

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL



Force de travail ou culture du conflit ?

Avoir un mandat clair et travailler à des propositions socialement satisfaisantes afin d'arriver à un accord, voilà les préalables du SNCTA à des mouvements sociaux. Le déclenchement de ces derniers n'est pertinent qu'une fois les discussions techniques bloquées, les raisons et le niveau de blocage identifiés. En ce sens, la grève n'est pas son arme primaire, mais son arme ultime. Conscient des responsabilités qui lui incombent en tant que syndicat majoritaire, le SNCTA n'a pas la culture du « conflit pour le conflit », ce qui lui évite d'exposer inutilement les personnels qu'il représente. Dans un contexte de multiples préavis de grève et d'ouverture des Assises du transport aérien, le SNCTA apporte son analyse sur un point central : les effectifs.

Les sujets du moment

Les sujets d'actualité ne manquent pas en ce « chaud » printemps. Trafic, capacité, performance ou investissement, autant de thèmes qui résonnent avec insistance au sein des ateliers des Assises du transport aérien :

♦ **trafic** : les croissances impressionnantes de 2016 et 2017 semblent se confirmer en ce début d'année ; celle de 2018 va une nouvelle fois mettre à l'épreuve le professionnalisme de contrôleurs qui ne peuvent toujours pas compter sur des moyens techniques performants ;

♦ **capacité** : telle est la principale préoccupation des compagnies aériennes qui poursuivent commandes d'appareils et embauches de pilotes pour assurer leurs développements ;

♦ **performance** : ce terme n'est pas un mot tabou, sauf à penser que la mission de sécurité, à jamais primordiale, ne peut s'accompagner de celle de performance. Le SNCTA considère néanmoins qu'on ne peut parler de performance collective qu'à deux conditions expresses : que les effectifs soient correctement dimensionnés et que les conditions de travail soient négociées ;

♦ **investissements** : ce n'est qu'au prix du maintien voire de l'augmentation des 300 millions d'euros annuels que la très poussive modernisation de nos moyens techniques sera réalisée.

Convaincre les décideurs du transport aérien permettra indéniablement de faciliter des accords sociaux, en particulier sur l'épineux volet « effectifs », toujours délicat à négocier face à la Direction du budget et au ministère de la Fonction publique. C'est l'objectif que s'est assigné le SNCTA dans les Assises du transport aérien, où peuvent se rencontrer, dans un même lieu, acteurs politiques et économiques. À cette occasion, le SNCTA a réalisé le document « *Assises du transport aérien - La situation vue par les contrôleurs aériens* ».

Les conditions de travail, préoccupation permanente du SNCTA

Le SNCTA a réalisé sa part de partenaire social responsable en promouvant les expérimentations dans le protocole

2016-2019 : celles déjà lancées ont amélioré la performance globale de la DSN tout en améliorant les conditions de travail des contrôleurs grâce à la limitation de la fatigue dans un contexte de forte croissance du trafic. Le SNCTA le revendique, les conditions de travail ont progressé dans des centres opérationnels, à Reims, Roissy, Bordeaux, Nice ou Brest :

- ♦ en limitant le temps de travail quotidien à 8h30 maximum (au lieu des 11h de l'arrêté de 2002) et à 42 heures sur 7 jours glissants (plutôt que 50 heures dans certains centres) ;
- ♦ en préservant des quotas de congés (plutôt que les abaisser en appliquant des tours de service issus de l'arrêté 2002) ;
- ♦ en permettant de récupérer les jours supplémentaires effectués en période de charge ;
- ♦ en préservant les jours de récupération pour les dépassements des 32 heures par semaine ;
- ♦ en rémunérant les efforts des contrôleurs ;
- ♦ en apportant de la sérénité dans les salles de contrôle pendant la période de charge.

Le SNCTA rappelle en outre qu'il est mandaté pour rejeter « la pérennisation des expérimentations en dehors d'un nouveau cadre national, actant au minimum une garantie à 25 % des droits à congés et une revalorisation significative » (résolution générale du congrès 2017).

Effectifs : sujet sérieux ou argument de vente ?

Malgré tous leurs bienfaits, les expérimentations RH ne sont pas un remède miracle. La capacité supplémentaire recherchée par les compagnies aériennes devra d'évidence s'accompagner de recrutements de contrôleurs aériens. Il paraît donc naturel que l'effectif soit au centre des prochaines négociations sociales que le SNCTA souhaite ouvrir dès 2019.

Sur la problématique essentielle des effectifs dans la Fonction publique, chacun doit commencer par prendre en compte les difficultés de négociation face aux diverses politiques publiques qui se succèdent depuis 2007 (RGPP, MAP puis AP 2022). Signe de complexité, lors du dernier protocole, la décision du remplacement de « I pour I », totalement singulière dans la



Fonction publique, a dû remonter jusqu'à la Présidence de la République. Convaincre le gouvernement actuel et les parties prenantes du transport aérien est un défi de taille. Il faut construire un argumentaire autrement plus abouti que le simple rapport de force à coups de grèves, locales ou interprofessionnelles, où le pouvoir ultime de revendication du contrôle aérien est instrumentalisé pour faire entendre d'autres revendications, parfois plus politiques. Ainsi la négociation des recrutements d'ICNA en 2021, deuxième année du prochain protocole, sera un cas d'école : aucun ICNA n'étant prévu à être radié des cadres cette année-là du fait du glissement de l'âge de retraite, la Fonction publique pourrait être tentée de ne recruter personne. Inenvisageable pour le SNCTA !

Le sujet « effectifs » est donc bel et bien un sujet sérieux, pas un simple argument de vente qui pourrait donner lieu à une « course à l'échalote » déconnectée de toute réalité pendant la campagne des élections professionnelles qui s'annonce.

Les GT7 et GT8, qui seront à nouveau réunis en mai et juin, doivent permettre d'élaborer des méthodes nationales de calcul d'effectifs de référence, en CRNA et en approches, réévaluables en fonction de l'augmentation de trafic. Ces travaux, c'est l'ambition du SNCTA, doivent aboutir à un objectif de référence global qui dimensionnera l'effectif national de contrôleurs aériens : *in fine*, celui-ci pourrait être « opposé » aux Pouvoirs publics. À la DSNA désormais de savoir quel niveau de service elle souhaite offrir à ceux qu'elle nomme « ses clients » dans les années qui viennent. À elle également d'assumer des délais qu'elle a provoqués par une gestion RH hasardeuse.

Effectifs : d'abord sécuriser l'existant

La première des priorités concernant les effectifs est de sécuriser les recrutements du protocole, actés sous le précédent quinquennat puis confirmés par le gouvernement actuel. Problème, la promotion 17C rentrée en avril n'est pas remplie, 6 postes n'ayant pu être pourvus ! Cet état de fait a deux causes cumulatives : un nombre de candidats en liste d'attente du concours externe trop faible et un nombre de places offertes à ce concours de près de 50 % supérieur à ce qui était prévu car la promotion interne (EP/SP notamment) n'attire plus.

Bien seul, le SNCTA l'a signifié en CT DGAC du 6 avril puis a renouvelé ses demandes en GS Formation le 20 avril. Cela devra être suivi d'efforts sans précédent par la DSNA et l'ÉNAC.

Le SNCTA, forces de travail locales et nationale

Lors du GT Effectifs de février, déserté par ceux-là même qui avaient signé le protocole précédent et les 47 ressources ICNA à répartir, le SNCTA a œuvré, avec l'accord de ses sections, pour qu'une méthode pluriannuelle d'affectation soit enfin validée par SDRH. Celle-ci, basée sur des données objectives, est plus transparente et plus équitable. Elle n'a cependant d'intérêt que si les travaux du GT7 et GT8, devant définir un effectif de référence pour chaque centre, aboutissent eux aussi à quelque chose de transparent et équitable.

Ce travail a également permis de démontrer objectivement à la DSNA un certain nombre de situations préoccupantes dont celle de la salle d'Aix. Suite à l'évolution des tours de service en 2012, la DSNA y avait beaucoup promis en matière d'effectif, notamment une cible à 13 PC par équipe, très loin d'être atteinte. La méthode issue du GT Effectif 2018 aura permis au CRNA Sud-Est de définir l'affectation de 30 contrôleurs malgré des ressources contraintes ainsi qu'une projection claire d'alimentation pour les trois années à venir. Pour traiter le sujet des conditions de travail durant l'été, le SNCTA avait également obtenu le retrait du nouveau tour de service passé en force par la direction du centre avec une condition : que les syndicats se mettent autour de la table pour le corriger. Envahissements après envahissements d'instances locales, rien n'a avancé. Entre de multiples grèves locales sans porte de sortie et des attaques juridiques contre-productives, le SNCTA est décidé à offrir un débat sur les tours de service estivaux : il propose aux contrôleurs aixois une consultation du 10 au 14 mai entre des tours de service issus de l'arrêté 2002 et des tours de services expérimentaux cadrés par l'option I du protocole.

La situation du CRNA SE est sérieuse mais ne constitue pas un cas isolé. La réponse à la problématique « effectifs » ne peut être que nationale grâce à des recrutements à la hauteur des enjeux et à une méthode de répartition transparente et équitable.

Nouvelles attaques sur le service minimum

Qu'on ne s'y trompe pas, les attaques grossières contre le droit de grève de la part du quarteron de lobbyistes d'A4E ne sont que la partie émergée de l'iceberg : le droit de grève des contrôleurs est attaqué tout azimut par la Commission européenne, les compagnies, les politiques, les acteurs économiques et désormais les autres prestataires de navigation aérienne. Le SNCTA en est très conscient et à ce titre, a activement participé à la campagne « *Our rights, your safety* » pour la préservation du droit de grève des contrôleurs.

En pleine période des Assises du transport aérien et, dans le contexte évoqué ci-dessus bien connu de tous, des syndicats déposent des préavis de manière répétée. Il s'agit pour certains de mener une lutte politique transverse dont l'efficacité est inversement proportionnelle à la dégradation de l'image des contrôleurs aériens français, ce qui a le don d'exaspérer les salles de contrôle. Pour d'autres, il s'agit de préserver un dernier bastion électoral par la récupération d'une colère légitime, tout en sachant pertinemment que les avancées, réalistes, ont déjà été annoncées.

À force d'être déclenché pour des grèves qui ne concernent pas la DGAC ou pour des grèves inconciliables, le service minimum est régulièrement scruté à la loupe et progressivement modifié malgré l'opposition des syndicats. Ainsi, les CRNA Ouest et Sud-Ouest ont vu leurs astreintes passer de 32 à 40 en 2017, le CRNA Sud-Est a vu ses secteurs d'astreintes augmenter en 2018. Le SNCTA s'engage à travailler à restaurer le service minimum qui prévalait jusqu'à présent.

Les engagements du protocole 2016-2019 en terme d'effectifs sont tenus : ils permettront de faire remonter les effectifs opérationnels dès 2020. Pour autant, la DSNA devra assumer ses errements en matière de ressources humaines pendant des années et les délais qui en sont la conséquence. Le SNCTA est aux côtés de tous les contrôleurs aériens, seulement animé par la défense permanente de leurs conditions de travail et des intérêts de la profession.

