

En automne, la DSNA sort le parapluie

Depuis les débuts de *4-Flight*, les contrôleurs rémois ont pris en main un outil inabouti qu'ils ont permis de rendre plus opérationnel. La mise en service au début de l'été aéronautique a conditionné toute l'organisation du travail de cette année. Par cette décision de la Direction, tout le potentiel de l'expérimentation RH aura été consommé au 5 octobre alors que le trafic tutoie les records de 2019.

Une organisation du travail jusqu'à présent adaptée

La DSNA a fait le choix d'offrir un maximum de capacité dès les premiers jours de l'EOP. Le SNCTA s'est efforcé de négocier une organisation du travail équilibrée qui réponde à la fois aux enjeux historiques, aux aspects sociaux et à la préservation de la fatigue. Ainsi, 12 cycles densifiés ont été programmés jusqu'au 5 octobre ; les recyclages dirigés ont été adaptés et certaines périodes d'absence ont été décalées. Les vacances de contrôle ont pu ainsi être réduites à 8h30 maximum, hors Nuit.

Une offre largement insuffisante

Dès le 6 octobre, l'ensemble des cycles densifiés sera consommé alors que la demande, au moins jusqu'à la fin des vacances de la Toussaint, s'annonce très haute, proche du niveau de 2019.

Pourtant, le CRNA Est ne pourra garantir qu'une très maigre offre de 8 UCESO. L'écart très

significatif avec la demande, et le phénomène de pics horaires de trafic, caractéristique des espaces de Reims, laisse présager 1 mois de tension en salle de contrôle.

Le niveau de l'offre sera trop faible pour que la FMP mette en place ses outils habituels et garantisse une configuration de la salle à N pour N, sans s'exposer à des dépassements d'UCESO. Le SNCTA n'acceptera pas que la sécurité soit chaque jour mise en jeu par des armements non conformes et un suivi du trafic trop fin. Le SNCTA appelle le service exploitation à prendre de la marge.

La DSNA « assume »

Le problème a été identifié au niveau local et remonté à la DSNA depuis bien longtemps. Il semble enfin intégré.

Mais la DSNA « assume ». Elle parie sur le dos de ses personnels que le programme des compagnies s'infléchira en automne. Sa réponse est d'imputer les 40.000 minutes de délais supplémentaires quotidiens, en délais *4-Flight/Special event*.

Le SNCTA refuse ce grotesque jeu d'écriture alors que le CRNA Est, globalement, est déjà capable de passer un niveau de trafic quasi-équivalent à celui d'avant-crise. Le SNCTA s'assurera que chacun prenne ses responsabilités. Des délais *staffing* feront apparaître les manquements de l'échelon central qui depuis 2 ans, ne cesse de jouer avec le feu.

La DSNA doit apporter des réponses pour le mois d'octobre. Des solutions existent, mais elles doivent être anticipées.

Le SNCTA appelle le service exploitation à se mettre en mode dégradé dès le 6 octobre : prendre de la marge pour protéger les contrôleurs sur position, notamment avec une gestion de salle pré tactique offrant des secteurs de débordement.