

Derniers ajustements sur la licence AMS

Les négociations du GT Licence ANSO, qui a permis d'étudier la licence AMS (Apron Management Service) pour la Vigie Trafic de Roissy CDG se terminent. La création de ces deux licences devrait être à l'ordre du jour du prochain CTDSNA qui a lieu le 6 octobre prochain. L'UNSA UTCAC, à l'origine de la création de ce GT, souhaite rappeler quelques faits et faire le point avant la dernière réunion qui est programmée le 20 septembre.

Un faux départ, puis un long ... très long chemin

La licence ANSO

Comme expliqué dans le **Télégramme N°2021-008** du 20/04/21, c'est dans le Protocole DGAC 2010-2012 que l'UNSA UTCAC avait obtenu le principe de la création d'une licence ANSO mais le recours de la CGT et du SNNA FO, qui avaient dénoncé ce Protocole, avait donné l'occasion à l'administration - malgré le rejet de leur requête (TA de Paris le 27/06/2012) et la validité du protocole - de « choisir » les mesures mises en œuvre ... et la licence ANSO était passée à la trappe.

L'UNSA UTCAC avait fait inscrire à nouveau la licence ANSO dans le texte en cours de négociations dans le cadre du Protocole DGAC 2020 suspendues pour cause de crise sanitaire et, cette fois, le Groupe de Travail a été lancé.

La dissociation licence AMS / licence ANSO

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

Il aura fallu la mobilisation de l'ensemble des syndicats (contrairement aux affirmations de ceux qui tentent de s'attribuer cette avancée) au sein du GT et la publication d'un texte européen (Règlement N°2020/1234), aux exigences très précises et applicables dès le 20 mars 2022 pour que la DSNA concède de créer une licence AMS à côté de la licence ANSO.

La grand-périsation

L'UNSA UTCAC portait également la question de la grand-

périsation des agents en place (**Télégramme N°2021-015** du 26/11/21), mais se heurtait à une certaine timidité de la DSNA, prétextant une rigidité de la DSAC sur ce point.

Pour l'UNSA UTCAC, au-delà de la reconnaissance du professionnalisme des personnels, cela permet aussi de rendre le système autonome plus rapidement en disposant de « séniors » immédiatement.

Par ailleurs, ce n'est pas un processus nouveau à la DGAC (licence de surveillance, licence RQS et licence ATREEA), la DSNA est un prestataire de services de la Navigation Aérienne sérieux et connu et il n'y a pas, aujourd'hui, d'événements de sécurité dû au service rendu par la Vigie Trafic.

L'UNSA UTCAC a obtenu qu'une clause de « grand-périsation » soit effectivement prévue au moment de la mise en place de la licence AMS.

Les niveaux ou la préfiguration indemnitaire

Les travaux du GT ont longtemps piétiné et, en juin dernier (**Télégramme N°2022-007** du 16/06/22), la DSNA a tenté de supprimer la notion de niveau (à la fois dans la licence ANSO et la licence AMS).

Pour l'UNSA UTCAC, cela dénaturait totalement le dispositif licence, compliquait la grand-périsation et hypothéquait gravement toute mise en place ultérieure d'un système indemnitaire associé à ces licences.

L'UNSA UTCAC a donc suspendu sa participation et est intervenu auprès de la Direction ... qui a finalement concédé de remettre les niveaux.

Les points positifs actés

- Il sera créé une licence AMS indépendante de la licence ANSO
- Elle concerne les TSEEAC de la VT de CDG
- L'instauration de 3 niveaux permettra l'instauration d'un régime indemnitaire spécifique
- Les précisions sont inscrites dans une NIT qui correspond aux pratiques actuelles
- Les niveaux linguistiques sont les niveaux OACI, comme pour la licence ATCO des contrôleurs
- Des évaluateurs linguistiques vont être créés à la VT de CDG à l'instar de ce qui existe dans les organismes de contrôle

Les points qu'il reste à régler ou à préciser

- Le service d'information de vol et d'alerte doit être inscrit dans les missions des agents de la VT de CDG. L'UNSA UTCAC ne partage pas l'avis de l'animateur du GT qui, tout en reconnaissant que ce service est rendu, refuse de le mentionner. Cela ne constitue pas, contrairement à ce qu'il affirme, une protection des agents sur le plan juridique en cas d'incident grave ou d'accident.
- L'UNSA UTCAC estime que les Instructeurs Sur Position (ISP) doivent être classés au niveau 2. Le niveau 1 doit rester un niveau de transition et toute qualification supplémentaire doit faire progresser dans la grille (actuellement : niv1 « opérateur et ISP », niv2 « Évaluateur et Examineur » et niv3 « Chefs de quart »).
- Les acquis du domaine contrôle (niveau d'anglais et qualification d'évaluateur linguistique) doivent pouvoir être reconnues à la fois dans une licence AMS et une licence ATCO, et conservés en cas de mutation entre VT et aérodrome contrôlé (ou RTC).
- Si le système PIFA+Évaluation n'est pas mis en place et que le seul engagement de l'administration est de proposer de façon régulière des cours d'anglais aux agents, il faut prévoir une « clause de revoyure » pour corriger rapidement en mettant en place les PIFA si une baisse de niveaux est constatée.

A suivre ...