

GT protocolaire « Classement des organismes »

Ce GT est bridé et ne tient pas, de l'avis du SATAc UNSA, toutes ses promesses : En effet, la proposition faite par le SATAc UNSA **dès le 28 mars dernier** n'a jamais été examinée, étant estimée hors mandat.

Le SATAc UNSA n'a donc pas participé à la dernière réunion et demande au Président du GT de joindre à son Rapport la proposition dont nous vous rappelons la teneur ci-dessous.

CLASSEMENT DES ORGANISMES (GT ISSU DU PROTOCOLE)

Sont classés dans les groupes F et G les « organismes assurant uniquement le service de contrôle d'aérodrome ». Or, le contrôle d'aérodrome, par définition, ne concerne que la circulation d'aérodrome et, à partir du moment où un aérodrome est doté d'une CTR, il ne s'agit plus uniquement de contrôle d'aérodrome puisqu'il existe des aéronefs contrôlés hors de la circulation d'aérodrome (dans la CTR).

Le SATAc UNSA propose donc de simplifier le classement des organismes de contrôle en groupes de la manière suivante :

1/ Garder le critère Meq, mais modifié pour tenir compte des VFR dits « à séparation »,

$$\text{Meq} = \text{IFR} + \text{Kx}(\text{VFR-SVFR-NVFR}) + \text{K}'\text{x}(\text{SVFR} + \text{NVFR}) \quad (\text{Rappel : actuellement Meq} = \text{IFR} + \text{KxVFR})$$

2/ Pérenniser le critère « nombre de VFR » pour les organismes à faible proportion d'IFR,

3/ Ne plus cloisonner en classant d'un côté les organismes dits « à contrôle d'aérodrome uniquement » et de l'autre ceux réputés rendre le contrôle d'approche.

Le SATAc UNSA propose donc le classement suivant :

Gr.	Critères	Remarques
A'	160 000 < Meq	= actuel groupe A
B'	100 000 < Meq ≤ 160 000	= actuel groupe B
C'	65 000 < Meq ≤ 100 000	= actuel groupe C
D'	30 000 < Meq ≤ 65 000	= actuel groupe D
E'	5 000 < Meq ≤ 30 000 ou 65 000 < VFR	= actuels groupes E et F + partie de G
F'	Meq ≤ 5 000 et VFR ≤ 65 000	= partie de l'actuel groupe G

Ce nouveau classement permettrait :

- de ne pas changer de groupe en cas de transfert du service d'approche puisque le critère « type de contrôle » ne serait plus de mise.
- de ne pas systématiser les « périphérisations » et de pouvoir conserver le contrôle d'approche localement tout en organisant le remplacement progressif des ICNA par des TSEEAC, les deux populations rendant le contrôle d'approche.

Pour les ICNA restant sur place, la perspective d'une diminution de revenus à terme, liée au déclassement, disparaîtrait et, pour les TSEEAC, un débouché professionnel s'offrirait à eux en leur ouvrant la possibilité de faire du contrôle d'approche.

Le contrôle de la circulation aérienne est le seul domaine où le périmètre d'activité des TSEEAC n'a jamais pu évoluer depuis la création du corps des ICNA et celle des TSEEAC (il y a près de 20 ans !!), contrairement à l'ensemble des autres domaines d'activités de la DGAC où les TSEEAC ont pu élargir leur champ de compétence, grâce à la prise en compte des évolutions de leur formation.

Une question se pose : D'où viennent donc ces blocages ?