

La DSNA

Après une période difficile, notamment pour les TSEEAC impactés par les fermetures d'aérodromes et de BRIA, l'UTCAC s'est efforcée de « redresser la barre ».

En obtenant, côté DSNA, l'arrêt des fermetures de services, la reconnaissance de la fonction contrôle chez les TSEEAC au travers d'une revalorisation sans précédent et de la rémunération des examinateurs et évaluateurs, une réelle prise en compte de l'information aéronautique opérationnelle avec des pistes d'évolutions positives, la mise en place de chargés d'affaires dans les SNA en soutien aux terrains F et G, le développement des fonctions data management, etc. l'UTCAC a clairement inversé la tendance.

L'organisation de la DSNA

Stabilisation et consolidation

Le protocole 2013-2015, que la CGT présente comme équitable, prévoyait :

- La fermeture de 12 aérodromes du groupe G (TSEEAC) sur 34 et 6 BRIA (TSEEAC) sur 10 et,
- La stabilisation des approches (ICNA) jusqu'en 2025
- Aucune mesure de revalorisation pour les services impactés.

Le protocole 2016-2019 fixe, lui, une stabilisation et une consolidation de l'organisation territoriale de la DSNA en matière de contrôle d'aérodrome.

Les travaux visant à faire évoluer l'organisation et les méthodes de travail afin d'améliorer l'interface entre l'approche et la tour seront poursuivis.

Au travers de consignes et recommandations portant sur les conditions de transfert, de délégation de fréquence et les réductions de séparation aux abords des aérodromes, les pratiques seront clarifiées et rendues homogènes. Les modalités d'interface directe entre une TWR et un CRNA seront également précisées.

Les conditions de mise en œuvre de l'évolution du RCA3 permettant aux contrôleurs tour d'assurer un maintien de séparations sous surveillance radar seront étudiées puis déployées progressivement sur tous les aérodromes où le trafic le justifie, et où les conditions techniques seront remplies.

La DSNA étudiera la mise en place d'espaces aériens appropriés autour des aérodromes qui en

sont aujourd'hui dépourvus et sur lesquels elle assure le service de contrôle.

Les chefs CA et adjoints chefs CA seront aidés dans leurs fonctions par une meilleure gouvernance des aérodromes assurée par les SNA.

Un poste de « chargé d'affaires » chargé de coordonner le support aux aérodromes et d'être leur interlocuteur privilégié au sein du service exploitation, sera généralisé dans tous les sièges de SNA (hors SNA-SE, SNA-OI, SNA-AG et SNA-RP dotés d'organisations spécifiques).

Au vu de la raréfaction des postes TSEEAC éligibles à un emploi fonctionnel au sein des SNA, l'UTCAC se félicite de cette mesure.

La mise en place d'adjoints chefs CA supplémentaires sera étudiée sur certains aérodromes.

Le GTP contrôle d'aérodrome évaluera la situation spécifique de l'organisme de Mayotte et la mise en place d'un service d'information de vol.

Le contrôle d'aérodrome

Reconnaissance des examinateurs, évaluateurs contrôleurs et des instructeurs régionaux

A compter du 1er janvier 2017, une évaluation formelle des compétences pratiques (ECP) sera nécessaire pour proroger les mentions d'unités.

Ces ECP seront conduites par des examinateurs des compétences pratiques (qui seront

examinateurs pour la délivrance et pour la prorogation des mentions d'unité.

En fin de formation, après une évaluation des compétences, la mention Examineur remplacera dès 2016 l'agrément Examineur.

Le protocole DGAC 2016-2019

Fiche N°2 - 05/09/2016

ÉCOUTER ■ DÉFENDRE ■ INFORMER

Le système PIFA (*Plan Individuel de Formation en Anglais*) doit pour sa part évoluer avec l'introduction d'une évaluation des compétences linguistiques (ECL), qui permettra la prorogation des mentions linguistiques au niveau 4 OACI.

Les évaluations sur position seront conduites par des évaluateurs-contrôleurs (contrôleurs ayant suivi avec succès une formation appropriée) et les évaluations en formation seront conduites par un évaluateur-contrôleur au cours d'une action de formation conduite par un formateur linguistique et validée par un ECL formé.

L'UTCAC défendait, outre une augmentation de l'ISQ, la reconnaissance des examinateurs,

évaluateurs contrôleurs TSEEAC à l'instar des ICNA et des instructeurs régionaux.

Pour les aérodromes de groupes F et G, le dimensionnement en examinateurs et en évaluateurs-contrôleurs sera de 20% du BO des organismes.

Les contrôleurs nommés examinateurs, évaluateurs-contrôleurs et facilitateurs FH bénéficieront d'un nouveau niveau de la part fonction du RIS (+ 70€ par rapport à la part fonction de contrôleur d'aérodrome).

La fonction « instructeur régional » est ajoutée à la liste des fonctions éligibles CTAC.

L'information aéronautique opérationnelle

Positionnement stratégique du SIA, mise en œuvre du data management

Au sein de la DSNA, le SIA doit se structurer pour prendre une place stratégique en consolidant les fonctions d'information aéronautique et en développant une réelle compétence en matière de data management et de services associés.

Information aéronautique

Les fermetures des BRIA de Toulouse, Bâle-Mulhouse et Lyon entérinées par le protocole 2013-2015 sont quasiment terminées.

L'organisation en métropole s'appuie donc, à terme, sur un fonctionnement en réseau, fondé sur le BNIA de Bordeaux, le BRIA du Bourget et l'antenne d'Ajaccio, puisque la fermeture de Marseille est programmée au plus tard le 1er janvier 2020.

La DSNA envisageait une fusion pure et simple du BNI et du BNIA, en y intégrant le BTIV/SO.

Au terme des discussions protocolaires, l'UTCAC a obtenu que les évolutions de ces services soient examinées au sein d'un Groupe de Travail associant les personnels.

Un GT sera donc constitué en concertation avec les agents pour améliorer la connaissance respective des métiers des agents BNI et BNIA et préparer la définition des nouvelles méthodes de travail, en vue d'une consolidation et d'un développement des activités AIM (information permanente et information temporaire) du SIA dans le cadre d'une nouvelle division Information Aéronautique Opérationnelle rattachée au SIA, et composée du BNIA et du BNI.

Il étudiera la possibilité de co-localiser, à partir de 2018, certaines vacations des agents du BNI et du BNIA afin de rendre cohérente la division créée. L'intérêt et la possibilité d'une qualification commune seront évalués lors de ces travaux.

Il évaluera, par ailleurs, l'opportunité et les prérequis opérationnels et techniques de l'intégration du BTIV/SO dans la division IAO.

Le service ainsi constitué aura alors pour vocation d'optimiser le fonctionnement du service d'alerte dans le Sud-Ouest et de servir de secours aux autres BTIV.

Afin de bénéficier des synergies des métiers AIM et conforter la vocation de fournisseur de « briefings de vol » du SIA, cette nouvelle division sera impliquée au même titre que les autres divisions dans l'étude et la mise en œuvre progressive des nouveaux services et standards de données aéronautiques en profitant de la mise en œuvre de l'outil EAD INO.

Pour accompagner la préparation et la mise en place de vacations co-localisées au BNI, les agents du BNIA de Bordeaux bénéficieront d'un niveau de part fonctionnelle supplémentaire.

Les niveaux indemnitaires des agents du BNIA seront ensuite alignés sur ceux du BNI lors de l'éventuel regroupement des deux entités.

Le protocole DGAC 2016-2019

Fiche N°2 - 05/09/2016

ÉCOUTER ■ DÉFENDRE ■ INFORMER

Data management

L'information aéronautique subit une transformation majeure dans ses formes de gestion et de diffusion. Outre l'augmentation constante du volume et les évolutions de la nature des données aéronautiques nécessaires à la préparation de vols et à la gestion stratégique de la navigation aérienne, de nouveaux acteurs clés pour les usagers de l'espace aérien sont apparus, tels les CFSP (Computerized Flight planning Service Providers), le network manager et les éditeurs de logiciel.

Leurs attentes se focalisent sur l'accès direct à des bases de données structurées et interopérables à l'aide de services web standardisés, préfigurant l'introduction de l'information management du SWIM.

La maîtrise du service AIM exige un meilleur contrôle sur le contenu des données aéronautiques lors de leur mise en base de référence.

Pour l'UTCAC, la DSNA doit donc se doter d'experts en matière de données aéronautiques et introduire une activité de gestion des données (data management) dans les processus de recueil, vérification/validation, enregistrement et distribution.

L'UTCAC estime qu'il s'agit d'un métier à développer, qui devra être reconnu à sa juste valeur, et qui doit être confié aux TSEEAC.

Le SIA mettra en place une nouvelle organisation interne, lisible tant en interne qu'en externe et à l'international, où l'activité de data management sera assurée.

Il s'agit d'un nouveau métier TSEEAC et cette activité inclura les TSEEAC de la filière Information permanente du SIA et des TSEEAC spécialistes d'exploitation du CESNAC.

La conception de procédures

Coordination renforcée basée sur les subdivisions existantes, amélioration du parcours professionnel des concepteurs de procédures

L'activité de conception de procédures est progressivement montée en puissance depuis 2008 avec l'introduction du plan PBN. La DSNA a envisagé un moment de regrouper cette activité en 3 à 5 pôles.

Finalement, c'est une coordination renforcée qui sera mise en place pour rendre l'organisation plus robuste sans remettre en cause son efficacité, et qui consistera en la création de 3 à 5 pôles fonctionnels qui assureront une répartition homogène et concertée de la production entre les

entités de conception de procédures maintenues telles qu'elles existent aujourd'hui.

La DO assurera le pilotage de l'activité.

Les « concepteurs de procédure experts » seront éligibles RTAC deux ans après leur nomination.

Les métiers liés à la sécurité hors ATCO et ATSEP

Actualisation des travaux du GT ESARR 5 TSEEAC

L'UTCAC a réussi à relancer l'étude en vue de formaliser les parcours de formation et d'exercice des compétences de ces métiers afin de demander **la création d'une licence ANSO (Air Navigation System Operator).**

L'UTCAC avait obtenu, en 2009, la création d'un GT ESARR 5 TSEEAC qui avait permis de faire inscrire, dans le protocole DGAC 2010-2012 (p 56) que « *les travaux menés pour la généralisation et la systématisation des méthodes ESARR5 appliquées aux fonctions assurées par les TSEEAC, autres que celles de contrôleur aérien, conduiront à une meilleure formalisation des*

compétences et des exigences de formations initiale et continue associées à ces fonctions.

Un groupe de travail étudiera les conditions d'une uniformisation des conditions générales de compétence et de formation ainsi définies dans le cadre d'un nouveau dispositif de licence d'opérateur de navigation aérienne, tout en respectant le principe de polyvalence du corps. »

Le protocole DGAC 2016-2019

Fiche N°2 - 05/09/2016

ÉCOUTER ■ DÉFENDRE ■ INFORMER

Hélas, la tentative de dénonciation du protocole 2010 par la CGT et FO avait laissé ce projet de licence en attente ... qui a été « oublié » en 2013 par les signataires du protocole ...

La négociation qui vient de se terminer démontre pourtant, s'il en était besoin, l'intérêt de détenir une licence lorsque les discussions sur les revalorisations indemnitaires sont ouvertes !!

L'UTCAC a obtenu, dans le protocole 2016-2019, une mise à jour des travaux menés à l'époque afin de « formaliser les parcours de formation et d'exercice des compétences » sur les fonctions et métiers exercés par les TSEEAC liés à la sécurité et concernés par les extensions ESARR5 (hors ATCO et ATSEP).

Pour l'UTCAC, il est clair que « **parcours de formation + conditions d'exercice des compétences = Licence** ».

Les mesures indemnitaires spécifiques

Augmentation de l'ISQ et reconnaissance des examinateurs, évaluateurs-contrôleurs et facilitateurs FH

Les montants des augmentations d'ISQ ont été fixés en réunion de conciliation le 1^{er} juin 2016.

Avec le basculement dans le Régime Indemnitaire Simplifié (RIS), l'ISQ est transformée en « part licence européenne de contrôle » et les valeurs sont les suivantes (fin 2016) :

Part Licence Européenne Contrôle

ISQ	
Niveau	Montant
gr G	998,26 €
gr F	1 103,34 €

val. 1er juill

1 012,26 €
1 118,82 €

Niveaux	Montant
1	745,89 €
2	1 012,26 €
3	1 118,82 €
4	905,73 €
5	1 065,56 €

ICNA en formation CDG/ORY

Groupe G

Groupe F

PC gr D & E, en cours qualif CDG

PC gr A, B ou C

Le protocole prévoit que « *tous supports confondus (hors augmentation du point d'indice), et en moyenne pour les agents concernés, la rémunération des contrôleurs est augmentée de 3% en 2017, 1% en 2018 et 1% en 2019.* » **Les mesures indemnitaires TSEEAC feront l'objet d'une autre fiche.**

Ces augmentations comprennent une revalorisation de la part « licence européenne de contrôle » (ex-ISQ) du Régime Indemnitaire Simplifié (RIS).

La part Licence de contrôle augmente de :

- 48 € en 2017,
- 30 € en 2018,
- 42 € en 2019.

Par ailleurs,

Les contrôleurs nommés examinateurs, évaluateurs-contrôleurs et facilitateurs FH des aéroports des groupes F et G sont classés au nouveau taux 4 de la prime fonction et expérience (ex-EVS), qui correspond au taux 3 des contrôleurs d'aéroport augmenté de 70 €.

Ce protocole, bien plus équitable que le précédent pour les TSEEAC, prévoit, en plus des mesures statutaires et indicielles :

- L'arrêt des fermetures de services et d'aéroports,
- La reconnaissance des examinateurs/évaluateurs/contrôleurs TSEEAC,
- La mise en place d'adjoints chefs CA,
- L'accès des concepteurs de procédures au RTAC,
- L'accès des Instructeurs Régionaux au CTAC,
- Des pistes d'évolutions positives de l'information aéronautique opérationnelle,
- La mise en place de chargés d'affaires dans les SNA,
- Le développement des fonctions data management,
- L'actualisation du dossier ESARR5 TSEEAC en vue de la création d'une licence ANSO.