

GT Formation Initiale TSEEAC

la 2ème réunion s'est déroulée à Athis Mons le vendredi 2 juillet 2010

L'objectif de ce GT est de mettre en place une formation initiale TSEEAC sur 3 ans s'intégrant dans le système LMD et de prendre en compte la démarche de certification du nouveau titre Technicien Supérieur de l'Aviation. Ce nouveau cursus devra aussi "accessoirement" mieux prendre en compte les besoins de formation de la DGAC.

Titre de Technicien Supérieur de l'Aviation

Pour information, la DGAC a dû se pencher sur la création d'un diplôme TSA pour «réparer» la perte de la conformité du diplôme TSEEAC en 2007 par la Commission nationale d'Homologation, faute d'avoir mené les démarches adéquates en temps utile.

La DGAC a donc effectué le 10 février 2010 une demande d'enregistrement au Répertoire national de la certification professionnelle du titre Technicien Supérieur de l'Aviation (niveau III) qui sera prochainement délivré par l'ENAC. La Commission Nationale de la Certification Professionnelle a émis en retour un avis favorable pour une durée de 5 ans renouvelable et a soumis le projet à la signature du Premier ministre. La CNCP a toutefois émis deux recommandations afin que ce titre puisse être renouvelé à l'issue de la période de 5 ans :

- former effectivement des élèves et s'assurer de réels débouchés pour les diplômés TSA,
- ouvrir le jury VAE (Valorisation des Acquis et de l'Expérience) aux représentants d'employeurs autres que la DGAC.

Afin de légitimer la mise en place et la reconnaissance du titre TSA auprès de la CNCP, l'administration indique qu'une veille et un suivi des élèves sur 5 ans seront mis en place pour attester de leur employabilité sur le marché du travail.

De plus, l'administration indique qu'il n'y a pas actuellement d'équivalent du titre TSA chez nos partenaires européens... Ce qui pour FO nous semble tout à fait normal car il n'existe pas d'équivalent des TSEEAC ailleurs qu'en France !!

Dans le cas qui nous concerne, la démarche VAE permettra d'obtenir le diplôme de TSA par équivalence. C'est le jury VAE qui évalue l'adéquation entre l'expérience du candidat et les compétences du titre visé et qui refuse ou délivre le titre (partiellement ou complètement).

La délivrance du diplôme TSA ne donnera pas l'accès au corps de fonctionnaire TSEEAC.

La DGAC, malgré des contacts avec des organismes comme l'Union des Aéroports Français (fédérant la majorité des gestionnaires et sociétés aéroportuaires), n'a pas pu ou n'a pas souhaité nous préciser aujourd'hui les métiers ou les fonctions qui seront accessibles aux futurs TSA. Ces métiers devront répondre aux besoins ou aux demandes des différents acteurs des domaines aéronautiques ouverts à la concurrence.

Et c'est bien la question que FO a clairement posé : quels sont les métiers auxquels donnera accès le diplôme TSA ?

La DGAC voit dans la création de la formation TSA une opportunité de promouvoir le savoir-faire et l'expertise des TSEEAC vis-à-vis de nos partenaires européens... !

Soit ! Encore faut-il que cette démarche, présentée comme valorisante pour le corps des TSEEAC et apparemment inoffensive sur le papier, ne soit pas qu'un prétexte et ouvre la voie à l'externalisation des missions et activités actuellement assurées par les TSEEAC au sein de la DGAC. Le cadre protocolaire que souhaitent mettre en place l'administration, le SNCTA, l'Unsa-Utcac-Satac et ceux qui les laissent faire, nous mène droit au FABEC fusionnel, au prestataire unique et à l'abandon d'une grande partie des missions et des services !!!

Adéquation avec le système LMD

Une réunion d'information sur le cursus LMD s'est tenue à l'ENAC avec un représentant du Ministère de l'Enseignement Supérieur. *(Pour l'anecdote, on notera que cette réunion ne devait concerner que les formations ICNA et IESSA en cours d'analyse. Les TSEEAC, informés par un heureux hasard, ont pu s'inviter à cette réunion en tant qu'auditeurs).*

Le système LMD est construit sur les bases réglementaires du décret du 8 avril 2002, il en ressort les éléments suivants :

- la scolarité donnant droit au niveau Licence doit être répartie sur 6 semestres (d'une durée de 4 à 6 mois) de 30 crédits ECT chacun. Cela correspond en moyenne à 600h d'enseignements programmés (fourchette de 450h à 800h). Un pourcentage de travail personnel doit être défini par l'ENAC. Un groupement des cours par compétences peut être établi,
- l'obtention des crédits ECT pourra s'effectuer à travers plusieurs unités d'enseignement. Une compensation des crédits obtenus est possible entre plusieurs unités d'enseignement (le surplus obtenu dans l'une peut permettre de compenser des faiblesses dans l'autre). Le cursus universitaire impose la mise en place d'une unité de "Méthodologie de travail universitaire". Le Ministère de l'Enseignement Supérieur recommande un début de formation en septembre au regard d'un début d'année universitaire commun à toutes les formations, mais la mise en place de plusieurs sessions annuelles reste possible,
- la notion de crédit ECT ne prend pas en compte: stages, visites et enseignement de langues.

La durée actuelle de la formation TSEEAC à l'ENAC est de 1 100h. Cette durée intègre les stages et la formation en langue anglaise ainsi que les différentes visites.

La DGAC souhaite des promotions mixtes TSA-TSEEAC. Le cursus TSA (4 semestres) devrait donc être inclus dans le cursus TSEEAC (6 semestres).

En conclusion

Suite à cette présentation et pour conclure cette réunion, FO a fait les remarques suivantes :

- au vu des exigences européennes et de l'importance qu'a pris l'enseignement de **l'anglais**, les heures de cours dispensées dans cette matière, les stages en immersion et les travaux pratiques doivent pouvoir **être comptabilisés dans le total des crédits ECT**,
- **chaque unité d'enseignement** doit faire l'objet d'une évaluation et par conséquent être **considérée comme qualifiante**. Comme le faisait aussi remarquer l'ENAC, il est difficilement concevable de délivrer des dizaines d'heures de cours et d'enseignement qui, au final, ne se verraient honorés d'aucune reconnaissance,

- la méthode d'évaluation des stages effectués ainsi que le niveau d'enseignement de certaines matières doivent être bien précisés. **Intégrer le système LMD signifie-t-il obligatoirement revoir à la hausse le niveau actuel des enseignements généraux ??**
- aujourd'hui les coûts de formation de l'ENAC sont absorbés par la DGAC. Qu'en sera-t-il de la formation TSA ? Induira-t-elle un surcoût qui devra être compensé par la DGAC et donc, au détriment d'autres budgets ? Un document sur les coûts actuels de formation TSEEAC doit nous être communiqué par l'ENAC et d'autres instances pourront peut-être répondre à ces questions,
- **les métiers** (répondant aux demandes du secteur aéronautique concurrentiel, UAF, Cies, prestataires, gestionnaires plateformes,...) **auxquels donnera accès le TSA doivent être clairement identifiés avant tout démarrage des travaux** sur le nouveau cursus. Les métiers ainsi listés dimensionneront la formation TSA et par voie de conséquence le contenu pédagogique des deux premières années d'études. La troisième année, spécifique TSEEAC, devra donc permettre de délivrer le complément de formation initiale nécessaire à tous les TSEEAC et au maintien de leur polyvalence,
- **FO ne souhaite pas voir apparaître des métiers TSA en concurrence avec les fonctions tenues par les TSEEAC. Comme les cursus TSA et TSEEAC NE DOIVENT PAS aboutir aux mêmes métiers !** FO est d'avis de ne pas mixer les promotions (ceci induit en plus une perte de potentiel en formation de TSEEAC). La suite de la réflexion nous y amènera peut-être mais FO pense également qu'il aurait été plus souple et plus sage de construire des formations séparées plutôt que de vouloir les imbriquer à tout prix et de cumuler ainsi les contraintes de chacune,
- **FO refuse catégoriquement toute notion de spécialisation.** Il est hors de question de revivre les contraintes de filières (ex NATA et TE) et de rigidifier les gestions de carrière en CAP. Les passerelles entre métiers doivent être maintenues largement ouvertes,
- **FO souhaite le maintien de l'équité et de l'égalité des chances en matière de possibilités de déroulement de carrière.** Comme il a été acté que la licence de contrôle stagiaire devait être accessible à tous, toute future licence ou futur métier devra de même être accessible à tous. **Pour être tout à fait clair, la formation INITIALE, comme son nom l'indique doit être commune à tous et surtout donner les mêmes possibilités d'accès à tous,**
- FO souhaite (comme nous l'avons peu entendu, peut-être certains ne raisonnent-ils plus en terme de DGAC unie ?) que **le contenu du futur cursus TSEEAC donne réellement la priorité aux besoins (actuels et futurs) de la DGAC** et ne soit pas construit en fonction du diplôme TSA,
- FO souhaite que la nouvelle formation initiale n'impacte pas négativement le déroulement de carrière actuel (titularisation, ancienneté, régime indemnitaire, etc...),
- pour le contenu des cursus TSA et TSEEAC, la durée réelle des formations et leur découpage nous attendrons d'avoir de réelles informations quant aux besoins nouveaux de la DGAC, aux possibilités d'alternance (ENAC, services), aux métiers TSA et au renouveau qui doit être apporté aux enseignements actuellement dispensés.

L'animateur du GT, doit nous fournir un document de travail identifiant «*Métiers - Compétences<->Enseignements*». Cette matrice permettra de bien identifier à qui s'adresseront, parmi les TSA et les TSEEAC, les contenus recensés et pourra servir de base de travail pour la prochaine réunion plénière du GT prévue début septembre 2010 (entre le 6 et le 10 septembre).

Dans le contexte, européen, politique et social actuel, FO restera extrêmement vigilant sur les conséquences de cette refonte de la formation TSEEAC.

Contacts : Thierry Morot (SNA/Sud-Agen),
Frédéric Barret (SIA).