

La mobilité des contrôleurs prise pour cible

Le GT Effectifs 2021 et le premier GS 32 heures de l'année (voir le [CDA n° 811](#)) se sont tenus ce 22 mars. La DSNA s'inscrit dans la continuité des années précédentes. Mais cette fois-ci elle a franchi un nouveau cap dans la réduction de la mobilité. Le SNCTA dénonce cette gestion qui marque une attaque sociale inacceptable et un recul sur la stratégie de moyen et long terme du pilotage des effectifs.

Le SNCTA ne reconnaît pas les résultats de ce GT Effectifs ; il demande à réévaluer les données d'entrée et la méthode.

Les ressources *ab initio* : enfin présentes

Les ressources disponibles pour ce GT Effectifs devaient enfin permettre d'arrêter de répartir la baisse d'effectif en cours depuis de nombreuses années en affectant :

☀ 3 promotions ÉNAC MCTA 18B/18C/19A (32/31/31 élèves). Ces affectations, issues des recrutements du Protocole 2016, permettent d'alimenter les centres dits « non-attractifs », mais aussi les centres attractifs, en CRNA et en approches. Suite au GS 32 heures tenu le matin même, ce sont 58 sorties ÉNAC qu'il restait à affecter en GT Effectifs (CRNA, Roissy, Orly) ;

☀ 4 futurs lauréats des examens et sélections professionnels. Chiffre historiquement bas, il est directement lié aux recrutements 2021, abaissés par décision unilatérale de la DGAC (voir le [CDA n° 810](#)) ;

☀ pas de ressortissant de l'union européenne (RUE).

Les recrutements plus nombreux depuis le Protocole 2016 et ceux obtenus par le SNCTA en 2020 hors protocole, devraient permettre de remonter les effectifs sur les prochaines années.

Le SNCTA alerte la DGAC sur ses futures orientations en matière de recrutements durant cette crise : il aura fallu

attendre 10 ans pour que les erreurs de la crise précédente soient péniblement rattrapées. Ces recrutements auront un impact à compter des GT Effectifs et GS 32 heures de 2024.

Les ressources AVE : attaque sur la mobilité

Depuis 2018, la DSNA vise à réduire la mobilité chez les contrôleurs aériens. Le SNCTA s'y oppose chaque année et un équilibre a toujours été trouvé. En 2021, la DSNA n'est pas dans la recherche de tels équilibres et porte un coup sans précédent à la mobilité en ne voulant ouvrir que 10 AVE attractifs en GT Effectifs (voir ci-dessous) ! Au-delà du résultat, le SNCTA dénonce fermement les raisons sous-jacentes à cette décision :

☀ la DSNA argue que le coût de la mobilité n'est pas soutenable en période de crise. Une vision simpliste pour cacher un opportunisme inacceptable et tenter de restreindre abusivement les options de carrières des contrôleurs. Le SNCTA rappelle que la mobilité des personnels est également une richesse pour la DSNA (preuve en est, elle est d'ailleurs imposée aux cadres de la DGAC) et source d'équilibre social pour le corps des ICNA. Par ailleurs, le « coût » de la mobilité réside dans le fait qu'un contrôleur en formation dans le centre receveur abaisse *de facto* le nombre de contrôleurs qualifiés du centre donneur. Dans le contexte actuel de trafic, chacun est à même de comprendre l'hérésie du raisonnement : la mobilité n'a jamais coûté aussi peu ;

☀ le modèle et les hypothèses utilisés par SDRH pour gérer les effectifs ne sont plus conformes à ce qui prévalait depuis 2018 ;

☀ à l'occasion du pacte de reprise « *temps de formation et impact sur la mobilité* », SDRH a assumé vouloir mettre en place un nouveau pilotage. La Direction a vocation à « *réduire le nombre d'AVE attractifs ainsi que les mutations intermédiaires vers Toulouse (ICA) et vers les îles pour diminuer le nombre global de contrôleurs en formation et pouvoir baisser les recrutements* ». Le SNCTA ne cautionne aucunement cette politique et s'emploie, seul, à s'y opposer.

Sous couvert de contraintes politiques et budgétaires, la DSNA s'attaque injustement à la mobilité des contrôleurs aériens.

La proposition DSNA pour le GT Effectifs 2021

Les contrôleurs aériens se sont fortement adaptés pour maintenir voire accélérer la formation durant la crise. Après plusieurs mois de tractations, la DSNA semble le reconnaître au vu des affectations à Athis et Reims. Le SNCTA s'en félicite mais attend la même reconnaissance pour les autres organismes.

La reprise des affectations à Roissy et Orly est indispensable au vu du très faible volume de formation en cours et des projections des courbes à venir. La réponse de la DSNA est encore malheureusement insuffisante sur ce point. Notons que la DSNA vise désormais un effectif de 15,5 PC par équipe à Roissy et non plus une fourchette entre 15 et 16.

Concernant les CRNA attractifs, le SNCTA dénonce le faible nombre de ressources allouées. En particulier :

☀ ces chiffres ne s'appuient que sur une vision à très court terme et ne prennent pas en compte la pyramide des âges de la fin de la décennie, par définition plus vieillissante dans ces centres. À l'image des recrutements au niveau national devant faire face aux départs en retraite à compter de 2029, cette problématique doit être anticipée ;

☀ les cibles d'effectif visées sont remises en cause pour les CRNA-Ouest et Sud-Ouest, pour lesquels la DSNA vise désormais, à l'horizon 2024-2025, la borne basse (soit 19 PC par équipe). Décision unilatérale et contraire aux travaux menés, la DSNA assume vouloir « *casser la progression des courbes* » et « *réduire la mobilité* » ;

☀ seulement 10 AVE sur Brest, Bordeaux et Aix offrant une mobilité quasi coupée pour le corps. Même si cela n'est qu'une proposition initiale amenée à être modifiée « *à la marge* » afin de donner le sentiment de faire un peu de social, nul doute que les chiffres finaux seront bien au-dessous de ce qui pourrait être considéré comme une proposition socialement acceptable.

La « proposition » de la DSNA est totalement déséquilibrée sur les plans opérationnels et sociaux.

Vu l'absence d'ouverture et la qualité du dialogue social actuel où tout est simplement notifié sans que presque rien ne bouge, le SNCTA a quitté la séance, pour la première fois en GT Effectifs depuis des années.

Proposition DSNA en GT Effectifs 2021

avant que le SNCTA ne quitte la séance

	ÉNAC	AVE	Total
Aix	4	4	8
Athis	26	4	30
Bordeaux	2	4	6
Brest	0	2	2
Reims	22	4	26
CDG	4	4	8
Orly	0	2	2
ICA (en-route)		2	2
ICA (approche)		1	1
	58	27	85

La DSNA confirme que ces chiffres satisfont ou correspondent aux demandes des encadrements locaux.

La concertation sociale n'a plus sa place car « *tout a déjà été discuté* ».

10 AVE en CRNA attractifs sur 2021 pour l'ensemble du corps : le SNCTA ne cautionne pas cette mesure coercitive inutile et inadaptée.

Le SNCTA publiera les résultats définitifs dès qu'ils seront connus. Nul doute que la position de SDRH n'aura évolué qu'à la marge pour répondre au clientélisme local auquel s'adonneront les autres organisations syndicales.

Alors que ce GT Effectifs 2021 disposait enfin de ressources ÉNAC en hausse permettant de répondre aux problématiques de chaque centre, il s'annonçait plus paisible que les années précédentes. À défaut d'un pilotage raisonnable des effectifs et de la mobilité, la Direction a fait le choix opportuniste de réduire la mobilité à son minimum, en-deçà de l'acceptable. La crise sanitaire et économique ne justifie en rien ces choix politiques qui ne peuvent être pris autrement que comme une attaque à l'encontre des contrôleurs aériens. La DSNA semble oublier toute recherche d'équilibre opérationnel à la lumière d'une entente sociale pour préparer la reprise. Le SNCTA ne reconnaît pas les résultats de ce GT Effectifs.