

Bricoler ou bâtir l'avenir ?

Le trafic revient partiellement à CDG et l'urgence sanitaire n'est officiellement plus d'actualité : nous entrons dans une phase de pilotage du retour à la normale. Certains paramètres ont changé, mais l'essentiel demeure : notre mission est d'assurer la sécurité des vols, et elle s'exerce dans un contexte très réglementé.

Le cadre réglementaire

Les conditions de travail des contrôleurs, en particulier dans le groupe A, sont très cadrées. Elles comportent des niveaux multiples et complexes, mais s'imposent à nous. Leur non-respect peut avoir des conséquences graves d'un point de vue judiciaire, social et organisationnel.

En l'état, à CDG, nous sommes placés sous le régime des Expérimentations RH, dérogatoire à l'arrêté de 2002. Les RO n'ont pas encore de définition officielle, les négociations à ce sujet étant toujours en cours au niveau national. La mutualisation des XP ouvre la possibilité à une reprise des JO en 2020, si le trafic de CDG le rendait nécessaire.

Le cadre opérationnel

Le trafic remonte, CDG accueillant à présent environ la moitié du trafic nominal pour cette période de l'année. La réouverture du doublet Nord, accompagnée de la décision d'armer 2 tours de contrôle en journée, marque pour CDG le retour à une configuration opérationnelle gourmande en ressources. Les règles de tenue de position n'ont pas évolué, et, pour respecter les textes, il faut expliciter l'armement prévu et identifier les pauses réglementaires dans le TDS.

La nécessaire adaptation

Face à une situation de trafic qui a évolué, et dans le souci d'optimiser les ressources de contrôleurs, il est compréhensible que l'administration puisse vouloir aménager certains éléments du TDS pré-Covid.

Le SNCTA, qui participe au dialogue sur tous les sujets et qui revendique de "ne pas être à priori contre", est tout-à-fait prêt à entendre les demandes de notre encadrement, et à travailler à trouver les meilleures solutions pour parvenir à une organisation du travail plus adaptée aux besoins.

Nous l'avons déjà fait maintes fois par le passé, et nous nous sommes déclarés à plusieurs reprises complètement disponibles pour participer à la discussion du TDS de la rentrée.

L'impératif de sécurité

Cependant, nous avons aussi le devoir d'assurer pleinement notre rôle de partenaire social, et d'experts du contrôle aérien. Il serait par exemple impensable pour nous d'accepter une organisation du travail ne respectant pas les textes en vigueur, a fortiori si elle fait porter un risque légal, juridique ou pénal sur les contrôleurs et/ou leurs responsables opérationnels.

Un fonctionnement illégal

A ce titre, la décision prise d'armer les deux tours de contrôle dès le mois d'août, avec un effectif minimum de 9 personnes présentes par équipe, sans renforts de QICA, de hors-salle, ni de JO, et sans avoir décrit de schéma d'armement comportant un nombre réduit de positions, est un très gros problème.

En l'état, il place tous les contrôleurs dans un statut d'illégalité permanente, faisant reposer sur eux seuls, au moindre incident, l'entière responsabilité d'un armement incohérent avec l'ensemble des textes applicables.

Ecrire un cadre clair

Il est donc impératif d'écrire un cadre clair, fondé sur un schéma d'armement et des règles de fonctionnement réalistes, qui établisse sans équivoque les devoirs et les responsabilités des équipes et des responsables opérationnels en terme d'armement.

Ils pourront alors exercer leurs prérogatives en toute confiance, et se consacrer à la mission première des contrôleurs : assurer la sécurité de l'écoulement du trafic aérien.

Il faut maintenant penser l'organisation qui permettra d'affronter les nouveaux enjeux. Cependant, l'expérience collective de l'aéronautique montre que la précipitation, le manque de rigueur, et l'à-peu-près réglementaire n'ont jamais apporté de solution ni durable, ni saine.