnaissance de l'implication syndicale de ses adhérents. En particulier, il étudiera toute demande concernant l'un de ses membres qui rencontrerait des difficultés à exercer ses missions syndicales. Si la demande est considérée comme légitime par le bureau national, celui-ci exigera alors de l'administration que cet agent soit considéré « hors quota ».

### **Article 43**

Les adhérents experts qui participent, au nom du SNCTA ou de l'ATCEUC, à une réunion devront rendre

compte par écrit auprès du bureau national des éléments essentiels de la réunion, permettant de fait la diffusion et l'archivage d'un maximum d'informations.

Le non-respect de cette pratique pourra conduire au non remboursement des frais liés à cette réunion.

### **Article 44**

Le SNCTA fondera une nouvelle structure à but non lucratif. Elle devra se doter de statuts et d'un règlement intérieur d'ici le prochain congrès. Elle organisera et mettra en œuvre des activités au bénéfice des adhérents du SNCTA à jour de leur cotisation, ainsi que de leurs ayants droit, en présentant des avantages spécifiques.

Sous contrôle du trésorier national, ses ressources se composeront de :

- subventions ;
- la participation des adhérents et de leurs ayants droit aux dépenses correspondant à certaines activités et prestations de services fournies par l'association ;
- d'un pourcentage du montant de la cotisation mensuelle versée par les adhérents du SNCTA. Ce pourcentage sera fixé par le comité national du SNCTA élu au congrès de Toulouse en 2021, sur proposition du trésorier national du SNCTA et du bureau national. Il sera définitivement voté au prochain congrès du SNCTA.

Le contrôle des comptes sera assuré par un commissaire aux comptes.

Fait à Toulouse,  
le 15 octobre 2021

# Règlement intérieur du congrès

## Généralité

### **Article 1**

Les modifications au présent règlement intérieur devront être proposées de la même façon que les motions, suivant les mêmes règles. Votées en début de congrès suivant les mêmes modalités que les motions, elles seront applicables aussitôt.

## Bureau de congrès

### **Article 2**

Le bureau de congrès est constitué de cinq membres :

- un désigné par chaque conseil régional ;
- deux désignés par la commission de gestion.

Le bureau de congrès est constitué au moins un mois à l'avance. Il se réunit avant le congrès dans un délai suffisant pour préparer la gestion technique du déroulement du congrès. Cette réunion se tiendra au moins 48 heures avant l'ouverture du congrès.

### **Article 3**

Le bureau de congrès ainsi constitué est chargé du bon déroulement des travaux du congrès et du respect de l'ordre du jour.

### **Article 4**

Pour éviter tout dépassement de l'ordre du jour, le bureau de congrès est souverain pour limiter le temps de parole et le nombre d'interventions sur un point précis de l'ordre du jour.

### **Article 5**

Toute personne étrangère au Syndicat ne peut assister aux travaux du congrès que sur invitation d'un organisme directeur et ne peut prendre part aux débats sauf accord du bureau de congrès. Le bureau de congrès peut demander le huis clos le temps d'un débat particulier.

### **Article 6**

Le bureau de congrès met en place les différentes commissions chargées de tâches au cours du congrès, à savoir :

- la commission des mandats ;
- la commission de rédaction de la résolution générale.

### **Article 7**

Chaque candidat au comité national remplit une fiche comportant sa photo, un résumé de sa carrière et, le cas échéant, les fonctions précédemment occupées au sein du syndicat, ainsi que toute information qu'il jugerait utile. Ces documents sont affichés sous la responsabilité du bureau de congrès.

Chaque candidat au comité national se présente au congrès et y expose ses motivations. En cas d'absence, cette présentation peut se faire par courrier.

## Commission des mandats

### **Article 8**

La commission des mandats se compose d'au moins six membres :

- un membre issu du comité national sortant ;
- le trésorier national ou le trésorier national adjoint ;

- les trésoriers régionaux ou leurs représentants ;
  - le responsable du fichier national ou son représentant ;
- ainsi que de tout adhérent présent au congrès désirant y participer.

### **Article 9**

Chaque adhérent présent a droit à 10 bons pour pouvoirs en plus de sa voix.

### **Article 10**

Le report des mandats se fait sur le deuxième ou à défaut le troisième nom inscrit sur le bon pour pouvoir. Si le ou les mandatés remplissent les conditions de l'article 9, le bon pour pouvoir est réputé blanc. Les bons pour pouvoir blancs sont répartis par le membre de la commission des mandats issu du comité national sortant.

### **Article 11**

La commission des mandats se réunit dès qu'elle est constituée par le bureau du congrès. Elle vérifie :

- la conformité de la liste des votants ;
- la validité des bons pour pouvoir.

Elle organise leur répartition conformément aux articles 9 et 10.

### **Article 12**

Dès l'ouverture du congrès, la commission des mandats se réunit quotidiennement pour examiner les demandes de reports de voix et mandats présentées par les adhérents désirant s'absenter temporairement. L'établissement des modalités pratiques est de la responsabilité de la commission des mandats.

### **Article 13**

En cas de départ définitif, les pouvoirs sont remis à la commission des mandats. Seule la personne partie peut donner pouvoir pour elle-même à un

adhérent qui continue à assister aux débats, ceci sous le contrôle de la commission des mandats.

## **Commission de rédaction de la résolution générale**

### **Article 14**

La commission de rédaction de la résolution générale est composée d'au moins quatre membres : un issu du comité national sortant et un adhérent de chaque région, ainsi que de tout adhérent présent au congrès désirant y participer.

### **Article 15**

La commission de rédaction de la résolution générale propose au congrès un texte de synthèse des débats et décisions du congrès. Ce texte est voté à la majorité simple des suffrages exprimés sans mandat.

## **Motions et votes**

*Rappel : Conformément au code électoral, les votes blancs ou nuls sont réputés non exprimés.*

### **Article 16**

Pour déposer une motion et pour avoir droit de vote, un adhérent doit être à jour de sa cotisation au 31 décembre de l'année précédant le congrès, ou être en prélèvement automatique. Ce prélèvement automatique tient compte évidemment des éventuels arriérés de cotisation.

### **Article 17**

Une motion doit comporter le nom de son représentant. Le représentant d'une motion peut avoir un suppléant. Dans le cas contraire ou en l'absence de celui-ci, le bureau de congrès désigne le représentant de la motion.

Pour les thèmes ou les synthèses regroupant plusieurs motions, les dépo-

sants des motions originelles seront les représentants de ces motions.

Le ou les représentants d'une motion sont les seuls habilités à accepter des amendements à celle-ci, ou à la retirer. Après discussion, une motion amendée sera portée au vote si les amendements ont été déposés par écrit auprès du bureau de congrès et agréés par le représentant de la motion.

### **Article 18**

Lorsqu'une motion est retirée, un adhérent congressiste peut demander à en devenir le nouveau représentant. Il peut le devenir, dans la limite d'une seule fois pendant le congrès, après un vote à la majorité simple des suffrages exprimés sans mandat.

### **Article 19**

Le bureau de congrès veille à ce que tout amendement ou toute reprise s'inscrive dans l'esprit de la motion initiale.

### **Article 20**

Conformément aux statuts du syndicat, les décisions du congrès sont prises à la majorité simple des suffrages exprimés :

- par les adhérents présents dans le cas des votes sans mandats ;
- par les adhérents présents et les adhérents représentés dans le cas des votes avec mandats.

En ce qui concerne les décisions amenant une modification des statuts du syndicat, le vote a lieu avec mandats et une majorité des deux tiers est requise. Sauf disposition particulière du congrès, ces décisions sont applicables immédiatement.

Conformément au code électoral, les votes blancs ou nuls sont réputés non exprimés.

### **Article 21**

Les votes se déroulent à main levée sans mandats, sur appel avec mandats ou à bulletin secret avec mandats.

Pour chaque vote simple et sans mandat, le bureau de congrès peut constater une majorité évidente et annoncer que la motion est adoptée ou rejetée. S'il y a un doute de sa part ou d'un participant, il sera procédé au décompte précis des voix.

Les votes avec mandats ont lieu à la demande du bureau de congrès ou d'un quart des adhérents présents. Dans le cas où le vote est décidé avec mandats, cinq demandes de congressistes sont nécessaires pour qu'il se fasse à bulletin secret.

Les votes sont formulés POUR, CONTRE, BLANC.

### **Article 22**

Lors de l'élection du comité national, tout bulletin de vote ne comportant pas strictement le nombre de membres du comité national à élire sera considéré comme nul.

## **Motion d'ordre**

### **Article 23**

Tout adhérent présent au congrès peut déposer une motion d'ordre en vue de clore la discussion en cours, lever la séance ou faire respecter les statuts et règlements.

Le président de séance arrête alors les débats jusqu'à la décision du congrès sur ladite motion d'ordre. Il n'accorde la parole qu'à un seul intervenant pour la soutenir et à un seul pour la combattre. Le congrès se prononce sur la motion d'ordre à main levée, à la majorité simple des suffrages exprimés.

**Article 24**

Tout participant ayant eu deux de ses motions d'ordre rejetées ne peut plus en redéposer.

Fait à Toulouse,  
le 15 octobre 2021

# Code de bonne conduite du SNCTA

## Protéger et consolider la réputation du SNCTA

Le Syndicat s'engage à agir dans le respect des principes d'éthique et avec intégrité, tout en respectant les droits individuels de ses adhérents. Réciproquement, il est attendu de chaque adhérent et de chaque instance du SNCTA qu'ils fassent preuve d'une conduite probe et exemplaire, au quotidien et dans tous les organismes internes ou externes.

Pour autant, le Syndicat affirme l'entière liberté pour ses adhérents de participer à toutes formes d'action correspondant à leur conception philosophique, citoyenne ou politique, se bornant à leur demander de ne pas user de leur titre ou de leur fonction au sein du Syndicat dans un acte quel qu'il soit.

Ainsi, tout adhérent du SNCTA s'oblige à :

- respecter les statuts et le règlement intérieur du Syndicat ;
- observer un devoir de réserve en ce qui concerne les débats internes du Syndicat ;
- ne pas communiquer ou agir d'une façon qui puisse porter préjudice au Syndicat dans quelques domaines que ce soit (publications syndicales, presse, réseaux sociaux, etc.) ;
- participer aux réunions des instances dont il fait partie et respecter le mandat qui lui a été confié ;
- ne pas prendre d'engagement pour le Syndicat au-delà de ses prérogatives personnelles ;
- s'abstenir de propos offensants,

voire insultants, envers les membres du Syndicat, de la profession, des autres partenaires ou du public le cas échéant ;

- agir de manière impartiale et ne pas accorder de traitement préférentiel à tout usager ou individu quel qu'il soit ;
- ne pas utiliser de manière abusive les ressources ou dotations du Syndicat (cf. lettre cadre interne) ;

- ne pas accepter, ni solliciter aucun cadeau, aucune invitation ni autre avantage susceptible d'avoir une influence réelle ou apparente sur son objectivité dans l'exercice de ses fonctions officielles ou susceptibles de le placer sous l'obligation du donateur.

De plus, tout adhérent dans une position de supériorité hiérarchique vis-à-vis de ses collègues contrôleurs aériens doit, dans le cadre de ses fonctions, respecter les partenaires sociaux et valoriser le dialogue social.

Toute infraction à ces dispositions sera passible d'exclusion et éventuellement de poursuites conformément aux articles 18 et 36 des statuts du Syndicat. Toute procédure d'exclusion sera précédée d'une mise en demeure préalable, prononcée par le conseil régional ou le bureau national, afin de recueillir les explications que l'adhérent concerné jugerait utiles.

Aucune restitution de cotisation n'est due au membre exclu.

Fait à Toulouse,  
le 15 octobre 2021



# Politique du sncta

au 15 octobre 2021

# Chapitre 1

## Action sociale

### 1.1 Principe

Le SNCTA veillera à faire reconnaître par l'ensemble des services de la DGAC que développer l'action sociale est une de leurs missions.

Le SNCTA exige l'ouverture d'une réflexion ambitieuse sur l'action sociale.

Ces travaux, qui devront s'engager au plus tôt, en préciseront :

- le périmètre d'application ;
- la professionnalisation des moyens d'action ;
- l'engagement d'une campagne d'information vers les personnels.

### 1.2 Solidarité

Le SNCTA continuera à s'investir dans l'action sociale au sein de la DGAC, la solidarité du syndicat envers les plus faibles restant la règle.

### 1.3 Réseau action sociale

Le SNCTA développera un réseau des représentants de l'action sociale du syndicat. Pour le faire vivre, les représentants nationaux, aidés du bureau national, organiseront une réunion en ce sens au moins une fois par an et en tant que de besoin.

### 1.4 Moyens

Le SNCTA veillera à ce que le réseau d'associations sur lequel s'appuie l'administration pour mettre en place son action sociale bénéficie de moyens humains et matériels pour le faire.

### 1.5 Accord social

Lors de chaque accord social, le SNCTA veillera à y inscrire un montant dédié à l'action sociale qui sera reconduit chaque année pendant la durée de l'accord.

### 1.6 Budget action sociale proportionné

Le SNCTA s'oppose à ce que des circonstances imprévues servent d'argument à une modification structurelle et pérenne du budget de l'action sociale.

### 1.7 ATAS

Le SNCTA œuvrera à un nouveau système d'absence en lieu et place du système des ATAS, autorisation temporaire d'activité sociale.

Celui-ci, en plus de protéger les acteurs de l'action sociale, devra, le cas échéant, pouvoir bénéficier à tous les bénévoles associatifs qui en feraient la demande auprès du CLAS dont ils dépendent.

### 1.8 Moyens matériels

Le SNCTA veillera à ce que les présidents du CCAS (comité central d'action sociale) et des CLAS (comités locaux d'action sociale) se voient systématiquement attribuer par l'administration du matériel informatique et téléphonique.

Les présidents de commissions du CCAS quant à eux pourront, sur demande, se voir également attribuer du matériel informatique par l'administration.

## **1.9 Formation**

Le SNCTA demande la mise en place d'une formation accessible à tout dirigeant d'une association actrice de l'action sociale DGAC, que ce soit à l'occasion de son premier mandat ou ultérieurement. Celle-ci devra en particulier traiter des sujets de responsabilité juridique, de gestion administrative et de gestion comptable.

## **1.10 Restauration**

Le SNCTA veillera à ce que chaque agent puisse bénéficier d'une restauration de qualité à un prix raisonnable.

### **1.11 Affectation du budget restauration**

Le SNCTA militera pour que le budget restauration de la DGAC ne soit plus comptabilisé sur les crédits de l'action sociale afin de ne pas contraindre son budget en cas d'augmentation des dépenses de restauration.

### **1.12 Revalorisation des subventions pour les repas**

Le SNCTA demande, *via* les subventions allouées aux agents pour les frais de repas, une harmonisation du reste à charge à payer par l'agent en restauration collective.

### **1.13 Tickets restaurant**

Le SNCTA veillera à ce que les agents qui ne peuvent pas, compte tenu du temps de trajet et de la durée de leur pause repas, bénéficier d'une restauration collective conventionnée pendant une durée minimale de 30 minutes puissent bénéficier d'une offre alternative (plateau repas, tickets restaurant...).

Ce temps s'entend comme temps passé à table.

## **1.14 Restauration**

Le SNCTA demande qu'une solution alternative soit proposée aux contrôleurs quand l'offre de restauration collective habituellement fréquentée n'est plus accessible en soirée ou le weekend.

## **1.15 Garde d'enfants**

Le SNCTA œuvre pour que le comité central d'action sociale mette en place sur l'ensemble des sites de la DGAC des systèmes de garde d'enfants. Un formulaire doit être mis en ligne sur le site de l'action sociale afin de faire la demande de berceaux informatiquement et ainsi éviter les pertes d'informations et favoriser la transparence. Une cartographie des moyens et des besoins doit y être également visible. En cas d'impossibilité de garde en crèche, la mise en place d'une garde individuelle pourra être étudiée.

## **1.16 Associations locales**

Le SNCTA défendra une action sociale par les agents et pour les agents au sein d'associations locales. Si un regroupement régional est nécessaire alors des moyens logistiques (informatique...) et humains adéquats doivent être mis en place.

## **1.17 Création d'un outil web Action sociale**

Le SNCTA exige la mise en place rapide d'une plateforme-outil web d'échange social et de gestion comptable associative avec paiement en ligne, gestion de réservations, remplissage automatique de Cerfa « Emploi de subvention ».

# Chapitre 2

## CAP / Mobilité

### 2.1 Principes

#### 2.1.1 Droit à la mobilité

Le SNCTA défend le droit à la mobilité des contrôleurs français sur l'ensemble des postes de métropole et d'outre-mer.

#### 2.1.2 Ancienneté ICNA

Les mutations des ICNA se font sur le principe de base de l'ancienneté.

#### 2.1.3 Mobilité et volume d'AVE

L'ouverture d'un volume suffisant d'AVE attractifs est la première garantie d'une mobilité satisfaisante.

#### 2.1.4 Rétablissement des compétences mobilité des CAP de contrôleurs

Le SNCTA dénonce le retrait des compétences mobilité et avancement des CAP du fait de la loi de transformation de la Fonction publique.

Il revendique que des représentants élus des corps des contrôleurs aériens soient consultés lors des campagnes de mobilité et d'avancement, au travers d'une instance de dialogue social dédiée.

#### 2.1.5 Priorités légales de mutation

S'agissant des rapprochements de conjoints, l'article 60 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction publique de l'État qui définit les priorités légales de mutation est incompatible avec les spécificités des corps des contrôleurs aériens et doit être adapté.

#### 2.1.6 Mutations hors campagnes de mobilité

Le SNCTA est contre toute mutation hors des campagnes de mobilité (CDM ou FIDELO).

#### 2.1.7 Mobilité et sous-effectif

Le SNCTA exige que l'administration n'entrave pas la mobilité des personnels des centres en sous-effectif.

### 2.2 Méthodes

#### 2.2.1 Avis de vacances d'emploi

Les représentants du SNCTA en CAP travailleront dans le cadre strict des AVE.

#### 2.2.2 Ancienneté

Pour l'étude des mutations des ICNA, le SNCTA tient compte de l'ancienneté dans le corps des OCCA / ICNA ou dans le corps des ICNA du cadre territorial de la Nouvelle Calédonie à laquelle s'ajoute la moitié de l'ancienneté comme fonctionnaire ou contractuel au sein du ministère chargé des transports ou comme agent d'une collectivité territoriale en fonction dans un service de l'aviation civile.

#### 2.2.3 Âge limite pour mutation sur un poste de contrôle

Pour pouvoir prétendre à une mutation sur un poste où l'exercice de la mention d'unité est obligatoire, l'agent devra avoir au 30 juin ou au 31 décembre suivant la CAP moins de :

- 53 ans pour les postes des groupes A, B et C ;
- 54 ans pour les postes des groupes D et E ;

– 55 ans pour les postes d'ICA à l'ÉNAC.

### **2.2.4 Postes en sortie ÉNAC**

Le SNCTA exige que les élèves ICNA en sortie ÉNAC ne pourvoient pas plus d'un certain ratio des postes offerts dans les centres les plus demandés.

Ce ratio sera revu à chaque congrès.

### **2.2.5 « Sur-alimentation » et restriction de la mobilité**

Le SNCTA s'oppose au concept DSNA de « sur-alimentation » visant à affecter des sorties ÉNAC au-dessus de l'effectif de référence d'un centre donné lorsqu'il est utilisé en vue de restreindre la mobilité collective.

### **2.2.6 Amortissement de la mention d'unité**

La durée d'exercice de la mention d'unité sera calculée :

- au 31 décembre de l'année  $N$  pour la CDM de juin de l'année  $N$ ;
- au 30 juin de l'année  $N + 1$  pour la CDM de décembre de l'année  $N$ .

### **2.2.7 Amortissement dans le cadre d'une progression dans l'organigramme**

Le SNCTA ne demande pas d'amortissement minimum sur un poste hors salle.

### **2.2.8 Durée de l'amortissement de mention d'unité**

Lorsqu'un organisme a été reclassé, la règle d'amortissement de mention d'unité qui s'applique est :

- soit celle qui était en vigueur au moment de l'affectation (sortie ÉNAC) ;
- soit celle qui était en vigueur lors de la CAP ou de la CDM où la personne a été mutée dans le centre en question.

### **2.2.9 Élaboration des critères de mutation**

Entre deux congrès, à l'initiative des représentants en CAP du SNCTA et en coordination avec le bureau national, les « critères de mutation » peuvent être modifiés par le comité national.

### **2.2.10 Dérogation**

Lorsque les capistes le pensent nécessaire, ils pourront, en préparation et après coordination avec le délégué national à la MOBILITÉ, déroger ponctuellement aux critères tels qu'élaborés en congrès.

Ils devront toutefois respecter l'esprit des critères votés.

Ils en informeront après le comité national.

En retour, si le comité national le souhaite et après avoir entendu les capistes, il pourra suspendre cette possibilité.

### **2.2.11 Profil sur les mutations des ICA**

Aux AVE des ICA à profils « en-route » ou « approche », le SNCTA proposera en priorité la candidature de contrôleurs dont le profil est compatible avec leur affectation actuelle.

### **2.2.12 Prise en compte du profil pour les postes d'assistant de subdivision**

En cas de candidatures multiples ICNA sur les postes d'assistant de subdivision, le SNCTA pourra prendre en compte le profil des candidats.

### **2.2.13 Choix entre deux candidats à égalité sur un AVE**

Si, sur une AVE donnée, il faut départager deux (ou plus) candidats en parfaite égalité au niveau des critères, le SNCTA favorisera le candidat adhérent au syndicat.

### **2.2.14 Chargé d'affaires en SNA pour le soutien aux terrains F et G**

En cas de candidatures multiples sur le poste de chargé d'affaires en SNA pour le soutien aux terrains F et G, priorité sera donnée aux candidats exerçant ou ayant exercé une mention d'unité.

Le SNCTA revendique également la possibilité d'exercer une mention d'unité en cas de mutation sur ce type de poste.

## **2.3 Arrêt de formation**

### **2.3.1 Gestion des arrêts de formation**

L'accompagnement des arrêts de formation qui mandatent le SNCTA est assuré par la cellule Mobilité.

### **2.3.2 CAP réduite**

Le SNCTA revendique la création d'une « CAP réduite », semestrielle en supplément des CAP classiques, traitant de manière globale et équitable les affectations des arrêts de qualification.

### **2.3.3 Groupes A, B et C**

Dans un centre des groupes A, B ou C, les ICNA en ajournement de formation, attesté par une commission de qualification, ne peuvent être retenus en CDM sur des postes à exercice de la qualification que sur un centre des groupes D ou E.

### **2.3.4 Groupes F et G**

Le SNCTA exige que les contrôleurs en arrêt de formation sur un aéroport du groupe F ou du groupe G puissent disposer d'au moins une proposition d'affectation sur un aéroport du groupe G.

### **2.3.5 Retour dans le centre précédent**

Les ICNA et TSEEAC contrôleurs en arrêt de formation peuvent être réaffectés dans leur centre d'affectation précédent.

### **2.3.6 Arrêt de formation en provenance des approches reprises**

Les agents qui subissent un arrêt de formation suite à une mutation peuvent être affectés sur des postes d'encadrement non pourvus en CDM sous réserve de disposer des minimums requis d'ancienneté dans les grades.

### **2.3.7 Durée de l'amortissement de mention d'unité**

En cas d'arrêt de formation, l'amortissement de mention d'unité sera celui du nouveau centre d'affectation.

## **2.4 Outre-mer**

### **2.4.1 Principe**

Sur les postes PC POM, le SNCTA ne retiendra pas la candidature d'un ICNA ayant déjà effectué un séjour POM à moins qu'il ne soit le seul candidat.

Sur les postes hors salle POM, le SNCTA pourra prendre en compte le profil des candidats, y compris ceux ayant déjà effectué un séjour POM.

### **2.4.2 Indemnité forfaitaire de changement de résidence (IFCR)**

Concernant l'indemnité forfaitaire de changement de résidence, le SNCTA s'assurera de la bonne application des articles 39 ou 40 du décret n° 98-844 pour chaque agent muté outre-mer.

### **2.4.3 Mutations dans les DOM**

Les mutations dans les DOM doivent être traitées comme les autres du point de vue de l'ancienneté.

### **2.4.4 Originaires**

Le SNCTA défend le principe d'une priorité d'affectation offerte aux ICNA originaires des collectivités, des départements d'outre-mer et de la Nouvelle Calédonie vers leur collectivité, département d'origine ou en Nouvelle Calédonie

lors des CDM ou à l'issue de leur scolarité à l'ÉNAC.

#### **2.4.5 Prolongation de séjour**

Le SNCTA militera pour qu'un agent cessant son activité dans les 12 mois puisse prolonger son séjour dans un POM.

#### **2.4.6 Retours d'outre-mer**

Les retours d'outre-mer se font sur les postes ouverts en CDM ou FIDELO.

#### **2.4.7 Retours des POM**

Le SNCTA demande à ce qu'un ICNA en fin de séjour dans un POM qui postule en CDM le fasse sur un minimum de trois AVE.

### **2.5 Divers**

#### **2.5.1 Sorties ÉNAC**

Le SNCTA demande que la liste des postes proposés en sortie ÉNAC soit débattue en CT / DSNA.

#### **2.5.2 Attribution des postes en sortie ÉNAC**

Compte tenu de la non attractivité de certains centres, le SNCTA s'efforcera

de rendre plus souple la gestion de l'attribution des postes en sortie ÉNAC afin de prendre en compte tout desiderata d'affectation.

#### **2.5.3 Politique professionnelle et sociale**

Si l'administration décide de ne plus engager d'ICNA sur certains terrains, le SNCTA demande une certaine priorité d'affectation en CAP pour tous les ICNA qui s'y trouvent.

#### **2.5.4 Gestion des dossiers sociaux**

S'il appartient aux assistantes sociales d'identifier les dossiers sociaux, il appartient à la cellule mobilité de gérer leur résolution.

#### **2.5.5 Mise en doute des compétences**

En cas d'évaluation négative suite au suivi, jusqu'au niveau III, d'une procédure de mise en doute des compétences, le SNCTA exige que l'agent puisse rester à disposition de son service le temps pour lui de postuler sur deux CDM.

# Chapitre 3

## Carrière

### 3.1 Principes

#### 3.1.1 Fonction contrôle

Le SNCTA a pour objectif prioritaire la défense et la revalorisation de la fonction contrôle.

#### 3.1.2 Corps unique de contrôleurs

Le SNCTA défend l'objectif d'un corps unique de contrôleurs aériens. Les services de contrôle seront alors rendus à terme exclusivement par des ICNA.

#### 3.1.3 Passage au grade d'ingénieur en chef

L'accès au grade d'ingénieur en chef se fait en ayant rempli les conditions suivantes :

- le meilleur de 16 ans de titularisation dans le corps des ICNA (on prendra en compte, dans les 16 ans, la durée de titularisation dans les autres corps de la DGAC ou la durée de service public effectif) ou 16 ans de détention d'une mention d'unité totale du centre obtenue à la DGAC, dans un organisme militaire ou au sein d'un organisme de contrôle de Nouvelle-Calédonie ;
- grade divisionnaire échelon 8 ; et
- avoir exercé une mention d'unité.

#### 3.1.4 Diplôme d'ingénieur

Le SNCTA intervient auprès des pouvoirs publics afin que le diplôme d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne, obtenu à l'issue de la formation initiale de 36 mois, soit reconnu par la commission des titres.

#### 3.1.5 Accès au corps des IPEF

Le SNCTA demande la modification du décret n° 2009-1106 du 10 septembre 2009 portant statut particulier du corps des IPEF, afin que le corps des ICNA soit adjoint à la liste définie au 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 5, au même titre et au minimum dans les mêmes conditions que les corps des ITPE, des IEEAC, des ITM et des ITGCE.

#### 3.1.6 Fin de scolarité

Le SNCTA est pour l'égalité des chances à la sortie de l'ÉNAC.

#### 3.1.7 Prise en compte du temps de formation

Sous réserve d'obtention par l'intéressé de la mention d'unité concernée et dans le cas où la durée de formation pratique permettant d'obtenir la mention d'unité ouvrant l'accès au titre de PC excède 24 mois après la titularisation, le temps de formation au-delà de cette période doit être comptabilisé dans l'avancement de carrière.

#### 3.1.8 MUI en CRNA

L'obtention d'une mention intermédiaire en CRNA doit faire l'objet d'un mécanisme d'avancement de carrière.

#### 3.1.9 Inaptitude médicale temporaire

Au-delà de six mois d'inaptitude médicale temporaire, le SNCTA œuvrera à ce que soit pris en compte, au titre de détachement, tout travail effectué hors salle.



### **3.1.10 Déroulement de carrière**

L'exercice du métier de contrôleur aérien exige le maintien d'un haut niveau de sécurité. Le déroulement de carrière ainsi que la limite d'âge du corps doivent prendre en compte les exigences liées au métier et notamment la pénibilité du travail.

### **3.1.11 Déroulement de carrière des ICA**

Dans le cadre d'éventuelles évolutions de la DGAC ou de la DSNA, les régimes statutaire et indemnitaire des personnels assurant la formation initiale au contrôle aérien doivent être équivalents à ceux des personnels travaillant en centres opérationnels. La mobilité entre l'ÉNAC et les centres opérationnels doit être conservée.

### **3.1.12 Poursuite de l'activité au-delà de l'âge limite du corps**

Pour permettre aux ICNA qui souhaitent poursuivre au-delà de l'âge limite du corps, le SNCTA revendique la possibilité d'intégration dans un autre corps de niveau équivalent ou supérieur.

### **3.1.13 Statut unique**

Le SNCTA exigera que tous les contrôleurs aériens d'un même centre avec la même qualification aient le même statut.

### **3.1.14 Nombre d'emplois fonctionnels**

Le SNCTA revendique l'augmentation du nombre d'emplois fonctionnels CU-TAC et CST pour les ICNA.

Le SNCTA revendique l'augmentation du nombre d'emplois fonctionnels RTAC, CTAC et CSTAC pour les TSEEAC contrôleurs.

Le mode d'attribution de ces emplois doit être transparent et équitable.

## **3.2 Postes d'encadrement et d'expertise**

### **3.2.1 Principe**

Le SNCTA revendique l'accès des ICNA aux postes d'encadrement à tous les niveaux de la DSNA.

Le SNCTA exige que l'administration affiche clairement sa volonté de ne pas cantonner les ICNA à des postes dans l'encadrement intermédiaire, et octroie l'accès au HEB pour les ICNA occupant des postes dans l'encadrement supérieur.

### **3.2.2 Encadrement opérationnel**

Le SNCTA revendique tous les postes opérationnels de l'encadrement directement liés à l'exercice de la fonction contrôle. Ils devront être tenus par des ICNA expérimentés.

### **3.2.3 Mesures incitatives**

Le SNCTA réaffirme son engagement à faire pourvoir les postes d'encadrement par des ICNA.

### **3.2.4 Maintien de licence**

Le SNCTA revendique que les contrôleurs affectés sur des postes d'encadrement opérationnel (chefs de subdivision, chefs de division CA, chefs CA, chefs de service exploitation, chefs d'organisme des groupes D et E et chargés d'affaires) du centre dans lequel ils exerçaient les privilèges d'une mention d'unité totale ou restreinte sur leur poste précédent, puissent maintenir leur mention d'unité totale ou restreinte.

### **3.2.5 Valorisation de l'expertise**

Les ICNA de plus de 6 ans de qualification affectés à la DTI le seront, au minimum, sur des postes d'experts confirmés.

Cette politique sera étendue aux différents organismes centraux de la DSNA en offrant aux ICNA des postes ayant des

montants indemnitaires et des déroulements de carrière équivalents à ceux des experts confirmés de la DTI.

### **3.2.6 Renforcement de l'expertise « contrôle »**

Le SNCTA demande que des postes d'« experts senior » ou correspondant à un niveau équivalent de la part fonction soient ouverts à la DTI et dans les organismes centraux spécialement pour les ICNA.

### **3.2.7 Emplois fonctionnels ICNA**

Le SNCTA exige que les fonctions de chefs de salle, de chefs de tour, d'experts, et les postes d'encadrement ouverts aux ICNA soient des emplois fonctionnels, ouvrant droit à accélération de carrière.

### **3.2.8 Management de la DSNA**

Le poste de directeur des opérations sera exclusivement proposé au corps des ICNA.

## **3.3 Experts opérationnels**

### **3.3.1 Statut d'expert**

Le SNCTA revendique la création d'un statut d'expert. Ces experts devront détenir et maintenir une mention d'unité.

### **3.3.2 Clarification du statut**

Le SNCTA soutient une définition plus claire du statut d'expert opérationnel. Il visera notamment à définir de manière claire et nette les conditions d'accès et de sortie de cette fonction, ainsi que les limites temporelles.

### **3.3.3 Entrée et sortie du CUTAC**

Le SNCTA revendique un accès au CUTAC dès le grade de D7 pour favoriser l'effet accélérateur de carrière des experts ops. Il exige également que la sortie du CUTAC se fasse à l'échelon le plus favorable pour l'agent dans la comparaison grille ICNA/CUTAC.

Le SNCTA revendique en conséquence également une augmentation du nombre d'emplois budgétaires CUTAC dédiés au corps des ICNA.

### **3.3.4 Attractivité**

Le SNCTA soutient une augmentation de l'attractivité du statut d'expert opérationnel, notamment pour les experts opérationnels n'ayant pas intérêt à bénéficier du CUTAC, à travers, par exemple, un mécanisme indemnitaire ou la création d'un emploi fonctionnel dédié.

## **3.4 TSEEAC**

### **3.4.1 Déroulement de carrière statutaire**

Le SNCTA revendique, pour les contrôleurs des groupes F et G, l'obtention automatique :

- de la 1<sup>re</sup> qualification dès l'obtention de la mention d'unité ;
- de la 2<sup>de</sup> qualification et le passage au grade exceptionnel au bout de 9 ans d'exercice de la mention d'unité.

### **3.4.2 Avancement de grade**

Le SNCTA demande l'amélioration des taux « pro / pro » dans le corps des TSEEAC.

### **3.4.3 Reconnaissance des TSEEAC exerçant des fonctions de contrôle**

Le SNCTA revendique les modifications suivantes pour le recrutement *via* la sélection professionnelle :

- ancienneté : 3 ans d'exercice de mention d'unité ;
- formation théorique ÉNAC : 14 mois de formation complémentaire à l'ÉNAC ;
- postes offerts : tous les centres de contrôle proposés aux ICNA en sortie ÉNAC ;

– titularisation à l’issue de la formation théorique ÉNAC sous réserve d’obtention de la mention d’unité dans le centre d’affectation ;

– indemnitaire : mise en place d’un différentiel indemnitaire permettant le maintien du niveau de salaire jusqu’à l’obtention de la mention d’unité du centre et des améliorations indiciaires et indemnitaires qui en découlent.

### **3.4.4 Accès aux emplois fonctionnels**

Le SNCTA demande :

– l’éligibilité des TSEEAC contrôleurs au grade fonctionnel RTAC à la condition qu’ils justifient de 10 ans de service ou 6 ans sur une fonction de contrôleur d’aérodrome ;

– que 40 % des emplois fonctionnels disponibles soient accessibles aux contrôleurs d’aérodrome ;

– l’accès au CTAC pour tous les adjoints au chef CA, les chefs de quart de la Vigie trafic et les contrôleurs TSEEAC avec au moins 15 ans de MU ;

– l’accès au CSTAC pour tous les chefs CA.

### **3.4.5 Contrainte statutaire pour les sélections professionnelles**

Le SNCTA exige le rallongement de la contrainte statutaire durant laquelle tout lauréat de la sélection professionnelle doit suivre une formation complémentaire et obtenir sa qualification.

### **3.4.6 Affectations des SP en CRNA**

Le SNCTA demande à ce que des postes dans les CRNA Nord et Ouest soient proposés sur volontariat aux lauréats de la sélection professionnelle.

Un point de formation sera réalisé au bout d’un an passé dans le centre d’affectation. En fonction, le lauréat se verra proposé de poursuivre sa formation ou

d’être réaffecté dans un organisme de groupe E.

Pour le CRNA Ouest, l’ouverture de postes à la sélection professionnelle ne peut s’effectuer qu’en remplacement d’une sortie ÉNAC ou suite à un poste non pourvu en CDM.

### **3.4.7 Vigie trafic et SP**

Un agent de la Vigie trafic pourra se présenter à la SP ICNA après 4 années d’exercice de l’habilitation Vigie trafic le jour de la sélection.

## **3.5 Contractuels**

### **3.5.1 Principe**

Le SNCTA refuse toute intégration de contractuels dans le corps des ICNA, ainsi que dans le corps des TSEEAC sur les fonctions de contrôleur d’aérodrome, d’adjoints au chef CA, de chefs CA ou d’agents de la Vigie trafic.

Le SNCTA s’oppose aux pourvois de postes d’encadrement opérationnel à la direction des opérations par des contractuels, qu’ils soient anciens contrôleurs aériens ou non.

### **3.5.2 Méthode**

L’accès à la profession est déterminé par le succès à un concours, un examen ou une sélection professionnelle et par le suivi de la formation associée, définis au statut, et sous réserve de l’aptitude médicale.

## **3.6 Divers**

### **3.6.1 Travail à distance**

Le SNCTA soutient le développement de postes affectés sur des sites géographiquement distants de la DO/EC lorsque leurs missions peuvent être travaillées à distance.

### **3.6.2 Entretien d'évaluation**

Au sein de l'évaluation professionnelle, l'entretien individuel des personnels opérationnels est inadapté. Le SNCTA travaillera à une refonte du processus global d'évaluation de ces personnels.

### **3.6.3 Statut unique dans un même organisme**

Le SNCTA revendique et œuvre au regroupement des approches de La Ton-

touta et Nouméa-Magenta.

Le SNCTA exigera que tous les contrôleurs de ce nouvel organisme soient ou deviennent des ICNA fonctionnaires d'État.

### **3.6.4 Valorisation de l'action syndicale**

Le SNCTA est favorable à la prise en compte des mandats syndicaux nationaux dans l'avancement de carrière comme fonctions permettant l'accès aux fonctions d'encadrement opérationnel et au grade d'ingénieur en chef.

# Chapitre 4

## CER / COM / DCC

### 4.1 Gestion de l'espace

#### 4.1.1 Réorganisation de l'espace aérien

Le SNCTA exige des pouvoirs publics une réorganisation de l'espace aérien qui augmente la part de l'espace civil, y compris lors d'exercices militaires, afin d'améliorer la situation, tant du point de vue de la sécurité que de l'efficacité.

#### 4.1.2 Gestion de l'espace aérien en temps de paix

Le SNCTA exige des pouvoirs publics que les intérêts des usagers de la CAG soient réellement pris en compte. Dans ce but, la gestion de l'espace aérien doit être confiée au ministre des transports en temps de paix.

#### 4.1.3 Compatibilité civils / militaires

Le SNCTA exige que les créations d'espaces ou de zones militaires, ainsi que l'élaboration ou la révision des protocoles avec la Défense, soient effectuées en conformité avec les besoins de l'aviation civile et dans le respect de la réglementation en vigueur.

#### 4.1.4 Cellule nationale de gestion de l'espace

La CNGE doit avoir des règles de fonctionnement claires qui répondent équitablement aux besoins des parties civile et militaire.

### 4.2 Responsabilité juridique

#### 4.2.1 Coordinations de niveau 3

Le SNCTA exige de l'administration une étude juridique claire sur les respon-

sabilités induites par les coordinations de niveau 3.

#### 4.2.2 Évolutions techniques

Les évolutions techniques, en particulier ODS, ne doivent pas conduire à la dilution des responsabilités dans le cadre de l'interface civils / militaires.

#### 4.2.3 Civil / militaire et FABEC : visualisation

Le SNCTA exige que des études techniques et juridiques soient menées afin d'évaluer l'impact d'une éventuelle visualisation de l'ensemble des codes CAM dans le cadre du FABEC et de repréciser les responsabilités des contrôleurs.

### 4.3 Cohabitation civils / militaires

#### 4.3.1 Coordinations directes

Afin de répondre à un souci évident de sécurité, le SNCTA soutient la mise en place de coordinations directes de contrôleur civil à contrôleur militaire, dans le cadre d'ODS ou d'autres systèmes automatisés. Ces coordinations pourront, par exemple, consister en la délivrance par le contrôleur civil d'une clairance à l'attention d'un trafic militaire, afin de résoudre les conflits potentiels avec les trafics civils.

#### 4.3.2 Co-implantation des CMCC

Le renforcement des CMCC en personnel doit aussi profiter aux ICNA et doit permettre l'amélioration du service rendu aux usagers. En particulier, les conditions suivantes doivent au minimum être remplies :

- écriture d'une lettre d'accord cadre définissant les responsabilités des contrôleurs civils et militaires dans le cadre des coordinations de niveau 3 ;
- définition d'un principe d'acceptation systématique des vols en CAG / CAM par les militaires ;
- réel pouvoir de l'officier présent au CRNA sur l'activité des zones militaires, notamment en cas de situation orageuse.

### **4.3.3 Moyens matériels de la co-implantation**

Le renforcement des CMCC en personnel ne doit pas conduire à une diminution des surfaces dévolues aux civils (bureaux y compris).

Si des bâtiments doivent être construits ou étendus, le financement doit être exclusivement assuré par la défense.

Si dans un centre, le nombre d'UCE disponibles pour le contrôle civil devient critique, les UCE nécessaires au bon fonctionnement du centre sont réattribuées au contrôle civil sous un mois maximum.

La maintenance opérationnelle des positions civiles ne devra pas être impactée par le développement des CMCC.

### **4.3.4 RA-TCAS CAM / CAG**

Dans l'ensemble des négociations civils / militaires, le SNCTA exige de la

part du ministère de la défense, en cas d'appareils évolutifs à fort potentiel en CAM, que ce dernier fasse adopter, par les contrôleurs COM et CER, soit une marge latérale suffisante soit des taux d'évolution non susceptibles de provoquer des avis de résolution TCAS, lors des séparations CAM / CAG afin d'éviter des RA-TCAS sur les vols CAG.

## **4.4 CER**

### **4.4.1 Contrôleurs CER**

Le SNCTA n'a plus vocation à défendre les intérêts des contrôleurs CER et à les accueillir en son sein. Il reste cependant leur partenaire et leur apportera son aide et son expertise en cas de besoin.

### **4.4.2 Vols d'essais**

Le SNCTA demande aux contrôleurs de la CAG de renvoyer systématiquement aux organismes CER les vols correspondant aux vols d'essais, en dehors des phases de décollage et d'atterrissage.

### **4.4.3 Contrôle spécifique vols d'essai et réception**

Dans le cadre des évolutions futures de la circulation aérienne, le SNCTA exigera que les services de contrôle spécifiques soient rendus aux vols d'essais et aux vols de réception selon les principes fondamentaux de la CER.

# Chapitre 5

## Classement / services

### 5.1 Principes

#### 5.1.1 Prestataire unique

Le SNCTA exige le maintien d'un prestataire unique des services de contrôle en France. Il s'opposera par tous les moyens à toute tentative d'instauration de prestataires différents.

Dans le cas d'espaces délégués par la DSNA et proposés à un appel d'offre, le SNCTA exigera de la DSNA la reprise de ces espaces ou toute autre solution évitant la gestion d'une partie de l'espace français par un ANSP ayant des capitaux privés.

#### 5.1.2 Principe de réciprocité

Lors de négociations Espace ou de LOA avec nos partenaires étrangers, le SNCTA est attaché au principe de réciprocité. Il s'opposera par principe aux négociations bilatérales qui impliquent de nouvelles charges de travail ou de nouvelles délégations d'espace sans contreparties équitables.

#### 5.1.3 Zone de redevance terminale

Le SNCTA revendique une seule zone de redevance terminale en France incluant la totalité des aéroports contrôlés soumis à redevance.

#### 5.1.4 Service du contrôle

Afin d'assurer l'unité des services de contrôle de la navigation aérienne dans le contexte actuel, les ICNA assurent le contrôle de la circulation aérienne dans l'ensemble des organismes de la circulation aérienne figurant sur l'arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

#### 5.1.5 Services du contrôle radar

Les ICNA ont vocation à assurer les services radar.

Les services du contrôle radar sont assurés exclusivement par les ICNA.

#### 5.1.6 Réorganisation des basses couches

##### 5.1.6.1 Politique « approches centrales »

Le SNCTA œuvrera pour que toute approche qui le désire puisse être centralisée.

##### 5.1.6.2 Gestion des espaces SIV

La DSNA doit mettre en œuvre les moyens techniques afin que l'espace SIV de tout organisme non H24 ne soit plus repris hors horaires ATS par le CRNA mais par une approche adjacente à désigner.

##### 5.1.6.3 SIV jointifs

Le SNCTA mettra la pression sur l'administration pour que la politique des SIV jointifs soit finalisée.

##### 5.1.6.4 Conséquences sociales

Le SNCTA veillera à ce que la DGAC établisse une étude sur les conséquences sociales et humaines des fermetures d'approche ou de centre.

Suite aux conclusions de cette étude, le SNCTA veillera à ce que l'accompagnement social des agents soit augmenté pour venir pleinement compenser l'ensemble des conséquences subies par les agents concernés.

### **5.1.7 Mobilité forcée**

Dans le cas d'une fermeture définitive des services ATS sur un aérodrome contrôlé, les dispositifs d'accompagnement incluent :

- un préavis de fermeture d'au moins douze mois ;
- un versement systématique de la PRC dont le montant « plancher » devra être augmenté.

### **5.1.8 Limites à la satellisation**

Le SNCTA n'accepte la satellisation d'une approche que si le service rendu en termes de sécurité et de régularité devient meilleur (et non uniquement pour une baisse des coûts financiers).

L'expertise des contrôleurs concernés est primordiale.

### **5.1.9 Remote tower center**

En cas de mise en service de *remote tower centers*, ceux-ci seraient armés exclusivement soit par des TSEEAC, soit par des ICNA.

### **5.1.10 OCEAR**

Le SNCTA revendique la création d'organismes de contrôle étendu approche et en route (OCÉAR)

Sont classés OCÉAR, les organismes de contrôle assurant les services de contrôle dans un espace aérien s'étendant du sol au niveau 245 minimum et sur une superficie au minimum égale à 400 000 km<sup>2</sup>.

### **5.1.11 Contrôle et AFIS**

Le SNCTA est opposé à l'alternance des services AFIS / contrôle sur un même aérodrome.

### **5.1.12 AFIS**

Les ICNA et les TSEEAC n'assurent pas de service AFIS.

### **5.1.13 En centre de contrôle d'approche**

En CCA, le SIV est une position à part entière, au même titre qu'une position de contrôle (armement, équipement...).

## **5.2 Classement des organismes**

### **5.2.1 Prise en compte des VFR**

Seront comptés comme un mouvement équivalent (1 MÉq) entier :

- les vols VFR en traversée maritime et survol de régions inhospitalières dans les organismes assurant les services d'information, d'alerte et éventuellement de contrôle pendant cette traversée ;
- les vols VFR de nuit dans les espaces de classe D et E ;
- les vols VFR en espace de classe C ;
- les vols VFR spéciaux.

### **5.2.2 Méthode de décompte des mouvements d'aéronefs**

Dans un organisme de contrôle d'approche centrale, tout vol IFR au départ d'un terrain géré par cette approche vers un autre terrain géré par cette même approche constitue au moins deux mouvements.

Le SNCTA militera pour que la consigne DO n° 10-84/19 du 22 octobre 2019 sur les modalités de décomptes des mouvements des aéronefs soit modifiée ou interprétée différemment par DO1 pour que soient cumulables deux à deux les éléments suivants pour le décompte des mouvements des organismes assurant l'approche de plusieurs terrains :

- départ de l'aérodrome central vers un aérodrome périphérique : 1 ;
  - arrivée sur un aérodrome périphérique en provenance de l'aérodrome central : 1,
- et :



- départ d'un aérodrome périphérique vers l'aérodrome central : 1 ;
- arrivée sur l'aérodrome central en provenance d'un aérodrome périphérique : 1,
- et :
- départ d'un aérodrome périphérique vers un aérodrome périphérique (y compris identique) : 1 ;
- arrivée sur un aérodrome périphérique en provenance d'un aérodrome périphérique (y compris identique) : 1.

D'autre part tout vol VFR ou IFR entre le terrain principal et un terrain en zone inhospitalière sans organisme du contrôle, ou alors entre terrains en zone inhospitalière devra compter pour deux mouvements.

### **5.2.3 Création de groupes F1 et F2**

Le SNCTA réclame la création de deux sous-groupes au sein du groupe F :

- groupe F1 : entre 65 000 et 85 000 mouvements VFR ou entre 10 000 et 15 000 mouvements équivalents ;
- groupe F2 : au-delà de 85 000 mouvements VFR ou 15 000 mouvements équivalents.

### **5.2.4 Prise en compte du travail aérien**

Lorsqu'elles se déroulent en espace aérien contrôlé et qu'elles font l'objet de consignes spécifiques de séparation, les missions de travail aérien exécutées sont comptabilisées en nombre de mouvements IFR équivalents pendant le temps de la mission sur la zone concernée.

### **5.2.5 Prise en compte des drones**

Lorsqu'elles se déroulent en espace aérien contrôlé et qu'elles sont l'objet de consignes spécifiques, les missions exécutées par des drones sont comptabilisées au même titre que si elles étaient exécutées par des aéronefs.

## **5.2.6 Mesures d'accompagnement lors du déclassement d'un centre**

### **5.2.6.1 Possibilité de rester sur place**

- Sans limitation de durée avec promotion éventuelle sur les postes d'encadrement ;
- Avancement à l'ancienneté de qualification maintenu ;
- Maintien du régime indemnitaire (toutes primes confondues).

### **5.2.6.2 Possibilité de mutation**

- Certaines priorités pour obtenir une mutation dans la liste des AVE vers le centre le plus proche (CRNA ou Approche ayant les critères ICNA) ;
- Dans le cas d'une mutation après le déclassement et d'une requalification dans un nouveau centre, prise en compte des années d'exercice de qualification au même titre qu'en groupe E ;
- Application du bonus des deux ans dans le cadre d'une requalification (article 23 du statut ICNA) ;
- Les agents mutés vers une approche pourront suivre un stage « transfo. » ;
- La durée de maintien des primes des ICNA issus des approches reprises est portée à 40 mois après la date d'arrivée dans leur nouvel organisme.

### **5.2.7 Classement de NWWW**

Le SNCTA exige le classement de l'aéroport de Nouméa-Magenta dans l'arrêté du 2 février 2010 fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne.

### **5.2.8 Organismes TWR / APP / CCR**

Les contrôleurs détenant la qualification ZZ d'un centre dans lequel ils exercent les trois fonctions TWR, APP et CCR sont rémunérés au niveau indemnitaire d'un groupe C.

## **5.2.9 OCEAR**

Les OCÉAR sont classés au moins en groupe C.

### **5.3 Moyens et méthodes**

#### **5.3.1 Réglementation approches en classe A**

Pour les terrains de plus de 200 000 mouvements équivalents par an, des amendements spécifiques au SERA seront créés, afin de sécuriser réglementairement les méthodes de travail quotidiennes nécessaires à l'écoulement du trafic, de remplacer les mesures dérogatoires par des textes pérennes et d'encadrer les évolutions qui ne seraient pas nécessaires ailleurs.

#### **5.3.2 Structure d'encadrement**

La structure d'encadrement sera identique pour toutes les approches centralisées et comprendra, en plus d'un service technique, un service d'exploitation composé de 4 subdivisions : contrôle, instruction, qualité de service / sécurité, études / environnement. Elles seront toutes armées d'un chef et d'un adjoint.

Chaque approche centralisée disposera d'une permanence opérationnelle ainsi que d'une permanence technique distincte.

Les approches centralisées bénéficieront aussi de leur propre support administratif afin de faciliter leur fonctionnement.

#### **5.3.3 Extension de l'espace géré par les approches**

Le SNCTA étudie toutes les évolutions d'espace possibles assurant aux centres de contrôle d'approche :

- la gestion des secteurs de régulation terminale ;

- le contrôle des trafics en transit interférant avec les flux départs ou arrivées ;

- la gestion entre approches des trafics « bord à bord » évoluant en espace inférieur ;

- la réalisation de SIV jointifs.

Pour toutes ces modifications d'espace, le SNCTA exige de la DO un cadre clair pour les réaliser au sein de GT communs à toutes les parties impactées, afin qu'elles ne se fassent pas au détriment d'approches au profit d'autres et qu'une vraie possibilité d'aboutir soit donnée à ces projets espace qui nous coûtent tant d'énergie et de temps.

#### **5.3.4 Sectorisation en approche**

Le SNCTA exige que la sectorisation et la capacité des secteurs en approche soient adaptées aux structures des espaces environnants.

#### **5.3.5 Service d'approche pour FMCZ**

Le SNCTA reconnaît l'urgence d'un plan de sauvegarde pour l'aérodrome contrôlé de Dzaoudzi. Il exige de la DSNM qu'elle mette en œuvre un service d'approche de l'aérodrome de Dzaoudzi avant la livraison du nouveau bloc technique de La Réunion.

#### **5.3.6 Scission TWR / approche**

Dans l'éventualité d'une scission TWR / approche à Roissy, le SNCTA exige la définition préalable des conditions d'emploi des ICNA travaillant en tour et en approche, déclinables aux autres terrains éventuellement affectés par cette nécessité.

#### **5.3.7 Pilotage des drones en EAC**

Le SNCTA militera pour que le pilotage des drones soit assuré en espace aérien contrôlé par des contrôleurs aériens.

# Chapitre 6

## Classes d'espace / espaces

### 6.1 Politique de transfert d'espaces / dimensionnement des centres

#### 6.1.1 Gestion des FIR

Le SNCTA est favorable au transfert des FIR vers les approches et étudiera toute autre limite verticale pertinente tenant compte de la sectorisation des CRNA concernés.

#### 6.1.2 Charge de travail des centres

Le transfert d'espaces est l'un des moyens de rééquilibrage des charges de travail des centres en fonction de leur effectif qualifié.

#### 6.1.3 Évolution d'espace en Nouvelle Calédonie

Le SNCTA soutient le projet de reprise des espaces aériens supérieurs en Nouvelle Calédonie.

### 6.2 Classes d'espace

#### 6.2.1 Compatibilité sécurité / classification des espaces

Le SNCTA exige que la classification de tous les espaces réponde en permanence au souci de compatibilité entre la sécurité et le service attendu par les usagers.

#### 6.2.2 Suppression de la classe E

Le SNCTA affirme que la classe E est dangereuse et exige sa suppression totale et immédiate du territoire français et des espaces étrangers délégués.

#### 6.2.3 Protection des aérodromes

Les espaces de classes A, C et D doivent être définis de manière à protéger efficacement les SID, les STAR, les

trajectoires de guidage radar et les circuits d'attente.

#### 6.2.4 Alternance classe C / classe D

Les alternances des classes D et C, correspondant à des degrés totalement différents en terme de responsabilité du contrôleur comme du pilote pour la prévention des collisions, doivent être prosrites.

#### 6.2.5 Visualisation des classes d'espace

Le SNCTA revendique la possibilité d'afficher sur les écrans de contrôle les limites géographiques des espaces de classes A, C et D et, tant qu'ils existeront, des espaces de classe E.

#### 6.2.6 Inadaptation de la classe D par fort trafic

Le SNCTA affirme que dans les régions à forte densité de trafic, à l'exception des CTR, l'information de trafic est une méthode de prévention des collisions inadaptée voire dangereuse.

#### 6.2.7 Généralisation de la classe C en espace inférieur

Le SNCTA revendique le classement en C de l'espace situé du FL 95 au moins au FL 195, sauf dérogations pour activités particulières connues et matérialisées sur les écrans de contrôle.

Ces dérogations devront respecter un protocole définissant les procédures à appliquer et les espacements devant être fournis.

### **6.2.8 Responsabilité du contrôleur en classe C**

Le SNCTA demande que le SERA soit amendé pour qu'en cas d'accident dû à une perte des conditions VMC, suite à une clairance de contrôle en espace de classe C, la responsabilité du contrôleur ne puisse en aucun cas être engagée.

## **6.3 Organisation de l'espace inférieur**

### **6.3.1 Ségrégation départs / arrivées**

L'organisation de l'espace inférieur doit favoriser l'écoulement sûr du trafic en provenance et à destination des aéroports en définissant des zones exclusivement dévolues à la gestion des flux départs et à la régulation terminale.

# Chapitre 7

## Divers

### 7.1 Principes généraux

#### 7.1.1 Politique du SNCTA

Le SNCTA n'est pas *a priori* contre. Il veillera à ce que toute évolution soit accompagnée de garanties techniques et sociales.

#### 7.1.2 Représentativité

Le SNCTA exige que le décompte des voix des organisations syndicales soit effectué pour chaque centre de contrôle de la DSNA dans le cadre du scrutin CAP des élections professionnelles. Les résultats permettront de définir la représentativité de chaque organisation syndicale dans chaque centre.

#### 7.1.3 Autonomie du SNCTA

Le SNCTA réaffirme sa volonté de rester un syndicat autonome. Néanmoins, dans le cadre de la loi de modernisation du dialogue social, et afin de garantir les intérêts de la profession, le comité national pourra mandater son bureau national pour négocier si nécessaire des alliances électorales.

### 7.2 Récupérations liées aux activités syndicales

Le SNCTA veillera à ce que les récupérations obtenues dans le cadre d'activités syndicales soumises à ASA 15 n'aient pas de fin de validité.

### 7.3 Promotion du SNCTA

Le SNCTA organisera des rencontres avec les ICNA élèves de l'ÉNAC, par exemple avant leur affectation ou avant la remise de leur diplôme. Le but sera de

leur présenter le syndicat, son histoire, son rôle ainsi que les centres de contrôle en y conviant des contrôleurs syndiqués et engagés.

#### 7.3.1 Relations extérieures

Le SNCTA poursuivra ses contacts avec les organisations nationales et européennes représentant les contrôleurs et les personnels navigants par le moyen de rencontres officielles et régulières.

#### 7.3.2 Relations avec les usagers

Le SNCTA promouvra et recherchera des discussions régulières auprès des fédérations d'usagers. Le produit de ces discussions sera présenté à la ComRes et en comité national.

### 7.4 Organisation de la DGAC

#### 7.4.1 Organisation budgétaire de la DSNA

Le SNCTA œuvre pour la pérennisation d'un budget annexe pour le contrôle aérien français. Ce budget finance, au sein d'un même et seul programme, l'ensemble des missions, activités et formations de la DSNA.

Dans l'hypothèse où d'autres missions ou activités de la DGAC sont également financées par le même budget annexe, le SNCTA revendique que les règles de fonctionnement budgétaire permettent de tenir une véritable comptabilité analytique et de garantir l'autonomie de gestion de chacun des programmes.

### **7.4.2 Financement de la DSNA**

Le SNCTA exigera que les taux de redevances permettent de faire face, au minimum, aux besoins de financement de la DSNA.

### **7.4.3 Emprunter pour investir**

Les budgets de fonctionnement comme la masse salariale ne doivent pas être amputés afin de financer les besoins d'investissement de la DSNA. L'emprunt doit être privilégié.

### **7.4.4 Délocalisation de la DSNA et de la DO**

Le SNCTA revendique la délocalisation de l'échelon central de la DSNA et de sa direction des opérations.

### **7.4.5 Création d'un OCV du contrôle aérien**

Le SNCTA demande la création d'une cellule d'expertise du contrôle aérien (CECA), rattachée au directeur général, composée de contrôleurs détenant une mention d'unité valide. Cette cellule est notamment chargée :

1. À l'échelle nationale :
  - d'identifier et de promouvoir les bonnes pratiques en matière de contrôle aérien,
  - de promouvoir l'existence d'un vivier de contrôleurs aériens experts de justice auprès des différentes juridictions,
  - d'apporter son expertise, sur sollicitation, au BEA ou à la DSNA ;
2. À l'échelle européenne :
  - de donner un avis à la DTA et à la DSAC sur l'ensemble des textes de nature européenne concernant le contrôle du trafic aérien,
  - de participer aux groupes de travail européens élaborant des pro-

jets de réglementation concernant le contrôle du trafic aérien,

- de participer, avec la DSAC, la DTA et la DSNA, à la formalisation et à la validation par l'EASA des AMC.

### **7.4.6 Rattachement SNA NTTT**

Le SNA de NTTT doit faire partie de la DSNA.

### **7.4.7 Attributions de la DSNA**

Le SNCTA exigera que la DSNA récupère toute attribution en lien avec les conditions de travail des contrôleurs aériens et la gestion du patrimoine immobilier de la navigation aérienne.

## **7.5 Moyens et méthodes**

### **7.5.1 Documentation**

Le SNCTA exige des administrations locales que les manuels d'exploitation, les manuels espaces, les manuels méthodes et procédures, les notes de service et les consignes portent toujours référence du SERA.

### **7.5.2 Publications des projets et développements locaux**

Le SNCTA appuiera pour que la publication de tous développements locaux soit faite sur une même interface permettant à tous les personnels d'avoir accès aux possibilités offertes dans les autres centres.

### **7.5.3 Vote électronique aux élections professionnelles**

Le SNCTA est favorable au vote électronique aux élections professionnelles.

### **7.5.4 Modernisation de la documentation opérationnelle**

Le SNCTA exigera de la DO un effort particulier pour mettre à disposition des centres une solution technique permettant de mettre le Manex et les consignes opérationnelles au format électronique,

consultables par les agents de tout poste informatique, y compris de leur domicile.

Cette solution ne sera pas imposée aux centres préférant un autre dispositif équivalent.

### **7.5.5 Moyens à disposition des chefs CA et de leurs adjoints sur les groupes D à G**

Le SNCTA exige que la DSNA réalise un état des lieux exhaustif des outils informatiques utilisés à ce jour par les chefs CA et leurs adjoints sur les groupes D à G. Elle devra ensuite s'efforcer d'uniformiser ces outils et de les mettre en place partout où ils s'avèreront nécessaires.

### **7.5.6 Respect de l'armement des positions**

Le SNCTA rappelle l'absolue nécessité de respecter les consignes d'armement des positions de contrôle.

### **7.5.7 Commissions locales qualité de service / sécurité**

Le SNCTA s'oppose à toute utilisation abusive de la commission locale QS.

### **7.5.8 Développement de la qualité de service**

Le SNCTA soutient le développement d'une véritable politique de qualité de service de contrôle.

### **7.5.9 Retour d'expérience**

Le SNCTA exige que soit créée dans tous les centres une cellule s'occupant de la mise en place et de l'exploitation d'un système « retour d'expérience », basé sur le ressenti personnel et rapporté de manière anonyme. Ce « retour d'expérience » doit porter sur l'ensemble des aspects opérationnels et ne nécessite pas l'occurrence d'un événement visible. Pour cela, il doit être doté de moyens

humains, procéduraux, logiciels et financiers adéquats, pour recueillir, analyser et mettre à disposition les situations ressenties comme potentiellement incidentogènes, d'une façon anonyme.

## **7.6 Anglais**

### **7.6.1 Monolinguisme**

Le SNCTA accepte une évaluation de l'usage de l'anglais comme langue unique en radiotéléphonie dans des espaces déterminés sous condition d'objectif clair de sécurité et après avis favorable des contrôleurs concernés.

### **7.6.2 Monolinguisme**

Le SNCTA s'attachera à ne pas laisser s'infiltrer l'idée que le tout anglais pourrait régler les problèmes de sécurité.

## **7.7 Gestion financière**

### **7.7.1 Communication des bilans et budgets**

Les bilans financiers et les budgets prévisionnels doivent être communiqués en CT dans chaque service.

### **7.7.2 Comptabilité analytique des approches**

Le SNCTA exige l'élaboration d'une comptabilité analytique et d'un contrôle de gestion inattaquable en ce qui concerne la bonne répartition des coûts entre tour et approche pour les organismes co-implantés. Cette comptabilité doit permettre d'affecter aux différentes redevances le coût des différents services de la navigation (aérodrome ou approche).

### **7.7.3 Redevances IFR**

Les trafics militaires évoluant en CAG doivent être soumis au système général de redevances.

#### **7.7.4 Frais de mission**

Le SNCTA exige que les remboursements de frais de mission se fassent dans des délais strictement en accord avec la législation actuelle avec une lecture identique des textes au plan national.

Le SNCTA s'emploie à faire réévaluer les montants forfaitaires remboursés pour les frais de mission. Si des spécificités par zones géographiques sont nécessaires (grandes villes, région parisienne, capitales européennes...), elles seront soutenues. La possibilité de remboursement aux frais réels dans une enveloppe globale comprenant le transport, l'hébergement et la restauration sera étudiée.

#### **7.7.5 Frais de changement de résidence suite à un arrêt de formation**

Le SNCTA fera en sorte que les frais de changement de résidence soient attribués sans aucune condition de durée minimale effectuée sur le poste antérieur à tout ICNA et à tout TSEEAC contrôleur d'aérodrome ou agent de la Vigie trafic dont la formation a été arrêtée avec pour conséquence un changement de domicile familial.

### **7.8 Accords externes**

#### **7.8.1 Facilités de voyage**

Le SNCTA revendique, pour les voyages aériens, l'octroi aux conjoints, concubins ou pacsés des ICNA, ainsi qu'aux ICNA retraités les mêmes mesures, facilités et modalités que celles accordées aux ICNA en activité.



# Chapitre 8

## Effectifs

### 8.1 Principes

#### 8.1.1 Pilotage des effectifs

Le SNCTA revendique qu'un pilotage à court, moyen et long termes des effectifs contrôleurs de la DSNA soit immédiatement et réellement pris en compte par la DSNA.

En ce sens, le SNCTA défend :

- un pilotage annuel des recrutements, indépendant des négociations protocolaires, basé sur une projection à 10 ans permettant notamment de lisser les départs massifs à la retraite ;
- une méthode de dimensionnement de tous les centres de contrôle ;
- une méthode d'affectation équitable et transparente.

#### 8.1.2 Politique prévisionnelle

Dans le cadre d'une politique prévisionnelle de gestion des ressources humaines claire et concertée, le SNCTA exige de l'administration l'établissement d'une méthode nationale de gestion des effectifs.

Tous les centres seront dotés d'effectifs de référence tenant compte des besoins nécessaires à leur fonctionnement.

Les effectifs ne seront pas répartis sur la base de l'indicateur I1.

#### 8.1.3 Approche globale des effectifs

Pour chaque organisme, le SNCTA exige une approche globale des effectifs. En parallèle à la définition d'un effectif cible, associé à une offre cible, les conditions d'emploi des contrôleurs doivent être fixées : tour de service (nominal et

dégradé le cas échéant), nombre d'absences autorisées selon l'effectif disponible, modalités de recyclage des détachés...

#### 8.1.4 Dimensionnement en effectifs

Dans tous les centres le dimensionnement en effectifs doit permettre :

- le maintien des 32 heures ;
- la formation induite par l'arrivée des nouveaux matériels ;
- les formations initiale et continue ;
- l'adaptation au trafic ;
- la restructuration de l'espace ;
- le remplacement anticipé des départs à la retraite ;
- le cas échéant, l'accueil et l'organisation des stages ARPT ;
- la gestion des congés de maternité.

#### 8.1.5 Mention intermédiaire

Les contrôleurs détenteurs d'une mention intermédiaire ne seront pas pris en compte dans les calculs permettant un pilotage pluriannuel des effectifs.

#### 8.1.6 Schéma d'armement

En tour ou en approche, tout travail de définition d'un besoin opérationnel ou toute nouvelle organisation du travail doit répondre au schéma d'armement. La définition de ce schéma d'armement repose notamment sur l'expertise locale des représentants des personnels.

#### 8.1.7 Extensions horaires

Le SNCTA revendique, pour les terrains à horaires non permanents, la prise en compte, dans la définition de l'effectif

opérationnel, du volume d'extensions horaires prévu. À cet effet, ce volume doit être intégré dans le schéma d'armement.

### **8.1.8 Dimensionnement des structures d'encadrement**

Les structures d'encadrement des centres doivent être dimensionnées en fonction des charges et des projets auxquels ils font face. En particulier, le SNCTA refuse que la politique DSNA en matière de restriction des postes d'encadrement locaux puisse être opposée au besoin d'expertise opérationnelle.

### **8.1.9 Gestion concertée**

Le SNCTA s'oppose aux mesures de gestion non concertées de l'effectif de contrôleurs dans les organismes des groupes A à G.

## **8.2 Spécificités**

### **8.2.1 Nombre d'ACDS**

Le SNCTA revendique que le nombre d'ACDS soit fixé à un minimum de 16 et un maximum de 24 dans les centres monozones.

### **8.2.2 Chef de quart / chef de tour**

Le besoin opérationnel doit prendre en compte les fonctions « chef de quart » / « chef de tour ».

### **8.2.3 Détachements en subdivision dans les approches**

Le besoin opérationnel doit prendre en compte les détachements dans les subdivisions.

### **8.2.4 Encadrement en groupe D**

Le SNCTA exige que l'encadrement opérationnel des approches de groupe D soit renforcé, notamment avec des agents exerçant la mention d'unité du centre.

### **8.2.5 Prise en compte du potentiel des élèves**

En approche, les contrôleurs en formation ne détenant pas de MUI, mention d'unité intermédiaire, Loc ne peuvent être pris en compte dans le potentiel théorique d'un centre. Les contrôleurs détenant une MUI Loc ne peuvent être pris en compte qu'à hauteur de 10 % du potentiel d'un PC dans le potentiel théorique d'un centre.

En CRNA, les contrôleurs en formation ne peuvent pas être pris en compte dans le potentiel théorique du centre.

### **8.2.6 Armement minimum**

L'armement minimum des centres des groupes A à E doit être de deux ICNA détenteurs de la qualification maximale du centre.

### **8.2.7 Armement SIV et LOC**

Le SNCTA revendique la prise en compte dans les schémas d'armement et les tours de service :

- d'un assistant SIV lorsque deux secteurs de SIV sont simultanément ouverts, et plus généralement de  $n-1$  assistants SIV lorsque  $n$  secteurs SIV sont simultanément ouverts ;
- d'un assistant LOC lorsque les positions approche et LOC ne sont pas tenues à proximité immédiate ou lorsque la complexité ou le volume de trafic le justifient.

### **8.2.8 Fidélisation dans les centres du nord**

Le SNCTA demande que tout soit mis en œuvre pour fidéliser les ICNA des centres du nord et du nord-est de la France.

### **8.2.9 Attractivité**

L'attractivité des CRNA est appréciée en fonction du nombre de demandes de mutation au départ et à l'arrivée.

### **8.2.10 Attractivité du CRNA Est**

Le SNCTA reconnaît que le CRNA Est est un CRNA non attractif.

### **8.2.11 Gestion RH de l'ÉNAC**

Le SNCTA exige que l'administration trouve un moyen de compenser la perte de ressources ICA induite par l'inexistence de mentions partielles d'unité dans certains centres.

### **8.2.12 Dimensionnement SNA-OI**

Le SNCTA mettra tout en œuvre afin que le SNA/OI soit structuré comme les autres SNA :

Un service exploitation sera créé, comportant quatre subdivisions :

1. Subdivision instruction comportant 1 chef de subdivision, 1 chef de quart instructeur et l'assistant de subdivision ;
2. Subdivision études / AIS / SAR comportant 1 chef de subdivision, 1 spécialiste exploitation en plus de l'expert opérationnel chargé, en outre, du projet de création de l'approche de Dzaoudzi ;

3. Subdivision qualité de service – sécurité comportant 1 chef de subdivision et 1 spécialiste exploitation ;

4. Subdivision contrôle comportant 1 chef de subdivision et 1 assistant de subdivision.

En outre, un service technique remplacera la subdivision technique et un service administratif remplacera la subdivision administrative.

### **8.2.13 Gestion hors quota des représentants syndicaux**

Le SNCTA considère légitimes les demandes de mises hors quotas des représentants du syndicat dans les cas suivants :

- 50 absences annuelles (ASA 13, ASA 15, DAS, crédits de temps syndical, ATAS) ;
- utilisation de coupons d'absences syndicales les amenant à être absents plus de 50 % du temps sur une période donnée.

# Chapitre 9

## Environnement

### 9.1 Principes

#### 9.1.1 *Respect de l'environnement*

Le respect de l'environnement est un élément incontournable dans le cadre du développement du trafic aérien. Les pouvoirs publics doivent exprimer leurs priorités dans ce domaine.

#### 9.1.2 *Développement durable et sécurité*

Le SNCTA soutient le développement durable et, en particulier, les initiatives qui le défendent dans le domaine de l'aviation civile.

Toutefois, il rappelle la primauté de la sécurité sur tout autre élément et s'opposera à d'éventuelles mesures qui dégraderaient les conditions de travail des contrôleurs aériens.

#### 9.1.3 *Green aviation et complexité*

Le SNCTA est favorable au principe de la *green aviation*. Toutefois, la sécurité reste la première de ses priorités.

À ce titre, toute hausse de la complexité liée à la *green aviation* doit s'accompagner d'une baisse de capacité équivalente.

#### 9.1.4 *Nuisances sonores et sécurité*

La maîtrise des nuisances sonores ne doit pas compromettre l'objectif premier qui est d'assurer la sécurité aérienne.

#### 9.1.5 *Politique papier de la DGAC*

Le SNCTA attend de la DGAC une politique papier responsable, notamment une transmission des documents imprimés en séance mesurée, le traitement des

ordres de mission et de leurs justificatifs sous format électronique.

#### 9.1.6 *Bornes pour véhicules électriques*

Le SNCTA souhaite qu'une politique nationale au sein de la DGAC soit conduite pour la mise en place de bornes de recharge de véhicules électriques sur les parkings des personnels.

### 9.2 Méthodes

#### 9.2.1 *Sécurité*

Le SNCTA restera très attentif aux décisions prises par l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires). Il s'opposera aux mesures susceptibles de dégrader la sécurité et les conditions de travail.

#### 9.2.2 *Confidentialité*

Le SNCTA demande qu'aucune information dite « sensible » ne soit diffusée dans le cadre de la visualisation des trajectoires sur Internet.

#### 9.2.3 *Capacités aéroportuaires*

Le SNCTA exige que les capacités aéroportuaires soient recalculées en fonction des contraintes environnementales.

### 9.3 Moyens

#### 9.3.1 *Représentativité*

Le SNCTA revendique une représentation dans toutes les instances nationales, régionales et locales traitant de l'environnement.

Le SNCTA revendique également que la DSNM soit officiellement représentée dans les instances traitant de l'environnement.

### **9.3.2 Chartes et codes de bonne conduite**

Le SNCTA n'engagera pas sa signature dans les chartes et les codes de bonne conduite si ses représentants ne siègent pas *à* qualités dans les instances locales de concertation (comité permanent de la CoCoEnvi...).

### **9.3.3 Experts environnement**

Le SNCTA revendique la nomination d'experts ICNA auprès de l'ACNUSA.

### **9.3.4 Commissions locales environnementales**

Des commissions locales environnementales doivent être créées prioritairement dans les terrains « ACNUSA » puis dans l'ensemble des organismes de contrôle d'approche pour favoriser le re-

tour d'expérience et la recherche des meilleures pratiques.

### **9.3.5 Influence sur les projets environnementaux**

Le SNCTA se fera représenter dans toutes les réunions d'information ou autres réunions publiques traitant de ces programmes. Il apportera un soutien financier aux représentants choisis.

### **9.3.6 Projets environnementaux et impact opérationnel**

Le SNCTA sera systématiquement consulté sur les avant-projets de la DSNA ou de la DGAC pouvant avoir un impact sur les procédures contrôle, et en particulier sur tous les avant-projets liés au développement durable ou à la *green aviation*.

# Chapitre 10

## Équipements et méthodes

### 10.1 Principes

#### 10.1.1 Sécurité des vols

Les évolutions techniques des matériels et les moyens de mise en œuvre doivent concourir à l'amélioration du niveau de sécurité.

#### 10.1.2 Évolution technologique

Le SNCTA militera pour que le pragmatisme prévale à la DGAC concernant l'accès au modernisme et à la technologie pour les ICNA.

Le matériel disponible « sur étagère » doit être considéré comme une solution prioritaire dans la lutte contre l'obsolescence technologique de la DGAC.

#### 10.1.3 Expertise AMO

Afin de renforcer les ressources disponibles dans les centres opérationnels, la DSNA aura recours à l'utilisation d'AMO (assistant de maîtrise d'ouvrage) pour étayer la gestion de projets ou programmes locaux et nationaux.

#### 10.1.4 Responsabilités R&D

Le SNCTA exige une clarification des responsabilités en matière de recherche et de développement à tous les échelons de la DSNA (SDPS), de la DO, de la DTI, des SNA et des CRNA.

#### 10.1.5 Organisation des programmes

Dans le cadre du développement, de la validation et de l'évolution après la mise en service opérationnelle d'un système ATM, le SNCTA exige la constitution d'équipes intégrées, composées d'experts contrôleurs, d'experts de la DSNA et de

l'industriel, chargées d'assurer la coordination des travaux avec l'industriel au sein des SNA et des CRNA.

#### 10.1.6 Organisation des équipes intégrées

Les équipes intégrées programmes sont constituées de personnels DO, DTI et de directions de programmes DSNA. Désormais, lorsqu'un accord cadre sera validé, l'industriel retenu devra être représenté dans cette équipe intégrée.

Chaque nouvelle organisation sera validée en comité technique DSNA.

#### 10.1.7 Rôle de la DTI dans la DSNA

La DTI doit être au service de l'opérationnel et de la stratégie de la DSNA.

#### 10.1.8 Réorganisation DO / DTI

Le SNCTA se veut acteur et moteur de la modernisation technique et accompagnera la réorganisation de la DTI / DO en renforçant le rôle des ICNA et la collaboration entre les opérationnels et l'encadrement technique.

#### 10.1.9 Répartition de la charge de travail centre / DTI

Le SNCTA demande que la DTI délègue aux centres une partie de son activité lorsque celle-ci n'est pas du ressort de la recherche et développement.

#### 10.1.10 Équipe innovation

Le SNCTA demande la création d'« équipes innovation » locales travaillant :

– d’une part sur des développements locaux à l’aide d’ASAP, *advanced DSNA solutions with agile process* ;

– d’autre part sur les projets et concepts DTI dès l’émergence de ces concepts opérationnels.

Cette équipe sera constituée d’experts opérationnels et détachés.

#### **10.1.11 Expertise ICNA**

Le retour d’expérience des contrôleurs est une pierre angulaire de la sécurité.

Le SNCTA exige que l’expertise opérationnelle des contrôleurs aériens soit prise en compte à chaque étape du processus de définition, de développement et de validation des nouveaux outils. Une séparation doit être faite entre les contrôleurs aériens participant à la conception ou au développement du nouveau matériel et ceux qui le valident.

#### **10.1.12 Expertise ICNA à la DTI**

Le SNCTA exigeant que l’expertise opérationnelle des contrôleurs soit prise en considération à chaque étape de la « vie » des systèmes, il exige la création de deux nouvelles entités :

#### **Un pôle de compétence opérationnelle permanent détaché au sein de la dti**

Ce pôle :

– assure la « veille technologique »,  
– participe aux études prospectives de la DTI, à la définition et la conception des futurs outils,

– participe aux étapes décisionnelles tout au long de la vie des programmes, au niveau stratégique et au niveau des activités courantes,

– participe à la définition du processus d’évaluations opérationnelles,

– travaille à améliorer la communication entre les organismes de contrôle

et la DTI.

Ce pôle est composé de contrôleurs aériens détenteurs d’une mention d’unité valide (« en-route » et / ou « approche » et / ou « aérodrome ») qui sont affectés dans ce pôle selon un principe comparable à celui des ICA ;

L’encadrement de ce pôle sera constitué essentiellement de contrôleurs affectés à la DTI pour faciliter l’échange d’infos et la compréhension des problématiques au sein de la DTI.

#### **Un comité de validation technique**

Le CVT :

– exerce un droit de regard sur le développement des systèmes à certaines étapes clés, et peut faire appel à des expertises extérieures,

– remet ses conclusions au CT / DSNA.

Ce comité indépendant est composé d’une dizaine de contrôleurs exerçant leur mention d’unité dans des organismes de contrôle de différents types et sont nommés par la CDM.

#### **10.1.13 Fiabilité des équipements**

Les informations relatives au niveau d’intégrité technique du matériel doivent être centralisées et présentées en temps réel de façon claire au contrôleur

#### **10.1.14 Moyens budgétaires**

Tous les centres doivent disposer de moyens budgétaires adaptés à leurs activités afin de répondre aux besoins techniques, sociaux et syndicaux.

#### **10.1.15 Interopérabilité des systèmes**

Le SNCTA exige la mise en service de nouveaux systèmes de contrôle qui comprennent l’ensemble des fonctionnalités utilisées par nos voisins du FABEC en terme de visualisation et de coordination.

### **10.1.16 Équipement des positions de contrôle**

Toute position de contrôle doit être équipée des moyens nécessaires à son bon fonctionnement opérationnel, associés à des méthodes de travail clairement définies.

### **10.1.17 Positions de contrôle de secours**

Pour pallier les défaillances techniques des positions de contrôle :

- en CRNA, au moins une UCE doit être gardée en secours par tranche de dix UCESO déclarées au *network manager* ;
- en approches de groupes A et B, notamment dans le cadre de la transition vers l'environnement électronique, au moins une position par site doit être gardée en secours, deux dans les sites comportant au moins 10 positions.

### **10.1.18 SPO**

Le SNCTA s'oppose à l'utilisation du SPO (*Single Person Operating*) quel que soit l'organisme.

### **10.1.19 Filet de sauvegarde**

Le SNCTA est contre la mise en place d'un système radar sans filet de sauvegarde.

### **10.1.20 Évolution des outils de contrôle**

Tout nouvel outil de contrôle doit être développé en concertation avec les utilisateurs finaux, c'est un prérequis incontournable à sa mise en place.

### **10.1.21 Enregistrements légaux**

Les enregistrements légaux doivent représenter la réalité vécue par les contrôleurs.

### **10.1.22 Simulateurs**

Les simulateurs de trafic doivent être des supports de la formation pratique

de tous les contrôleurs. Ils doivent permettre l'entraînement des contrôleurs qualifiés ainsi que l'élaboration et l'adoption des nouvelles procédures.

Les simulateurs peuvent être utilisés lors des tests pratiques en vue de l'obtention d'une mention d'unité totale, intermédiaire, partielle ou restreinte, à condition qu'au moins un de ces tests soit réalisé sur trafic réel.

## **10.2 Méthodes**

### **10.2.1 ConOps et stratégie technique**

Pour tout projet technique, le SNCTA exigera de l'administration, qu'elle :

- définisse et rédige un ConOps servant de fil conducteur aux travaux et permettant de corréler les projets entre eux. Ce ConOps sera validé au comité technique local ;
- planifie et réalise des études de sécurité servant à dérisquer les changements et à dimensionner les adaptations nécessaires ;
- conçoive et décrive un *Implementation Plan* précisant la chronologie de gestion depuis la genèse du projet jusqu'au retour à l'exploitation opérationnelle nominale, le rôle et les attributions des personnes travaillant sur le projet, et l'articulation des différents sous-projets et des éventuels projets annexes dimensionnant.

La consultation de ces éléments par tout agent de la DSNA sera rendue possible une fois le projet officiel.

La publicité de ces projets avec leurs tenants et leurs aboutissants sera assurée dans les centres impactés à court, moyen ou long terme, afin de promouvoir l'action de la DSNA, d'impliquer les personnels opérationnels dans l'objectif global, et de faire émerger des participations locales.



### **10.2.2 Organisation programme / projet DSNA**

Pour une gestion efficace des programmes de modernisation, l'administration désignera :

- des chefs de programme locaux en charge du pilotage transverse entre les subdivisions et service du centre d'appartenance ;
- des chefs de programme régionaux en charge du pilotage transverse entre les centres.

### **10.2.3 Enregistrements légaux**

La chaîne complète de l'information doit être enregistrée à la source, aux différents points de traitement et à la présentation finale.

### **10.2.4 Protocole d'expérimentation**

Le SNCTA exige la création d'un protocole d'expérimentation et de validation national incluant une étude de sécurité ainsi qu'une étude juridique pour toute mise en service de nouveaux systèmes ou de nouvelles méthodes de travail.

### **10.2.5 Préalable à toute mise en service**

Chaque mise en service opérationnelle doit être effectuée en respectant un déroulement logique de mise en place : une phase de « débogage », une phase d'expérimentation, une phase de retour d'expérience et enfin une phase de mise au point. Ces différentes étapes doivent se dérouler en concertation avec les utilisateurs du système mis en place afin de s'assurer du fonctionnement correct de l'outil et de la pertinence des paramètres locaux.

Le SNCTA exige que le matériel mis en service opérationnel soit strictement identique à celui validé par les contrôleurs.

### **10.2.6 Étude de sécurité**

Les études de sécurité seront validées et signées par l'intégralité des subdivisions d'un centre impliquées d'une façon ou d'une autre dans la réalisation ou le suivi du projet.

### **10.2.7 Évolutions techniques**

Les évolutions techniques demandées par les contrôleurs et retenues par les groupes utilisateurs nationaux doivent être rapidement intégrées dans des versions logicielles, voire matérielles, de nos systèmes informatiques.

### **10.2.8 Versions de consolidation ODS**

Le SNCTA exige que des versions de consolidation soient intégrées dans le programme ODS. Toute évolution ne pourra se faire que si les problèmes, en particulier ceux classés critiques par les groupes utilisateurs nationaux, sont résolus rapidement dans des versions correctrices.

### **10.2.9 Séminaires techniques SNCTA**

La ComTec organisera un séminaire technique ouvert à tous les adhérents. L'objectif sera de présenter les outils déployés dans les centres pilotes, de rassembler les besoins et de rendre cohérent les plannings et les programmes.

### **10.2.10 Organisation de séminaires techniques dans les centres**

Le SNCTA revendique l'organisation par la DSNA de séminaires techniques dans les centres de contrôle opérationnels.

### **10.2.11 Retour d'expérience**

Un retour d'expérience doit être prévu dès la genèse des projets. Il comporte deux dimensions distinctes : le REX de la conduite du projet d'une part, celui de l'efficacité opérationnelle d'autre part. L'analyse et la critique de ces deux

aspects sont essentielles à l'amélioration des process et à la définition des évolutions futures.

### **10.2.12 Coordinations des VFR**

Les systèmes automatisés de gestion des mouvements d'aéronefs doivent permettre la gestion et la coordination automatique des vols VFR entre les approches (civiles ou militaires) et les SIV.

### **10.2.13 Drones**

Le SNCTA revendique la création d'un comité de pilotage pour traiter l'intégration des drones dans l'espace aérien civil. Ce comité de pilotage devra ouvrir trois groupes de travail :

- réglementation ;
- équipements et moyens techniques nécessaires à l'application de la réglementation ;
- méthodes opérationnelles.

## **10.3 Moyens**

### **10.3.1 Conditions de travail**

Le SNCTA exige que, dans tous les centres, les matériels, le nombre de positions de travail et les structures CA apportent aux contrôleurs les conditions de travail qui leur permettent d'assurer les responsabilités nouvelles imposées par le SERA.

Pour ce faire, il demande notamment :

- la généralisation de l'emploi d'IRMA et en nombre suffisant, associé à celui du SLCT ;
- la généralisation de matériel permettant d'avoir un accès rapide et aisé aux météo des terrains ;
- l'équilibre entre nombre de positions de contrôle et charge de travail ;
- des études de structures CA permettant aux contrôleurs d'assurer normalement leurs missions (trajectoires, classes d'espace, zones, etc.).

### **10.3.2 Déploiement de nouveaux outils**

Le SNCTA exige de l'administration qu'elle déploie dans les centres les outils déjà disponibles à l'étranger : surveillance, sol, multilatération, gonio, ATIS automatique, etc.

### **10.3.3 Ergonomie des positions de contrôle**

Le SNCTA défendra un travail poussé d'ergonomie adaptative des positions de contrôle au niveau national et au niveau local pour que chaque position de contrôle soit adaptée tant au trafic et à la géométrie des espaces qu'à la bonne position du contrôleur dans ses actions de travail. Les contrats d'achats nationaux ne devront plus prendre le pas sur l'ergonomie locale de chaque position.

### **10.3.4 Recherche et développement**

Alors que de nouveaux outils sont planifiés pour l'en-route, le SNCTA exige que la DSNA mette en place conjointement des outils interopérables et harmonisés répondant aux besoins des approches et des tours.

### **10.3.5 Interface 4F / SYSAT**

Le déploiement d'outils de gestion des attentes et de coordinations / négociations électroniques entre 4-Flight et SYSAT est exigé et sera développé de manière prioritaire.

### **10.3.6 Renouvellements à iso-fonctionnalités**

Le SNCTA revendique que le renouvellement à iso-fonctionnalités ne puisse être le principe utilisé pour déterminer les fonctionnalités ou matériels déployés dans le cadre de SYSAT.

### **10.3.7 Équipement des approches**

Les approches sont considérées comme des secteurs terminaux à part

entière et doivent être équipées et organisées de manière adaptée.

### **10.3.8 Modernisation des tours et des approches**

Le SNCTA exige que la DGAC mette rapidement en œuvre un plan global et ambitieux de modernisation des approches et des tours de contrôle. En particulier, le déploiement d'un tel plan doit passer par :

- la rénovation des blocs techniques là où cela est nécessaire ;
- l'implémentation d'outils harmonisés et adaptés par type de terrain en fonction du service rendu et de la gestion de la sécurité.

### **10.3.9 Taille des écrans en approche**

Dans le cadre de la modernisation des approches, aucun écran ayant une résolution inférieure à 2 000 pixels ne pourra être proposé.

Les choix du format de l'écran (carré ou rectangulaire) et de son orientation (portrait ou paysage) devront être proposés aux contrôleurs de chaque centre.

### **10.3.10 Déploiement des outils techniques dans les organismes des groupes D à G**

Un calendrier précis de déploiement des outils techniques prévus dans les organismes des groupes D à G doit être défini et respecté.

### **10.3.11 Équipement technique des groupes E, F et G**

Le SNCTA exige que le matériel technique des terrains des groupes E, F et G soit au minimum composé de façon homogène :

- d'une visualisation de type IRMA ;
- d'un outil de stripping plan du type VIGIE ;
- d'une information issue d'un ou plusieurs goniomètres.

### **10.3.12 Solutions de contingence**

Le SNCTA exige l'étude de solutions de contingence (de type *digital tower*) pour toutes les vigies des groupes A, B et C au minimum.

### **10.3.13 Remote tower de nuit à CDG**

Le SNCTA soutient l'étude de la création d'un *remote tower* dans la salle d'approche de CDG pour pouvoir y effectuer des vacations de nuit.

### **10.3.14 Simulateurs de contrôle**

Soucieux des formations initiales et continues (indispensables à un service du contrôle de qualité), le SNCTA milite activement afin d'obtenir des simulateurs plus modernes dans les centres de contrôle. Leur conception et leur mise en œuvre doivent tenir compte de l'expertise des ICNA.

En particulier, le SNCTA demande que tous les contrôleurs d'aéroport puissent avoir accès à un outil de simulation de contrôle dans le cadre de la formation continue. Si cela s'avère indispensable, un appel d'offres à l'attention d'organismes extérieurs pourra être envisagé.

### **10.3.15 Simulation**

Afin de réduire les temps de formation initiale et de réduire le coût des séances de simulation, dans le cadre du changement des systèmes ATM, la DSNA étudiera l'opportunité de déployer des systèmes permettant de se dispenser de pilotes échos radar durant les phases de formation (simulateurs auto-pilote, EAO, outils utilisant la reconnaissance vocale).

### **10.3.16 ÉNAC et nouvel environnement électronique**

Le SNCTA exige une implication totale de l'ÉNAC dans toutes les évolutions technologiques du contrôle aérien et en

particulier dans leurs phases de déploiement.

### **10.3.17 Formation aux situations inhabituelles**

Les simulateurs doivent permettre la formation aux situations dégradées et aux situations inhabituelles.

### **10.3.18 Adaptation du filet de sauvegarde en approche**

Le SNCTA considère que le filet de sauvegarde des approches qui séparent à 8 NM ne remplit pas son rôle de sécurité et exige une adaptation rapide de celui-ci :

- soit par une adaptation locale du paramétrage du filet de sauvegarde ;
- soit par l'abaissement « sûr » à 5 NM de la norme de séparation.

### **10.3.19 Minimum Safe Altitude Warning**

Le système MSAW doit être révisé en suivant les recommandations de l'OACI. Il doit être installé sur un maximum de terrains y compris et surtout sur les terrains situés dans des régions montagneuses. Sa mise en place doit se faire en concertation avec les contrôleurs du site qui apporteront leurs compétences afin de définir les paramétrages (filtres, codes utilisés...) nécessaires à un fonctionnement optimum.

### **10.3.20 Surveillance sol**

Le SNCTA fera la promotion active des nouvelles technologies disponibles pour améliorer la surveillance sol.

### **10.3.21 Système anti-intrusion de piste**

Le SNCTA exige que tout soit mis en œuvre pour assurer la sécurité aux abords et sur les pistes. En particulier, des dispositifs de protection anti-intrusion liés aux LVP (*Low Visibility Procedure*) devront être développés.

### **10.3.22 Vision enrichie**

Le SNCTA exigera l'implémentation de nouvelles technologies telles que la vision infra-rouge et la réalité augmentée pour améliorer la surveillance sol et la surveillance air à disposition des contrôleurs en vigie.

### **10.3.23 Visualisation des mouvements au sol en tour**

Le SNCTA exige la mise en service de systèmes modernes performants intégrant les nouvelles technologies, telles que l'ADS-B, multilatération, mode S enrichi. Ainsi la DSNA mettra tous les moyens nécessaires pour que les différents programmes (SysAT, modernisation outre-mer, *4-Flight*) répondent aux exigences de la stratégie DSNA.

### **10.3.24 Runway status lights (RWSL)**

Le SNCTA défendra la mise en place au plus vite du système de prévention RWSL sur tous les terrains de groupes A et B.

### **10.3.25 Outils d'aide à la décision**

Les protocoles d'utilisation des nouveaux outils d'aide à la décision et leurs implications sur la responsabilité du contrôleur doivent être clairement définis.

### **10.3.26 ESARR 5 en Nouvelle Calédonie**

Le SNCTA exige le maintien d'un lien étroit entre la DSNA et le prestataire calédonien tant que l'ensemble des compétences n'aura pas été transféré au territoire calédonien. Le SNCTA veillera au maintien d'un niveau de sécurité aux standards européens.

### **10.3.27 Modernisation Outremer**

Le SNCTA exige que la DSNA accélère la mise en place des moyens matériels et humains (support DTI, détache-

ment d'experts, concepteurs de procédures...) pour que la Nouvelle Calédonie, La Réunion, Mayotte et la Polynésie française puissent être équipées d'outils performants et modernes qui permettent de fournir un service équivalent au service radar.

### **10.3.28 Cayenne**

Le SNCTA exige que la DSNA éclaircisse sa position concernant Cayenne :

- soit elle réalise les investissements nécessaires pour que les ICNA exercent leur métier dans des conditions décentes (radar, ADS, équipement HF digne de ce nom, *data-link*...), et, dans ce cas-là, le recouvrement des taxes pourrait être une source de financement ;

- soit elle refuse de le faire et cède les espaces supérieurs aux CCR adjacents. Dans cette situation extrême, le SNCTA veillera, néanmoins, à l'amélioration des conditions de travail des ICNA au niveau du SIV Guyane.

### **10.3.29 Plan de gestion des déviations des CRNA**

Afin de gérer au mieux les situations critiques (déviations massives, par exemple), le SNCTA milite pour que soit défini rapidement un plan opérationnel global pour les CRNA.

Ce plan sera établi selon une cohérence nationale en concertation étroite avec les aéroports et en incluant les banques de données fournies par les compagnies aériennes (CDM).

### **10.3.30 Simulation de perte d'un organisme**

Le SNCTA exigera que la DSNA démontre par des simulations réalistes la

possibilité de poursuivre l'activité aérienne en cas de perte d'un CRNA ou d'une tour / approche de groupe A ou B.

### **10.3.31 Horaire des maintenances opérationnelles**

Pour chaque centre, l'horaire de la maintenance opérationnelle doit être en adéquation avec les horaires de trafic significatif.

### **10.3.32 Statistiques de trafic par zone en CRNA**

Le SNCTA œuvrera à ce que les statistiques publiées par la DSNA précisent, pour les CRNA bi-zones, les statistiques par zone.

## **10.4 ATFCM**

### **10.4.1 Responsabilité du Cds**

Le SNCTA exige que le chef de salle, aidé de l'assistant chef de salle, conserve son entière souveraineté dans la pose des réglementations qui concernent son centre. Il n'acceptera aucune décision intrusive non concertée de la part des services du *network manager*.

### **10.4.2 Occupancy, taux de situations exceptionnelles**

En cas de mouvement social, la gestion ATFCM ne pourra se faire à l'aide de l'outil *occupancy*.

### **10.4.3 Occupancy, outil complexité**

Le SNCTA exige la fourniture à chaque centre de contrôle d'un outil de détection d'intrus. De plus, il exige la création d'une méthode de prise en compte de la complexité du trafic qui permettrait de mieux adapter les capacités secteurs utilisées.

# Chapitre 11

## Europe

### 11.1 Principes

#### 11.1.1 Question européenne

Le SNCTA n'est pas *a priori* contre notamment sur l'intégralité des questions européennes.

#### 11.1.2 Politique européenne du SNCTA

Le SNCTA s'investit dans la construction d'un ciel européen. Pour cela, il définit une politique européenne qui doit être comprise comme l'ensemble des mesures que le SNCTA souhaite voir aboutir afin de constituer un cadre réaliste minimal pour l'Europe du contrôle aérien.

#### 11.1.3 Défense des intérêts des contrôleurs à travers l'ATCEUC et le MARC

Le SNCTA défend les intérêts matériels et moraux de ses mandants contre :

- les règlements et directives de la Commission européenne ;
- les règlements de l'EASA,
- les objectifs de performances de l'Union européenne et du FABEC ;
- les projets espaces transfrontaliers ;
- les normalisations FABEC et Eurocontrol,

lorsqu'ils y contreviennent.

Dans ce but, le Syndicat œuvre au sein de l'ATCEUC et du MARC en utilisant leurs fonctions :

- d'échange d'informations et de coordination entre ses membres ;
- de dialogue social avec les institutions du FABEC et de l'Union européenne.

#### 11.1.4 Plan de performance

Le SNCTA veillera à ce que soit définie une procédure de consultation pour la contribution de la France aux plans de performance du Ciel unique européen.

En premier lieu, la position de la France, tout au long de l'élaboration, au niveau européen, du contenu (nature et hauteur des cibles, possibilité ou non de mécanisme de bonus-malus) des futurs plans de performance, devra être issue d'une vision partagée entre la DGAC et les partenaires sociaux.

Avant chaque comité Ciel unique, la position de la France sera débattue avec les partenaires sociaux au sein de la DGAC.

Dans un second temps, la contribution de la France à ce plan de performance européen devra être l'objet d'une consultation détaillée à la fois au niveau de l'autorité nationale en charge de ce sujet mais également au niveau du prestataire.

L'ensemble des KPA et des KPI devront être validées lors de ces consultations. Il y sera également discuté des clefs de répartition entre les différents prestataires pour l'élaboration de ce plan au niveau du FABEC.

Le même suivi devra être mis en place entre les évaluations successives de la Commission pour ce même plan.

#### 11.2 Service d'intérêt général

Le SNCTA défend les principes suivants :

1. La mission première des services du contrôle reste la sécurité. Cela signifie que :

– les services du contrôle du trafic aérien sont reconnus comme des services d'intérêt général dénués de tout aspect économique ; ils participent de plus à des missions régaliennes de sûreté de par la surveillance constante de l'espace aérien et leur collaboration avec les responsables de la Défense,

– les opérateurs ne peuvent ni faire appel à des capitaux privés ni dégager de bénéfices autres que ceux nécessaires à l'autofinancement et aux investissements ;

2. L'orientation des flux de trafic et la gestion de l'espace européen se font sur des critères techniques et opérationnels dans le but d'augmenter la sécurité et la fluidité et de prendre en compte les facteurs environnementaux ;

3. Les États restent propriétaires de leur opérateur national. Cet opérateur gère l'espace national de la surface à illimité (contrôle en route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome) ainsi que les espaces internationaux délégués par l'OACI ;

4. Le SNCTA s'opposera à la création d'un régulateur économique européen indépendant ;

5. Le système ATFCM privilégiera l'intérêt global européen ;

6. La priorité sera donnée au trafic civil en temps de paix.

### **11.2.1 Single person operating**

Au sein de l'ATCEUC, le SNCTA :

– œuvrera pour une résolution qui engage chaque syndicat membre à se prononcer contre l'utilisation du *single person operating* dans les ACC ;

– militera pour que le refus de ce concept devienne, par le biais d'un règlement, une exigence de la Commission européenne envers l'ensemble des prestataires de services de contrôle.

### **11.2.2 Concurrence et coopération**

Le SNCTA n'admet ni concurrence ni compétition entre opérateurs. Il dénoncerait haut et fort toute initiative allant dans ce sens.

### **11.3 FAB (blocs fonctionnels d'espace)**

#### **11.3.1 FAB**

Le SNCTA combat fermement toute logique concurrentielle dans le fonctionnement des FAB.

#### **11.3.2 Prestataires privatisés**

Le SNCTA, jugeant la présence de capitaux privés dans l'organisation d'un prestataire de navigation aérienne incompatible avec ses missions de service d'intérêt général à caractère non économique, s'oppose à la privatisation d'ANSP au sein du FABEC.

#### **11.3.3 Délégation aux ANSP étrangères**

Le SNCTA s'opposera à toute délégation d'espace inférieur à un prestataire étranger sauf si celle-ci apparaît comme l'unique solution opérationnellement acceptable.

#### **11.3.4 Reprise des délégations**

Le SNCTA étudiera la reprise des délégations d'espaces en UIR donnés aux prestataires étrangers.

#### **11.3.5 Unité de la surface à illimité**

Le SNCTA défend le principe d'un unique prestataire public des services du contrôle gérant l'espace aérien de la surface à illimité, au-dessus du territoire français.

Le SNCTA revendique qu'une organisation internationale publique du FABEC soit le prestataire unique des services de

la navigation aérienne générale de la surface à illimité dans les limites latérales du FABEC.

### **11.3.6 Intégrité de l'espace aérien français**

Le SNCTA s'oppose farouchement à toute idée de démantèlement de l'espace aérien géré par le prestataire des services du contrôle français.

Il exige des autorités françaises qu'elles mènent une politique agressive en la matière.

### **11.3.7 Cohésion du FABEC**

Le SNCTA s'opposera à un démembrement de l'espace aérien de la DSNA, refusant une intégration de la France au niveau européen qui ne soit que partielle.

De même, le SNCTA s'opposera à un détachement partiel des personnels de la DSNA au sein d'une nouvelle structure.

### **11.3.8 Espace délégué par la France à la Suisse**

Le SNCTA demande que la France récupère la gestion de l'espace aérien français délégué par la France à la Suisse.

## **11.4 Prestataire international**

### **11.4.1 Création d'une organisation internationale**

Le SNCTA revendique que toute évolution structurelle commune des prestataires du FABEC ne s'inscrive que dans la création d'une organisation internationale gouvernementale, dans le périmètre des espaces aériens des états du FABEC, incluant les espaces délégués, les DOM et les POM.

Cette organisation remplira les conditions suivantes :

- elle aura pour mission d'assurer les services de la navigation aérienne de la surface à illimité dans le cadre d'un ser-

vice public d'intérêt général à caractère non économique ;

- elle restera sous la tutelle des ministres en charge des transports des états membres ;

- le directeur général de l'organisation internationale sera nommé par les états membres ;

- elle disposera d'un budget spécifique et autonome qui sera intégralement et exclusivement financé par des redevances et des fonds publics ;

- elle remplacera les ANSP civils actuels dont les personnels volontaires seront transférés dans l'organisation internationale et deviendront des fonctionnaires internationaux ;

- le statut de l'organisation internationale et les statuts des personnels devront être inclus dans un traité portant sur la création de l'organisation internationale

### **11.4.2 Évolution de carrière dans le cadre européen**

Le SNCTA établira un projet d'évolution de carrière des ICNA intégrant les nouvelles compétences des institutions communautaires et les projets associés visant à améliorer l'efficacité du contrôle du trafic aérien européen.

Le SNCTA veillera à ce que le contrôleur du trafic aérien reste un maillon essentiel de la chaîne du transport aérien européen.

### **11.4.3 Statuts du prestataire international**

Le SNCTA refuse toute évolution du cadre juridique de la DSNA de nature à mettre en péril ou à fragiliser le service public. Il œuvre à la construction d'un prestataire régional européen qui englobe l'ensemble des espaces aériens gérés par la DSNA, et qui aura pour mis-



sion d'assurer les services de la CA de la surface à illimité, au minimum pour l'espace aérien français, dans le cadre d'un service d'intérêt général à caractère non économique, aux conditions suivantes.

Sur le plan du statut du prestataire :

- il sera placé sous la tutelle des États membres, en particulier, le directeur général du prestataire sera nommé par les États membres ;

- la représentativité de chaque État sera révisée tous les 5 ans sur la base d'indicateurs à définir ;

Sur le plan du statut des personnels :

- les personnels y seront détachés et conserveront leur statut d'origine ;

- le cadre d'emploi devra maintenir un haut niveau de sécurité tant au niveau des conditions de travail que de la formation ;

- cette construction devra se faire sur la base de l'harmonisation par le haut des conditions de travail des personnels.

Sur le plan du dialogue social :

- le dialogue social y sera établi sur la base d'élections professionnelles organisées à l'échelle du prestataire ;

- des instances de dialogue social seront créées à tous les niveaux jugés nécessaires.

Sur le plan budgétaire :

- une autonomie financière, en conformité avec les règles applicables aux statuts des fonctionnaires de la communauté européenne ou des règles des entités de fonctionnaires internationaux ;

- un budget spécifique et autonome ;

- un financement basé sur un système de recouvrement total des coûts et exclusivement assuré par les redevances des compagnies aériennes ou des fonds publics (pour les vols d'État exemptés de redevances par exemple). Le principe

de péréquation sera la base du calcul ;

Du fait de l'entrée en vigueur de mécanismes de partage de risque, le SNCTA exige que le taux de redevance soit déterminé sur des hypothèses de trafic réalistes.

Sur le plan de la formation, de la recherche et du développement, il comprendra :

- un système de formation intégré, constitué autour des écoles de formations nationales des États membres ;

- un pôle de recherche et développement.

#### **11.4.4 Convergence des statuts dans l'Europe**

Le MARC a pour objectif premier de définir un compromis réaliste entre statuts, rémunérations et conditions de travail susceptible de faire consensus entre tous les participants. Ce compromis est un préalable à l'intégration totale des personnels dans le FABEC.

Il s'agira d'un statut d'ingénieur européen du contrôle aérien, dont les missions seront d'assurer les services de la circulation aérienne et les fonctions d'encadrement, d'instruction, d'étude et de recherche, de direction de service ou de partie de service. Ce statut s'appuiera notamment sur les critères suivants :

- un statut non soumis aux aléas économiques ;

- un niveau de recrutement équivalent à : 120 ECTS, soit niveau L2 ;

- la reconnaissance de la licence communautaire ;

- la promotion interne par concours et / ou examen professionnel ;

- un niveau de formation permettant d'atteindre l'équivalent MASTER, soit 300 ECTS ;

- une formation garantissant le

*multi-rating*;

- un déroulement de carrière basé sur l'exercice d'une licence de contrôle, et prenant en compte la tenue des fonctions d'expertise et d'encadrement ;

- un droit à mutation interne au sein du prestataire de contrôle ;

- un système de protection complet, financé par le prestataire, couvrant entre autre tout risque d'inaptitude au contrôle ;

- un système de rémunération prenant en compte les fonctions exercées ;

- la possibilité d'une retraite dès l'âge de 50 ans, à taux plein dès 55 ans ;

- un droit de grève plein et entier.

Ce projet devra être soumis à l'approbation du congrès du SNCTA.

#### **11.4.5 Reconnaissance internationale**

Le SNCTA œuvre pour faire reconnaître et valider en Europe et internationalement le haut niveau de recrutement, de formation et de qualification des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne français.

#### **11.4.6 Prestataire international et formation**

Les pôles formation d'un prestataire international, responsables du développement, de la mise en œuvre et du suivi des formations initiales et continues des contrôleurs devront disposer de l'autorité, des ressources humaines et financières nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

La direction de la formation des corps techniques de la DSNA (école de formation des corps techniques de la DGAC) sera l'un de ces pôles formation.

### **11.5 La construction du FABEC**

#### **11.5.1 Valeurs et objectifs du MARC**

Le SNCTA prend acte de la situation de blocage institutionnel dans la

construction d'une organisation internationale de droit public pour le FABEC.

Refusant le principe de concurrence entre prestataires du FABEC et face aux enjeux européens, le SNCTA réaffirme son attachement aux valeurs et aux objectifs du MARC :

- une organisation internationale de droit public ;

- un budget spécifique et autonome qui sera intégralement et exclusivement financé par des redevances et des fonds publics ;

- un prestataire unique du sol à illimité ;

- un statut de droit public unique pour les personnels ;

- une politique d'harmonisation des moyens techniques et de formation.

Dans ce cadre, il mandate son bureau national pour mener en coopération avec les membres du MARC, une politique volontariste pour concrétiser ce projet.

Le projet sera construit de manière pragmatique et progressive et préservera en tout temps l'intégrité de l'espace aérien géré par le prestataire français.

Seule l'organisation internationale incluant les pays du FABEC évitera les tensions liées à la concurrence qui pourrait bientôt régir notre métier au quotidien.

### **11.6 Représentation syndicale**

#### **11.6.1 Organisation interne**

Le SNCTA organise son expertise européenne autour du bureau national et du groupe permanent Europe (GPE). La participation à des événements ou réunions relevant de la problématique européenne pour le SNCTA devra être soumise à la procédure suivante :

1. Toute candidature sera déposée auprès du bureau national. Les candida-

tures seront débattues en groupe permanent Europe ; SNCTA ;

2. Le bureau national proposera une composition de la délégation Europe du

3. Le bureau national présentera sa liste au comité national.

# Chapitre 12

## Fonction publique / protocole

### 12.1 Principes

#### 12.1.1 *Attachement à la fonction publique*

Le SNCTA réaffirme son attachement au service public de la navigation aérienne. Face aux enjeux européens, le premier combat est de pérenniser par tous les moyens la sécurité et le statut ICNA au sein de la Fonction publique de l'État français.

#### 12.1.2 *Cadre d'emploi*

La défense des intérêts des contrôleurs aériens et la protection de leur avenir restant sa priorité, le SNCTA ne s'interdit pas d'étudier toute proposition qui satisferait les intérêts majeurs de la profession et dont l'acceptation ne pourrait être validée que par un congrès.

#### 12.1.3 *Accords de branche*

Le SNCTA est favorable à la conclusion d'accords collectifs, y compris en dehors des phases de négociations protocolaires.

Quel que soit le périmètre de l'accord envisagé, sa négociation doit être menée par le bureau national en coordination, en cas d'accord local, avec les instances locales concernées.

Ces accords seront soumis à la validation du comité national.

#### 12.1.4 *Génération futures*

Le SNCTA n'acceptera aucun accord dans lequel le recrutement des nouvelles générations de contrôleurs se ferait dans un cadre d'emploi différent de celui des contrôleurs en fonction.

#### 12.1.5 *Autonomie de la DSNA*

Le SNCTA œuvre de façon permanente pour que l'autonomie de la DSNA, au sein de la fonction publique d'État et de la DGAC unie, ne cesse de s'accroître. Son action portera prioritairement sur la gestion des ressources humaines, les questions budgétaires et la liberté de communication.

#### 12.1.6 *Garanties sociales contre les plans de performance*

Le SNCTA revendique la négociation d'un accord social spécifique pour les personnels de la DSNA durant la phase de préparation de chaque plan de performance dans l'objectif :

- de convenir d'objectifs réalistes ;
- de se donner les moyens de les réaliser en sécurisant le cadre par un accord pour protéger les personnels concernés et améliorer leurs conditions de travail.

#### 12.1.7 *Protocole DSNA adapté aux périodes de référence*

Le SNCTA négociera désormais des protocoles d'accord DSNA dont le périmètre correspondra au calendrier européen et notamment aux périodes de référence des plans de performance.

#### 12.1.8 *Révision des recrutements sur la durée d'un accord protocolaire*

Le SNCTA exige qu'un protocole intègre un point de rencontre annuel visant à ajuster les recrutements planifiés en cas d'événements particuliers.

## **12.2 Dialogue social**

### ***12.2.1 Conventions de dialogue social***

Le SNCTA exige que la DSNA, par l'intermédiaire de ses SNA et CRNA, gère les conventions locales de dialogue social et les budgets associés.

### ***12.2.2 Dialogue social en SNA***

Le SNCTA demande à ce que, dès la prochaine signature de la convention nationale de dialogue social, la gestion de l'enveloppe au bénéfice des organisations syndicales d'un SNA soit dorénavant gérée directement par le SNA concerné et calculée sur un pourcentage de son budget de fonctionnement.

# Chapitre 13

## Fonctions

### 13.1 Principes

#### 13.1.1 Vocation des ICNA

Les ICNA ont vocation, au-delà de leur mission principale que constitue le contrôle de la circulation aérienne, et sous réserve d'une formation appropriée, à exercer l'ensemble des fonctions opérationnelles (permanence opérationnelle, chef de salle, chef de tour, chef d'équipe, chef de quart, examinateur, instructeur, FMP, expert...), pour une durée déterminée, compatible avec le maintien de leur qualification.

#### 13.1.2 PCCRNA / PC approche

Le SNCTA met tout en œuvre pour que les contrôleurs travaillant dans les centres où est exercée la qualification de PC soient statutairement traités de la même manière.

#### 13.1.3 Postes d'encadrement

Le SNCTA revendique les postes d'encadrement à tous les niveaux de tous les services de la DGAC, de l'ÉNAC, de la DAC Nouvelle Calédonie et du SEAC Polynésie française.

#### 13.1.4 Gestion des cadres et experts de la DGAC

Le SNCTA s'oppose à toute évolution de la gestion des cadres et experts de la DGAC qui remettrait en cause les équilibres au sein du corps des ICNA, comme entre les corps.

#### 13.1.5 Durée minimale d'exercice de qualification

Une durée minimale d'exercice de la qualification de contrôle doit être déterminée dans le profil d'accès de chaque emploi correspondant aux missions d'encadrement, d'enseignement, d'études, de direction de service ou partie de service.

#### 13.1.6 Postes à recouvrement

Les postes à recouvrement traitant de l'exploitation ou de la formation doivent être occupés par des ICNA ayant le profil. Le SNCTA étudiera toutes les possibilités pour qu'ils suscitent suffisamment de candidatures.

Le SNCTA revendique une formation continue décrite dans l'article 14.2.4. Si l'administration n'est pas en mesure de la prodiguer à un candidat ICNA, elle ne peut pas lui reprocher de ne pas avoir les compétences associées.

#### 13.1.7 Formation préalable

Le SNCTA exige que la formation nécessaire à l'exercice de l'ensemble des fonctions d'encadrement, d'enseignement, d'études, de direction de service ou partie de service soit délivrée préalablement à l'exercice de ces fonctions.

### 13.2 Chef d'équipe / chef de quart

#### 13.2.1 Principe

Les chefs d'équipe / chefs de quart sont des ICNA exerçant la qualification de contrôle.

### **13.2.2 Nomination**

Les chefs d'équipe / chefs de quart sont nommés par le chef de centre après avis de la commission locale de nomination.

### **13.2.3 Formation**

Les chefs d'équipe / chefs de quart reçoivent une formation adaptée préalablement à la tenue de ces fonctions.

### **13.2.4 Contrôleur « faisant office de chef de quart »**

Le SNCTA exige que la fonction « chef de quart » ne soit tenue que par des chefs de quart.

Il refuse la mise en place de « faisant fonction de chef de quart » et fera adapter le besoin opérationnel du centre en conséquence.

## **13.3 Chef de salle, chef de tour, chef de l'approche**

### **13.3.1 Permanence de la fonction**

Les fonctions de chef de salle, de tour et de l'approche sont assurées H24.

### **13.3.2 Profil**

Les chefs de salle sont choisis parmi les chefs d'équipe et / ou les PC.

Les chefs de tour sont choisis parmi les chefs de quart et / ou les PC.

Les chefs de l'approche sont choisis parmi les chefs de tour.

### **13.3.3 Responsabilité**

Les chefs de salle, de tour et de l'approche sont responsables devant la permanence de commandement (chef de centre ou son représentant).

### **13.3.4 Gestion tactique de l'effectif**

Le SNCTA exige que soit donnée aux chefs de salle, de tour et de l'approche la responsabilité de la gestion tactique de l'effectif opérationnel.

### **13.3.5 Formation**

Les chefs de salle, de tour et de l'approche reçoivent une formation adaptée préalablement à la tenue de ces fonctions.

### **13.3.6 Rythme de travail**

Les chefs de salle / chefs de tour exercent leurs fonctions suivant le même rythme que leur équipe.

En dehors de la tenue de ces postes, ils exercent leur qualification au même titre que les autres contrôleurs de l'équipe.

### **13.3.7 Rotation**

La rotation sur les postes de chef de salle, chef de tour et chef de l'approche est souhaitable partout où les personnels en ressentent le besoin.

Le SNCTA revendique le maintien de la rémunération liée à ces fonctions dans le cadre d'une rotation.

### **13.3.8 Nombre de chefs de salle**

Le SNCTA revendique la possibilité d'augmenter à 50 le nombre de chefs de salle par zone de qualification d'un CRNA.

### **13.3.9 Nombre de chefs de tour**

Le SNCTA demande la modification, pour les organismes des groupes A, B et C, de l'arrêté du 28 octobre 2009 fixant les attributions et le mode de désignation des chefs de tour et des chefs de quart des organismes de la circulation aérienne afin que le nombre de chefs de tour autorisé soit de  $3n+1$  (éventuellement  $4n+1$  si l'effectif de référence prévoit au moins 12 contrôleurs par équipe),  $n$  étant égal au nombre d'équipes de l'organisme.

### **13.3.10 Contrôleur « faisant office de chef de tour »**

Le SNCTA exige que la fonction « chef de tour » ne soit tenue que par des chefs de tour.

Il refuse la mise en place de « faisant fonction de chef de tour » et fera adapter le besoin opérationnel du centre en conséquence.

### **13.3.11 Généralisation des chefs de tour**

Le SNCTA demande la création de postes de chefs de tour sur tous les aérodromes contrôlés.

## **13.4 Organisation des centres**

### **13.4.1 Armement d'une position de contrôle**

L'armement d'une position de contrôle sur un aérodrome peut nécessiter la présence d'un second contrôleur assurant les tâches d'organique ou d'assistant.

### **13.4.2 Zone commune de qualification**

Le SNCTA est favorable à l'étude de pertinence et de faisabilité d'une zone commune de qualification, exclusivement entre deux zones d'un même CRNA.

### **13.4.3 ATFCM**

#### **13.4.3.1 Missions**

Les FMP participent au maintien du plus haut niveau de sécurité en :

- étudiant les spécificités de leurs centres et des flux aériens ;
- conseillant les chefs de salle des CRNA dans leurs décisions ;
- assurant la protection des secteurs de contrôle en cas de surcharge.

Les FMP assurent les missions de l'ATFCM dans un cadre spécifique à créer, les préservant de toute influence pouvant porter atteinte à la sécurité aérienne.

Cette structure FMP devra conseiller les chefs de salle, et protéger les secteurs de contrôle,

#### **13.4.3.2 Grève**

En cas de grève, les structures FMP devront être assurées d'une protection accrue contre tout risque de manœuvre d'influence dans les mesures ATFCM envisagées.

#### **13.4.3.3 Expertise**

Le SNCTA est opposé à toute perte d'expertise en matière d'ATFCM (*Air Traffic Flow and Capacity Management*) et d'ASM (*AirSpace Management*) de la DSNA. Cette expertise doit rester aux mains des ICNA dans leurs centres de contrôle.

#### **13.4.3.4 Approches**

Le SNCTA défend la mise en place de correspondants FMP dans les grandes approches.

#### **13.4.3.5 Gestion des exclusions**

Le SNCTA dénonce toute tentative de distorsion de concurrence entre les compagnies lorsqu'elle est initiée par les ANSP en excluant des comptages et régulations de NM certains flux empruntés majoritairement par telle ou telle compagnie, et met en péril la sécurité des vols, tout en engageant la responsabilité des contrôleurs sur toute l'échelle hiérarchique.

### **13.4.4 Maintien des services du BTIV au profit des CDS**

Le SNCTA exige que les services assurés par les agents du BTIV au profit des CDS soient maintenus H24 sans aucune possibilité de discontinuité. Le SNCTA exige également que la DGAC résolve cette problématique au plus tard lors des négociations protocolaires de 2019.



### **13.5 Encadrement des centres**

#### **13.5.1 Aérodromes des groupes B et C**

Le SNCTA demande l'affectation d'assistants de subdivision sur l'ensemble des aérodromes des groupes B et C.

Si l'organisation des subdivisions contrôle et instruction d'un aérodrome des groupes B et C ne prévoit pas de poste d'assistant de subdivision, alors le poste de chef de subdivision est du seul ressort des ICNA.

#### **13.5.2 Encadrement des organismes des groupes D et E**

Le SNCTA revendique un renforcement de l'encadrement des terrains en fonction des besoins sur place, plus que du classement de l'organisme. Un support administratif devra être pris en compte dans l'effectif du centre. En outre, le détachement de PC hors salle sera étendu à tous les organismes.

#### **13.5.3 Formation des chefs CA dans les groupes D et E**

En groupes D et E, les chefs CA et leurs adjoints suivront la formation théorique du centre.

#### **13.5.4 Chefs de quart instructeurs**

Le SNCTA exige que chaque terrain de groupe D ou E ait un chef de quart instructeur.

#### **13.5.5 Adjoint au chef CA dans les groupes E, F et G**

Le SNCTA revendique la création d'un poste d'adjoint au chef CA sur tous les aérodromes E, F et G où ce poste n'existe pas. Cela doit permettre d'assurer une continuité de service lors de l'absence du chef CA ainsi qu'une décharge de travail du chef CA lui permettant de maintenir à jour sa qualification de contrôle.

#### **13.5.6 Attractivité des postes d'encadrement des organismes D, E, F et G**

Le SNCTA revendique une amélioration de l'attractivité des postes de chef CA et d'adjoint au chef CA dans les groupes D, E, F et G.

#### **13.5.7 Attractivité poste chef CA en Nouvelle Calédonie**

Le SNCTA recherchera des solutions pour augmenter l'attractivité du poste chef CA en Nouvelle Calédonie.

### **13.6 Instruction et examinateurs**

#### **13.6.1 Instructeur circulation aérienne**

Le SNCTA renégociera les textes cadrant les conditions d'emploi des ICA à l'ÉNAC.

#### **13.6.2 Aptitude pédagogique**

Le SNCTA demande la mise en place de certificats d'aptitude pédagogique aux fonctions d'instructeur sur les principes suivants :

- être autorisé à exercer la qualification de l'organisme ;
- suivre une formation dont le contenu a été évalué ;
- dans le cadre d'un détachement à durée limitée 12-36 mois.

#### **13.6.3 Référent ICA**

Le SNCTA soutient la création de la fonction d'ICA référent dont il négociera avec l'ÉNAC les fonctions et les responsabilités associées. Cette fonction fera partie des fonctions déclenchantes pour l'accès au grade d'ingénieur en chef.

#### **13.6.4 Instructeurs TSEEAC ÉNAC**

Le SNCTA exige que les TSEEAC instructeurs chargés de la formation au contrôle à l'ÉNAC détiennent et maintiennent une mention d'unité.

### **13.6.5 Création d'un statut « TICA »**

Le SNCTA porte la nécessité de cadrer l'organisation du travail des TSEEAC instructeurs de la circulation aérienne à l'ÉNAC.

### **13.6.6 Examinateurs dans les groupes D à G**

Le SNCTA exige que le nombre d'examineurs dans les organismes de groupe D à G soit supérieur à deux.

## **13.7 Divers**

### **13.7.1 Postes d'astreinte**

Le SNCTA exige que l'administration mette en place les conditions nécessaires à la tenue des postes d'astreinte.

### **13.7.2 Fonction RPO / IPO**

La fonction RPO / IPO doit être reconnue et revalorisée.

Le SNCTA revendique la professionnalisation de la fonction par la création d'un cadre national définissant :

- les conditions d'emploi : qui, durée, récupérations ;
- la formation nationale et locale ;
- les conditions d'exercice : champ des responsabilités et moyens.

### **13.7.3 Expertise facteurs humains**

Le SNCTA exige que des experts contrôleurs soient associés de manière systématique à la conception et à la réalisation des programmes et outils impliquant les facteurs humains.

### **13.7.4 Détachement 12-36 en groupe D ou E**

Le SNCTA exige que les agents des groupes D et E puissent accéder aux

postes de détaché 12-36 sur le SNA auquel ils sont rattachés.

### **13.7.5 Détachement d'experts**

Le SNCTA demande à l'administration d'associer aux études de la direction technique et de l'innovation, ou d'autres services, des ICNA en exploitation.

À ce titre, il faut y rendre possible des détachements d'ICNA, le maintien de qualification leur étant garanti.

### **13.7.6 Experts ICNA au BEA**

Le SNCTA revendique la création de postes d'experts au BEA ouverts aux contrôleurs aériens et leur permettant de maintenir une mention d'unité.

### **13.7.7 Reconnaissance des animateurs FH**

Le SNCTA revendique la reconnaissance de l'investissement des ICNA en charge de formation non ponctuelle par l'octroi du statut de « détaché 12-36 mois ».

Ceci inclut les modules de formation continue liés à la mise en place de la licence (FMC, FSIR, FH...).

### **13.7.8 Détachements TSEEAC détenteurs d'une mention d'unité**

Le SNCTA demande la création de détachements de TSEEAC détenteurs d'une mention d'unité en cours de validité sur des postes hors contrôle; ils maintiendront leur qualification de contrôle pendant la durée du détachement.

# Chapitre 14

## Formation

### 14.1 Formation initiale

#### 14.1.1 Principe

Le SNCTA affirme son attachement à la formation initiale des ICNA telle qu'elle est spécifiée.

#### 14.1.2 Création de la DFCT : direction de la formation des corps techniques

Soucieux de la qualité de la formation des corps techniques en service au sein de la DSNA, le SNCTA exige la création sur le site de l'ÉNAC d'une école de formation des corps techniques de la DGAC. Cette école aura rang de direction au sein de la DSNA.

#### 14.1.3 DSNA et formation

Le SNCTA exige que la DSNA établisse le cahier des charges correspondant aux formations initiale, continue et professionnelle ICNA.

#### 14.1.4 Recrutement

Le SNCTA n'accepte aucune remise en cause du niveau de recrutement des ICNA.

#### 14.1.5 Durée

Le SNCTA refuse toute réduction de la durée de la formation ICNA.

#### 14.1.6 Multiqualification

Le SNCTA revendique une formation initiale ICNA multiqualification jusqu'à l'affectation.

#### 14.1.7 Catégorie A

Le SNCTA exige le maintien de la qualité d'un enseignement correspondant au

positionnement du corps des ICNA en catégorie A de la fonction publique.

#### 14.1.8 Adéquation formation / réalité opérationnelle

Le SNCTA exige que la formation initiale ICNA reste en adéquation avec la réalité opérationnelle du contrôle aérien.

#### 14.1.9 Centres de formation

Le SNCTA exige que la formation ICNA ne soit assurée que par l'ÉNAC et les centres.

La formation pratique et les cours de circulation aérienne sont conçus et dispensés par des ICNA (« non rayés des cadres » et en activité à la DSNA ou à l'ÉNAC) ou des TSEEAC en activité (pour les *ratings* ADI / ADV) mais en aucun cas par des prestataires de service externes.

#### 14.1.10 Groupes de suivi

Le SNCTA exige que la formation ICNA soit assurée conformément au contenu défini en groupes de suivi de la formation ICNA.

#### 14.1.11 Groupe de mise en œuvre

Le SNCTA exige que le contenu de la formation et les exigences nationales prévus dans ESARR 5 soient étudiés en groupe de mise en œuvre de la formation ICNA et proposés aux groupes de suivi de la formation ICNA.

#### 14.1.12 Formation professionnelle ICNA

Une formation professionnelle sera créée pour les personnels issus de l'examen professionnel, de la sélection profes-

sionnelle et pour les ressortissants de l'Union européenne possédant une licence de contrôle valide, et ayant satisfait au recrutement défini dans le décret statutaire ICNA.

Elle sera déclinée à partir de la formation initiale ICNA.

En particulier, les phases de formation pratique au contrôle nécessaires pour obtenir les *ratings* manquants seront les mêmes que pour la formation initiale ICNA.

Il sera créé un module « ADAPT » pour mettre en conformité leurs connaissances avec les différentes spécificités françaises (SERA, fonction publique, statut ICNA...).

Ces personnels suivront et valideront les phases correspondant aux *ratings* qu'ils n'ont pas. Ils devront réactiver les *ratings* non exercés depuis plus de 4 ans. Ils seront tous *multi-rating* à la fin de la formation.

Ils suivront et valideront un module « ingénieur » (management, gestion de projet, mémoire de fin d'études...)

Ainsi, à l'issue de cette formation professionnelle, ils auront une licence stagiaire *multi-rating* et pourront être affectés sur tous les groupes.

#### **14.1.13 Stages pré-transition à l'ÉNAC**

Pour tout CRNA ou approche de groupe A6 dont la charge de formation en *ab initio* le nécessite et qui en éprouverait le besoin, le SNCTA est favorable à la création d'une phase complémentaire de préparation spécifique théorique et pratique à l'affectation dans ce centre, dispensée à l'ÉNAC.

#### **14.1.14 Échec formation initiale ÉNAC**

En cas d'inaptitude médicale ou d'arrêt de formation avant la titularisation, il sera proposé de manière automatique,

à tout élève ICNA issu du concours externe, une réorientation vers une formation IESSA ou IENAC ou IPEF.

#### **14.1.15 Qualification**

Pour les agents recrutés par concours ICNA, la titularisation dans le corps des ICNA est un pré-requis à l'obtention de la mention d'unité maximale du centre d'affectation.

#### **14.1.16 Formation initiale TSEEAC**

Le SNCTA demande qu'une formation de qualité soit dispensée aux TSEEAC en y incorporant un stage linguistique en immersion et un stage de formation au PPL.

#### **14.1.17 Formation MCTA**

Les TSEEAC qui ont exercé une mention d'unité et réussi le concours ICNA externe ou interne pourront accéder à la formation MCTA directement en semestre 7, après avoir effectué une formation PPL et validé le PPL théorique.

#### **14.1.18 Équivalence**

Le SNCTA cherchera à faire reconnaître une équivalence *Bachelor in Aviation Technology* ou licence professionnelle (BAC+3, niveau II) pour l'ensemble des TSEEAC ayant suivi la nouvelle formation TSA (fonctionnaires) sur 3 ans.

#### **14.1.19 Réseaux sociaux**

Le SNCTA demande la mise en place d'une formation, dès le début de la formation initiale à l'ÉNAC, à l'utilisation des réseaux sociaux dans le cadre d'une profession sensible au sein de la Fonction publique.

### **14.2 Formation continue**

#### **14.2.1 Principe**

Le SNCTA exige que l'administration fournisse aux contrôleurs une formation obligatoire d'adaptation ou de transformation avant toute mise en place de

nouvelles méthodes ou de nouveaux matériels.

### **14.2.2 Principe**

Tout agent qui se retrouvera en situation d'exercer une mission qui lui est nouvelle, se verra proposer une formation préalable *ad-hoc* agréée.

### **14.2.3 Perfectionnement aux techniques de management**

Au préalable à la prise de fonction dans un programme de modernisation :

- tout opérationnel (correspondant opérationnel, détaché ou expert opérationnel) recevra une formation à la conduite de projet ;
- les personnels nommés à des postes d'encadrement ou de direction de projet recevront une formation au pilotage de projet ;
- les personnels nommés aux postes de chef de subdivision ou de service recevront une formation à la conduite du changement.

### **14.2.4 Postes d'encadrement**

Le SNCTA demande qu'une formation continue adéquate soit mise en place pour tous les ICNA appelés à exercer des fonctions d'encadrement.

Ces formations devront être planifiées et suivies avant la prise de fonction.

Une période de recouvrement de poste aura lieu lorsque c'est possible.

### **14.2.5 Formation à la négociation**

Les ICNA travaillant dans l'encadrement, et en charge des négociations relatives à l'espace et aux LOA dans leur centre, devront recevoir une formation régulière sur les techniques de négociation et de management.

### **14.2.6 Changement d'organisme et postes d'encadrement**

Le SNCTA exige que soient dispensées une formation théorique et une formation pratique à tout ICNA changeant d'organisme d'affectation et nommé sur un poste d'encadrement.

Les modalités des formations et les postes concernés seront définis en CT local.

### **14.2.7 Postes d'encadrement outre-mer**

Le SNCTA demande une formation spécifique aux postes d'encadrement outre-mer.

### **14.2.8 Instructeurs**

Le SNCTA exige que la formation des instructeurs des centres soit homogène et assurée par une structure psychopédagogique nationale connaissant le cursus et les spécificités de la formation ICNA.

### **14.2.9 Stage transfo. CDG**

Des stages transfo spécifiques dans les cas de mutation vers CDG seront mis en place, quel que soit le centre d'origine.

### **14.2.10 Stage transfo.**

#### **Approche-Approche**

Les contrôleurs d'approche mutés sur un centre d'approche de groupe supérieur pourront accéder à un stage de rafraîchissement basé sur le stage transfo CDG.

### **14.2.11 Stage transfo. contrôle aux procédures**

Le SNCTA exige que l'ÉNAC mette en place au minimum un module de formation au travail aux procédures (rappels de la réglementation, méthodes de travail, calcul d'HAP... et exercices de simulations) dans le cadre des stages transfo. en cas de mutation vers un centre outre-mer au contrôle aux procédures.

### **14.2.12 Phraséologie**

Le SNCTA demande que la phraséologie fasse partie du programme de formation continue.

### **14.2.13 Facteurs humains**

#### **14.2.13.1 Formation des facilitateurs**

##### **FH**

Une formation nationale des facilitateurs FH doit être proposée tous les ans afin de renouveler les compétences en ce domaine. Les facilitateurs seront organisés en pool et seront amenés à animer des formations dans d'autres centres que le leur.

#### **14.2.13.2 Animation des formations**

L'animation de formations aux FH, intégrées ou non à d'autres formations, doit être dispensée par des agents ayant suivi une formation dans ce domaine.

#### **14.2.13.3 Reconnaissance de la fonction d'animateur**

Le SNCTA demande une valorisation et une prise en compte dans la carrière de l'activité facteurs humains.

L'animation de ces formations, le développement des supports pédagogiques et leur mise à jour nécessitent une prise en compte dans les tours de service des animateurs.

### **14.2.14 Anglais**

Tous les ICNA et les TSEEAC détenteurs d'une MU bénéficient régulièrement de la formation en anglais qui leur permet de maintenir valide leur mention linguistique.

### **14.2.15 Mention linguistique**

Le SNCTA œuvrera à la pérennisation du modèle français de formation continue qualifiante à l'anglais au sein de l'ANSP DSNA, et à son extension au sein du FABEC.

Le SNCTA revendique un plan individuel de formation à l'anglais général et professionnel (PIFA) pour tous les contrôleurs devant maintenir leur mention linguistique, indépendamment de leur affectation.

La prorogation de la mention linguistique de niveau 4 est obtenue par la réalisation de la formation qualifiante (PIFA) tous les trois ans.

Le PIFA est déterminé à l'issue d'un entretien avec un formateur de l'entité en charge de la formation continue à l'anglais dans les deux mois suivant la prorogation ou l'obtention d'une mention linguistique. Il est harmonieusement réparti sur la durée et répond à des obligations de continuité de formation et d'assiduité. Ainsi la formation continue à l'anglais d'un jour par mois est reconnue également comme solution de formation qualifiante pour le niveau 4.

Les stages linguistiques en immersion dans un pays anglophone visent à apporter une maîtrise de la langue anglaise qui ne se pratique pas en cours classique. Le SNCTA demande à ce que tous les ICNA et les TSEEAC détenteurs d'une licence de contrôle ou d'une habilitation Vigie trafic qui le souhaitent puissent effectuer un stage en immersion d'au moins une semaine en pays anglophone au minimum tous les trois ans. Quel que soit le centre d'affectation, il devra être possible d'effectuer ces stages en Amérique du Nord.

### **14.2.16 Laboratoires d'anglais**

Le SNCTA exige que tous les centres soient pourvus d'une structure locale de formation continue à l'anglais adaptée aux contrôleurs.

#### **14.2.17 Laboratoires d'anglais**

Le SNCTA veillera à ce que les laboratoires de langues implantés dans les centres demeurent au cœur de la formation continue à la langue anglaise des ICNA et que toutes les formations externalisées ne soient qu'un complément.

#### **14.2.18 Stages de maintien d'expertise**

Le SNCTA revendique que des stages de maintien d'expertise opérationnelle soient proposés aux ICNA de l'ÉNAC et de la DTI ne détenant plus de mention d'unité.

Ces stages pourront consister à effectuer des semaines d'immersion dans les approches ou centres en route de la DSNA.

#### **14.2.19 Visites de centres adjacents**

Le SNCTA revendique la mise en place, dans le cadre du maintien de compétences, de visites de centres adjacents.

#### **14.2.20 Stages de pilotage**

En vue de l'obtention de la licence de pilote privé, le SNCTA revendique la possibilité, pour chaque ICNA et chaque TSEEAC contrôleur, de bénéficier d'une formation au pilotage prise en charge par l'administration.

#### **14.2.21 Mention de compétence linguistique et licence de pilote professionnel**

Le SNCTA œuvrera à faire reconnaître la formation continue en langue anglaise des contrôleurs détenteurs d'une mention linguistique en langue anglaise pour l'attribution des mentions de compétence linguistique apposées sur les licences de pilote professionnel (CPL).

La formation continue en langue anglaise des contrôleurs devra permettre la validation des aptitudes FCL 055D et FCL 055IFR.

#### **14.2.22 Entraînement aérien**

Le SNCTA revendique :

- le droit à l'entraînement aérien pour tous les contrôleurs quel que soit leur niveau de qualification de pilotage ;
- l'attribution d'un quota annuel minimum de 20 heures de vol, ou d'une allocation minimale de 2 000 €, régulièrement revalorisés ;
- l'accès aux stages de perfectionnement ;
- la prise en charge de tous les frais induits par l'entraînement aérien ;
- la prise en charge des conséquences financières d'un incident ou d'un accident aérien survenu dans le cadre de l'entraînement aérien en aéro-club.

#### **14.2.23 Reconnaissance aérienne**

Le SNCTA cherchera à obtenir pour les contrôleurs un cadre légal et financier pour leur permettre la reconnaissance aérienne des environs de leur lieu d'affectation, à utiliser à des fins formatives.

### **14.3 Moyens et méthodes**

#### **14.3.1 Principe**

Le SNCTA exige que tous les moyens humains et matériels nécessaires à la formation soient mis en place à l'ÉNAC et dans les centres.

#### **14.3.2 Formation**

Le SNCTA revendique la création d'une nouvelle direction de la DSNA chargée de la mise en œuvre et du suivi des formations des personnels de la DSNA détenteurs d'une licence de contrôle.

Cette direction de la formation en unité est composée d'un échelon central basé à Toulouse sur le campus de l'ÉNAC afin de favoriser les échanges et les convergences avec l'école.

La direction de la formation en unité dispose également d'antennes déconcentrées dans tous les centres de contrôle de

la DSNA. Chaque antenne déconcentrée de la DFU dispose d'une équipe d'encadrement et d'instructeurs locaux détenteurs de la mention d'unité maximale du centre, détachés à la DFU sur une période de trois ans.

### **14.3.3 Missions de formation assurées par l'ÉNAC et ressources associées**

Le SNCTA considère que la formation est un pilier de nos statuts et un puissant vecteur de promotion de notre modèle de formation pour les contrôleurs aériens.

Il met tout en œuvre pour garantir les ressources nécessaires aux missions de formation au contrôle assurées au sein de l'ÉNAC ainsi que les conditions de travail pour les personnels en charge de ces missions.

Afin de soutenir l'ÉNAC dans sa démarche d'internationalisation, les ressources nécessaires doivent être calculées en prenant en compte les besoins DGAC mais aussi certaines formations pour des clients ou partenaires internationaux. Ces ressources seront intégralement prises en compte dans les besoins en effectif ICNA au niveau national.

### **14.3.4 Campagnes d'information pour le recrutement ICNA**

Le SNCTA exige que des moyens importants soient mis en œuvre afin que soient développées des campagnes d'information vers les classes préparatoires scientifiques et les universités pour mettre en valeur le métier d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne et attirer par là même plus de candidats au concours.

### **14.3.5 Promotion du concours ICNA**

Dans le cadre de la prochaine négociation protocolaire, le SNCTA œuvrera pour l'obtention d'une ligne budgétaire

permettant aux contrôleurs de promouvoir notre métier sur les forums d'information sur l'orientation ou directement dans les établissements d'enseignement secondaire et supérieur.

### **14.3.6 Cellules instruction**

Le SNCTA demande la création d'une cellule Instruction chargée de la formation en unité et de la formation continue des ICNA dans tous les centres.

### **14.3.7 Pôle CNA**

Le SNCTA proposait la création d'un pool de *coaches* professionnels, ICNA et TSEEAC contrôleurs, au sein de la DSNA. Ce pool devait permettre l'accompagnement des ICNA et des TSEEAC contrôleurs en difficulté de formation ou accédant à un poste d'encadrement, d'instructeurs ou de groupes d'instructeurs ayant eu à faire face à plusieurs échecs de formation. Ce pool existe désormais et s'appelle « pôle CNA » (coordination nationale du dispositif d'aide et d'accompagnement des contrôleurs aériens rencontrant des difficultés dans leur formation en unité).

Le SNCTA revendique le renforcement de l'effectif du pôle CNA.

Le SNCTA veillera à la robustesse du pôle *via* un suivi régulier de cet effectif prenant notamment en compte les contraintes de formation des *coaches* avant leur prise de poste.

### **14.3.8 Suivi des formations hors du cadre des PFU**

Au sein des organismes qui en ressentent le besoin, est mis en place un groupe de suivi de la formation des contrôleurs. Ce groupe, constitué d'ISP opérationnels et détachés, et du responsable local de la formation, aura pour mission, au moins une fois par an, de faire le bilan des formations (points de difficulté récurrents, par exemple),



d'identifier des axes d'amélioration et de proposer des solutions concrètes à mettre en œuvre.

### **14.3.9 Étude sur les échecs de formation**

Le SNCTA propose la création d'une étude nationale sur les échecs de formation.

Suite à cette étude, des solutions devront être proposées et mises en œuvre.

### **14.3.10 Groupes de suivi de la formation ICNA**

Le SNCTA veille à ce que les Groupes de Suivi de la formation ICNA se réunissent au moins une fois par an pour étudier les changements à apporter à la formation initiale et à la formation continue en fonction de l'évolution des méthodes de travail et de la mise en place des nouveaux outils.

### **14.3.11 Moyens de simulation**

Afin de répondre aux besoins croissants de formations initiale et continue et aux besoins croissants d'expérimentation, le SNCTA exige la mise en place d'une politique nationale de développement, de déploiement et d'exploitation de simulateurs de contrôle à l'échelle des CRNA et des SNA.

### **14.3.12 Évolutions technologiques**

Le SNCTA exige que l'ÉNAC soit associée à l'étude et à la mise en œuvre des évolutions technologiques afin d'adapter les formations.

### **14.3.13 Vacances**

Le SNCTA demande à l'ÉNAC de payer ses vacataires à un taux suffisant permettant de recruter les meilleurs professeurs pour dispenser les enseignements aux élèves ICNA.

### **14.3.14 Statut des formateurs en anglais**

Les formateurs en anglais professionnel pour les contrôleurs doivent avoir un statut stable.

## **14.4 VAE**

### **14.4.1 Suivi action gratuite VAE**

Le SNCTA exige que la DGAC fournisse à l'ÉNAC les moyens humains et financiers pour limiter les délais d'obtention des VAE MCTA à deux ans maximum.

### **14.4.2 ICNA**

Le SNCTA exige que, pour tous les ICNA souhaitant obtenir le diplôme MCTA à travers une VAE, le coût et l'organisation de la procédure et des formations complémentaires nécessaires ainsi que celui lié à l'attestation du niveau B2 soient à la charge de la DGAC.

Une liste de formations complémentaires éligibles et validées par l'ÉNAC devra être éditée .

### **14.4.3 TSEEAC**

Une procédure de validation des acquis professionnels et de prise en compte des deux qualifications statutaires permettra également la validation de ce niveau pour les personnels ayant suivi le cursus antérieur ou une intégration par la voie des emplois réservés.

## **14.5 Divers**

### **14.5.1 Formation**

Le SNCTA exige l'étude, la création et l'intégration à la formation ICNA d'un cours portant sur l'histoire de la profession et mettant en évidence le rôle indispensable du travail syndical dans son évolution.

### **14.5.2 Initiation vol IFR**

Le SNCTA souhaite la mise en place d'une familiarisation pratique à la gestion du vol IFR au cours du cursus de formation.

### **14.5.3 Pilotes des corps techniques**

Le SNCTA demande à ce que les ICNA puissent être pilotes des corps techniques de la navigation aérienne.

### **14.5.4 Stages à Instilux**

Le SNCTA revendique l'augmentation du nombre de stages à IANS offerts à la France.

### **14.5.5 Visite de centres étrangers et stages linguistiques en immersion**

Dans un souci de pédagogie et afin d'améliorer la perception de l'environ-

nement international du contrôle aérien par les contrôleurs aériens de la DSNA, le SNCTA demande que des visites de centres étrangers soient systématiquement proposées à tous les agents, en particulier lors d'un stage linguistique en immersion.

### **14.5.6 Compte personnel de formation à la DGAC**

Le plafond de la prise en charge des frais pédagogiques qui se rattachent aux formations suivies au titre du compte personnel de formation doit être revalorisé de 2 000 € à 4 000 €, sans restriction du nombre d'utilisations par projet professionnel ni jugement de la pertinence de celui-ci.

# Chapitre 15

## Grève / service minimum

### 15.1 Principes

#### 15.1.1 Centre soumis à service minimum

Le service minimum est déclaré par le ministre des transports.

Le service minimum une fois levé, un contrôleur astreint à qui on a notifié la levée d'astreinte, a la possibilité de se déclarer gréviste.

Les conditions du service minimum et de désignation des astreints sont établies par note de service après consultation du CT local.

#### 15.1.2 Centre non soumis à service minimum

Dans un centre qui n'est pas soumis à service minimum, l'armement et la capacité en période de grève doivent avoir été définis en CT local.

La fonction « chef de tour » ne doit pas être reprise par l'encadrement non qualifié.

### 15.2 La loi : mode d'emploi

#### 15.2.1 En l'absence de préavis de grève d'un syndicat de la DGAC

Le SNCTA exige, sur la base de la loi et du décret d'application qui décrivent les modalités d'application du droit de grève des ICNA, la mise en place d'une procédure spécifique lorsqu'un mot d'ordre n'est relayé par aucun préavis de grève d'un syndicat de la DGAC.

#### 15.2.2 Service minimum

Le SNCTA exige de la DO une note de service claire rassemblant et précisant tous les principes de conditions de travail des ICNA en période de conflit social. Cette note doit être le résultat d'un travail concerté avec les OS.

#### 15.2.3 Perte de la flexibilité

Le SNCTA exige, dans tous les organismes soumis au service minimum, la mise en place d'un tour de service spécifique applicable lors des jours de grève.

#### 15.2.4 Cas où il n'y a pas d'astreinte

Le SNCTA exige que :

- toute vacation commencée soit due ;
- l'armement et les régulations soient décidés par le chef de tour ou par le chef de salle et par le chef de subdivision contrôle ou son représentant.

#### 15.2.5 Cas où il y a des astreintes

Le SNCTA exige que :

- les contrôleurs astreints soient informés de leur situation, soit par le chef de service, soit par avis ou lettre avec accusé de réception à leur domicile ;
- la décision d'astreinte soit signée exclusivement par le directeur de la navigation aérienne par délégation du ministre ;
- chaque contrôleur, à l'exception des astreints, ne soit tenu de se déclarer gréviste ou non gréviste qu'en début de service ;
- l'absence constatée en début de service équivalait à se déclarer en grève,

sauf cas de force majeure ;

- les non-grévistes soient à la disposition du chef de service ;

- les non-grévistes ne puissent être utilisés pour l'armement des postes de contrôle qu'après une levée de l'astreinte ;

- les grévistes et les non-grévistes ne puissent travailler conjointement ;

- la levée de l'astreinte ne peut être que nationale ;

- dans les centres de contrôle d'approche, les astreints ne contrôlent que les vols de la liste minimum nationale.

### **15.3 Prospective**

#### **15.3.1 Adéquation du service minimum**

Pour éviter toute nouvelle attaque sur notre droit de grève et crédibiliser l'action syndicale, le SNCTA revendique la mise en place d'un système per-

mettant une réelle adéquation entre le nombre de grévistes et la gêne causée aux usagers.

S'il est souhaitable de réduire l'impact sur le trafic de mouvements peu suivis, il est en revanche essentiel de le renforcer lors de mouvements fortement suivis.

Pour atteindre ces objectifs, le SNCTA est favorable au principe de déclaration préalable individuelle.

#### **15.3.2 Service de sécurité**

En cas de conflit social, le SNCTA revendique la mise en œuvre d'un service de sécurité permettant d'assurer les missions d'urgence.

#### **15.3.3 Service minimum**

Le SNCTA s'oppose à toute augmentation du niveau actuel du service minimum.

# Chapitre 16

## Horaires / congés

### 16.1 Principes

#### 16.1.1 Harmonisation de l'organisation du travail

Le SNCTA veillera à une interprétation unique des textes en vigueur, pour harmoniser le fonctionnement des centres et se prémunir d'éventuelles dérives.

#### 16.1.2 Dialogue social local

Le SNCTA défend un dialogue social de qualité. À ce titre, il exige l'abrogation de la consigne DO n° 09-36/21 relative à l'élaboration et la validation des tours de service pour les organismes de contrôle de la circulation aérienne qui instaure une hypercentralisation de l'échelon central et conduit à la confiscation du dialogue social local.

#### 16.1.3 Horaire individualisé

Le SNCTA est opposé à une adaptation individualisée des horaires des contrôleurs. Si une telle adaptation apparaîtrait souhaitable à notre administration, le SNCTA exige une négociation nationale globale débouchant sur un accord contractuel.

#### 16.1.4 Abrogation des RO

Le SNCTA exige l'abrogation de l'arrêté du 9 décembre 2020 relatif à la mise en œuvre des réserves opérationnelles dans les services de la direction générale de l'aviation civile assurant le service du contrôle de la circulation aérienne.

#### 16.1.5 Droit à congé

Le SNCTA exige une augmentation des droits à congés en période de charge.

#### 16.1.6 Flexibilité

Le SNCTA refuse la flexibilité individuelle. Le collectif est, et doit rester, la base de la performance du contrôle aérien, c'est donc la structure et l'organisation collective du contrôle aérien qui doivent pouvoir s'adapter et non les individus.

#### 16.1.7 Flexibilité et rémunération

Le SNCTA ne considère pas la flexibilité comme une aubaine vers plus de rémunération.

#### 16.1.8 Volontariat

Le SNCTA exclut, de toute négociation, la notion de volontariat à la sujétion.

#### 16.1.9 Durée des vacances

Le SNCTA, dans une négociation globale des conditions de travail des ICNA, recherchera à réduire sensiblement la durée des vacances de travail.

#### 16.1.10 Mention d'unité et 32 h

Compte tenu des enjeux de sécurité et de fatigue, le SNCTA affirme que tout contrôleur aérien détenteur d'une mention d'unité (totale, intermédiaire, partielle ou restreinte) exerce :

- une durée annuelle maximale de travail effectif de 1 420 heures ;
- une durée hebdomadaire de 32 h maximum en moyenne sur l'année.

### **16.1.11 Temps de travail en opérationnel**

Le SNCTA exige la réduction du temps de travail hebdomadaire des contrôleurs en opérationnel à 28 h, modulable à 32 h.

### **16.1.12 Temps de travail pendant la formation**

Un contrôleur en formation sans mention d'unité intermédiaire doit travailler au maximum 5 jours sur 7 avec au maximum 42 h sur 7 jours glissants et 35 heures par semaine moyennées sur 4 semaines.

Un contrôleur en formation ayant une mention d'unité intermédiaire doit travailler au maximum 5 jours sur 7 avec au maximum 42 h sur 7 jours glissants et 32 heures par semaine moyennées sur 4 semaines.

### **16.1.13 Temps partiel**

Le SNCTA revendique, pour les contrôleurs aériens en salle de contrôle, l'accès au temps partiel pour convenance personnelle dans les mêmes conditions d'organisation du travail que pour le temps partiel de droit.

### **16.1.14 Organisation du travail des groupes F et G**

Le SNCTA demande l'alignement des règles de fonctionnement des groupes F et G sur celles des groupes E.

### **16.1.15 Télétravail**

Le SNCTA est favorable au télétravail pour l'ensemble des contrôleurs aériens. Il s'oppose à toute restriction de ce droit.

### **16.1.16 Harmonisation européenne**

Le SNCTA œuvre avec ses partenaires de l'ATCEUC afin que soit adopté un cadre législatif et réglementaire européen sur l'aménagement du temps de travail des contrôleurs aériens.

### **16.1.17 Multisite**

Le SNCTA est contre les vacances multi-sites sans concertation nationale.

## **16.2 Moyens**

### **16.2.1 Réduction du temps de travail**

Dans le cadre de la réduction du temps de travail dans la Fonction publique, le SNCTA revendique la possibilité d'une organisation du temps de travail sur 4 jours dans les services de la DGAC à horaires non permanents et à l'ÉNAC.

### **16.2.2 Intégration de la formation continue dans les horaires de travail**

Le SNCTA revendique l'intégration de la formation continue dans les tours de service de tous les organismes de contrôle et de l'ÉNAC.

Une meilleure intégration des formations continues statutaires au sein des cycles de vacances de travail sera recherchée. Dans le cadre d'un nouvel accord social, le système actuel avec les récupérations compensatoires pourra ainsi être amené à évoluer.

### **16.2.3 Prise en compte du temps de relève**

Le SNCTA œuvrera à intégrer un temps de relève de 10 minutes minimum par vacation dans le temps de travail hebdomadaire.

### **16.2.4 Travail de nuit**

Le SNCTA revendique une meilleure prise en compte de la pénibilité du travail de nuit.

### **16.2.5 Temps de pause en nuit**

Pour le SNCTA, une « vacation de nuit » est une « vacation de contrôle » comprenant au moins une période de quatre heures de travail effectif comprise entre 22 h 00 et 07 h 00 locales.

À ce titre, dans les organismes relevant des groupes A, B ou C, pour les vacations de nuit, le SNCTA revendique qu'un minimum de deux heures consécutives de pause soit garanti sur la plage horaire entre minuit et la fin de ladite vacation. En tout état de cause, une vacation ne peut se terminer entre 02 h 01 et 05 h 59 locales.

### **16.2.6 Recyclages dirigés**

Le SNCTA est opposé à la mise en place de recyclages dirigés ne faisant pas l'objet d'un cadrage national concerté permettant une compensation satisfaisante pour l'ensemble de l'organisme concerné et préservant l'équilibre de l'organisation du travail entre la salle et le hors-salle.

## **16.3 RH**

### **16.3.1 Cadre dérogatoire temporaire**

Le SNCTA reconnaît les spécificités RH ponctuelles de CDG.

### **16.3.2 Expérimentations RH**

Le SNCTA refuse la pérennisation locale des expérimentations RH définies dans le protocole 2016-2019.

Le SNCTA rejettera également toute pérennisation dans un cadre national sans que soient garantis notamment :

- des droits à congés supérieurs à 25 % ;
- une revalorisation significative.

### **16.3.3 Cadre expérimentations RH groupes C à G**

Le SNCTA veillera à ce qu'un ou plusieurs cadres permettant la mise en place d'expérimentations RH pour les groupes C à G soient définis au plus tard lors des prochaines négociations protocolaires. Ce ou ces cadres devront présenter des critères précis et une compensation financière adaptée.

## **16.4 Divers**

### **16.4.1 Congés supplémentaires**

Le SNCTA est favorable à une majoration du nombre de jours de congés des contrôleurs aériens détenteurs d'une mention d'unité en raison de l'âge, de l'ancienneté ou du handicap.

### **16.4.2 Congés supplémentaires pour enfants handicapés**

Le SNCTA œuvre à permettre aux contrôleurs parents d'enfants handicapés de bénéficier des deux jours de congés supplémentaires octroyés par le code du travail (L. 3141-8).

### **16.4.3 Horaires flexibles et pause**

Tout contrôleur ayant le droit de sortir de salle ou de tour durant les périodes de repos, il doit connaître, au début de chaque pause, l'heure de fin de celle-ci.

### **16.4.4 Visite médicale**

Le SNCTA œuvrera pour qu'un contrôleur ne puisse pas se voir imposer par l'administration le passage de sa visite médicale à normes un jour de vacation.

# Chapitre 17

## Juridique

### 17.1 Principe

#### 17.1.1 Culture juste

Le SNCTA militera auprès des pouvoirs publics afin d'introduire une législation protectrice pour se prémunir de toute condamnation pénale en cas d'incident de contrôle aérien, lorsque les principes de culture juste ont été respectés.

#### 17.1.2 Code de déontologie

Il sera rédigé un « code de déontologie du contrôleur aérien ».

Ce code protégera chaque contrôleur signataire de ce code en cas de litige juridique dans le cadre de l'exercice de sa profession, devant une instance française ou européenne.

Ce code sera ensuite proposé à nos homologues européens, dans le cadre du FABEC.

#### 17.1.3 Étude juridique

Le SNCTA exige que la DGAC / DSNA réalise des études avancées de l'impact juridique sur la responsabilité des contrôleurs face à l'introduction et l'utilisation des nouveaux outils d'aide.

Les conclusions définissant les responsabilités juridiques dans l'utilisation de ces nouveaux outils seront mises à disposition des contrôleurs.

#### 17.1.4 Communications du BEA

Le SNCTA exige que le BEA utilise des appellations non genrées pour désigner les acteurs concernés par les événements sur lesquels il enquête.

### 17.2 ICNA experts

#### 17.2.1 Experts près les tribunaux

Le SNCTA revendique la nomination d'experts contrôleurs près les tribunaux. Il encourage, conseille et contribue à la formation de ses adhérents souhaitant effectuer cette démarche.

### 17.3 Soutien juridique

#### 17.3.1 Culture juste

Le SNCTA soutient la démarche de culture juste au sein de la DSNA. Il veillera à ce que les principes tels que définis par la charte de la DSNA sur la culture juste soient correctement appliqués et défendra tout contrôleur qui n'en bénéficierait pas.

#### 17.3.2 Phase transitoire

Le SNCTA prend en charge tout ou partie des frais de la défense ou du conseil juridique de tout adhérent (ou de ses ayants droit) demandeur, si celui-ci est mis en cause au titre de ses fonctions ainsi que lors de l'entraînement aérien.

Le choix de l'avocat doit être validé par le SNCTA.

#### 17.3.3 Défense des intérêts de nos adhérents

Dans le cas où les conditions classiques du dialogue social ne peuvent s'appliquer et pour peu qu'ils ne soient pas en contradiction avec sa politique, le SNCTA assumera financièrement la défense des intérêts de ses adhérents devant les plus hautes instances juridiques civiles



#### **17.3.4 Entité juridique**

Le SNCTA créera, ou fera appel si besoin, à une entité juridique adaptée destinée à remplir au plus juste les services dédiés à ses adhérents.

#### **17.3.5 Suivi du traitement des incidents et accidents aériens**

Le SNCTA suivra le traitement juridique des incidents et accidents aériens et œuvrera à son amélioration.

# Chapitre 18

## Licence / qualifications

### 18.1 Licence

#### 18.1.1 Formation

Le SNCTA demande que soit clairement valorisé le fait d'avoir suivi une formation dite « en râteau » *i.e. multi-rating*.

Lors de la mobilité ultérieure des contrôleurs, la formation obligatoire pour passer d'un *rating* à un autre devra n'être qu'une remise à niveau pour les contrôleurs ayant déjà suivi une formation *multi-rating* et une formation *ab initio* complète pour les autres.

#### 18.1.2 Stagiaires

L'obtention de tous les *ratings* correspondant aux différentes phases de la formation initiale ICNA est nécessaire pour avoir la licence stagiaire lors de l'affectation en centre.

#### 18.1.3 Fonctions « chef de salle / chef de tour » et « FMP »

Les fonctions « CDS / CDT » et « FMP » ne peuvent être tenues que par des contrôleurs détenant une licence de contrôle comprenant une habilitation soumise à ancienneté de qualification et formation obligatoire.

De plus, les CDS / CDT et FMP doivent posséder l'autorisation d'exercer la qualification pour les zones sur lesquelles ils exercent ces fonctions.

#### 18.1.4 Maintien des mentions d'unité

Le SNCTA exige la mise en place de processus professionnels adaptés permettant aux contrôleurs volontaires ayant obtenu la mention d'unité complète d'un

organisme, de maintenir tout ou partie de cette mention.

Pour les ICNA affectés de façon permanente dans les centres de contrôle, les fonctions non éligibles sont :

- PC, CE, CDS, CDT, CDQ, ACDS ;
- toute forme de détachement local.

L'application locale d'une MPU sera soumise aux CT locaux.

#### 18.1.5 Licence apron Vigie trafic

Le SNCTA est favorable à la création et à la valorisation d'une licence « *apron* », spécifique aux agents de la vigie trafic de l'organisme de CDG.

#### 18.1.6 Assurance perte de licence

Le SNCTA exige que le système licence soit accompagné d'un mécanisme de compensation pour la perte d'autorisation d'exercer la qualification, quelle qu'en soit la raison.

#### 18.1.7 Niveau d'anglais

Le SNCTA exige que les examinateurs chargés de la prorogation des mentions linguistiques soient détenteurs d'une licence de contrôle valide et disposent d'une mention d'unité valide. Dans les centres où le trafic et l'équipement le permettent, le SNCTA veillera à ce que ces évaluations puissent se faire sur position de contrôle.

### 18.2 Maintien de MU

#### 18.2.1 Principe

Le SNCTA n'accepte pas de modification du système de prorogation des mentions inscrites sur la licence autre

que l'amélioration du contenu ou la périodicité des stages dans le cadre de l'IR ATCO.

### **18.2.2 Prise en compte des formations obligatoires au simulateur**

Le SNCTA milite pour que les formations obligatoires en simulateur permettent de valider des occurrences de groupement de position dans le cadre du renouvellement de la mention d'unité.

### **18.2.3 Maintien de MUTSEEAC**

Le SNCTA revendique, pour un TSEEAC avec une MU valide et affecté sur un poste de spécialiste exploitation au sein du même SNA, la possibilité de pouvoir maintenir sa mention d'unité.

### **18.2.4 Mise en doute des compétences**

Dans le cadre de la mise en œuvre du processus de mise en doute des compétences pour les contrôleurs, le SNCTA surveillera la mise en place du traitement social et de la procédure d'appel associée.

La structure chargée de l'analyse et de l'évaluation des cas sera exclusivement composée de contrôleurs qualifiés.

## **18.3 Divers**

### **18.3.1 Zone de qualification**

Le dimensionnement d'une zone de qualification PC doit tenir compte de

l'évolution et de la densité du trafic ainsi que du nombre de secteurs et de positions de contrôle concernés. Toute évolution de ce dimensionnement doit prendre en compte, notamment, la nécessité de la pratique régulière des secteurs et être soumise à l'avis des personnels.

### **18.3.2 Création d'une étape dans le processus de qualification**

Le SNCTA reconnaît que certains centres éprouvent plus de difficultés que d'autres à former leurs contrôleurs. Il revendique, dans ces centres, la création d'une étape intermédiaire dans la formation, compensant en partie le manque à gagner indemnitaire.

### **18.3.3 MUI et formation en CRNA**

En CRNA, les contrôleurs en formation maintenant une mention d'unité intermédiaire (MUI) doivent consacrer au minimum trois quarts de leur temps de travail à leur formation lors de chaque cycle.

### **18.3.4 Mention d'unité intermédiaire**

L'obtention d'une mention d'unité intermédiaire / LO des groupes A, B et C doit donner droit à la perception du niveau 1 de l'ISQ.

# Chapitre 19

## Médical

### 19.1 Normes

#### 19.1.1 Amélioration de la connaissance des normes médicales

Chaque service médical enverra à tous les contrôleurs un document explicatif regroupant les critères minimum d'aptitude médicale.

Ce document sera mis à jour et renvoyé à tous les contrôleurs à chaque modification des critères.

#### 19.1.2 Maladies chroniques

Le SNCTA revendique que les contrôleurs aériens atteints de certaines maladies chroniques puissent, au cas par cas, se voir délivrer une aptitude médicale les autorisant à exercer, le cas échéant, sous certaines conditions. À ce titre, il militera pour la modification de la réglementation européenne.

### 19.2 Prévention

#### 19.2.1 Médecine de prévention

1. Le SNCTA demande la création au sein de la navigation aérienne d'un service de médecine de prévention comprenant deux entités :

- l'une chargée de la prévention des risques professionnels,
- l'autre chargée des études ergonomiques liées au contrôle de la navigation aérienne et ayant pour objet de participer à la conception des tours de contrôle et des CRNA, à la définition des postes de travail, à la définition des nouveaux matériels et au suivi de leur mise en service dans les centres ;

2. Le SNCTA revendique une visite médicale annuelle de prévention. Les médecins chargés de la médecine préventive des agents soumis à aptitude médicale statutaire doivent être distincts des médecins chargés des vérifications d'aptitude. Les dossiers médicaux relatifs à la prévention doivent être distincts et sans relation possible avec les dossiers médicaux relatifs aux aptitudes ;

3. Tous les médecins (vérification d'aptitude ou prévention) doivent avoir une bonne connaissance des conditions de travail des agents chargés du contrôle de la navigation aérienne. À ce titre, des stages en immersion dans les centres doivent, entre autres, leur être régulièrement proposés.

#### 19.2.2 Refus jour de carence

Le SNCTA refuse l'application d'un jour de carence pour les contrôleurs opérationnels.

#### 19.2.3 Visite médicale de prévention

Les ICNA pourront passer leur visite médicale de prévention en dehors de leur centre de vérification d'aptitude médicale.

#### 19.2.4 Substances psychoactives

Le SNCTA s'engage à soutenir l'action des CHSCT locaux pour la mise en place d'une politique de prévention et d'information sur les effets des substances psychoactives.

## 19.3 Prévoyance

### 19.3.1 Accidents du travail

Tout accident survenu pendant le temps de service (travail ou pause), dans les centres ou en dehors, doit être considéré comme accident de service.

### 19.3.2 Congés maladie

Le SNCTA exige le maintien de la part licence lors des congés maladie.

### 19.3.3 Couverture en cas de maladie

Le SNCTA revendique la prise en charge par l'administration de l'adhésion de tous les ICNA à un contrat de prévoyance offrant une couverture au moins équivalente à celle proposée par le contrat ATC-Prévoyance.

### 19.3.4 Complémentaire Santé

Le SNCTA demande qu'une complémentaire santé soit prise en charge par l'administration pour tous les agents de la DGAC.

## 19.4 Inaptitude

### 19.4.1 Incapacité temporaire ou définitive

1. Le comité médical doit fonctionner dans la plus grande transparence possible.

2. L'administration et les organisations syndicales doivent effectuer périodiquement un bilan de l'application des normes médicales, du fonctionnement du comité médical et du traitement des inaptitudes.

3. La visite médicale de titularisation doit être maintenue et effectuée 6 à 3 mois avant la date de nomination en tant qu'ingénieur titulaire.

4. L'ICNA dont l'inaptitude survient antérieurement à la titularisation sera transféré dans un autre corps technique de catégorie A de la DGAC, en début ou en cours de scolarité selon son profil.

5. Pour l'ICNA dont l'inaptitude survient postérieurement à la titularisation, antérieurement à sa nomination en tant que divisionnaire, et qui fait la demande de quitter le corps des ICNA, l'administration doit proposer un transfert dans un autre corps technique de catégorie A ou A+ de la DGAC, en cours de carrière ou de scolarité selon ses profil et ancienneté. Et s'il souhaite rester dans le corps des ICNA, l'accès aux postes d'encadrement à tous les niveaux de la DGAC doit être possible.

6. Dans les cas d'avis ou de décision d'inaptitude médicale, temporaire ou définitive, de même qu'en cas d'impossibilité d'exercer sa qualification de contrôle consécutivement à un accident ou incident de contrôle grave vécu au poste de travail, l'ICNA inapte doit conserver :

- l'avancement statutaire lié à la dernière qualification détenue ;
- le régime indemnitaire associé à cette qualification s'il est plus favorable que celui de son nouveau poste d'affectation ;

De plus, il doit bénéficier :

- de l'octroi, après consultation médicale et psychologique, d'un nouveau poste provisoire et attractif dans le même centre suivant ses souhaits ;
- d'un horaire de travail spécifique lui donnant toute latitude pour se soigner et reprendre confiance ;
- de l'absence de toute tracasserie administrative.

### 19.5 Soutien psychologique

#### 19.5.1 CISM national

Le SNCTA soutient l'accès à une structure CISM (*critical incident stress management*) pour l'ensemble des contrôleurs. Il défend le caractère local de celle-ci et œuvrera également à la mise en place

d'une entité nationale qui répondra aux exigences de la culture juste.

Elle sera chargée au minimum de centraliser les remontées du réseau de pairs.

### **19.5.2 Cism de proximité**

Le SNCTA œuvrera à la mise en place d'un système de soutien par des pairs partout où cela est souhaitable. Ceux-ci pourront apporter un premier soutien dans le cadre de procédures CISM de proximité. Ils recevront pour ce faire une formation adéquate mais qui n'aura pas pour objectif de se substituer à l'accompagnement par un professionnel qui devra être possible *via* une procédure parallèle. L'ensemble de ces contacts sera confidentiel.

### **19.5.3 Phase transitoire**

Le SNCTA prend en charge tout ou partie des frais de soutien psychologique de tout adhérent demandeur, si celui-ci est mis en cause au titre de ses fonctions ainsi que lors de l'entraînement aérien.

### **19.5.4 Séances de groupe**

Le SNCTA veillera à la mise en place d'une procédure cadrant les possibilités de séances de groupe suite à un événement traumatisant sur le lieu de travail, que cet événement soit de nature aéronautique ou non. Ces séances pourront, le cas échéant, être à l'initiative de l'administration et / ou d'agents mais jamais être imposées.

# Chapitre 20

## Rémunérations

### 20.1 Généralités

#### 20.1.1 Convergence européenne

Le SNCTA engagera des négociations spécifiques afin de proposer une nouvelle grille simplifiée des rémunérations pour les ICNA.

Cette grille revalorisera les salaires pour se rapprocher au plus près de la grille des contrôleurs de l'organisation internationale Eurocontrol au centre de Maastricht.

#### 20.1.2 Pouvoir d'achat

Le SNCTA négociera des dispositifs permettant le maintien du pouvoir d'achat (toutes choses étant égales par ailleurs) des contrôleurs aériens actifs et retraités.

#### 20.1.3 Horaires flexibles

Toute introduction d'horaires flexibles ne sera acceptée par le SNCTA que si elle s'accompagne d'une valorisation sociale identique pour l'ensemble des ICNA titulaires de l'organisme.

#### 20.1.4 Revalorisation de la fonction de CDS et CDT

Le SNCTA revendique une revalorisation des fonctions de chef de salle et chef de tour.

### 20.2 Régime indiciaire

#### 20.2.1 Accès au HEB

L'indice terminal du corps des ICNA doit être le hors échelle B.

#### 20.2.2 Grille indiciaire

Le SNCTA demande une reconnaissance particulière du corps des ICNA et

de ses responsabilités à travers la refonte de sa grille indiciaire.

#### 20.2.3 Prime indiciaire d'activité et de fonction ICNA

Le SNCTA demande le remplacement de la part fonction pour les ICNA par une prime indiciaire d'activité et de fonction ICNA (PIAFI) permettant une reconnaissance plus spécifique de l'ensemble des postes occupés par les contrôleurs.

#### 20.2.4 Licence

Il sera créé une prime indiciaire spéciale de licence.

### 20.3 Régime indemnitaire

#### 20.3.1 Principe

Le SNCTA n'est pas contre les primes.

#### 20.3.2 Négociation annuelle obligatoire

Le SNCTA exige la mise en place d'une négociation annuelle obligatoire sur la partie indemnitaire des salaires.

#### 20.3.3 Revalorisation indemnitaire

Le SNCTA exige la mise en place immédiate d'un nouveau système indemnitaire permettant des revalorisations tenant compte d'un retour sur la croissance du trafic et des éventuels gains de productivité imposés aux personnels de la DSNA.

#### 20.3.4 Majoration du CISQ

Le SNCTA revendique la création d'une majoration du CISQ variable en fonction des groupes. Celle-ci viendra en complément du système indemnitaire actuel. Le système du maintien de cette

majoration pourra être différent de celui du CISQ.

### **20.3.5 Statut ICNA**

Dans un même centre, et en dehors de la direction de service ou partie de service, les emplois ne justifiant pas de la qualification de contrôle n'auront pas de régime indemnitaire plus favorable que ceux exigeant l'exercice de la qualification de contrôle.

### **20.3.6 Différentiel**

Le SNCTA s'emploiera à réduire le différentiel indemnitaire entre centres de groupes différents.

Le SNCTA mettra fin aux particularismes indemnitaires locaux et s'attachera à annuler le différentiel indemnitaire entre centres d'un même groupe.

Le nombre de groupes sera ramené à 4 au maximum, sans possibilité de sous-groupes.

### **20.3.7 Prime licence**

La prime « licence » liée à la mise en place de la licence de contrôle sera attachée aux statuts des personnels. Cette prime sera identique pour tous.

Après 16 ans d'exercice de la qualification de contrôle, la prime est acquise quelle que soit la validité du ou des *ratings* associés.

### **20.3.8 Convergence des primes des centres du groupe A6**

Le SNCTA exige la convergence du montant des majorations de la part fonction des centres de groupe A6 hors problématiques de fidélisation et d'organisation du travail.

### **20.3.9 Stabilisation des effectifs**

Le SNCTA revendique la création d'un mécanisme pour les centres non attractifs. Les PC avec MU de ces centres percevront une prime comportant plusieurs

paliers liés à l'ancienneté PC dans le centre concerné.

### **20.3.10 Fidélisation des ICNA**

Le SNCTA reconnaît la nécessité de mettre en place une « prime de fidélisation » incitative pour les ICNA, notamment à Roissy, à Reims, à Athis-Mons, à Orly et dans certains centres.

Cette prime sera perdue automatiquement au départ du centre.

Le SNCTA veillera à ce que cette prime ne soit qu'un moyen d'atteindre la normalisation des conditions de travail.

### **20.3.11 Fidélisation au CRNA Est**

En accord avec sa politique définie lors des précédents congrès et au vu de l'urgence de la situation rémoise, le SNCTA exige la mise en place d'un mécanisme de fidélisation pour les contrôleurs du CRNA Est.

### **20.3.12 Part fonction**

La grille de la part fonction doit garantir des paliers d'au moins 80 € du niveau 8 au niveau 14.

### **20.3.13 Part fonction des assistants et chefs de subdivision**

Le SNCTA exige que, quel que soit le groupe :

- un assistant de subdivision ait une part fonction au moins égale à celle d'un chef de tour ; et
- un chef de subdivision ait une part fonction supérieure à celle d'un chef de tour.

### **20.3.14 Part fonction des groupes F et G**

Le SNCTA revendique l'augmentation du niveau de la part fonction des TSEEAC qu'ils soient contrôleurs stagiaires, contrôleurs, adjoints au chef CA ou chefs CA.



### **20.3.15 Mentions d'unité intermédiaires dans les organismes TSEEAC**

Le SNCTA revendique que les contrôleurs TSEEAC en formation et ayant une ou plusieurs mentions d'unité intermédiaires bénéficient de la part fonction de niveau 2.

### **20.3.16 Fonction instructeur**

Le SNCTA s'engage à défendre la fonction instructeur quel que soit l'emploi et à tout mettre en œuvre pour que cette fonction soit reconnue sur le plan indemnitaire autrement que par les niveaux associés, actuels, de la grille de la part fonction.

### **20.3.17 Mutations**

#### **20.3.17.1 Maintien indemnitaire**

Considérant le manque d'attractivité de certains centres en CDM et les difficultés d'acquisition de la mention d'unité avant échéance du maintien des primes pour les AVE, les règles de maintien des parts fonction et licence sont amendées comme suit :

#### **Part fonction**

– en provenance d'un poste avec exercice de fonction contrôle :

– d'un groupe A vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 24 mois,

– d'un groupe B ou C vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 36 mois,

– d'un groupe D ou E vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 48 mois ;

– en provenance d'un poste sans exercice de fonction de contrôle :

– vers LFEE, LFFF, LFPG et LFPO : 48 mois.

#### **Part licence**

En cas de mutation à LFEE, LFFF, LFPG et LFPO, la part licence est conservée pendant une durée maximum de 5 ans.

### **20.3.17.2 Cas particulier des mutations d'un poste hors salle vers un poste contrôle**

Le SNCTA demande la modification de tout texte afin que tout ICNA en poste sur des fonctions hors salle mais retenu en CDM sur un poste de contrôle, bénéficie, pendant sa formation, du même niveau d'ISQ et de sup. ISQ que celui qu'il avait pendant ses fonctions hors salle. Pour un ICNA ayant moins de 16 ans de PC, il s'agit de l'ISQ et du sup. ISQ dont il bénéficiait sur son poste de contrôle précédant le poste hors salle.

Le SNCTA en fera notamment un prérequis à toute politique ambitieuse de déploiement des ICNA dans des postes d'encadrements ou d'expert ATM dans les différents organismes de la DGAC.

### **20.3.18 Rémunération des agents ayant changé de corps**

Le SNCTA demande que les ICNA issus du concours interne, de la sélection professionnelle ou de l'examen professionnel ne subissent aucune perte de salaire jusqu'à l'obtention de la mention d'unité de leur nouvelle affectation.

### **20.3.19 Attractivité du concours RUE**

Le SNCTA est favorable à l'augmentation de la rémunération des lauréats du concours RUE (ressortissants de l'Union européenne) durant leur formation.

### **20.3.20 Part licence hors salle**

Sans préjudice des règles de maintien de la part licence, le SNCTA exige que les ICNA hors salle ayant détenu la mention d'unité maximale d'un organisme perçoivent le niveau de l'indemnité spéciale de qualification et de son complément du groupe de cet organisme tant qu'ils y sont affectés.

### **20.3.21 Complément de la part fonction lié aux expérimentations aux contrôleurs en formation**

Les contrôleurs titulaires en formation dans un centre expérimentateur bénéficient du complément de la part fonction lié aux expérimentations.

### **20.3.22 Part expérience**

Le SNCTA revendique pour les ICNA les niveaux maxima de la part expérience.

### **20.3.23 Indemnité spéciale de qualification**

Le SNCTA demande un seul montant d'ISQ pour l'ensemble des contrôleurs exerçant une qualification de contrôle, quel que soit leur centre.

### **20.3.24 Mention d'unité intermédiaire en CRNA**

La mention d'unité intermédiaire en CRNA doit être valorisée par des niveaux de part fonction et d'ISQ adaptés.

### **20.3.25 Maintien de la part licence après un arrêt de qualification**

Le SNCTA revendique la mise en place d'un dispositif assurant à tout ICNA ne justifiant pas de 16 ans d'exercice de la qualification maximale un maintien partiel de sa part licence en cas d'arrêt de formation. Ce maintien sera proportionnel au nombre d'années d'exercice de la qualification maximale.

### **20.3.26 Reclassement des postes d'encadrement des groupes D et E**

Le SNCTA exige que, dans les organismes de groupes D et E :

– les postes de chef CA soient reclassés en postes de chef d'organisme ; et

– les postes d'adjoint au chef CA soient reclassés en postes de chargé de projets exerçant la mention d'unité du centre.

### **20.3.27 Complément à la part fonction**

Le SNCTA exige que le complément à la part fonction soit attribuée à Cayenne qui souffre d'un manque d'attractivité aigu.

### **20.3.28 Maintien de l'ISH des agents de la Vigie trafic**

Le SNCTA revendique de mettre en place un dispositif de maintien de la part technique du RIST liée à l'habilitation d'agent Vigie trafic après 16 ans d'exercice sur le même modèle que celui de la licence de contrôle.

### **20.3.29 Valorisation Toussus et Cannes**

Le SNCTA réclame une valorisation adéquate pour les contrôleurs, les adjoints au chef CA, les chefs CA et les instructeurs régionaux des terrains de :

– Toussus, au titre de la gestion du SIV Chevreuse ; et

– Cannes, au titre de la gestion de l'héliport de Quai du Large dans le cadre du projet DAT.

## **20.4 Divers**

### **20.4.1 Heures supplémentaires**

Le SNCTA revendique le paiement des heures supplémentaires effectuées sur les postes d'encadrement.

### **20.4.2 Environnement électronique et temps de formation**

Lorsqu'un organisme sera passé en environnement électronique, si une différence dans le temps moyen de qualification est constatée, le SNCTA revendique la mise en place d'un mécanisme de compensation du retard induit.

# Chapitre 21

## Retraites

### 21.1 Principes

#### 21.1.1 Unité du corps

L'âge de radiation des cadres est le même pour tous les ICNA.

#### 21.1.2 TSEEAC contrôleurs

Les conclusions des États Généraux ICNA serviront de base à une réflexion sur l'âge de départ en retraite des TSEEAC contrôleurs.

#### 21.1.3 Classement des TSEEAC contrôleurs en catégorie active

Le SNCTA demande que l'emploi de contrôleur d'aérodrome exercé par les TSEEAC soit ajouté à la liste des emplois classés dans la catégorie active.

Le SNCTA demande que les TSEEAC exerçant la fonction de contrôleur d'aérodrome, d'adjoint au chef CA, de chef CA et d'instructeur régional bénéficient, dans la limite de cinq années, d'une bonification pour la liquidation de leur pension égale au cinquième des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité.

#### 21.1.4 ICNA territoriaux

Le SNCTA œuvre à abaisser la limite d'exercice d'une mention d'unité à 59 ans pour les ICNA territoriaux.

### 21.2 Prêretraite

#### 21.2.1 Principe

Le SNCTA militera à la mise en place d'un système de prêretraite qui permettra à tout contrôleur de déclencher ses « pré-droits ».

Les conditions financières de cette pré-retraite devront être acceptables, et

devront s'inscrire dans la réforme du système de retraite à venir.

#### 21.2.2 Aptitude médicale

Le SNCTA revendique que chaque ICNA perdant son aptitude médicale au contrôle entre 57 et 59 ans puisse obtenir le taux de remplacement de sa retraite équivalent à celui qu'il aurait eu en partant à 59 ans.

### 21.3 Rémunération

#### 21.3.1 Taux de remplacement

Le SNCTA œuvrera à améliorer le taux de remplacement des ICNA pour permettre la perception d'une pension de retraite au moins égale à 75 % du dernier salaire primes incluses.

#### 21.3.2 Actualisation de l'ATC

Le SNCTA défendra une augmentation du montant total de l'ATC à cotisation constante.

#### 21.3.3 CIT et carrière antérieure

Le SNCTA militera pour que tout agent ne pouvant partir à taux plein et ayant eu une carrière antérieure à celle dans la Fonction publique et dont la durée d'assurance totale excède celle requise pour sa génération puisse bénéficier du CIT.

Le montant du CIT perçu devra être diminué d'autant que ce que l'agent touchera de la part des autres caisses de retraites.

#### 21.3.4 Cumul de trimestres

Le SNCTA veillera à ce que tout trimestre cumulé pour service outre-mer,

ou toute autre raison, ne réduise pas la bonification des 20 trimestres pour le calcul de rémunération à la retraite.

### **21.3.5 Intégration de la part expérience**

Le SNCTA exige l'intégration de la part expérience dans le traitement brut.

### **21.3.6 Rachat ATC**

Le SNCTA demande que les ICNA n'ayant pas l'ancienneté nécessaire dans le corps (15 ans ou 17 ans selon les cas) puissent racheter les mois de cotisation manquants pour toucher l'ATC.

### **21.3.7 Capital départ**

Le SNCTA revendique que les contrôleurs puissent percevoir à leur demande une partie de leur retraite sous forme d'un capital.

## **21.4 Divers**

### **21.4.1 Étude physiologique**

Le SNCTA demande qu'une étude physiologique de l'impact de l'exercice

d'une MU sur les ICNA et plus spécifiquement sur la tranche d'âge 50-59 ans soit réalisée dès que possible.

Le SNCTA veillera à ce que l'organisme mandaté soit indépendant et ait tous les éléments et informations nécessaires afin que les conclusions soient objectives.

### **21.4.2 Observatoire des retraites**

Le SNCTA demande la poursuite des travaux de l'observatoire des retraites. Celui-ci s'attachera à analyser l'espérance de vie des ICNA et des TSEEAC, notamment en fonction des missions effectuées. Cet observatoire étudiera également la prévalence de pathologies médicales particulières parmi la population des contrôleurs.

Le SNCTA pourra les mettre en perspective de toute étude qu'il serait amené à diligenter auprès d'un prestataire indépendant.

# Chapitre 22

## Santé, sécurité et qualité de vie au travail

### 22.1 Environnement de travail et santé

Le SNCTA défendra la qualité de l'environnement de travail des contrôleurs. Il s'attachera également à prendre en compte les environnements rencontrés par le contrôleur tout au long de sa carrière.

### 22.2 Égalité Femme - Homme

Le SNCTA affirme l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment dans le domaine professionnel.

Le SNCTA est vigilant sur les conditions d'accès à la profession de contrôleur aérien et aux postes d'encadrants ainsi que sur le respect des droits en matière de maternité et de paternité.

Le SNCTA se mobilise pour la mise en place de mesures de prévention des violences sexuelles et sexistes, notamment lors des formations initiale et continue.

Le SNCTA accompagne les personnels, qui lui en font la demande, rapportant des faits d'agissements ou de violences sexuelles et sexistes rencontrés pendant leur formation ou dans l'exercice de leurs missions.

### 22.3 Réseau interne HSCT

Le SNCTA développera un réseau des représentants en CHSCT/FS (formation spécialisée) du syndicat. Pour le faire vivre, les représentants nationaux, en collaboration avec le bureau national, organiseront une réunion en ce sens au

moins une fois par an et en tant que de besoin.

### 22.4 Formation

Le SNCTA veille à ce que chacun de ses représentants en CHSCT/FS (formation spécialisée) puisse rapidement, après sa prise de fonction, bénéficier des formations lui permettant d'acquérir les connaissances nécessaires. Il œuvre pour que l'administration les propose et organise, si besoin, des formations internes complémentaires propres à développer les compétences en ce domaine.

### 22.5 Modernisation

Le SNCTA prône un meilleur suivi de l'hygiène, santé et sécurité au travail par l'utilisation d'outils informatiques de report et de suivi du ménage ou de l'entretien des bâtiments.

### 22.6 Salles de repos

Le SNCTA prônera le déploiement à coûts mesurés de salles de repos proches des salles de contrôle et équipées de matériels de détente adéquats. Une méthode pour y arriver sera généralisée au sein du syndicat.

### 22.7 Thalassothérapie

Afin d'atténuer les effets du stress généré par l'exercice de sa profession, tout ICNA exerçant une qualification de contrôle pourra bénéficier d'une semaine en cure de thalassothérapie tous les deux ans.

# Chapitre 23

## Mandatements

### Commission professionnelle

#### **XXXII-134 : Expérimentations RH**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour étudier de nouveaux cadres nationaux définissant une organisation du travail permettant une meilleure gestion de la fatigue. Pour cela, celui-ci doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :

- respect du « 1 jour sur 2 » sur l'année ;
- réduction de la durée des vacances à 8 h 30 maximum (hors nuits) ;
- réduction du temps de travail sur 7 jours glissants à 42 h maximum.

#### **XXXII-136 : Astreintes**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour étudier un système d'astreintes.

#### **XXXIII-103 : DAT et RTC**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour réfléchir à un modèle de RTC ou de projets DAT. Dans les deux cas, les contrôleurs devront conserver l'exercice d'au moins une mention d'unité en vigie.

La commission devra travailler :

- à un cadre d'accompagnement social ;
- à des solutions techniques innovantes en matière de visualisation et de sécurité apportant des plus-values opérationnelles ;
- aux prérequis réglementaires, d'organisation du travail et d'exercice de la licence.

#### **XXXIII-104 : Interface tour / approche**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle afin de proposer des pistes sur la problématique « interface tour / approche ». Ce travail se réalisera en parallèle de l'expérimentation tour / approche dans le cadre du groupe de travail permanent sur les terrains des groupes F et G.

#### **XXXIII-105 : Mesure retraite dans le cadre du corps unique**

Le SNCTA mandate les commissions professionnelle et TSEEAC pour réfléchir à un mécanisme d'indemnité permettant de compenser les pertes de revenus pour les TSEEAC liées à leur intégration dans le corps unique de contrôleurs aériens avec un âge de radiation des cadres de 59 ans.

#### **XXXIII-106 : Mobilité et article 60**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour définir des critères permettant une application juste et équilibrée de l'article 60.

#### **XXXIII-107 : Mobilité : ancienneté centre et autres thématiques**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour une réflexion globale sur la mobilité des contrôleurs aériens. L'ensemble des thématiques évoquées lors du congrès y seront abordées de façon approfondie.

#### **XXXIII-108 : Pseudo-équipe**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour travailler à une or-

ganisation du travail en pseudo-équipes pour les organismes de groupe D.

**XXXIII-111 : Retraite par capitalisation**

Dans le cadre de la future réforme des retraites, le SNCTA mandate la commission professionnelle pour définir les modalités et la pertinence d'un dispositif collectif d'épargne retraite pour les contrôleurs.

**XXXIII-112 : Télétravail en opérationnel**

Le SNCTA mandate la commission professionnelle pour éditer une liste ex-

haustive des activités télétravaillables disponibles aux contrôleurs (liées à la licence ou non). Le SNCTA exigera ensuite que ces activités soient mises à disposition des contrôleurs dans le cadre de leur vie professionnelle.

**Commission TSEEAC**

**XXXIII-102 : Critères de mutation TSEEAC**

Le SNCTA mandate la commission TSEEAC pour lui présenter, lors du prochain congrès, un projet complet de critères de mobilité à utiliser lors des campagnes de mobilité.