

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL 

Négociations, âmes sensibles s'abstenir !

CERTAINS PARTICIPANTS À LA DERNIÈRE RÉUNION PLÉNIÈRE DE LA MISSION RP2 ONT ÉTÉ ÉMUS, D'AUTRES CHOQUÉS. DOIT-ON S'ÉTONNER DE VOIR UNE ADMINISTRATION PORTER, LORS D'UNE NÉGOCIATION AVEC LES REPRÉSENTANTS DES PERSONNELS, DES PROJETS MAXIMALISTES, VOIRE EXCESSIFS ? RIEN LÀ QUE DE BIEN ORDINAIRE. CE QUI L'ÉTAIT MOINS, C'ÉTAIT LA TENDANCE QUI PRÉVALAIT AVANT QUE NAISSE CET ESPACE DE NÉGOCIATION ET QUI CONSISTAIT À IMPOSER DES RÈGLES OU À TORDRE DES TEXTES EN FAISANT FI DES ATTENTES ET DES AVIS DES CONTRÔLEURS.

Au commencement, il y a eu le financement

Ceux qui, hier, ont construit un budget de l'aviation civile doté d'un programme « offshore » baptisé 613 ont ôté toute autonomie budgétaire à la DSNA. Sous prétexte d'optimisation des coûts et d'une gestion mutualisée des ressources financières et humaines de la DGAC, ils ont privé la DSNA d'une grande partie de ses moyens de gouvernance. Comme une adolescente qui se consacre à ses études et attend de ses parents les moyens que ces derniers jugeront utiles de lui fournir, la DSNA se consacre à son cœur de métier et attend de la direction générale les moyens que cette dernière jugera utiles à ses missions. Mais cette comparaison a ses limites, car dans le cas de notre adolescente, ce sont les parents qui assurent les revenus... pour la DGAC, c'est la DSNA ! Cette situation singulière semble parfaitement convenir à la direction générale qui peut ainsi construire un budget dont elle use à sa guise pour administrer la DGAC dans son ensemble ou servir des intérêts extérieurs, qu'il s'agisse de ceux des compagnies aériennes, d'exploitants aéroportuaires ou autres. Il n'y aurait pas matière à critiquer cette organisation si elle n'avait eu pour conséquences la baisse des effectifs et le sous-investissement qui mettent aujourd'hui la DSNA et ses personnels en difficulté. À l'évidence, aucun ANSP ayant la maîtrise de ses choix n'aurait conduit une politique de baisse des effectifs de contrôleurs conjointement avec une baisse historique de ses investissements, le tout dans un environnement technique en voie d'obsolescence. Des financements inadaptés et des politiques qui se détournent des enjeux du contrôle aérien, voilà les origines du mal qui touche aujourd'hui la DSNA. L'action conduite par le SNCTA en 2014 sur le taux de redevance fournira dès 2015 des marges financières complémentaires à la DGAC. Ces revenus devront permettre l'élaboration d'un accord de modernisation technique et sociale au sein de la DSNA au bénéfice premier des contrôleurs et de leurs missions.

Au final, il y aura l'accord social

Il y a plus d'une façon de résoudre un problème :

- ♦ la première est de le nier, c'est souvent le premier choix de l'administration et, lorsque ce problème affecte les contrôleurs en particulier, celui de certaines organisations adeptes du babouisme. L'action du SNCTA a permis de lever cette option. Les travaux de la *Mission* ont mis en évidence des difficultés qui affectent spécifiquement le contrôle aérien. Ces difficultés variables, mais certaines, touchent, ou toucheront, tout ou partie des centres de contrôle français à courte ou moyenne échéance ;
- ♦ la deuxième, assez tendance en ce moment au sein de l'administration et des pouvoirs publics, consiste à concerter un temps pour finir par imposer ! Dans cette hypothèse, et si nos interlocuteurs en doutent encore, le SNCTA saura rappeler à qui de droit la capacité de mobilisation des contrôleurs ;
- ♦ la troisième enfin, qui n'en doutons pas aura la faveur du plus grand nombre, car elle est le fruit du bon sens, consiste à poursuivre la mise en place des conditions permettant une négociation fructueuse satisfaisant les principales attentes de chacun des protagonistes.

Le SNCTA considère que l'amélioration des conditions d'emploi des contrôleurs et un meilleur accompagnement social des nouvelles exigences permettront de garantir le succès de la stratégie de la DSNA. L'avenir du transport aérien français ne peut se concevoir dans une perpétuelle dégradation des conditions de travail, de rémunération ou de retraite des contrôleurs. L'histoire est, en ce sens, riche d'enseignement. Par sa décision de mettre en place une mission sur les métiers des ICNA, notre ministre a permis la mise en évidence, jusque là niée, de problématiques spécifiques aux métiers des contrôleurs. Cette action, saluée par le SNCTA, doit maintenant être complétée par la poursuite de négociations sociales assumées par les pouvoirs publics. Le SNCTA a fait une demande en ce sens au ministre en charge des transports.

COMME LE SNCTA L'A TOUJOURS DIT, LA MISSION RP2 EST UN SUPPORT TECHNIQUE DE NÉGOCIATION. L'ADMINISTRATION Y DÉPOSE SES ATTENTES, DONT ACTE, LE SNCTA FAIT PART DES SIENNES. LES POSITIONS SONT ÉTABLIES, IL FAUT MAINTENANT SORTIR DES POSTURES ET TRAVAILLER À LEUR RAPPROCHEMENT. L'ADMINISTRATION A ASSEZ PERDU DE TEMPS, LES CONTRÔLEURS ATTENDENT DU CONCRET.

LE BN DU SNCTA EST EN DÉPLACEMENT DANS VOS CENTRES, VENEZ VOUS INFORMER !

