

Réunion bilatérale avec le Directeur de la DSNA

L'UNSA Aviation Civile a été reçue par le Directeur de la DSNA, ses adjoints, le Directeur des Opérations et le SDRH le lundi 22 novembre 2021. Ce fut l'occasion de faire un tour d'horizon et d'évoquer quelques points importants pour les TSEEAC.

L'écoute a été au rendez-vous et de qualité. Nous attendons à présent des actes.

Information de vol

L'UNSA UTCAC a saisi l'occasion du lancement d'une étude sur l'information de vol voulue par la DSNA pour évoquer le rôle que les TSEEAC devraient pouvoir jouer dans ce domaine.

L'UNSA UTCAC a fait un bref rappel de l'historique de ce dossier, s'appuyant sur un courrier qu'il avait adressé à la DSNA le 13 juin 2006 :

- **Depuis 2000**, grâce à l'action continue de l'UNSA UTCAC (SATAC à l'époque), les TSEEAC des BTIV rendaient le service information de vol dans les UIV des CRNA et avaient constamment amélioré le service rendu aux usagers (principalement les vols VFR de l'aviation générale).
- **En 2004** avait débuté une expérimentation qui visait à assurer le suivi radar des vols VFR désireux de contacter l'UIV, et les GT HAMY et GEORGES avaient conclu que la visualisation radar des vols VFR serait un avantage indéniable pour la sécurité.
- **En 2005**, lors du CTP DSNA d'avril, le DSNA avait décidé de mettre en service définitivement l'UIV RADAR.

Comme si cela avait été un déclencheur, la CGT lançait le concept des SIV jointifs, suivie par le SNCTA, conduisant au démantèlement des CIV des BTIV, qui seraient remplacés par des SIV dans les approches. Dans la foulée,

- **En 2006**, bien qu'un représentant de la FFA soit venu dire, lors d'une réunion du GT DOPAGNE, toute la satisfaction qu'il éprouvait face au service rendu par les TSEEAC des UIV, un service resté trop longtemps en sommeil et qui correspondait exactement aux attentes des pilotes de la FFA, au terme d'une réflexion « coup de vent » et de deux réunions, la DO annonçait le démantèlement des UIV de BORDEAUX et REIMS dans

un premier temps, puis des 3 autres CRNA.

Circulez ! y'a rien à voir !!

En résumé, les TSEEAC ont prouvé qu'ils étaient en mesure d'assurer efficacement le service d'information de vol pour peu qu'on leur en donne les moyens techniques et humains, mais les études ont été menées « à charge » et de nombreux paramètres ont été ignorés pour parvenir à la conclusion qui était écrite d'avance.

Aujourd'hui, peut-être ne peut-on pas juste « revenir en arrière » après la modification des espaces aériens entre CRNA et Approches, et la solution n'est pas de simplement rouvrir les CIV, mais la constante, dans cette affaire, c'est que les ICNA (qu'ils soient en CRNA ou en Approche) ont autre chose à faire que de gérer ce service.

Et ce n'est pas la baisse de recrutements d'ICNA qui va améliorer la situation et les pousser à prendre en compte ce service qui constitue, pourtant, une obligation réglementaire ... que la France n'assume pas.

L'UNSA UTCAC estime que les TSEEAC doivent avoir un rôle à jouer, que ce soit en CRNA ou dans les approches, et demande qu'ils soient explicitement cités et impliqués dans la réflexion que la DSNA s'apprête à lancer sur le service d'information de vol.

Avenir des BTIV et de leurs personnels

Ce point n'est pas très éloigné du précédent puisque, après avoir fermé les CIV, la DSNA prévoit de regrouper le service d'alerte sur deux BTIV (Athis et Aix).

L'UNSA UTCAC estime qu'il est urgent qu'une vraie réflexion associant les Organisations Syndicales se penche sur les tâches utiles dans les CRNA qui pourraient être confiés aux TSEEAC afin de leur proposer une évolution digne au moment où les services d'alerte doivent être regroupés (puisque la DO s'obstine à vouloir fermer 3 services d'alerte (Brest, Bordeaux et Reims) contre l'avis unanime des OS).

L'UNSA UTCAC constate la méconnaissance du rôle des BTIV, par exemple dans le GT Licence ANSO qui n'évoque que les métiers du service d'alerte des BTIV et pas les autres fonctions.

L'UNSA UTCAC a demandé et obtenu que soit étudiées les aspects « support chef de salle », sans tomber dans le domaine du « bonne à tout faire » et de prévoir des postes de débouchés avec accès au RTAC et au CTAC qui traduiraient la possibilité de déroulement de carrière en CRNA pour des TSEEAC.

N°2021-015 ■ Vendredi 26 novembre 2021

Vigie Trafic CDG et licence AMS (Apron Management Service)

Depuis le lancement du GT licence ANSO, l'UNSA UTCAC demande de dissocier le cas des TSEEAC de la Vigie Trafic de Roissy CDG pour lesquels les exigences sont différentes des autres métiers étudiés.

En effet, les exigences les concernant émanent de la réglementation européenne (Règlement N°2020/1234), sont très précises et sont **applicables dès le 20 mars 2022** ... date à laquelle le GT Licence ANSO n'aura pas terminé ses travaux.

Ainsi, un programme de formation doit être mis en œuvre, un contrôle de compétences organisé à intervalles réguliers par des instructeurs et des évaluateurs expérimentés, et les informations relatives à la qualification, à la formation et à la validation devront être conservées par l'exploitant d'aérodrome afin de prouver la conformité avec cette exigence (audits).

Par ailleurs, une formation périodique devra être dispensée à des intervalles ne dépassant pas 12 mois civils et contenir une révision du contenu de la formation initiale, et des contrôles d'aptitude à des intervalles ne dépassant pas 12 mois depuis la fin de leur formation initiale doivent être organisés pour tous les personnels.

De même, une formation de remise à niveau devra être effectuée lorsqu'une personne aura été absente de ses fonctions pendant plus de 12 mois, qui inclura la totalité du contenu de la formation initiale.

Enfin, les personnels doivent apporter la preuve de leurs compétences linguistiques, notamment en Anglais (l'organisme de CDG préconise le niveau 4 OACI).

La question a été posée de la grand-périsation des agents en place ... mais il semble que la DSNA soit timide sur ce point.

Pourtant, au-delà de la reconnaissance du professionnalisme des personnels que cela représente, cela permettra de rendre le système autonome plus rapidement en disposant de « séniors » immédiatement.

Ce ne sont pas les arguments qui manquent pour appuyer cette demande auprès de la DSAC :

- Ce n'est pas un processus nouveau, et il a été utilisé à maintes reprises (licence de surveillance, licence RQS et licence ATREEA)
- La DSNA est un prestataire de services de la Navigation Aérienne sérieux, connu
- Il n'y a pas, aujourd'hui, d'événements de sécurité dû au service rendu par la Vigie Trafic.

L'UNSA UTCAC a demandé :

- La création d'une licence AMS indépendante de la licence ANSO (Réglt européen, échancier) ;
- La grand-périsation des agents en place.

Le DSNA a entendu nos arguments. A suivre...

Par ailleurs, l'UNSA UTCAC souhaite une accélération des travaux du GT Licence ANSO, afin que cette licence puisse être mise en œuvre avant l'été.

Remote Tower Center (RTC) et GT DAT (Digital Air Traffic)

L'UNSA UTCAC fait le constat que le GT, tel qu'il a été dessiné, n'avance pas :

- L'animateur n'est pas mandaté pour aborder différents aspects qu'il devient urgent d'examiner,
- Des préceptes « tombent du ciel » (exemple : un agent pourra contrôler un aérodrome le matin et un autre l'après-midi),
- Il est impossible d'avoir connaissance du cahier des charges qui a servi de base à la coopération en cours avec un industriel,
- Il est impossible de savoir quels sont les 4 autres aérodromes concernés (à part Tours Val-de-Loire) ... mais s'il sait qu'ils sont 4, c'est qu'ils sont connus ...

Bref, une certaine défiance (et même une défiance certaine) est apparue au fil des réunions et, là, il est clair que, si on continue comme on est parti, ce projet ne se concrétisera jamais, alors qu'il devrait constituer un projet-vitrine du savoir-faire du PSNA français.

L'UNSA UTCAC a demandé que soit créé d'urgence un véritable GT qui rassemble les interlocuteurs sur les aspects techniques, mais aussi des experts sur les questions liées au BO, au tour de service, aux aspects FH (multi-qualification), mais aussi quelqu'un qui puisse répondre sur les aspects indemnitaires ou statutaires, efficacement et en toute transparence.

Information Aéronautique Opérationnelle (IAO)

L'UNSA UTCAC a alerté le Directeur de la DSNA sur la situation de blocage du GT/IAO et les tensions au BNIA et au BNI liées principalement au fait que l'administration continue d'avancer sur les aspects techniques et RH (fermeture Le Bourget, reprise chaîne NOTAM, Ajaccio, Cayenne), et reste floue sur les aspects « sociaux » et les mesures d'accompagnement.

L'UNSA UTCAC a exigé que les mesures d'accompagnement des personnels impactés et que les perspectives en termes de régime indemnitaire soient rapidement précisées et à la hauteur de l'ampleur de la réforme.

L'UNSA UTCAC attend une réponse écrite rapidement.

L'UNSA UTCAC restera attentive sur l'ensemble de ces dossiers très structurants, et potentiellement porteurs d'avenir pour les TSEEAC à la DSNA.