

Urgence sociale : le SNCTA réclame un plan Mobilité

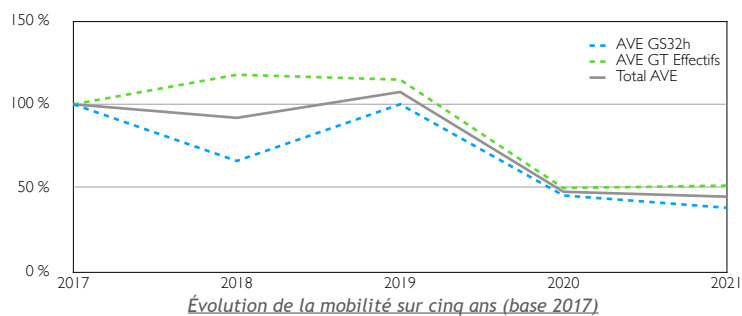
Depuis le début de la crise Covid, la mobilité des ICNA a été particulièrement bousculée par les choix successifs de la DSNA. La campagne de mobilité qui vient de s'achever (résultats [ici](#)) en est le reflet et accentue les tensions sociales quant aux perspectives de mutation et de choix de vies personnelles et professionnelles.

À l'aube des GT Effectifs et GS 32 heures 2022, cette situation doit cesser. Le SNCTA revendique un plan pour restaurer la mobilité des ICNA.

Retrouver une mobilité raisonnable

L'ouverture d'AVE a atteint un niveau historiquement bas, d'une part, en 2020 avec une unique campagne de mobilité sur des postes opérationnels en raison de la crise Covid et, d'autre part, en 2021 avec une forte restriction assumée par la DSNA.

Alors que le volume d'AVE était relativement stable entre 2017 et 2019, il a été divisé par plus de deux depuis le début de la crise sanitaire !



Première garantie de la mobilité, le SNCTA exige le retour à un volume suffisant d'AVE.

Parallèlement, la DSNA conduit depuis un an une politique dite de « suralimentation » visant à affecter, dans les centres attractifs, des sorties ÉNAC au-delà de ce qu'elle avait prévu l'année N afin d'éviter d'ouvrir des AVE l'année N+1. Ceci réduit d'autant plus l'ouverture d'AVE attractifs : le SNCTA demande la fin de cette politique.

Préparer l'avenir social et opérationnel

Le SNCTA le répète : il faut donner des perspectives en matière de mobilité et de dimensionnement des centres. La stratégie actuelle de la DSNA n'en prend pas le chemin.

S'il est indispensable de faire remonter les effectifs opérationnels des centres dits « du Nord », il est tout aussi indispensable d'anticiper la vague de départs à la retraite de la fin de la décennie dans les centres dits « du Sud ». Pour y faire face, il sera *in fine* nécessaire de rouvrir la mobilité Nord-Sud. Cette privation de perspectives et la frustration engendrée ne pourront que conduire à l'aggravation de la situation et un exode plus prononcé.

La restriction des AVE est une « fausse-bonne » idée conduisant à l'impasse sociale et opérationnelle.

Aussi, le SNCTA revendique des mesures opérationnelles et sociales pour une gestion équilibrée des ressources humaines :

- ☺ préserver une mobilité raisonnable vers les centres du Sud *via* l'ouverture d'AVE tout en anticipant les départs en retraite *via* l'affectation de sorties ÉNAC ;
- ☺ remonter et sécuriser l'effectif opérationnel des centres du Nord *via* une mention d'unité intermédiaire, une refonte et intensification de la formation autour de l'affectation (à l'ÉNAC et en centre) ainsi qu'une prime de fidélisation portée par le SNCTA dans les travaux de 2019-2020 ;
- ☺ intégrer le droit à mobilité dans les recrutements et le dimensionnement total du corps ICNA. À ce jour, chaque année, moins de 1 % des ICNA peuvent obtenir une mutation sur un poste attractif : c'est insuffisant !

Restaurer l'équilibre des « articles 60 »

La mobilité a été bousculée par les priorités absolues conférées aux contrôleurs aériens bénéficiant de rapprochements de conjoints ou de CIMM outre-mer.

Cette gestion est inadaptée au maillage territorial des centres de contrôle et n'apporte aucun gain à la DSNA, au contraire. Face à ce système perdant-perdant issu du recours juridique d'une autre organisation syndicale chez les IESSA, le SNCTA exige le retour à une gestion juste et équilibrée des « articles 60 ».

Le SNCTA n'acceptera pas une nouvelle campagne de mobilité gérée selon ces modalités. Il revendique un plan Mobilité répondant aux exigences opérationnelles et sociales.