

# CONFLITS DANS L'AIR

## Conseil TSEEAC

## Maillage territorial : sortons vite du brouillard !

Ballotés entre une instabilité politique chronique et une stratégie DSNA assumée de restructuration du maillage territorial, les contrôleurs TSEEAC ne peuvent en être réduits à endurer une attente insupportable. Le cercle vicieux qui s'est instauré dans ce dossier doit être cassé : chacun doit pouvoir se projeter le plus sereinement possible dans son avenir professionnel et privé.

Le Gouvernement, les politiques locaux, les exploitants d'aérodromes, la DGAC mais aussi les organisations syndicales ont tous un rôle à jouer à leur niveau. Le SNCTA fait de ce dossier une priorité.

### Instabilité...

Comme chacun le sait, le projet de loi de finances pour 2025 (PLF) est tombé avec le gouvernement Barnier. Il comportait deux mesures indispensables à la réalisation du corps unique de contrôleurs aériens : la prise en compte des années contrôle en tant que TSEEAC pour la perception de l'ATC et de la bonification du cinquième.

Le SNCTA ne peut envisager le maillage territorial voulu par la DGAC sans ces deux mesures, inscrites dans le protocole 2023-2027. La DSNA a confirmé sans ambiguïté, le 10 décembre 2024 lors d'une réunion avec les organisations syndicales puis dans un communiqué le 31 décembre 2024, son engagement à les inscrire dans la loi. Ne pas respecter cet engagement signifierait une opposition féroce aux réformes territoriales. Sa concrétisation est donc exigée lors de l'approbation du prochain PLF en début d'année.

### ... et inconstance...

La visibilité sur la liste complète des terrains à maintenir ou à fermer au contrôle est l'autre sujet fondamental dans le dossier de maillage pour les contrôleurs aériens TSEEAC. À ce jour, seules deux listes ont été communiquées :

☉ Groupe 1, composé de 6 terrains qui ne rendront plus le service du contrôle en 2029 : Agen, Quimper, Colmar, Merville, Saint-Étienne et Albert Bray ;

☉ Groupe A, composé de 7 terrains qui passeront ICNA TWR en 2025 : Cannes, Bron, Toussus, Lognes, Grenoble Isère, Avignon, Béziers.

La DSNA signale par ailleurs que Metz-Nancy, Rouen, Pontoise, Deauville ainsi que Calvi, Figari et Dzaoudzi sont voués à passer ICNA TWR sans qu'elle ne communique à ce stade la date de bascule ICNA TWR.

Il manque donc à l'appel, les groupes 2 et 3 de fermeture au contrôle ainsi que la liste complète des terrains maintenus.

**Si l'instabilité politique peut durer très longtemps, l'attente des contrôleurs TSEEAC doit cesser très vite !**

Depuis 2 ans désormais, soit depuis l'annonce de la volonté de restructuration de la quarantaine de terrains contrôlés, ce sujet hante le quotidien des contrôleurs TSEEAC. L'anxiété qui découle du manque de transparence sur l'avenir de beaucoup de terrains a été portée au niveau ministériel par le SNCTA. Elle se concrétise par des signalements de risques psychosociaux (RPS) parmi les effectifs contrôle. En octobre dernier, la tendance semblait orientée vers une transparence totale acceptée par le ministère des Transports... avant un rétropédalage un mois plus tard, synonyme d'annonces très partielles.

### ... ne doivent pas être des prétextes pour ne pas décider !

La DGAC n'a eu de cesse de marteler pendant la négociation protocolaire : « *La stratégie, c'est nous. L'accompagnement, c'est vous, organisations syndicales !* ».

Les organisations syndicales ont fait leur part en améliorant les dispositifs d'accompagnement mis en

œuvre lors des fermetures au contrôle de la douzaine de terrains du protocole 2013-2015 ou lors de celle d'Étampes en 2021. Sur ce dossier très impactant socialement, la DGAC et les Pouvoirs publics sont, eux, loin de répondre aux attentes légitimes.

S'il faut toujours garder en tête que les discussions sont souvent conflictuelles entre les collectivités locales et l'État, deux problèmes épineux subsistent :

- ☀ le ministère des Transports représente l'État mais il est composé de politiques issus du... local. Et la DGAC doit attendre systématiquement un accord du ministère pour annoncer les listes ;
- ☀ l'instabilité politique et les changements incessants de gouvernements qui l'accompagnent modifient les prises de décisions précédentes.

Les contrôleurs aériens TSEEAC subissent de plein fouet le manque de coordination entre DGAC et Pouvoirs publics. Pour le SNCTA, cet état de faits doit cesser...

La DGAC porte la lourde responsabilité de ne pas avoir anticipé certains accords ou désaccords auprès des collectivités locales. L'État et le pouvoir politique portent celle de rendre illisible l'action publique. Le SNCTA exige que soit dissipé le brouillard engendré par ces tiraillements et par conséquent, que soit clarifié l'avenir des personnels : toutes les listes doivent être mises sur la table puis la DGAC s'adaptera à tout changement.

## L'éléphant au milieu du salon

« *Toute information qui ne vient pas de la DSNA n'est pas une information officielle* » (propos du DSNA le 10 décembre 2024).

Pourtant le DSNA sait que, comme dans toute organisation, les langues sont bien pendues dans la DGAC et les discours parfois mal réglés. La lenteur des prises de décisions rajoute au désordre et provoque des fuites d'informations. « *Un secret, ce n'est pas quelque chose qui ne se raconte pas, mais c'est une chose qu'on se raconte à voix basse, et séparément.* » Les fuites sur les listes étaient inévitables : la plus spectaculaire, via des boucles WhatsApp début décembre, concerne la totalité des listes des terrains dont la DSNA souhaite se désengager.

Que la DGAC ou le prochain Gouvernement le veuillent ou pas, que ces informations soient parfaitement justes ou pas, personne ne pourra faire comme si ces fuites n'existent pas.

En attendant, le calendrier protocolaire sur le sujet n'est plus d'actualité. Le SNCTA exige des engagements autrement plus cohérents pour que TOUS les contrôleurs TSEEAC puissent se projeter dans leur vie professionnelle et privée.

## Un plan mobilité ? Travaillons-y !

La campagne de mobilité (CDM) d'automne aurait pu offrir les premières opportunités de déclencher les dispositifs d'accompagnement négociés, le SNCTA l'a pourtant demandé avec force. La DSNA ne l'a pas souhaité, arguant vouloir éviter, de façon contestable, un effet « sauve qui peut ».

**Le SNCTA est volontaire pour travailler à un plan de mobilité dont les prémices sont expliquées par une tournée SDRH / DO aux 40 contrôleurs des 6 terrains du groupe 1.**

Un élément potentiellement intéressant pour les personnels émerge néanmoins : la DSNA envisage de mettre en œuvre un plan de mobilité qui consisterait à faire du sur-mesure, hors CDM, pour les contrôleurs concernés par les fermetures. De tels plans ne sont pas nouveaux puisqu'ils ont été mis en œuvre lors de certains déclassements d'approche. Le SNCTA le voit d'un bon œil. Mais il constate qu'à ce stade :

- ☀ le manque de visibilité sur le réseau de terrains de contrôle d'aérodrome rend la tâche extrêmement difficile ;
- ☀ les contours de ce plan, la coexistence du plan de mobilité et des CDM, les contre-parties potentielles restent flous.

Dans la mise en œuvre d'un Protocole très technique, certains points méritent d'être clarifiés voire cadrés. Le SNCTA souhaite profiter des discussions autour du plan de mobilité pour discuter notamment de l'alimentation des terrains, des encadrements locaux, des instructeurs régionaux, de la formations des AFIS, etc.

**Le climat extrêmement anxigène sur les terrains de contrôle d'aérodrome doit cesser de façon très rapide. C'est la responsabilité de la DGAC et des Pouvoirs publics. Les listes complémentaires ainsi que les mesures inscrites dans le Protocole pour compléter le dispositif de corps unique sont exigées.**

**Le SNCTA, qui continue à travailler sur les dispositifs à mettre en œuvre (note emplois fonctionnels dédiés, SPS, toilettage du RIST), est au côté des contrôleurs dans un soutien individuel et collectif.**

**Une question concernant le Protocole ? Une seule adresse : [protocole@sncta.fr](mailto:protocole@sncta.fr)**