



Depuis le CT DSNA du 22 juin, les Pouvoirs publics ont acté, en réponse à la crise sanitaire et à la baisse temporaire du trafic, le principe des réserves opérationnelles et du compte-temps afin de traiter la potentielle surcapacité et de préparer la remontée du trafic. Cette décision politique, prise contre l'avis du SNCTA, renvoie à la DSNA la définition de ses modalités.

La DSNA s'inscrit bien au-delà de ce cadrage, tant sur les problématiques abordées que sur la temporalité en ne définissant ni période de moindre charge ou de surcapacité, ni durée d'application concomitante à celle de la crise. C'est une transformation pérenne qu'elle espère opérer, en dehors de toute négociation protocolaire et contre l'avis des organisations syndicales.

Alors qu'accompagner la reprise de l'activité est au cœur des préoccupations du secteur aérien, la DSNA se prépare à paralyser la navigation aérienne par des mesures inadaptées, comptables et vexatoires. Le SNCTA considère à ce stade que ce dispositif est inapplicable tant d'un point de vue opérationnel que social et juridique.

Le calendrier annoncé prévoit une dernière réunion plénière le 9 septembre et un CT DSNA à la mi-octobre pour une entrée en vigueur de la réserve opérationnelle et du compte-temps au 1<sup>er</sup> novembre. Le SNCTA réaffirme que ces échéances sont irréalistes vu l'ampleur des travaux et le peu d'avancées.

Après des années d'accompagnement de la croissance du trafic par les contrôleurs aériens, la gestion de la crise ne se fera pas sans dialogue ni concorde. La DSNA doit se ressaisir pour ne pas plonger dans l'immobilisme.