

## CT DSNA du 22 juin : quatre heures de « huis clos »

Ce CT DSNA fait suite à celui du 16 juin qui n'a pu se tenir faute de quorum atteint de par l'absence des autres organisations syndicales. Le SNCTA a de nouveau siégé à ce comité technique pour trois raisons : opposer à la DSNA la voix des contrôleurs, ne pas dégrader davantage un dialogue social fragilisé par la crise et ne pas cautionner par un boycott des décisions unilatérales de la direction.

### Point « gestion RH – filière contrôle »

Lors de la précédente « réunion spéciale de concertation avec les représentants des organisations syndicales membres du CT DSNA » du 14 mai dernier, la DSNA indiquait vouloir traiter trois problématiques : le cadrage juridique de la réserve opérationnelle, la préparation de la reprise du trafic ainsi que, pour l'année 2020, la gestion des journées de récupération horaire (JRH) et du report des congés sur l'année suivante.

### Du retrait du point...

Le point « gestion RH – filière contrôle » mis à l'ordre du jour, va bien au-delà des objectifs affichés sans toutefois apporter de réelles solutions pour la reprise du trafic. Source de crispation légitime des salles de contrôle, le SNCTA réaffirme le caractère vexatoire, purement comptable et anti-opérationnel de cette mesure qui n'a pas fait l'objet de concertation avec les organisations syndicales.

### Le SNCTA exige et obtient le retrait de la note initiale « gestion RH – filière contrôle ».

Le document présenté étant par définition identique à celui du CT précédent n'ayant pu se tenir, le SNCTA exige son retrait pour poursuivre d'éventuelles discussions ou votes sur une nouvelle version. Après de nombreuses tergiversations, ce point est finalement retiré.

### ... à une nouvelle version toujours insatisfaisante

La DSNA présente en séance une version amendée dans laquelle disparaissent les notions ci-après :

- ☹ la réserve opérationnelle froide, assimilable à une « récupération imposée » à J-6 ;
- ☹ la possibilité d'un compte-temps négatif en début d'année suite au report du solde de l'année précédente, similaire à une « dette ».

Le SNCTA note ces amendements mais conteste toujours la lettre et l'esprit de ce point qui repose sur plusieurs biais d'analyse, notamment :

- ☹ le sous-traffic temporaire ne signifie ni un sur-effectif, ni un sous-emploi ! Au contraire, l'expertise des contrôleurs est riche et leurs missions variées. Cette période doit être saisie comme une opportunité pour accélérer la formation en centre, initier ou relancer les projets structurants de modernisation et mettre en place diverses procédures environnementales ; autant de projets que la pression du trafic n'a pas permis de mener ces dernières années faute de ressources humaines disponibles. Localement, certains centres se sont déjà inscrits dans cette démarche ;
- ☹ la baisse du trafic ne saurait se généraliser à toute la DSNA : nombre de centres ont déjà retrouvé une activité quasi nominale voire supérieure à l'année dernière en particulier grâce à la reprise de l'aviation légère ;
- ☹ les missions réalisées par les contrôleurs détachés nécessitent une expertise, un suivi et une formation adéquate. Elles ne peuvent, en ce sens, être effectuées ponctuellement par n'importe quel contrôleur.

### Le SNCTA s'oppose à cette nouvelle version toujours inaboutie proposée en séance.

### Le SNCTA demande un espace de discussion

Les débats qui ont eu lieu en CT DSNA et le contexte social démontrent manifestement l'insuffisance des échanges sur ce sujet et la nécessité d'ouvrir un espace de discussion.

Conscient de la crise actuelle et des enjeux afférents, le SNCTA reste force de proposition pour préparer la reprise du trafic. À ce titre, le SNCTA demande d'une part, l'ouverture d'un GT autour de la réserve opérationnelle, et, d'autre part, propose des modalités de gestion de l'année 2020.

Concernant le mandat du GT, le SNCTA propose :

- ☀ qu'il vise à définir le cadre réglementaire de la réserve opérationnelle et les fonctions compatibles ;
- ☀ que la réserve opérationnelle concerne les contrôleurs planifiés sur une vacation de contrôle ou sur une action de formation (hors PCU/PFU) éventuellement comme ISP ou PER ;
- ☀ que la réserve opérationnelle soit considérée comme du temps de travail effectif, par conséquent sans compte-temps.

Concernant la gestion de l'année 2020, le SNCTA propose :

- ☀ que les JRH de l'année 2020 soit recalculés en fonction des tours de service en vigueur avant le 16 mars et à compter du 1<sup>er</sup> juillet, en intégrant qu'aucun dépassement horaire n'a eu lieu pendant la période d'urgence sanitaire (entre le 17 mars et le 30 juin). La DSNA rejoint cette position à défaut de supprimer la totalité des JRH sur l'année 2020 ;
- ☀ que le report des congés annuels de l'année 2020 sur l'année 2021 soit possible, dans la limite de 9 jours de congés ;
- ☀ que les contrôleurs n'étant pas sur une vacation de contrôle pour des raisons sanitaires mais restant disponibles pour rejoindre le service pour des raisons opérationnelles soient placés, durant l'été 2020 et jusqu'à la définition d'un cadre juridique, en congés exceptionnels s'ils ne sont pas rappelés. Cette proposition est conforme à la première phase proposée par la DSNA.

Le SNCTA demande à ce que cette proposition soit soumise au vote parallèlement à la nouvelle version de la DSNA.

Votes sur la proposition amendée DSNA : CONTRE (SNCTA)

Votes sur la contre-proposition SNCTA : POUR (SNCTA)

Les avis sont rendus, la DSNA ira chercher les arbitrages nécessaires auprès des autorités de tutelle.

## Point « Mutualisation des XP RH »

La situation du trafic dans les centres opérationnels actuellement en expérimentations a amené la DSNA à vouloir répartir les vacations JE non réalisées en 2020 sur les trois années suivantes.

Contrairement au point précédent, ce dispositif de mutualisation a non seulement fait l'objet de concertation

mais présente également un intérêt opérationnel manifeste pour s'adapter au contexte transitoire actuel et préparer la reprise du trafic.

À ce titre, le SNCTA souscrit à cette démarche, marquée par un cadrage précis :

☀ la mutualisation s'opère sur trois années, afin de répartir les cycles densifiés sur trois étés (jusqu'au 31/10/2023) ce qui permet à la fois d'en assurer l'efficacité et d'étendre la période comportant des vacations courtes. Cela correspond à environ 28 cycles densifiés par équipe entière sur les trois années d'expérimentation ;

☀ le reste de l'année 2020 ne comporte pas de cycle densifié, à l'exception d'un besoin opérationnel impératif ou des enjeux de transformation 4-Flight (Reims et Aix). Sur ce dernier point une analyse spécifique déterminera si l'articulation actuelle des expérimentations nécessite des aménagements au vu du trafic, de la charge de formation et des plannings ;

☀ le nombre de cycles par équipe est plafonné à 12 sur chaque année de l'expérimentation assurant ainsi un lissage dans le temps. Ces cycles seront nécessaires pour réduire les délais dès 2021 où le trafic retrouvera un niveau quasi équivalent à celui des premières années d'expérimentations ;

☀ les tours de service et calendriers d'application associés sont définis en amont de chaque année afin de s'adapter à la reprise du trafic tout en donnant la visibilité nécessaire aux contrôleurs. Cela permet également de conserver un point de rendez-vous annuel au sujet des expérimentations entre les directions des organismes et les organisations syndicales.

Les expérimentations sont et restent entre les mains des contrôleurs qui peuvent faire le choix d'entrer, ou non, dans ce dispositif de mutualisation décliné localement, permettant de sécuriser les conditions de travail des trois prochaines années.

### Les expérimentations restent le choix démocratique des contrôleurs.

À ce titre, dans chaque organisme concerné, une déclinaison locale sera soumise à l'avis du CT compétent avant fin juillet 2020 pour choisir d'intégrer ce dispositif en novembre ou de suspendre les expérimentations en cours. Un focus particulier est fait pour l'organisme de Nice qui n'était pas entré, le 30 avril dernier, dans un dispositif de mutualisation faute de cadrage juridique, de bornes temporelles et de négociations nationales suffisantes sur les autres modalités : la reprise des expérimentations pourra se faire dès juillet.

Votes : POUR (SNCTA).

**À la fois force de propositions et ferme sur les points inacceptables, le SNCTA a pris ses responsabilités en siégeant à ce CT DSNA pour représenter et défendre, seul, les contrôleurs aériens. Dans l'attente des décisions émanant de ce CT, le SNCTA rappelle que la gestion de la crise et la préparation de la reprise doivent s'opérer dans un cadre concerté et ne pourront se faire ni contre les contrôleurs ni sans leur adhésion.**