

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL 

Effectif : début d'année sous tension

La répartition des contrôleurs et les tours de service sont les deux dossiers complexes et conflictuels de ce début d'année. Conséquences d'une politique de recrutements dogmatique et inadaptée, imposée par les pouvoirs publics entre 2010 et 2016 d'une part, et de la très forte augmentation du trafic aérien ces deux dernières années d'autre part, les projets de nouveaux tours de service se multiplient à différents endroits tandis que les effectifs ne permettent pas de satisfaire l'ensemble des besoins nécessaires aux missions de service public de la DSNA.

Situation des effectifs

S'il existe des situations plus ou moins tendues, force est de constater que les CRNA sont tous en situation de sous-effectif. Malgré l'existence de BO, faute d'affectations suffisantes – la DSNA ayant donné la priorité aux CRNA ces deux dernières années – de nombreuses approches se trouvent également dans cette situation.

Avec environ 140 départs à la retraite chez les ICNA en 2018 pour seulement une soixantaine amenée à sortir de l'ÉNAC, il est évident qu'il n'y aura aucune répartition satisfaisante des effectifs en 2018, ce qui mettra une majorité d'organismes dans une situation de sous-effectif sans précédent.

La situation va donc se détériorer partout : dégradation des conditions de travail (stress, fatigue) et dégradation du service rendu (sous-capacités, délais). Aucune amélioration n'arrivera avant 2021, année où les premiers gros recrutements prévus au Protocole commenceront enfin à se qualifier.

Cette perspective d'amélioration de la situation globale ne rassure à l'évidence personne. En effet, au-delà des quatre ans de sous-effectif à venir, aucune stratégie de répartition des ressources n'est définie. C'est pourtant dans ce but que le SNCTA a fait inscrire la définition de BO pour les CRNA dans le Protocole.

Déterminer ces besoins est désormais très urgent car chaque organisme doit nécessairement connaître sa perspective de stabilisation ou de remontée en effectifs pour envisager l'avenir. Or, si la DO a commencé ses réflexions, elle n'a encore rien proposé de concret pour les organismes gérés en GT effectif.

Pour le SNCTA, la définition de chiffres précis et cohérents avec une stratégie de convergence est un pré-requis indispensable aux GT effectif et GS 32 heures qui doivent se tenir en février. Le SNCTA en refusera la tenue si ce pré-requis n'est pas satisfait !

Tours de service

Avec la nette augmentation du trafic et la baisse des effectifs opérationnels, rares sont les organismes où de nouveaux tours de service ne sont pas étudiés. En application des possibilités offertes par l'arrêté du 19 novembre 2002, les projets travaillés par les chefs de service exploitation vont tous dans la même direction : vacances

plus longues, équipes morcelées, nouvelles restrictions de congés, augmentation des heures de contrôle en période de charge !

Ces projets ont beau être réglementaires, ils n'en sont pas moins inacceptables pour le SNCTA : que ce soit en matière de fatigue accumulée, ou socialement tant les contraintes imposées sont fortes.

Le SNCTA s'était déjà opposé à ce type d'évolutions au CRNA Est en 2015. Il avait alors proposé une alternative sous forme d'expérimentations. Celles-ci, reconduites depuis et inscrites au Protocole 2016, se sont étendues en 2016 au CRNA Sud-Ouest puis, en 2017, à Roissy, au CRNA Ouest et à Nice.

L'objectif principal est de sécuriser les conditions de travail en période de trafic chargé, notamment en gérant mieux la fatigue grâce à des vacances plus courtes (8h30 maximum) ou en limitant mieux le temps de travail (42 heures maximum sur 7 jours glissants). Il ne s'agit pas de travailler plus mais de travailler mieux d'un point de vue « contrôleur ».

Les retours de ces expérimentations, proposées par des contrôleurs pour les contrôleurs, sont très majoritairement positifs. Aucun comité local de suivi n'a souhaité faire marche arrière. Cependant, si les expérimentations ont permis de faire face à l'augmentation du trafic dans de meilleures conditions de travail, les CRNA n'en ont pas moins atteint les limites de leurs capacités.

Seuls de nouveaux systèmes de contrôle et des effectifs supplémentaires pourront dans ces organismes apporter plus de capacité et de sérénité. Pour le SNCTA, il n'est pas envisageable d'ajouter encore plus d'heures de contrôle en période de charge (ce que permet pourtant, en théorie, l'arrêté de 2002).

CRNA Sud-Est : conflit en cours

Le SNCTA s'oppose actuellement à la modification du tour de service que veut imposer la direction du CRNA Sud-Est. Il a déposé un préavis de grève pour les 18, 19 et 20 janvier.

Le SNCTA revendique le retrait du tour présenté en CT et, comme ailleurs, demande des garanties concernant l'effectif cible et la stratégie d'alimentation. Il souhaite en outre que les contrôleurs puissent travailler et débattre de leur futur tour de service.

En-route ou en approche, les contrôleurs attendent tous l'annonce d'effectifs cibles par organisme avec une stratégie de convergence associée. Ceci doit être la priorité de la DSNA en ce début d'année. Ni le GS 32h, ni le GT effectif, ni aucune concertation sur une quelconque évolution des tours de service ne pourront avoir lieu sans ce pré-requis. Le SNCTA s'opposera aussi à toute tentative d'évolution non concertée.

