

# Quand les *managers* de la DSNA font de la politique et ne rendent pas le service de contrôle

Pour des raisons politiques, la DO a décidé de se passer des cycles densifiés du dispositif expérimental RH à Reims depuis le 25 octobre dernier. Pourtant, un niveau de trafic élevé avait été annoncé en *briefing* par le service pour novembre et décembre, en particulier les week-ends.

## Gestion au doigt mouillé

Cette décision, couplée à un manque d'effectif chronique et aggravée par les formations *4-Flight*, prive la salle de 3 secteurs en milieu de journée, ce qui crée un écart insoutenable entre l'offre secteur et la demande de trafic.

Lors du week-end de la Toussaint, période de vacances et de voyages dans plusieurs pays européens, le CRNA Est offrait 9 secteurs pour une demande oscillant entre 15 et 16.

Ce choix perdant-perdant fait supporter des délais inutiles à l'utilisateur et met les contrôleurs en situation critique de surcharge. Les compagnies, sortant de la période difficile du COVID doivent désormais subir les décisions de la DO.

Durant ces deux jours, les régulations et les délais potentiels ont conduit un grand nombre de vols (autour de 800) à contourner les espaces de Reims, surchargeant les centres adjacents, mettant les acteurs sous pression, et générant des désordres aux interfaces.

Comble de l'ironie, ce trafic, volatilisé de Reims, pour lequel nous n'avons pas rendu notre mission de

service de contrôle n'y est plus comptabilisé, et les délais associés deviennent invisibles. La DO tentera de dire que les délais n'étaient pas si importants : la ficelle est grossière et personne n'est dupe. Surtout pas l'utilisateur qui a pu mesurer les difficultés rencontrées.

## Quelqu'un devra assumer

Dans un contexte de sortie de crise sanitaire, tous les *managers* de toutes les entreprises ou services publics ont à cœur d'accompagner le regain d'activité. Partout, les ressources humaines sont montées en puissance pour ne pas rater la reprise et regagner ce qui a été perdu durant le COVID. Partout, sauf à la DO où nos dirigeants se paient le luxe d'un conflit social.

Sous-dimensionnement orchestré, vacances longues et fatigue accumulée : la DO pousse la salle de contrôle dans ses limites. À cela viennent s'ajouter les appels de la DO en salle les jours chargés, pour demander des comptes. Dans ce contexte inédit où, faute de secteurs disponibles, les chefs de salle sont accaparés par une gestion toujours plus tendue du trafic pour éviter tout débordement dans un système rendu instable, ces tentatives d'intimidation sont inacceptables.

Ce *management* brutal ne pourra pas relever les défis de la reprise combinée à la mise en place de *4-Flight*. La DO se comporte comme si elle n'avait pas besoin des contrôleurs pour la suite, c'est son choix.

**Le SNCTA dénonce cette vision court-termiste qui devra être assumée lorsque le système sera dans l'impasse.**

**Le SNCTA ne laissera pas l'outil de travail se dégrader et s'opposera par tous les moyens à cette pression permanente et inutile exercée sur les contrôleurs.**