



Qui sont les candidats du SNICAC-FO pour la CAP nationale IEEAC ?



Olivier RICHARD

56 ans - concours externe 1985 - **DSAC/Sud-Est Aix-en-Provence**
Après 11 années passées à Paris (au CRNA/Nord puis à la DNA), a occupé le poste d'adjoint au Directeur d'aérodrome de Montpellier de 2000 à 2005. De 2005 à 2009, il a été chef de la Division Surveillance Navigation aérienne au siège de la DAC/Sud-Est. Permanent syndical depuis 2009. Président du SNICAC depuis 1996 et représentant titulaire à la CAP nationale IEEAC depuis 1994.



Gwendolynne
BRETAGNE

35 ans - Concours externe 2007 - **DSAC/Centre-Est Lyon**
Première affectation en 2010 au pôle surveillance des activités internationales et de la qualité des opérations de la DSAC/NO, où elle s'est occupée de la surveillance sécurité des compagnies aériennes françaises. Elle a rejoint au début de l'année 2014 la Direction Sûreté de l'échelon central de la DSAC, où elle participe à la surveillance sûreté de la compagnie Air France. En 2017, elle rejoint la DSAC/Centre Est comme adjointe au chef de la division Sûreté. Siège à la CAP IEEAC depuis 2014



Jean-Marc BITTOUN

55 ans - ex IESSA Examen pro 2011 - **DTA Paris**
Après 16 ans passés au sein du service technique de la navigation aérienne de Roissy-CDG, puis de la DSI à Athis-Mons, et enfin de l'échelon central de la DSNA à Paris, Jean-Marc a passé l'examen professionnel IEEAC en 2011. Affecté au sein de la direction sûreté de la DSAC à l'issue, il a rejoint en 2014 la sous-direction de la construction aéronautique de la DTA pour assurer le suivi du programme de soutien à la recherche technologique d'Airbus. Siège à la CAP IEEAC depuis 2014.



Quentin GRANDJEAN

34 ans - Concours externe 2007 - **DTI Toulouse**
Commençant à la DTA en 2010 à la sous-direction du développement durable, il a contribué à la mise en place du système d'échange de quotas d'émissions pour l'aviation civile française. Désormais à la DTI depuis 2013, il a été responsable de la validation et de l'intégration de 4-Flight jusqu'en 2020. Il est depuis Architecte Système dans le pôle Systèmes de la DTI, nouvellement créé suite à la transformation de la DTI. A ce titre, il veille à la simplification et l'optimisation du système technique de la DSNA dans le cadre de la modernisation en cours. Siège à la CAP IEEAC depuis 2014.



Le SNICAC est le syndicat No1 des IEEAC, alors n'hésitez pas :
Du 1^{er} au 8 décembre 2022, Choisissez des représentants, pour être plus **FC** Ensemble !

Imprimé en France - PIVARD - RCS Evry B390 987 608 - No pas jeter sur la voie publique - Crédit textes et photos DGAC et © stock.adobe.com - Freepik - Tous droits réservés - Création et mise en page - www.doubles-clics.fr



Plus **FC** Ensemble !



CAP IEEAC ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES

du 1^{er} au 8 Décembre 2022
JE VOTE





Le meilleur choix pour l'encadrement : le SNICAC-FO

Du 1^{er} au 8 décembre, vous allez voter pour élire les nouveaux représentants des IEEAC à la CAP nationale.

Depuis la loi de transformation de la Fonction publique en 2018 à laquelle toutes les OS se sont opposés, les CAP ont été vidées d'une grande partie de leurs compétences : elles ne gèrent plus la mobilité ni l'avancement.

Elles traitent encore des recours individuels des agents et des procédures disciplinaires.

Outre l'élection de vos représentants, ce vote sert surtout à déterminer la représentativité des organisations syndicales dans les différents corps pour les prochaines années. Plus elle est importante et plus les idées et les intérêts défendus par le syndicat sont pris en compte, en particulier lors des négociations avec l'administration.

Accorder massivement vos suffrages aux candidats de la liste SNICAC-FO c'est nous donner les moyens de défendre les IEEAC et faire entendre vos revendications.

Le SNICAC est depuis bien longtemps le syndicat N°1 chez les IEEAC.

En 2018, lors des précédentes élections professionnelles, nous avons obtenu 54% des voix et 3 sièges sur 5 à la CAP.



**LE VOTE SNICAC-FO, C'EST LE BON CHOIX POUR LES IEEAC :
LUI SEUL INCITERA L'ADMINISTRATION A PRENDRE EN
COMPTE VOS PROBLEMES**

Le SNICAC-FO est le seul syndicat à focaliser son action sur l'encadrement, dont les IEEAC constituent une composante majeure au sein de la DGAC.

L'information ciblée que nous vous diffusons régulièrement et rapidement par courriel et les négociations protocolaires successives le démontrent bien : **seul le SNICAC-FO défend concrètement les dossiers concernant les IEEAC, auprès des services de la DGAC et du cabinet du ministre.**

Le SNICAC se montre toujours pragmatique et concret dans ses propositions face à l'administration.

Enfin, notre affiliation à Force Ouvrière qui est la 2^{ème} force syndicale du ministère (MTECT) et la 1^{ère} dans la Fonction publique d'Etat renforce nos moyens d'action au niveau ministériel (FO est aussi No1 chez les ingénieurs et cadres du ministère) et au niveau européen (accès à l'ETF - European Transport workers' Federation - qui est la principale instance pour le dialogue social européen dans le domaine de l'aviation civile).



DEPUIS 10 ANS, LE SNICAC A OBTENU DES AVANCÉES MAJEURES

Parmi les grandes mesures obtenues par le SNICAC dans le cadre des protocoles 2013/2015 et 2016/2019 figurent notamment :

- la **création d'un 3^{ème} grade à accès fonctionnel (GRAF) terminant à l'indice HEA : le grade IEEAC hors classe est en place depuis fin 2015.**
- l'augmentation du nombre d'emplois fonctionnels Hors échelle A et 1015 permettant à 20% des IEEAC d'accéder au HEA et à plus de 25% d'être promus sur un emploi 1015 qui accélère nettement leur progression indiciaire.
- l'**accès au HEB sur les postes de haute responsabilité tenus par certains IEEAC. Cet accès a été élargi dans le cadre du protocole 2016 (fonctions de chef de service en CRNA, SNA, adjoint au directeur en DSAC-IR...)**
- l'amélioration du recrutement avec le remplacement de tous les IEEAC partant en retraite depuis 2017.

Mais d'autres problèmes importants sont encore à traiter et notamment :

- La **gestion des carrières** des manageurs et des experts.
- Les **inégalités de traitement** avec les autres corps (ICNA et IESSA) sur certaines fonctions d'encadrement.
- L'**absence de complément** de retraite pour tous les corps autres que les ICNA

POUR LA PÉRIODE 2023/2026, LE SNICAC AURA PLUSIEURS GRANDES PRIORITÉS :

1) Préserver l'unité structurelle de la DGAC dans la Fonction publique de l'Etat :

Un nouveau projet de règlement SES2+ a été lancé par la Commission européenne en 2021. Certains responsables souhaitent relancer l'obligation de séparation structurelle opérateur/régulateur ce qui menacerait clairement l'unité de la DGAC. Ce projet ne fait pas consensus au niveau des Etats mais il convient d'être vigilants. Grâce notamment aux actions de l'ETF (dont FO est un membre actif), FO continuera à s'opposer à tout projet de démantèlement ou de privatisation de la DGAC.

2) Garantir aux IEEAC des déroulements de carrières attractifs :

Cela passe par la mise en place d'une gestion des carrières au niveau du Secrétariat général. Les IEEAC, de par leur polyvalence, ont vocation à tenir des fonctions d'expertise ou de management (jusqu'au niveau d'encadrement supérieur) dans tous les services de la DGAC y compris les services opérationnels.

3) Mettre en place un complément retraite pour tous les personnels :

Depuis 1998, les ICNA bénéficient de l'ATC (allocation temporaire complémentaire) qui est un complément de retraite versé pendant 13 ans après le départ à la retraite (1500 euros/mois les 8 premières années et 900 euros/mois pendant encore 5 ans). FO défend la mise en place d'un système analogue pour tous les autres personnels.

4) Mieux prendre en compte les questions environnementales dans la construction du ciel unique européen :

Le transport aérien est de plus en plus concerné par les sujets liés à l'environnement (émissions de gaz à effet de serre, bruit autour des aéroports, optimisation des trajectoires, ...). La lutte contre le réchauffement climatique nécessitera des évolutions importantes de l'ensemble des acteurs : compagnies aériennes, aéroports, constructeurs... .

Le SNICAC-FO considère que la question du niveau du trafic doit être posée si on veut tenir les engagements internationaux de baisse des émissions de GES (-50 % d'ici à 2030 et neutralité carbone en 2050).

La croissance du trafic connue depuis les années 80 (doublement tous les 20 ans) n'est pas soutenable. La crise du covid a marqué un coup d'arrêt brutal en 2020 et 2021 mais le trafic est reparti.