

XP mutualisées : faux départ pour la reprise verte ?

2020, pire crise que le transport aérien ait connue. Après l'effet de surprise et de chaos, vient le temps de la reconstruction pour dessiner la navigation aérienne de demain. Le SNCTA, syndicat professionnel et responsable l'a compris et s'est immédiatement inscrit dans cette démarche. Les négociations d'une mutualisation des expérimentations pour adapter contraintes et performances à la reprise du trafic aérien ont commencé dès avril. Après plusieurs mois de négociation, d'accords suivis de volte-face de la DSNA, celle-ci veut-elle réellement disposer des expérimentations pour préparer un retour à la normale ? Aujourd'hui, son attitude montre le contraire...

Quand une crise chasse l'autre

Pour se projeter et accompagner la reprise verte du trafic aérien, il faut savoir d'où l'on vient et où l'on va.

Suite à la crise de 2008, les erreurs politiques de nos dirigeants se sont multipliées : baisse des recrutements, gel des investissements techniques, dégradation du dialogue social...

Pour contre-balancer ces décisions et en freiner les effets néfastes sur la navigation aérienne, le SNCTA a su convaincre les Pouvoirs publics de reprendre les recrutements, de relancer les investissements, et de valider un nouveau dispositif opérationnel : les expérimentations RH. Celles-ci ont apporté des gains de capacité permettant de faire face à la très forte croissance du trafic tout en réduisant les délais. Début 2020, le budget annexe retrouvait une situation budgétaire saine d'avant crise.

Depuis 2015, comment la DSNA aurait-elle rempli ses missions de service public sans cet accord volontariste gagnant-gagnant ?

Vers la recherche d'un nouvel accord

Ne pouvant raisonnablement ignorer la situation de crise et les enjeux de la reprise, le SNCTA s'est

naturellement inscrit dans une négociation visant à modifier les termes de cet accord : la mutualisation des expérimentations. Fin juillet, un accord a été trouvé, entre la DSNA, le ministère chargé des Transports et le SNCTA. Quelques jours après, première volte-face de la DSNA sous la pression politique des ministères chargés de la Fonction publique et du Budget.

Conscient du contexte inédit, le SNCTA accepte, fin août, des adaptations inédites et opérationnellement pertinentes.

Les négociations ont dû reprendre à la lumière de ces nouveaux éléments. Au fait des enjeux de cette crise et de la nécessité d'une organisation du travail performante pour la reprise du trafic, le SNCTA est parvenu à un nouvel équilibre avec toutes les parties prenantes :

- ☺ une performance revue à la hausse et adaptable au niveau de trafic jusqu'à fin 2023 ;
- ☺ une baisse de la rémunération, aussi bien mensuelle que sur trois ans ;
- ☺ le report des jours XP non réalisés en 2020 ;
- ☺ la révision des journées planifiées en fonction de l'évolution des prévisions du trafic.

Une DSNA aboulique ?

Coup de théâtre : la semaine passée, la DSNA fait de nouveau volte-face et décide d'augmenter unilatéralement le volume des contraintes et introduit d'autres mesures de flexibilité. L'incompréhension est totale : ce (second) revirement est injustifiable et les « propositions » inacceptables car elles dénaturent les expérimentations. En s'affranchissant du dialogue social, la DSNA reproduit les erreurs du passé, ce qui n'augure rien de bon pour la prochaine décennie... Comment envisager l'avenir sans le consentement des contrôleurs aériens et le soutien du SNCTA ?

La reprise ne saurait se construire dans une crise de confiance entre la DSNA et les contrôleurs aériens.

Les leçons du passé doivent être tirées : la gestion d'une crise ne peut se faire ni sans concorde ni sans les contrôleurs aériens. Le SNCTA attend le sursaut indispensable de la DSNA avant les CT locaux de mi-octobre pour ne pas obérer dès à présent l'accompagnement de la reprise verte.