

Lancement du projet EVO-RAMP

Alors que la DSNA a bloqué la création des licences ANSO et AMS sous prétexte que le lancement des négociations protocolaires est trop proche, la DSAC voudrait changer le métier de Contrôleur Technique d'Exploitation (CTE) en quelques réunions ... maintenant.

Lancement d'une réflexion-métier

A l'occasion d'un atelier organisé lors de la réunion annuelle CTE 2021, la DSAC a souhaité engager une réflexion pour « **Dans le domaine RAMP, définir les modalités de déclinaison du principe d'agilité aux compétences et capacités d'intervention des CTE** ».

Hypothèses de départ / données sur lesquelles est basé le GT

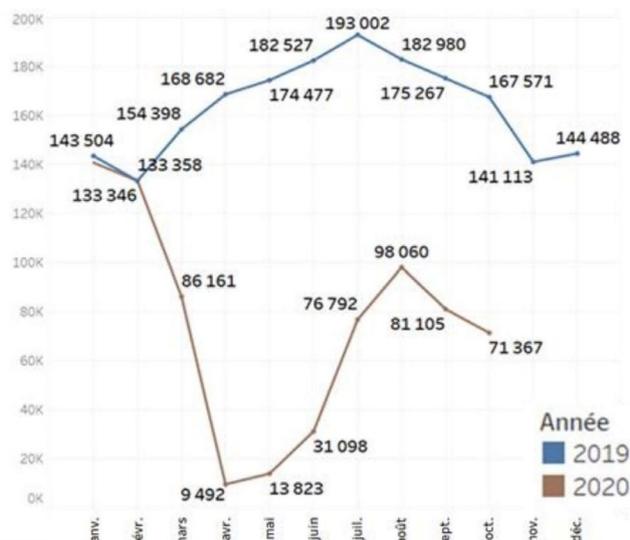
Il est particulièrement étonnant, de notre point de vue, de lancer une étude prospective basée sur les statistiques de l'année 2020 qui n'aura été qu'une suite d'arrêts, de reprises partielles puis, à nouveau de contractions de l'activité du transport aérien.

Comment estimer correctement l'activité des CTE dans ces conditions ?

On ne peut pas faire comme s'il n'y avait pas eu deux confinements (du 17 mars au 11 mai, puis du 30 octobre au 15 décembre) et personne n'a oublié ces images d'avions de ligne rangés sur l'aéroport d'Orly, fermé pour l'occasion du 31 mars au 26 juin 2020 !

Si l'on veut une base chiffrée, le document « **EVALUATION ET ANALYSE DES RISQUES DE L'AVIATION CIVILE PENDANT LA PERIODE DE FAIBLE ACTIVITE 2020** » publié le 5 mars 2021 par DSAC/MEAS les fournit :

Figure 1 - Nombre de mouvements commerciaux mensuels sur les aérodromes français



Source : DTA

Historique et cadre de discussion

Historique

Alors que la quasi-totalité des Divisions Opérations Aériennes des DSAC/IR ont été séparées, il y a quelques années, en une Division Transport Aérien d'une part et une Division Aviation Générale et Travail Aérien d'autre part, actant ainsi les différences de référentiels réglementaires et de métiers, la DSAC propose de tout remélanger (??!).

Cadre de discussion

Par ailleurs, il faut, du point de vue de l'UNSA UTCAC, que la réflexion soit menée jusqu'au bout et, pour ce faire, il faut qu'elle le soit **dans le cadre d'une négociation protocolaire, pour pouvoir aborder également les sujets indemnitaires et statutaires.**

L'UNSA UTCAC estime, par exemple, que le fait qu'un inspecteur de surveillance du domaine opérations aériennes (que l'administration traduit par IOPS) soit éligible au RTAC après 6 ans d'exercice et pas ses collègues inspecteurs de surveillance des autres domaines constitue une anomalie.

(Pour rappel, outre la différence indiciaire, un RTAC bénéficie du niveau 5 de la prime liée à l'expérience professionnelle (ex-technicité) qui est supérieur de 100€ à celle de TSEEAC/E)

Si l'on veut pouvoir corriger ce type d'anomalies et - ce que la DSAC annonce vouloir faire - valoriser l'expertise, il faut évoquer ces sujets non pas en interne DSAC, mais dans le cadre d'une négociation protocolaire.

Point de vue de l'UNSA UTCAC

Principe général :

Pour l'UNSA UTCAC, des garde-fous doivent être placés, et il ne faut pas mélanger des métiers qui ne sont pas miscibles ni construire des « monstres » de postes qui nécessitent un trop gros volume ou un trop grand éventail de connaissances (réglementaires ou techniques), ce qui nuirait à l'expertise que l'on recherche par ailleurs.

Vouloir réorganiser le travail des CTE sur la base des statistiques 2020 n'est vraiment pas raisonnable.

Dans le détail :

☑ Les inspections SPO (*)

Les CTE peuvent apporter une aide, sans toutefois prendre la place des IOPS AG, ni des IOPS CAT. Ils ne peuvent être que participants.

☑ Les inspections NCO (*) (avec accompagnement pédagogique des aéro-clubs)

Il s'agit d'Aviation Générale pure, hors champ d'action des CTE et de tâches chronophages. Quant à l'accompagnement pédagogique des aéro-clubs, il relève des pilotes inspecteurs basés en DSAC/IR.

☑ Les inspections ballons

La surveillance de ces exploitants, très disséminés, est très chronophage alors qu'ils ne paient aucune redevance. Si les IOPS ne sont pas assez nombreux, la DSAC doit trouver une autre solution si elle veut continuer de le faire.

☑ Les inspections drones

La surveillance des exploitants de drones est un métier à part entière et la réglementation européenne est loin d'être simple. Il ne peut être un « loisir » ou un « complément d'activité » pour les CTE.

☑ Les inspections sur prestataires d'assistance en escale

Les CTE pourraient, à la rigueur, être inclus dans une équipe d'audits d'inspecteurs de surveillance aéroports pour les aspects traitement de l'avion, chargement, centrage, etc. mais ne peuvent se voir confier des inspections seuls.

☑ La réalisation de contrôles de sûreté

La surveillance dans ce domaine est un métier à part entière, très exigeant en matière de connaissances

La polyvalence a des limites, et s'il existe plusieurs domaines et donc des Directions Techniques (avec directeurs, directeurs-adjoints, etc.), et même des spécialités différentes, c'est qu'il y a de bonnes raisons.

réglementaires et qui implique de nombreux services extérieurs à la DGAC. Il ne peut être un « loisir » ou un « complément d'activité » pour les CTE.

☑ La lutte contre le transport public illicite

A présent que les rôles (inspection technique pour les CTE et contrôle administratif pour les GTA) sont clairs, il n'est pas souhaitable de « mélanger les genres », et ce d'autant plus après l'introduction des contrôles d'alcoolémie (et produits stupéfiants) qui ont été – heureusement et grâce à la vive réaction de l'UNSA UTCAC – confiés à la gendarmerie.

⊗ L'optimisation de la couverture géographique des contrôles

Elle peut être souhaitable pour éviter, autant que possible, les trop longs trajets en voiture à condition que tout soit bien cadré sur le plan administratif (OM, assurance, gestion des priorités, etc.).

❓ L'évolution des méthodes d'inspections au sol

L'UNSA UTCAC se prononcera quand elle connaîtra les projets de la DSAC.

❓ L'évolution des outils

L'UNSA UTCAC se prononcera quand elle connaîtra les projets de la DSAC.

⚠ L'optimisation du système d'astreintes CTE

L'UNSA UTCAC sera très attentive sur ce point, mais ne comprend pas qu'une modification ne puisse porter que sur les CTE (alors que les astreintes concernent tous les services DGAC).

(*) SPO : Opérations SPéciales commerciales (travail aérien)
NCO : Non Commercial Operations

L'UNSA UTCAC a fait remarquer que cette réflexion est basée sur les statistiques 2020, année très atypique, et s'opposera à un fonctionnement qui propose un « mélange des genres » généralisé où chacun fait un morceau de métier de l'autre sous prétexte d'agilité et qui serait préjudiciable, au final, au maintien du niveau de sécurité du transport aérien.

L'UNSA UTCAC estime que si une réflexion doit être menée, elle doit être incluse dans le champ de la négociation protocolaire pour que, en face des éventuelles contraintes, les contreparties puissent être évoquées.