

La saison des postures

L'été aéronautique est plus persistant que le soleil à Reims, et vient seulement de s'achever. Les Rémois soufflent enfin ! 2023 avait déjà surpassé l'année référence 2019. 2024 a tout explosé (+ 7 % de trafic sur un an).

Eurocontrol prévoyait un été noir vu le niveau de la demande. Mais le professionnalisme des contrôleurs a permis d'offrir, malgré une météo orageuse défavorable, une qualité de service saluée par l'ensemble des acteurs aéronautiques... Sauf par l'échelon central de la DO.

Plus important, alors que les contrôleurs ont été fortement sollicités, le ressenti global en salle est resté plutôt bon. L'organisation du travail négociée l'an dernier a prouvé son efficacité permettant à la fois de moins contraindre le trafic et de continuer de proposer des vacances courtes et des congés bien mérités.

2025 promet d'être encore plus dense. Mais à quelques jours d'un CSA clef, les postures de la direction des opérations paralysent les discussions locales et compromettent tout accord gagnant-gagnant.

Trafic en hausse, exigences en hausse

Rétrospectivement, le trafic est resté soutenu en cœur de journée mais les pointes de soirée 17h00-19h00, et du soir 21h30-22h30, se sont avérées aussi, particulièrement fortes. C'est la gestion de ces pointes que le service entend optimiser l'an prochain à travers les négociations en cours.

Justement, le nouveau protocole prévoit de nouveaux outils. Le SNCTA entend les utiliser pour répondre au mieux aux nouvelles demandes du service

tout en préservant les paramètres sociaux qui doivent absolument rester hors du périmètre des négociations.

Mauvaise méthode, mauvais résultats

Mais les maigres avancées obtenues en bilatérales sont systématiquement parasitées par des arbitrages *a posteriori* de la DO, totalement décorrélés des besoins opérationnels.

Ces méthodes sont non seulement inacceptables, mais aussi contreproductives, comme en témoigne la récente gestion calamiteuse des extensions de nuit.

Le SNCTA exhorte l'échelon central à laisser les acteurs locaux conduire des négociations qu'ils maîtrisent bien mieux, et de se poser enfin en facilitateur vis-à-vis des autres interlocuteurs publics. La consigne nationale de gestion (visant à instaurer une hyper-centralisation à la DO) est abrogée. Il serait peut-être temps de s'en rappeler.

Réagir avant le crash

Dans une DSN fonctionnelle, l'organisation du travail pour 2025 devrait déjà être votée.

L'offre proposée pour le flux ski début 2025 et l'été prochain devrait déjà être connue des services pour leur permettre d'élaborer leur stratégie ATFCM dans les meilleures conditions, et espérer compter dans les négociations du début d'année entre les ANSP et le *Network Manager*.

Les contrôleurs devraient connaître leur droit d'absence dans un mois et demi pour valider leurs congés et récupérations, ou confirmer leur participation en formation, GT ou réunion de service.

Les sujets à traiter sont nombreux et le temps presse. La DO doit absolument se ressaisir sans délai.

Les postures dogmatiques de la DO sont hélas habituelles et n'impressionnent pas le SNCTA. Six mois après la signature d'un nouveau protocole, ces méthodes qui perdurent interrogent sur les véritables intentions de la DO. Veut-elle aboutir à un accord équilibré ou à un blocage généralisé ?

Quel que soit le résultat des négociations, le SNCTA présentera à sa section l'organisation du travail proposée en CSA et lui demandera de statuer pour donner un mandat de voter. Si nécessaire, le SNCTA se reconfigurera comme il a su le faire dans le passé pour que les paramètres inacceptables soient retirés...