



DSNA

# **COMITÉ TECHNIQUE CENTRAL DE LA DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

SÉANCE DU 22 JUIN 2020  
PROCÈS-VERBAL

Le CT DSNA s'est réuni le 22 juin 2020, sous la présidence de M. Maurice Georges.

**Représentaient l'Administration (membres titulaires)**

M. Maurice Georges..... DSNA  
M. Jérôme Meyer ..... DSNA/SDRH

**Représentaient les personnels (membres titulaires)**

M. Jérémy Duchatelard ..... SNCTA  
M. Stéphane Lonné ..... SNCTA  
M. Loïc Parisi..... SNCTA

**Représentaient également les personnels (membres suppléants)**

M. Vincent Labonne..... SNCTA  
M. Guilhem Faraldo ..... SNCTA

**Étaient invités par le Président**

M. Eric Bruneau ..... DSNA/AD  
M. Frédéric Guignier..... DSNA/CM  
M. Didier Serrano..... DSNA/Cabinet  
M. François Richard-Bôle ..... DSNA/Cabinet  
M. Philippe Barnola ..... DSNA/SDPS  
M. Loïc Robin ..... DSNA/MSQS  
M. Geoffroy Ville..... DO/EC  
Mme Isabelle Couderc ..... DO/EC  
M. Antonio Di Palo ..... DO/EC  
M. Julien Prieur ..... DO/EC  
M. Guillaume Blandel ..... DO/SNA-RP/CDG  
M. Pierre Outrey..... DO/CRNA SE  
M. Christophe Rouquié ..... DTI/D  
M. Jean-Marc Fernandez de Grado ..... DTI/AD

**Étaient invités en tant qu'experts**

M. Michel Coz-Elleouet ..... SNCTA  
M. Guillaume Sintès..... SNCTA

# Tables des matières

Point 1 : Ordre du jour.....	1
Point 2 : Approbation du procès-verbal du CT DSNA du 15 octobre 2019.....	2
Point 3 : Réorganisation de la DO échelon central en pôles.....	3
Point 4 : Gestion RH de la filière contrôle .....	5
Point 5 : Point sur l'avancement du GT Simulation .....	35

## Point 1 : Ordre du jour

**Le Président** ouvre la séance. Il précise que le quorum n'ayant pas été atteint lors de la séance du 16 juin, en vertu de l'article 8 du règlement intérieur du CT DSNA, les membres du CT DSNA ont été convoqués à une nouvelle séance en visioconférence.

Prend acte que seul, le SNCTA est présent. Il propose qu'un représentant assure le secrétariat-adjoint de séance.

**SNCTA** accepte.

**Le Président** présente l'ordre du jour. Il indique, compte tenu de la représentativité des membres du CT à cette séance, vouloir retirer le point sur la gestion RH de la filière technique.

En l'absence d'autres interventions, l'ordre du jour est considéré comme approuvé.

## **Point 2 : Approbation du procès-verbal du CT DSNA du 15 octobre 2019**

**Le Président** invite aux commentaires.  
**SNCTA** indique ne pas avoir de commentaires sur ce procès-verbal.  
**Le Président** adopte en l'état le procès-verbal du CT DSNA du 15 octobre 2019.

### Point 3 : Réorganisation de la DO échelon central en pôles

- Le Président** demande à M. Bruneau, son nouvel adjoint et directeur des opérations par intérim, de présenter ce point.
- M. Bruneau** présente les motifs conduisant à poursuivre la réorganisation de l'échelon central de la DO en pôles. La réorganisation du département 3 en deux pôles, CNS et ATM, a montré toute sa pertinence dans l'évolution et la gestion des programmes d'investissement. Cela se pratique aujourd'hui aussi à la DTI. Il s'agit de poursuivre cette réorganisation.
- Au sein du domaine DO1, les départements devenant des domaines, les pôles Sécurité technique et Sécurité exploitation fusionneront au bénéfice d'un pôle unique Sécurité, d'ici 2021. Cette fusion concourra plus facilement à l'objectif de transformation de notre SMS et à l'instauration du modèle en barrière afin de mieux appréhender la sécurité de façon globale. L'expérience en système de management de la sécurité montre l'intérêt et la pertinence de traiter de façon globale les volets exploitation et techniques.
- S'agissant de DO2, il s'agit de mettre en œuvre cette évolution en pôles à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, et de regrouper au sein d'un même pôle la division Organisation stratégique et la division Planification technique afin de créer un pôle Gestion des espaces et des flux. Là aussi, l'expérience a montré le lien entre ce qui relève de l'ASM et ce qui relève de l'ATFCM. Une approche plus intégrée est nécessaire pour gagner en efficacité et avoir une meilleure répartition des fonctions, elle apportera plus de robustesse et de permanence opérationnelle, et permettra de doubler les personnes en responsabilité des missions de support opérationnel vers les centres.
- Le troisième volet de ce projet d'évolution de l'organisation est de doter le domaine DO3 d'un pôle Cybersécurité afin d'assurer la montée en puissance du volet SSI au sein de la DSNA et d'augmenter sa capacité de détection et de réponses à tout événement SSI.
- Invite Isabelle Couderc à compléter sa présentation générale.
- Mme Couderc** indique que ce projet nécessite la modification de la décision d'organisation de la DO en date du 10 juillet 2019, et en particulier l'article 1, qui visait la notion de département. Sur cet aspect-là, les modifications d'organisation en pôles conduisent également à transformer les départements en domaines, à l'identique de l'organisation de la DTI. Cet élément est porté par l'article 2. L'article 3 de la décision, mentionnant le département Sécurité et performance DO1, lequel devient un domaine dans lequel se retrouve la fusion des deux pôles Sécurité technique et Sécurité exploitation, est modifié, de même que l'article 4, pour prendre en considération les modifications de la division Organisation stratégique, qui devient le pôle Airspace Design, et la fusion des divisions Prétactique et Utilisation de l'espace, qui forment le pôle Gestion de l'espace et flux. Enfin est également modifié l'article 5 de la décision, qui mentionne la création du pôle Cyber.
- S'agissant de l'arrêté DSNA, la seule modification porte sur la transformation des départements en domaines.
- M. Meyer** indique que l'arrêté DSNA ne détaillant plus aujourd'hui l'organisation en-dessous des niveaux chefs de service et sous-directeurs, la modification telle que proposée dans le cadre de l'arrêté sera faite dans la note d'organisation de la DSNA.
- Le Président** demande si le SNCTA a des commentaires à formuler.

**SNCTA**

estime cette réorganisation, telle que présentée, cohérente. La réorganisation en domaines devrait permettre de renforcer l'effectif et l'attractivité de l'échelon central de la DO, en particulier pour les postes de chef de pôle et chef de domaine. Considérant que cette proposition reprend des éléments déjà discutés, le SNCTA n'a pas de commentaire particulier à faire sur cette proposition de texte.

**Le Président**

remercie le SNCTA et procède au vote.

<p><i>Résultat du vote :</i> <b><i>Pour : SNCTA (3 voix)</i></b> <b><i>Contre : 0</i></b> <b><i>Abstentions : 0</i></b> <b><i>Ne souhaite pas participer : 0</i></b></p>
--

## Point 4 : Gestion RH de la filière contrôle

### Le Président

aborde ce point de l'ordre du jour, qui vise à préciser un ensemble de mesures concernant la gestion RH des contrôleurs dans un contexte de crise aigüe du transport aérien. Il sait l'attente exprimée sur ces mesures afin de clarifier au plus vite les règles applicables tant vis-à-vis des agents que des services.

Indique que M. Bruneau présentera deux notes : l'une porte sur la mutualisation des expérimentations RH, l'autre sur l'organisation du travail en salle hors expérimentation. Chacune fera l'objet d'un débat avant d'être proposée successivement au vote. En fonction du vote, une suite sera ou non donnée au débat.

### M. Bruneau

aborde la mutualisation des expérimentations RH, maintenues à titre conservatoire pour celles qui étaient en vigueur, au début de la crise sanitaire de la Covid. La plupart avaient été renouvelées fin 2019.

Pointe l'importante faiblesse du trafic, confirmée pour l'été. La reprise du trafic devrait être lente, avec la perspective d'un retour à une situation proche de celle de l'été 2019 pas avant l'été 2023. De ce fait, les mesures de flexibilité et de capacité résultant des expérimentations ne seront pas utilisées durant l'été 2020. L'idée est de mutualiser le potentiel résultant de ces expérimentations RH sur une période couvrant les étés aéronautiques précités. Ces expérimentations RH et le principe d'avoir une mutualisation permettent de disposer des outils de flexibilité nécessaire durant une période où la DSNA va procéder à une transition technologique importante vers de nouveaux systèmes, en particulier, pour 2021 et 2022, la transition vers 4-FLIGHT dans les centres de Reims et d'Aix.

Précise que la note stipule cinq éléments de cadrage permettant d'inscrire cette mutualisation :

- le premier pose que les expérimentations couvrent jusqu'à l'été aéronautique 2023 inclus ;
- le deuxième concerne la mutualisation des outils permis par l'expérimentation ;
- le troisième précise que ces dispositifs de flexibilité seront programmés au plus tard à l'hiver de l'année N-1 pour l'été de l'année N. Compte tenu de l'état du trafic, aucune vacation dite « JX » ne sera utilisée ou programmée au titre de l'année 2020, sauf besoin opérationnel impératif et ceux nécessaires à la formation ou à la transformation de masse des contrôleurs d'Aix et de Reims au système 4-FLIGHT ;
- le quatrième fait référence à des périodes discrètes pour la programmation des JX par cycle et le nombre de JX par cycle. Dans le cadre des expérimentations RH, au sens de l'arrêté de décembre 2016, trois périodes discrètes étaient inscrites. L'objectif est d'aller au-delà pour obtenir une offre en plus grande adéquation avec la demande de trafic, compte tenu de l'incertitude qui pèse sur cette reprise du trafic ;
- le dernier point permet d'introduire un élément de protection en matière de gestion adaptée de la fatigue en période de pointe. Il est précisé que le nombre de JX programmés sur une année, par équipe de contrôleurs, ne pourra pas dépasser 12 par an.

Ajoute que tout cela devra renvoyer à un cadre d'expérimentations qui devra être proposé à l'avis de chacun des CT compétents, d'ici fin juillet. En fonction de l'avis rendu, les expérimentations seront soit poursuivies dans ce nouveau cadre, soit suspendues.



Propose de passer à la note sur les réserves opérationnelles.

Rappelle les récents plans de continuité d'activité et de reprise d'activité mis en œuvre, et les nombreux dispositifs qualifiés de « réserve opérationnelle », compte tenu de la faiblesse du trafic observé depuis mars 2020. Avec la faiblesse du trafic attendu pour les prochaines années, ces dispositifs de réserve opérationnelle vont devoir être prolongés dans la durée. Pour cela, il faut pouvoir répondre à deux objectifs :

- assurer une gestion transparente et adaptée des ressources humaines, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir définir la façon dont les réserves opérationnelles sont notamment intégrées dans la régulation du cycle de travail ;
- pouvoir, au travers de ces réserves opérationnelles, assurer la préparation et l'accompagnement de la reprise du trafic. Pour cela, un certain nombre d'actions de court et moyen terme, auxquelles contribue la modernisation technique, consistent à améliorer la performance environnementale, la performance économique et la performance RH.

La note proposée définit les règles pour le 2<sup>e</sup> semestre 2020 en matière de congés, de réserve opérationnelle ou de journées de récupération. Le concept de réserve opérationnelle est défini au premier paragraphe, avec sa déclinaison en réserve opérationnelle chaude (ROC) et réserve opérationnelle froide (ROF). Le principe est qu'un agent en réserve opérationnelle chaude peut être programmé par le service sur des activités hors vacation de contrôle – besoin significatif à court et moyen terme. Cela peut contribuer à des projets de modernisation technique, des projets espace, mais aussi à de la formation initiale et continue, voire l'analyse éléments de sécurité ou REX sécurité, ou toute autre tâche définie par le service. Le contrôleur est callable dans la limite de l'heure de début et l'heure de fin de vacation. Il est callable la veille, mais aussi le jour J, par le chef de salle, par le chef de tour ou le service, toujours dans la limite de l'heure de début et de l'heure de fin de vacation, avec un préavis selon qu'il est à son domicile ou sur son lieu de travail. La note rappelle aussi des éléments de comptabilité en vertu de l'objectif de gestion transparente et adaptée des ressources humaines. Le principe est qu'une ROC pour laquelle un agent est à son domicile et n'a pas été appelé pour un renfort sur une vacation de contrôle équivaut à 0,5 jour d'absence.

Le principe retenu pour la réserve opérationnelle froide est que l'agent ne peut pas être callable à moins de 6 jours de la vacation de contrôle prévue. La ROF pour laquelle l'agent n'a pas été appelé équivaut à un jour d'absence.

Trois phases ont été identifiées pour la mise en œuvre de ces RO :

- du 1<sup>er</sup> juillet au 1<sup>er</sup> septembre ;
- puis du 1<sup>er</sup> septembre au 1<sup>er</sup> janvier ;
- puis une phase dite de « compte-temps », qui installe ce principe de réserve opérationnelle dans la durée.

Dans la première phase, le principe est que la réserve opérationnelle chaude concerne par défaut les agents qui ne sont ni en vacation de contrôle, ni en stage ou formation, ni en congés ou récupérations. En vertu des besoins d'activités hors salle, les services veilleront à proposer au contrôleur, dès cette première phase, des tâches hors salle utiles pour le service et pour la DSNA sur l'ensemble des thèmes et tâches déjà mentionnés. À compter du 1<sup>er</sup> juillet, un décompte nominatif des réserves opérationnelles chaudes est assuré, avec la traçabilité des agents qui a vocation à perdurer dans la deuxième phase puis dans la troisième.

Deux éléments évoluent entre la première et la deuxième phase :

- en sus du principe de ROC par défaut posé dans la première phase est défini un nombre minimal de ROC nécessaires pour s'adapter à un certain nombre d'aléas, liés à la situation sanitaire actuelle ou à des situations non

prévisibles (difficultés météo, fonctionnement d'un centre adjacent ou encore situation technique dégradée). Tous les agents ayant des activités hors salles sont par défaut en ROC, comme dans la première phase. Des rappels, en tant que de besoin, sur des vacations de contrôle se feront prioritairement sur des agents en ROC à domicile afin que l'activité hors salle puisse continuer ;

- est introduite la notion de ROF, qui n'apparaît pas dans la première phase, là aussi avec un décompte et une traçabilité de ces réserves opérationnelles froides.

Dans la troisième phase, un compte-temps est mis en place et alimenté par le nombre de JRH, les récupérations octroyées aux agents en vertu notamment d'activités qui se feraient en dehors de leur tour de service (participation à des GT où le contrôleur était normalement en repos, qui, le cas échéant, incrémente le compteur de 0,5 ou de 1 en fonction de la durée de la formation ou du GT). La décrémentation est de :

- 0,5 pour toute ROC pour laquelle l'agent n'a pas été rappelé ;
- 1 pour toute ROF pour laquelle l'agent n'a pas été appelé avec le préavis de 6 jours ;
- 1 pour toute récupération posée par l'agent.

Un bilan est réalisé en fin d'année :

- si le compte-temps est positif, les jours restants sont à solder au premier trimestre de l'année suivante ;
- si le compte est négatif, ces jours sont tout simplement extraits de l'initialisation du forfait JRH de l'année suivante, puisqu'en début d'année N+1, le nombre de jours de dépassement horaire, et donc de JRH, qui en résulte est défini en fonction des tours de service prévisionnels.

S'agissant de l'année 2020, il a été considéré que le forfait de journées de dépassement horaire (JRH) pouvait être reporté à 0 pour l'ensemble de l'année 2020 et que les congés soient déposés avant la fin de l'année pour ne pas obérer toute reprise du trafic éventuelle en 2021. Aucun report ne sera autorisé sur 2021. Il s'agit d'une mesure de transition dans la mise en œuvre de ce dispositif de ROC et ROF qui a vocation à perdurer. Le principe est d'imputer le nombre de ROF et de ROC définis selon le prorata mentionné (0,5 pour les ROC et 1 pour les ROF). L'ensemble des ROF et ROC entre le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et le 31 décembre viendra en déduction du compte-temps initialisé pour l'année 2021.

Propose d'engager les discussions sur cette présentation.

## **Le Président**

précise avoir tenu à ce que ces deux notes soient présentées ensemble bien que ces deux dispositifs soient différents. Il rappelle que :

- l'un porte sur le mode de fonctionnement quotidien des centres dans la situation de trafic particulier actuelle, qui risque de perdurer, d'où la nécessité de mesures de gestion transparentes et proportionnées ;
- l'autre est plutôt relatif au caractère expérimental en vigueur dans un certain nombre de centres, et pluriannuel.

Ces deux notes ne relèvent pas du même périmètre d'application, et ne peuvent pas être fusionnées en une seule note. Néanmoins, cela forme un tout.

Les deux sujets sont liés, mais feront l'objet de deux votes différents.

Donne la parole au SNCTA.

**SNCTA**

prend bonne note des deux votes demandés. En effet, les deux notes ne répondent pas à la même problématique.

Souscrit au principe de mutualisation des expérimentations RH, car elle présente un vrai sens opérationnel et permet de faire face à la réalité de l'année 2020 en termes de trafic, en disant qu'il n'y aura pas de vacation JE (7<sup>e</sup> vacation) sur l'année 2020 au profit des années 2021, 2022, 2023, ce qui permettra d'accompagner la reprise pour éviter du délai et une dégradation des conditions de travail des contrôleurs. Faire cette mutualisation a du sens.

Se dit convaincu que, sur l'année 2021, le trafic sera globalement équivalent à celui de 2015, à l'époque où les premières expérimentations ont pu être mises en place – sans éluder le fait que les effectifs ont, entre-temps, considérablement baissé. Pour une reprise de l'activité aérienne sur les années à venir, il est indispensable d'avoir un maintien des expérimentations, dans le cadre de cette mutualisation, pour être cohérent avec la demande.

Aurait cependant quelques questions, et des amendements à suggérer. Une distinction lui semble à effectuer entre les 7<sup>e</sup> vacations, liées principalement au trafic et en cours dans la plupart des organismes depuis plusieurs années, et les vacations liées spécifiquement à la transformation 4-FLIGHT (Reims et Aix). Les JX sont les journées associées à la transformation. Or, puisqu'il est écrit dans le texte que ces journées devront être maintenues en 2020, il serait souhaitable, pour plus de clarté, de remplacer le terme JX par le terme JE, qui est utilisé classiquement dans tous les centres.

Revient par ailleurs sur la date du 15 juillet, inscrite en fin de paragraphe. Cette date lui paraît trop proche, car un certain temps est nécessaire pour se retourner vers les contrôleurs. Les expérimentations ont en effet toujours été présentées aux contrôleurs et expliquées. Une pédagogie est en effet indispensable en vue de la déclinaison locale qui suit, ce qui paraît très délicat, voire incompatible, avec le timing du 15 juillet. Il préférerait le reporter pour pouvoir se retourner vers les contrôleurs et avoir leur avis sur ces différents sujets.

Note que cette note de mutualisation vise à reprendre des cadrages des éléments figurant dans l'arrêté expérimental. Il convient de consulter les contrôleurs, soit via le comité technique, instance de dialogue sociale formelle, soit via une consultation. Cet élément est déterminant pour avancer assez rapidement dans la mise en place ou l'arrêt, le cas échéant, de ces dispositifs, comme cela a pu être fait précédemment. Un processus de validation des expérimentations reposant sur des principes connus, et surtout compris, est nécessaire. Une (ou plusieurs) organisation syndicale qui porterait le projet de mutualisation d'une expérimentation en CT, dès lors qu'elle représenterait plus de 50 %, pourrait valider le processus de mutualisation. Le recours à une consultation des contrôleurs pourrait être un autre moyen de valider cela. C'est une consultation classique où la proposition est soumise à l'ensemble des contrôleurs du périmètre concerné et la décision est prise à la majorité simple des suffrages exprimés. Cela permet d'avoir un processus démocratique simple et surtout efficace pour la mise en place ou l'arrêt des expérimentations dans les centres concernés. Ce processus n'apparaît pas ici, mais il sera nécessaire de l'inscrire pour le bon fonctionnement démocratique.

Souhaite, avant de poursuivre, recueillir déjà la réaction de la Présidence sur ces premiers amendements.

**Le Président**

indique concernant les expérimentations et les formations 4-FLIGHT, qu'il n'est pas question d'utiliser des vacations excédentaires pour faire des formations si le trafic est insuffisant et que les réserves opérationnelles sont en grand nombre. Il faut que cela soit justifié et proportionné. Il convient de mutualiser ce qui doit l'être. Dans le principe, l'idée est bien de mutualiser aussi ce qui était prévu pour les expérimentations ciblées formations 4-FLIGHT.

N'a pas d'objection pour se donner jusqu'à la fin juillet, mais cela doit se faire avant la fin de l'été. Il s'en remettra à sa hiérarchie pour le choix du mode de consultation locale, s'il doit être dérogatoire à celui du protocole, sous réserve qu'une suite soit donnée à la question de ce principe de mutualisation.

Invite M. Bruneau à préciser le point lié aux formations 4-FLIGHT.

**M. Bruneau**

rappelle qu'à l'occasion des bilatérales ayant précédé le CT du 16 juin, il a été précisé que la mention qu'aucune vacation JX prévue par l'expérimentation ne serait programmée en 2020, sauf besoin nécessaire à la formation des contrôleurs aux nouveaux systèmes 4-FLIGHT, à Reims et à Aix, signifie qu'elles ne sont programmées qu'en fonction du besoin. Si celui-ci est moins justifié – comme cela est anticipé s'agissant d'Aix-en-Provence et de la zone est, dont le trafic est très saisonnier, sur les mois particulièrement creux de décembre, janvier ou février –, aucun recours ne sera fait à ces dispositifs issus des expérimentations RH, en particulier les vacations JX. L'objectif est de ne répondre qu'à un besoin explicité, quand bien même il est relié à la transformation 4-FLIGHT.

**SNCTA**

souligne que, selon lui, le Directeur Général a pris position, s'agissant du processus de validation des expérimentations, en étant favorable à un processus démocratique. Le SNCTA aurait beaucoup de difficultés à comprendre qu'une administration refuse un processus démocratique ou ne l'encourage pas. La question de l'application ou non d'un processus démocratique ne se pose donc pas : elle fait sens et elle coule de source.

Pour ce qui est des transformations à Reims et à Aix, si un besoin avéré est identifié, il faut étudier la chose et voir ce qu'il faut faire – avec la spécificité qu'à Reims, il existe une expérimentation dans l'expérimentation. Si aucun besoin n'est identifié, il ne sera pas nécessaire de modifier les calendriers établis et les expérimentations transformations telles qu'elles ont été placées. Il existe donc une opportunité dans la crise de réussir à opérer une transformation sans délai. Or, décaler deux ou trois JX générerait des régulations.

Reproche à la formulation une forme d'obligation de proposition à l'avis du CT compétent, un cadre d'expérimentation et de mutualisation dans le cadre de la transformation, alors que les deux accords relatifs à ces transformations ont été conclus pour une année. Si cette partie ne nécessite pas de modification – sans évoquer les autres JE –, il est inutile de passer en CT pour dire que rien ne change sur ce point.

Entend que, pour la formulation : « Chaque organisme concerné proposera un cadre d'expérimentation à l'avis du CT compétent avant le 15 juillet », la date est donc reportée à fin juillet.

Se dit alerté par la formulation « un cadre d'expérimentation », antinomique avec le paragraphe plus haut sur la page, qui explique que, pour les transformations de Reims et Aix, une analyse spécifique sera menée. Il suggère de ne pas préjuger de cette analyse avant de l'avoir réalisée, d'autant que les contrôleurs localement et les encadrements locaux de ces deux centres sont assez convaincus d'un besoin de ces expérimentations transformations.

Souhaite donc que cette clarification soit apportée – même si le texte n'évoque pas la nécessité, pour la transformation, de passer devant le CT pour redistribuer les cartes – afin d'être sûr d'avoir une interprétation commune sur le sujet.

**M. Bruneau**

apporte un complément concernant les centres d'Aix et de Reims, au regard de l'expérimentation RH. Les premiers éléments d'une analyse spécifique en cours ont conduit le centre d'Aix à considérer que les mois de décembre 2020, janvier et février 2021, en plein cœur de la transformation 4-FLIGHT à Aix, ne nécessiteraient pas, au regard du trafic, de vacations de type JX. Les conclusions déjà évoquées amènent à une échéance fin 2022, qui permet de couvrir à la fois la période de transformation de masse de l'ensemble des contrôleurs à Aix et Reims, mais aussi les périodes de MESO, quand bien même le trafic serait plus faible en 2022 qu'à l'été aéronautique 2019. Cela permettrait de compenser les baisses de

capacité inhérentes aux premiers mois de mise en service opérationnel d'un tel système.

Cette analyse spécifique qui se poursuit, apporte également les éléments suivants :

- les JX ne sont pas toujours nécessaires là où ils avaient été prévus initialement dans la programmation ;
- s'agissant de ces opérations de transformation, il convient de conduire une mutualisation amenant à fin 2022.

Il est donc nécessaire de renvoyer à un CT local pour soumettre cette mutualisation, s'agissant des transformations.

**SNCTA**

demande confirmation que chaque centre devra tenir un CT local d'ici le 30 juillet.

**Le Président**

confirme. Il souligne que, même si le cas est un peu particulier pour Aix et Reims, il faut repasser par un dispositif, ne serait-ce que pour enregistrer les modifications de principe, sans repousser à plus tard, car les pratiques de mutualisation valent aussi pour les centres-pilotes 4-FLIGHT.

Demande si le SNCTA a des commentaires sur l'autre note.

**SNCTA**

préfère rester encore sur la note précédente, faute de réponse satisfaisante. Il demande confirmation, par rapport à la phrase « Chaque organisme concerné proposera à l'avis du CT compétent », que les organismes qui ne seront pas concernés sont ceux mentionnés, sous réserve d'une analyse spécifique.

Entend que l'analyse spécifique a été menée du côté de la Présidence. Or, ce type d'analyse doit se réaliser conjointement avec les organisations syndicales représentatives localement, ce qui n'a pas été fait. Dès lors qu'elle va conduire aux modifications et à la construction d'un nouveau calendrier et, éventuellement, de nouveaux tours de service – qui se feront aussi en concertation avec les organisations syndicales –, elle ne peut être faite, si elle est aboutie, de manière unilatérale, d'autant que toutes les conclusions rendues ne sont pas partagées.

Interprète cette note dans le sens de l'absence de préjugement d'une analyse spécifique qui pourrait déjà être faite. Si l'analyse aboutit à un besoin d'opérer une modification, ce cadre s'applique. Si, au regard de l'effectif, du trafic, de la charge de formation, l'analyse dit qu'il n'est pas impératif de faire une modification, aucun passage en CT ne sera nécessaire pour acter un non-changement.

**Le Président**

ne comprend pas. Cette analyse doit faire l'objet d'un débat et le CT lui paraît le bon endroit pour ce faire. D'autre part, le principe de mutualisation s'applique aussi à ces centres. Dans les deux cas, il faut repasser en CT dans tous les centres, sans forcément reparler exactement de la même chose.

**SNCTA**

ne voit pas comment une analyse de la situation peut être débattue dans un comité technique, qui sera aussi l'instance servant de base à la construction des nouveaux calendriers et des nouveaux tours de service. Une analyse spécifique demande un travail. Ce n'est pas la même instance qui doit à la fois débattre de l'analyse et formaliser les nouveaux tours de service et les nouveaux calendriers qui en découlent. Un problème de calendrier se pose. Adopter cette démarche, c'est préjuger d'une analyse qui n'aura pas été menée conjointement. Le temps de l'analyse doit être pris, et, à partir de là, établir si oui ou non il est nécessaire de passer en comité technique.

Souligne en outre que, dans le cadre de la transformation, par exemple à Reims, un accord a été trouvé pour répondre à la problématique de l'année 2020 ou en tout cas des premiers blocs de formation. Si, du fait de la crise sanitaire, un certain nombre de blocs ont été décalés, il est envisageable d'adapter la situation, ce qui ne devrait pas impliquer de changements majeurs. La démarche peut être à peu près la même à Aix.

Alerte sur le fait qu'une mutualisation implique d'entrer dans un dispositif sur trois ans. Or, tous les centres ne sont pas rentrés dans des expérimentations sur plusieurs années. Pour Aix, c'est la première année d'expérimentation.

- M. Bruneau** propose d'ajouter, dans la dernière phrase en bas de la page 3, l'analyse spécifique comme prérequis au CT et de l'annoncer dès maintenant. Il propose de modifier le dernier paragraphe en bas de la première page « Chaque organisme concerné proposera à l'avis du CT compétent... » en précisant « avant le 30 juillet 2020 un cadre d'expérimentation répondant à ces éléments de cadrage et sous réserve de l'analyse spécifique susmentionnée. »
- SNCTA** demande si la proposition de modification peut être faite en direct, afin que les membres du CT puissent la lire.
- Le Président** propose de passer à la note sur les réserves opérationnelles pendant que les modifications sont réalisées en temps masqué.
- SNCTA** répond qu'il souhaite rester sur la première note pour traiter le point complètement.
- Le Président** invite le SNCTA à poursuivre.
- SNCTA** souhaite que, dans le dernier paragraphe, qui fait un focus sur l'organisme de Nice et sur une reprise au 1<sup>er</sup> juillet, soit indiqué que le CT local sera convoqué à l'issue de ce CT DSNA pour respecter les délais de convocation de CT de 8 jours, rendus possibles en particulier par l'état d'urgence.
- Le Président** accepte sous réserve de validation par la Direction générale de la poursuite, suite au débat de CT DSNA. Les sujets sont différents sur les deux points, mais forment un tout. Il ajoute que cela peut être écrit dans la note, si le SNCTA le souhaite, mais cela ne change pas grand-chose.
- SNCTA** remarque que la note n'étant pas de portée juridique, il est possible de se permettre une certaine latitude dans ce qui y figure. Or, d'ici à avoir obtenu l'avis du CT et l'aval du Directeur Général, il est à craindre que le timing ne permette pas la convocation du site de Nice dans les temps pour une reprise au 1<sup>er</sup> juillet, d'où l'invitation à inscrire dans cette note la convocation du CT local à l'issue de ce CT DSNA, sans que cela ne présage de l'avis qui sera rendu.
- Le Président** propose d'écrire quelque chose du type : « sous réserve de l'avis du CT compétent, qui devra avoir été convoqué en tenant compte du délai d'urgence de 8 jours pour pouvoir se prononcer valablement ».
- SNCTA** souligne que la convocation doit donc s'opérer aujourd'hui nécessairement.
- Le Président** propose donc : « sous réserve de l'avis du CT compétent, qui aura été convoqué dans les meilleurs délais permettant d'être consulté ». Si le meilleur délai est aujourd'hui, ce sera aujourd'hui.
- SNCTA** propose d'attendre la proposition de rédaction et indique que celle du paragraphe précédent vient d'être affichée.
- Le Président** indique avoir écrit : « sous réserve de l'avis du CT compétent, qui aura été convoqué dans les meilleurs délais permettant d'être saisi au préalable », et demande au SNCTA si cela convient.
- SNCTA** demande si, au-delà de la lettre du texte, l'accord porte bien sur l'esprit : avec un délai de 8 jours pour une date au 1<sup>er</sup> juillet et étant donné qu'aujourd'hui est le 22 juin, cela nécessite une convocation dès aujourd'hui. Il insiste sur le fait que si le désaccord quant aux objectifs perdure et qu'il est impossible de dire si un CT sera convoqué pour Nice dès aujourd'hui, quitte à l'annuler si, d'aventure, le CT DSNA prononçait un avis contraire, la discussion ne permet pas de partager un objectif commun.
- Le Président** l'assure du contraire.

- SNCTA** suggère dès lors d'écrire cet objectif commun.
- Le Président** assure partager l'objectif. Cet objectif est contraint, dans un cadre global, et répond à des votes sur plusieurs points. Il redit qu'il ne peut à l'instant, avant même d'avoir voté sur les textes, clos le CT et rendu compte sur le point, dire si les documents seront envoyés ce soir. Il est par ailleurs d'accord sur le fait que pour que cela fonctionne au 1<sup>er</sup> juillet, la convocation doit partir ce soir.
- SNCTA** admet que, formulé ainsi, cela apporte un peu plus de clarté, au moins à l'oral, sur l'objectif poursuivi. Il demande s'il est possible d'écrire dans la note que le CT sera convoqué aujourd'hui sous réserve d'un vote favorable de ladite note.
- Le Président** rappelle que la question ne se borne pas à une note. Un ensemble de sujets sont à aborder, ainsi qu'un compte rendu. La poursuite ou la fin des expérimentations ne sera pas décidée sur la base de cette seule note.
- SNCTA** indique voir la formulation à l'écran.
- Le Président** constate que la phrase est un peu lourde, et propose d'enlever « au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet ». Il propose même : « Pour que cette expérimentation puisse reprendre, l'avis du CT compétent », puis suggère d'enlever « permettant de consulter le CT local », et demande au SNCTA si cela lui convient.
- SNCTA** indique qu'il va lui falloir le temps de regarder. À la lecture, cela lui semble retranscrire l'esprit des discussions.
- Le Président** précise qu'il convient de conserver la réserve « après décision, suite au CT DSNA », ce qui donnerait : « Cette expérimentation pourra reprendre après décision suite au CT DSNA, sous réserve de l'avis du CT compétent, qui aura été convoqué dans les meilleurs délais pour mise en œuvre au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet 2020. » Le but est en effet d'avoir un avis du CT DSNA, qu'il en soit rendu compte dans la soirée et que si l'avis est positif, la suite puisse être mise en œuvre. C'est l'objectif commun.
- SNCTA** est conscient que les expérimentations ne pourront pas reprendre avant la décision du CT DSNA. Cette formulation lui va très bien. C'est le délai de convocation du CT qui posait problème.
- Le Président** rappelle que les décisions ne sont pas prises en CT, mais toujours prises par l'administration suite à l'avis rendu en CT.
- SNCTA** comprend que la convocation aura lieu dans les meilleurs délais, c'est-à-dire aujourd'hui ou demain.
- Le Président** acquiesce et propose de passer à l'autre note.
- SNCTA** remarque à ce sujet qu'un objectif commun doit être partagé sur les conditions de reprise du trafic et sur ce qu'il en sera de la DSNA – en particulier ici la filière contrôle – d'ici l'été aéronautique 2023.
- Observe que, dans la précédente réunion, en configuration CT DSNA sans en être un, l'objectif était de préparer la DSNA de demain et de définir en particulier un cadre juridique à la notion de réserve opérationnelle. Une série de bilatérales avaient été annoncées, qui devaient se tenir pour y travailler et donner un statut juridique à ce qui était employé pendant la crise dans les PCA, puis les PRA.
- Indique qu'il s'inscrivait complètement dans la démarche de donner ce cadre et de trouver des mesures pour préparer les années à venir. Toutefois, la note présentée fait beaucoup de bruit auprès des représentants syndicaux, mais surtout dans les salles de contrôle que ceux-ci représentent, car elle est très mal comprise. En effet, les opérationnels que les organisations syndicales représentent n'arrivent pas à comprendre une note qui n'a pas de raison opérationnelle.
- Souligne avec regret avoir, sur ces notes, une analyse différente du Président, qui les estimait liées parce que traitant toutes deux d'aspects opérationnels. Or, autant

la première traite vraiment un aspect organisation du travail et a un sens opérationnel, autant la seconde ne répond en rien à ce que sera la DSNA de 2022-2023. Elle ne permet ni d'avoir plus d'avions, ni de ramener des sous dans les caisses de la DGAC, ni d'amener plus de contrôleurs en face du trafic qui sera présent en 2021, 2022 ou 2023. La mesure, telle qu'employée, est perçue comme comptable autant que vexatoire, au sens où les collègues la regardent et ne comprennent pas pourquoi ils sont « punis » par un système de ROC ou de ROF, en particulier de ROF, où une récupération ou une récupération liée à un dépassement horaire – justement octroyée en raison d'un surplus horaire durant une période où ils étaient nécessaires et où le travail a été fait – est dirigée. C'est vécu comme punitif et comme n'apportant pas de solution à un trafic excédentaire sur une journée ou sur un week-end. La mesure n'est absolument pas comprise parce qu'elle n'a pas d'aspect opérationnel. Elle est comptable et donne l'impression de viser à côté de l'objectif, qui était justement de préparer les années à venir.

Remarque qu'il est possible de revenir dessus, pour dire en quoi telle ou telle phrase ne convient pas, n'apporte pas de solution, voire est contre-productive, mais pointe déjà qu'elle mélange deux sujets. Le premier sujet, c'est l'année 2020.

Se dit parfaitement conscient de la situation actuelle de sous-traffic, envisage celle-ci comme une opportunité, non pas pour mettre en place un nouveau dispositif qui est assez lourd et qui n'est pas sans conséquence pour quelque chose traité en si peu de temps, mais pour poursuivre tous les projets et toutes les formations que la DSNA a essayé de mettre en place, mais ne pouvait pas mettre en place, faute d'expertise contrôle disponible à cause d'un trafic jusque-là trop fort.

Propose plutôt de développer les missions des contrôleurs, qui sont de passer le trafic – cela est en cours. Cela passe par faire de la formation, ce qui était l'objet d'un gros sujet et de discussions protocolaires, où l'objectif commun était de réduire ce temps de formation. C'est possible aujourd'hui en augmentant le nombre de simulateurs, en modernisant ces derniers et en développant les supports de formation. Les contrôleurs savent faire et doivent faire en fonction des circonstances actuelles.

Estime que les contrôleurs doivent être appelés à des projets techniques de formation espace, projets qui ont dû être arrêtés ou n'ont jamais été lancés faute de contrôleurs et à cause de trop de trafic. Là, au contraire, cet aspect n'existe pas.

Souligne que, dans la proposition qui est faite, il ne faut pas confondre sous-traffic et sous-activité ou sous-emploi. C'est justement l'occasion de donner des missions aux contrôleurs sur ces activités de détachés et de gestion de projet. Il faut en profiter avec la crise. L'idée est que les contrôleurs seront au travail soit sur du trafic, soit sur d'autres missions, ce qui permettra d'avoir :

- un effectif qualifié plus important, parce que la formation aura été développée, en 2022-2023 au moment de la reprise ;
- des projets « espace » aboutis ;
- des procédures retravaillées, parce que les subdivisions auront été développées justement sur ces sujets, et permettant de faire des montées et descentes continues et tous les enjeux environnementaux.

C'est une vraie préparation de ce que pourrait être la navigation aérienne des années 2022-2023. Les contrôleurs sont prêts et même, pour une bonne partie d'entre eux, le demandent, du fait de la frustration de voir qu'un certain nombre de projets ne peuvent pas voir le jour parce que les ressources disponibles n'y sont pas affectées et sont en général dirigées sur le cœur de l'activité contrôle et donc passer le trafic.

Souligne que, dans les discussions qui ont pu avoir lieu depuis l'envoi des documents au premier CT, et comme cela a été repris dans sa déclaration liminaire, le compte-temps et la réserve opérationnelle froide, avec un système négatif



reporté d'une année sur une autre, ne vont pas répondre à toutes ces problématiques. Le fait que cela ne présente pas d'intérêt opérationnel pouvant conduire à réfléchir à la manière de traiter cela est gênant et très mal vécu par les centres de contrôle.

Se demande si la Direction mesure les difficultés qu'entraînerait sur le court terme le rejet de cette note de gestion. Sur le moyen et long terme, cela plongerait dans un immobilisme ou un retour arrière sur l'organisation du travail, avec des contrôleurs se demandant pourquoi ils devraient travailler plus d'heures que ce qui est prévu si c'est pour qu'ensuite, ces heures soient déduites par un système de ROF 1 pour 1 ou un système de ROC, même avec du 1 pour ½.

Souligne qu'il convient de distinguer l'année 2020 des autres années. Sur l'année 2020, le fonctionnement actuel d'attribution de JRH en début d'année fait qu'elles sont attribuées *a priori* avant que le trafic se soit réalisé, avant que les horaires aient été faits. La crise étant passée par là, les tours de service n'ont manifestement pas été, pendant la durée du confinement, à 33 heures ou 34 heures, comme cela pouvait être le cas ou comme c'était prévu dans certains organismes. Il n'existe donc aucune raison particulière d'octroyer des JRH qui ne sont finalement plus justifiés par un calcul. *A contrario*, il n'existe pas non plus de raison que tous les JRH soient enlevés, alors qu'un certain nombre de centres vont avoir des JRH, car ils auront du dépassement horaire. La période de confinement ne doit donc pas générer d'heures supplémentaires, donc ne doit pas être comptabilisée pour l'attribution des JRH.

Évoque l'aspect sur les congés annuels. Dans la note, un effet boule de neige est évoqué. Or, ce n'est pas ainsi qu'est gérée une salle de contrôle. Ce n'est pas comme cela que les contrôleurs savent qu'une salle de contrôle est gérée.

Prend l'exemple d'un week-end de ski en plein hiver dans l'approche lyonnaise ou d'un week-end de fort tourisme, avec un festival de Cannes ou un Grand Prix de Monaco : déduire des journées de récupération ou empêcher un report de congés ne va pas faire que plus de contrôleurs seront présents ce jour-là devant le trafic. Tout cela est déjà calibré par un système de droit à absence extrêmement contraint, mais aussi extrêmement flexible dans sa déclinaison, qui, aujourd'hui, répond parfaitement à la problématique.

Constate que si cette note peut avoir de l'écho dans un monde extérieur à la navigation aérienne, elle est perçue, au sein de la navigation aérienne, comme une méconnaissance totale de la gestion d'une salle de contrôle. Ni le moyen ni la fin ne sont bons, ce qui présente une difficulté.

Remarque qu'une sorte de « péage » pourrait être envisagé sur le report des congés, pour empêcher le report de plus de tant de jours. Les congés annuels sont déjà aujourd'hui reportables jusqu'au mois de mars – avril, dans certains centres –, mais pas au-delà. Les journées de récupération horaire ne sont pas reportables au-delà du 31 décembre d'une année. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en place une mesure vécue comme vexatoire parce que tout est déjà en place aujourd'hui pour dire qu'au premier trimestre de l'année N+1, le solde de tout compte a déjà été fait. La crainte – plutôt perçue comme une quasi-certitude – est ici qu'au lieu de transformer la crise en opportunité sur la totalité de cette note, en mélangeant 2020 puis les années d'après et en parlant même de phasage pour des points qui pourraient être discutés plus tard, de la crise soit ajoutée à la crise.

Souligne qu'il convient de ne pas éluder les nombreuses généralités qui sont faites dans cette note. Il en ressort que les contrôleurs ne sont pas au travail, qu'en l'absence de trafic il n'est rien qu'ils puissent faire, et qu'il n'existe aucune expertise contrôle. Tous les centres sont traités de la même façon. Il existe donc *a priori* une méconnaissance de ce qui peut se passer dans la majorité des terrains, où l'activité aéronautique a déjà repris à un niveau tel que l'activité de contrôle est au moins aussi forte que l'année 2019, voire plus dans certains terrains. Les généralités tirées montrent une déconnexion, ce qui ne remplit pas l'objectif.

Est convaincu, s'agissant du phasage mis en place, à la première page de la phase 1, qu'il convient de donner un statut juridique à la réserve opérationnelle pour protéger les contrôleurs, mais aussi la DSNA au sens large. C'était très utile pendant les PCA, puis pendant les PRA, pour mixer à la fois les enjeux sanitaires et les enjeux opérationnels. Cela devra probablement continuer durant l'été, et peut-être au-delà, du fait des mesures sanitaires. Donner un cadre juridique présente donc un réel intérêt.

Se dit favorable à cela et suggère de dire que, dans l'attente de ce cadre juridique pour la réserve opérationnelle, les contrôleurs sont placés en congé exceptionnel lorsque leur présence n'est pas nécessaire. Cela convient, même si au vu de l'organisation des différents centres de contrôle, les contrôleurs placés en congé exceptionnel tel qu'envisagé devaient être peu nombreux. Vu les tours de service, le nombre de contrôleurs dans les équipes et les congés posés, les contrôleurs sont déjà occupés à leurs missions. Un certain nombre de centres – et de « grands centres » – ont mis en place des formations pour reprendre la formation de tous les stagiaires sur du simulateur, avec un système qui fonctionne plutôt bien. Les contrôleurs sont occupés sur leurs autres missions, et certes pas que sur du trafic. C'est un élément extrêmement important. Il est nécessaire que la direction soit convaincue que ses contrôleurs sont au travail, sinon cela ne fonctionnera pas.

Indique que, sur la deuxième phase, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, la notion de ROF et de 6 jours va à l'encontre d'un certain nombre de choses mises en place et ne donne absolument aucune visibilité pour la vie de l'agent. C'est nécessairement vu comme une mesure socialement inacceptable.

Souligne qu'il convient de se demander pourquoi il y aurait besoin de travailler aujourd'hui à ce que sont la deuxième et la troisième phases, cette dernière apparaissant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il faut prendre le temps – et ce temps est pour le coup disponible –, dans un espace de dialogue qui convient (GT), de discuter de toutes les missions sur lesquelles réorienter les contrôleurs et de la manière d'intégrer cela dans l'organisation du travail et cadrer juridiquement la réserve opérationnelle.

Observe que ce qui est proposé pour l'instant n'est pas un espace de discussion sur le sujet, mais un document envoyé 8 jours avant la convocation du premier CT DSNA. Ce timing ne permet pas une acceptabilité, ni des organisations syndicales, ni des contrôleurs. S'il faut un accord, ce n'est pas en comité technique que doivent être traités les points techniques de cette note, mais en GT.

Rappelle avoir formulé cette demande, et l'avoir réexprimée dans sa dernière déclaration liminaire. Cette demande a aussi été exprimée par les organisations syndicales représentatives au niveau DGAC, et portée auprès du Directeur général, qui a accueilli plutôt favorablement l'idée que les syndicats demandent un accord social sur ces sujets-là.

Pointe que les organisations syndicales, et le SNCTA en particulier, souhaitent discuter, mais que la réponse qui leur est faite est que ce n'est pas une discussion. Le comité technique est présenté comme un espace de discussion, mais il n'est pas suffisant pour un sujet aussi lourd. À travers les différentes réunions des semaines précédentes (notamment la *Task Force* Prospective), un certain nombre de futurs possibles ont été envisagés, avec à chaque fois l'histoire d'un pacte social, d'un *new deal* social, donc d'une situation dans laquelle il s'agit de se mettre autour d'une table et de discuter de l'avenir de la DSNA. Entrer dans cette démarche permettra de construire quelque chose.

Conclut en disant que, parmi les différentes mesures présentes dans cette note, certaines ne sont tout simplement pas discutables parce qu'elles ne présentent aucun intérêt (ROF, compte-temps négatif). S'agissant du compte temps négatif, il exprime, sans posture ni dogmatisme, que c'est une mauvaise idée parce que cela va nécessairement générer de l'immobilisme, voire un retour arrière sur les organisations du travail qui arriveront. Comment motiver et comment demander à un organisme de travailler tant d'heures (33 heures, 34 heures, 35 heures, voire

36 heures) si c'est pour finalement n'avoir aucune des récupérations horaires qui y sont associées. Cela ne fonctionnera pas.

**Le Président** indique qu'il n'a pas lui-même rédigé cette note, préparée par l'administration, par des personnes compétentes, et peut comprendre qu'elle ne reçoive pas l'accord du SNCTA. Il demande si cette prise de position exprime sans ambiguïté un vote contre.

**SNCTA** répond que le retrait de cette note est souhaité, puisqu'elle ne répond pas à la problématique.

**Le Président** propose de passer au vote sur ces deux notes pour avoir une vision globale.  
La première note concerne les mesures relatives aux expérimentations RH en vigueur au 17 mars, début de la période de confinement, en salle de contrôle dans certains organismes opérationnels.

<p><i>Résultat du vote :</i> <b>Pour : SNCTA</b> <b>Contre : 0</b> <b>Abstentions : 0</b> <b>Ne souhaite pas participer : 0</b></p>
---

Se félicite que les débats ont permis de rendre cet avis sur le principe d'une mutualisation pluriannuelle jusqu'au 31 octobre 2023, rendu nécessaire afin de reporter l'utilisation des dispositifs de flexibilité de ces expérimentations sur les années ultérieures. Des discussions devront être engagées sur cette base dans les organismes opérationnels concernés en vue d'un CT local avant le 30 juillet.

Demande au SNCTA s'il vote contre l'autre note, dont il réclame le retrait.

**SNCTA** souligne la nuance de taille qui existe entre les deux notes, encore accrue par le contexte actuel de ce CT DSNA. Le retrait est demandé, car cette note ne répond pas à la bonne problématique. De plus, un retrait a été annoncé au motif que les organisations syndicales représentatives des IESEA n'étaient pas présentes.

**Le Président** demande au SNCTA s'il souhaite voter sur la note concernant la filière technique.

**SNCTA** n'a pas dit cela et répète qu'il souhaite le retrait de cette note, non pas pour ne pas en parler, mais, au contraire, pour définir le cadre dans lequel en parler. L'approche est suffisamment différente pour que ce ne soit pas une simple nuance.

**Le Président** se dit insatisfait de cette réponse. Le SNCTA ne peut lui dire que ce point n'a pas à être discuté. Cette note a été présentée voilà 8 jours, du fait du report du CT. De nombreuses réunions préparatoires ont eu lieu avec chacune des organisations syndicales, dont le SNCTA.

Comprend que le SNCTA préfère en demander le retrait plutôt que de faire part de son opposition. Il redit que l'ensemble forme un tout et souhaite que l'objectif d'avancer dans ce CT soit partagé. Les deux sujets feront l'objet d'un tout. Pour aller vite sur les expérimentations RH, il faut aussi pouvoir s'exprimer sur des conditions d'organisation du travail dès cet été. La réserve opérationnelle est un dispositif permettant d'être plus adapté à la demande de trafic aussi.

Ne comprend pas que le SNCTA puisse dire que ce n'est pas une note opérationnelle. Il y est clairement dit que des dispositifs sont mis en place pour permettre aux contrôleurs aériens d'exercer l'ensemble de leurs compétences, de faire de la formation, des projets, tout en étant en réserve pour faire du contrôle si nécessaire. Il ne voit pas en quoi ce n'est pas une manière de parler concrètement du métier de contrôleur et comprend que de nombreux points, dans cette note, déplaisent au SNCTA. Il demande à M. Bruneau de préparer certaines modifications de cette note qui viseraient à la simplifier, en mettant de côté des éléments qui demandent sans doute à être rediscutés pour être mieux compris et ainsi mieux répondre aux interrogations du SNCTA.

## SNCTA

pointe la manière dont le Directeur a essayé de faire dire que le SNCTA était contre pour passer à une autre formulation. Ce dernier s'efforce d'avoir un process assez clair et assez défini pour pouvoir avoir un dialogue social de qualité.

Entend que le Directeur souhaite présenter une version amendée de la part de l'administration. Mêler de l'opérationnel avec du juridique ne ressemble pas à grand-chose de connu du côté du SNCTA, qui souhaiterait un retour assez clair aux choses. Il confirme que le SNCTA demande le retrait de la note.

## M. Bruneau

présente une version amendée qui tient compte des discussions qui ont pu avoir lieu dans le cadre de la préparation des CT du 16 juin et du 22 juin. Un certain nombre de bilatérales se sont tenues, notamment avec le SNCTA. Les modifications proposées visent précisément à aller vers un dispositif opérationnel, puisque c'était le reproche qui était fait par le SNCTA. L'objectif est de converger vers une meilleure adéquation de l'offre des services, la demande de trafic et l'activité hors salle.

Constate l'accord sur un point : la demande d'activité hors salle est réelle, d'autant plus qu'un certain nombre d'objectifs ont été fixés (performance environnementale, croissance ou reprise verte). Un certain nombre de projets « espaces », techniques ont besoin d'expertise. Il en a été tenu compte pour faire évoluer la note.

Rappelle les trois objectifs poursuivis, qui nécessitent d'être discutés maintenant et non à l'automne. Aujourd'hui comme demain, il faut rendre compte de l'utilisation des ressources. C'est d'autant plus vrai que la situation de crise actuelle va perdurer. Il ne faut pas attendre l'automne. Il est aussi nécessaire de définir les règles du jeu, et les agents ont besoin de les connaître, et pas *a posteriori*. Ce n'est ni en octobre ni en novembre que seront définies les règles pour 2020. Il est nécessaire de préfigurer la suite et ce qui va se passer en 2021, 2022, 2023. Il observe que la situation de crise est exceptionnelle, avec un trafic particulièrement bas et un compte de réserve opérationnelle particulièrement élevé. L'offre est très excédentaire par rapport au trafic.

Précise que le troisième objectif poursuivi est bien de préfigurer la suite en faisant bien la part des choses, entre ce qui relève d'une situation exceptionnelle et ce qui relève d'une situation nominale.

Présente sur écran les modifications proposées. Tout d'abord, il faut se recentrer sur le nombre de réserves, à présent qualifiées d'opérationnelles. Il doit être possible de s'appuyer sur un seul et même système rationnel, avec le principe de pouvoir disposer de l'agent, en tant que de besoin, pour exercer une vacation. L'intérêt de ces détachements courts, dans les années qui viennent, est précisément d'avoir un niveau de granulométrie permettant d'adapter le détachement à la variabilité du trafic, même s'il n'a pas été souhaité, dans la note, de fixer de seuil.

Explique les trois cas possibles :

- le principe de détachement court, essentiellement sur des projets d'organisation technique ou des projets de modernisation espace ;
- des contributions aux activités hors salle – depuis la formation initiale, la formation continue, l'analyse des événements jusqu'à d'autres tâches (participation à une étude de sécurité), à étudier là aussi au cas par cas et localement. Cela peut très bien s'adapter sur des horaires correspondant aux tours de service ;
- les réserves opérationnelles, quand l'activité hors salle en soi n'est pas justifiée au regard du nombre d'agents qui ne sont ni en congé, ni sur vacation de contrôle, ni sur des activités pour eux-mêmes (stage ou maintien de compétences). Ces réserves opérationnelles se font à domicile selon le même principe que celui identifié dans la note initiale.

Souligne que, sur la première page, est à la fois intégré le principe de détachement court et supprimé le recours aux réserves opérationnelles froides.

Précise que le principe des trois phases a été maintenu, avec une phase post-1<sup>er</sup> janvier 2021, qui est l'institution plus durable du compte temps. Le tout dernier paragraphe de la note revient sur la façon dont est assurée la transition de 2020 sur 2021. Le principe est que, dans la première phase, la réserve opérationnelle est constituée des agents qui ne sont ni en congés, ni en récupération, ni en stage ou maintien de compétences, ni désignés pour tenir une vacation. La possibilité est maintenue, comme c'était envisagé, de définir toutefois *a minima* un certain nombre de réserves opérationnelles pour répondre à un certain nombre d'aléas. Dans la deuxième phase, l'insistance est mise sur la mise en place de détachements courts, non envisagés pendant la première phase, car pour l'instituer, trouver des contrôleurs, les procédures de désignation de volontariat, l'échéance du 1<sup>er</sup> septembre est plutôt envisagée, d'où leur introduction dans la deuxième phase. Le principe de traçabilité est par ailleurs maintenu pour ces réserves opérationnelles, comme dans la première phase.

Souligne un point important, avant le dernier paragraphe, sur la gestion des congés et récupérations au titre de l'année 2020 et en donne lecture : « En fin d'année, un bilan est fait. Si le compte est positif, les jours restants sont à solder au premier trimestre de l'année suivante. Si le compte est négatif, ces jours sont soustraits de la réinitialisation lors de l'alimentation de l'année suivante, dans la limite d'un compte-temps au moins égal à 0 en début d'année. » Cela veut dire qu'une remarque faite à plusieurs reprises lors des réunions bilatérales a été prise en compte. Elle consistait à dire qu'il ne s'agit pas, pour le contrôleur, de mettre en œuvre un compteur qui pourrait se décrémenter d'année en année et au final constituer « une dette qui viendrait à s'amplifier au fil du temps », ainsi que cela a été reproché. Le dispositif renvoie plutôt ici à une forme d'annualisation où est pris en compte un bilan de l'année N pour définir le forfait de récupération dont l'agent dispose en début d'année N+1 : le forfait, en particulier celui JRH, est défini dès le 1<sup>er</sup> janvier de l'année N+1, en fonction du tour de service prévisionnel de cette même année N+1, afin de tenir compte des dépassements horaires. Il ne s'agit pas de reproduire et d'amplifier un compteur qui pourrait être négatif année après année, mais plutôt de créer un lien entre l'année N et l'année N+1, et de ne pas aller en-deça d'une valeur nulle, dans la décrémentation opérée.

Revient – ce point n'ayant visiblement pas été compris – sur le fait que les jours de congés annuels ne sont en aucune façon affectés par le compte-temps, ainsi que cela est explicitement écrit à la fin du premier paragraphe.

Précise que, s'agissant de la transition, pour tenir compte du caractère exceptionnel de l'année 2020, il a été aussi tenu compte de ce qui avait été dit sur les JRH, et particulièrement le fait qu'un certain nombre de JRH avaient d'ores et déjà été pris. Pour les dépassements horaires, il est précisé que ces JRH seront recalculés sur la base des tours de service programmés d'une part entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 17 mars 2020, et d'autre part entre le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et le 31 décembre 2020.

Ajoute qu'il a également été tenu compte des remarques formulées à l'occasion de ces réunions bilatérales et des contacts poursuivis avec l'ensemble des services, et revient sur la prise de congés avant le 31 décembre 2020. L'objectif affiché comprend des réserves, car les situations, d'un centre à l'autre, peuvent être assez disparates, et il semble raisonnable et légitime, au regard de la demande de trafic cet été, de faire en sorte que les congés soient intégralement pris en 2020 – d'autant que c'est sans doute aussi le choix des agents de pouvoir se voir imposer des contraintes qui soient moins fortes que les étés précédents. Pour autant, il est bien mentionné que cela ne doit en aucune façon imposer de contraintes aux services, surtout quand il s'agira, à l'automne, de reprogrammer quelques séances de formation et de maintien de compétences qui n'auraient pas pu être faites plus tôt. La possibilité du report est donc explicitement maintenue.

Poursuit en évoquant la transition mise en œuvre s'agissant de ce compte-temps, clairement instancié à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Pour autant, l'ensemble des réserves opérationnelles entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 2020 est pris en compte. Il s'agit de définir *a priori* des règles et que les ROC réalisées à domicile, qui n'auront pas fait l'objet de rappel sur site, devront être décomptées pour 0,5 du forfait de l'année N+1 (2021), toujours sans conduire à un total négatif.

Termine en indiquant que, puisqu'un certain nombre de jours de récupération JRH ont d'ores et déjà été posés au titre des dépassements horaires prévisionnels prévus pour l'année 2020, une clause de sauvegarde est mentionnée : « Les jours de récupération liés au dépassement horaire pris et dépassant ceux calculés pour l'année, seront également déduits de l'initialisation du compte temps au 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans la limite d'un compte temps au moins égal à 0 en début d'année. »

Précise que cela est conforme à l'alinéa précédent, qui mentionnait les deux périodes 1<sup>er</sup> janvier 2020-17 mars 2020 et 1<sup>er</sup> janvier 2020-31 décembre 2020.

**Le Président** demande au SNCTA de communiquer une adresse mail pour recevoir le document. Il demande au SNCTA si celui-ci a noté les nombreuses modifications prenant en compte certains de leurs commentaires.

**SNCTA** constate des modifications mais juge assez difficile de commenter un document ainsi amendé en séance. Il précise qu'il attend de recevoir ce document et demande une interruption de séance.

**Le Président** accepte une interruption de séance d'une demi-heure, et propose de se retrouver à 17 heures.

**SNCTA** accepte.

*La séance est suspendue de 16 heures 30 à 17 heures.*

**Le Président** reprend la séance.

**SNCTA** considère que se prononcer sur la note modifiée en séance nécessite plus de temps mais propose de faire part de quelques premiers commentaires. Il pointe que la formulation du troisième paragraphe (« En tout état de cause, certains dispositifs utilisés pour cette période, en particulier les réserves opérationnelles, vont devoir être prolongés dans la durée, tant il est vrai [...] ») permet difficilement de connaître le type du document. Même si ce n'est manifestement pas un document juridique, cela n'empêche pas de s'astreindre à comprendre les mots employés.

Indique ne pas comprendre si, par « certains dispositifs utilisés pour cette période », il est entendu uniquement la réserve opérationnelle ou d'autres dispositifs. Il observe que dans le même paragraphe, la phrase « Les professionnels du secteur devraient placer la DSNA dans une situation de surcapacité par rapport aux besoins de trafic sur une longue période » fait partie des généralités qu'il a signifiées au début de son intervention. En effet, la DSNA n'est pas dans une situation de surcapacité par rapport aux besoins de trafic sur une longue période, car ce n'est pas la DSNA dans sa totalité : la majorité des organismes ont déjà retrouvé un niveau de trafic équivalent à celui de 2019, voire plus. D'autre part, il n'est pas possible de prétendre d'une part que c'est sur une longue période et, de l'autre, dire que la prévisibilité de la reprise du trafic est incertaine. Cette phrase affirme des choses qui, pour la première partie de la phrase, se révèlent fausses, et, pour la deuxième partie, sont imprécises.

Relève, un peu plus loin dans le texte, « une gestion transparente et adaptée des ressources humaines. Cela inclut en particulier l'intégration des réserves opérationnelles dans l'organisation du cycle de travail, ainsi que le statut juridique des réserves opérationnelles ».

Imaginait que le CT DSNA, avec les documents joints, permettrait de définir ce statut juridique de la réserve opérationnelle. Or, cette note présente des grandes lignes, pour certaines intéressantes, mais toujours pas de statut juridique. Il sera donc nécessaire de travailler à ce statut juridique dans une instance ultérieure.

Se dit interpellé, dans le même paragraphe, par la phrase : « Cela inclut également l'obligation de la DSNA, vis-à-vis de l'ensemble des acteurs du secteur, de pouvoir justifier en toute transparence l'utilisation de ses ressources. », qui donne l'impression qu'avant ce CT DSNA et ce document de travail, la gestion des ressources humaines était opaque. Cela contribue à l'aspect vexatoire et punitif évoqué précédemment.

## **Le Président**

remarque qu'il n'est en rien vexatoire de constater une situation non prévue de crise du transport aérien où le dispositif était connu comme étant très sous-capacitif. Il convient ici de prendre en compte, en toute transparence, des modifications pour cette année et les années suivantes. Il est dit dans la note que, pendant la période d'urgence, des réserves ont été mises en place sans texte. Dans le cadre du PRA et sans doute des années qui viennent, il convient d'avoir un dispositif clair, formel, justifiable, transparent, pour la meilleure protection des agents eux-mêmes.

Souligne son souhait que les contrôleurs aériens puissent travailler dans un cadre clair, pour eux comme pour tout le monde. Il convient de reconnaître qu'ils ont des contraintes, qu'ils ont différents métiers, et que quand ils sont en réserve opérationnelle, ce ne sont pas des congés. De ce fait, la réserve froide, qui ressemblait sans doute peut-être un peu trop à des congés forcés, est remplacée par un système de réserve simple. Cela n'empêche pas d'essayer de les appeler si besoin. L'objectif n'est pas non plus d'avoir des contrôleurs aériens qui ne soient qu'en réserve.

Rappelle que tous ceux qui ont travaillé à cette note souhaitent que les contrôleurs puissent faire leurs missions dans les meilleures conditions, les plus adaptées à leur métier, et soient reconnus comme tels. Il convient que cette note n'est pas un document juridique et qu'il faudra peut-être la mettre en œuvre par des notes de service plus précises. Pour autant, il est nécessaire que le SNCTA s'exprime sur ce qui figure dans cette note.

## **SNCTA**

ne doute pas des intentions, mais retranscrit le sentiment qui existe dans les salles de contrôle et essaie de l'expliquer, indépendamment de l'intention initiale.

Relève en page 2 que « ces modalités devront se poursuivre après la crise sanitaire ». S'il entend le discours consistant à dire qu'il faut, pour gérer la crise, mettre en place des réserves opérationnelles afin de concilier un enjeu sanitaire et un enjeu opérationnel – cela a été fait pour les PCA, c'est fait pour les PRA – le fait que cela doive être poursuivi après la crise sanitaire pour avoir une gestion transparente des ressources humaines donne l'impression qu'en 2021, le trafic de 2015 aura été retrouvé, ce qui voudrait dire que n'importe quoi était fait en 2015. Ne pas borner à la crise sanitaire – si tant est qu'elle puisse être bornée précisément –, mais faire en sorte que ce soit un dispositif pérenne, avec des implications lourdes, suscite le rejet des contrôleurs.

Convient que des amendements ont été apportés, avec notamment la suppression de la réserve opérationnelle froide, qui s'apparentait à un congé forcé. Maintenant, il est question d'une réserve opérationnelle standard, qui est un demi-congé imposé. Le dispositif est différent. Toutefois, c'est le fait qu'il soit pérenne, au-delà de la crise sanitaire, qui suscite une incompréhension de la part des contrôleurs.

Pointe *a contrario* que, lors du dernier CT DGAC, le Directeur Général avait salué le fait que les contrôleurs aériens étaient mobilisés et avaient travaillé pendant toute la durée du confinement pour permettre la gestion de la crise par les airs.

**Le Président**

indique que la DSNA est obligée d'entrer dans les détails. Il ne sait pas comment sera fait 2021, mais pour 2020, dans un certain nombre de centres, dès cet été et peut-être même cet hiver et le printemps prochain, il n'est pas certain que le trafic soit au niveau de 2015 ni à plein potentiel des contrôleurs aériens.

Souhaite pouvoir profiter de la période actuelle pour avoir un système moderne, transparent, équilibré. C'est ce qui est proposé dans la note, et c'est maintenant, avant l'été, qu'il faut le faire et qu'il faut en parler, et pas dans 6 mois.

Note que la DSNA doit poursuivre sa modernisation, et cela n'empêche pas de se donner les moyens d'avoir une gestion transparente du métier en distinguant bien, comme c'est proposé, le cas des vacances de contrôle effectif, le cas de réserve et le cas du détachement ou de la formation. C'est le souci de la DSNA d'avoir une gestion transparente de ses RH.

**SNCTA**

remarque que si c'est un dispositif pour les contrôleurs aériens qui est recherché, le SNCTA est assez bien placé pour avoir une idée de ce qui est bon pour eux et de ce qu'ils veulent. La convergence sur un certain nombre de sujets se trouve là, notamment dans le fait d'accélérer la formation et de détacher plus de contrôleurs pour faire avancer les projets techniques que les contrôleurs veulent. Cependant, actuellement, il est question de mettre en avant un dispositif complet non pas d'utilisation de l'expertise contrôle, mais de mise en place d'un système de compte-temps, avec une comptabilité qui, par définition, n'est pas l'amie de l'opérationnel.

**Le Président**

s'étonne avec véhémence de cette dernière remarque : les contrôleurs aériens ont un temps de travail, un nombre de vacances.

**SNCTA**

revient sur les amendements proposés. Dans le 1 de la page 2, « un dispositif de réserve opérationnelle est créé. Un agent en RO peut être programmé par le service sur des activités hors vacation de contrôle pour contribuer au projet de modernisation technique et aux projets « espace », principalement sous forme de détachement ». Il a du mal à comprendre comment s'impliquer dans un projet structurant pour son centre de manière différente d'un détachement, et se demande comment aller à l'encontre d'un suivi de dossier et d'un suivi de projet, et venir faire – en dehors d'un détachement –, de temps en temps, un bout de projet. Il ne voit pas comment cela se met en place concrètement.

Souligne que, dans le même paragraphe, il est mentionné qu'un agent peut être programmé par le service pour participer à l'analyse des événements. Or il s'agit là de sécurité, qui est une activité à part entière et nécessite des compétences, une formation. C'est un détachement en soi. Il a là aussi du mal à voir comment il serait possible de dire à un contrôleur qui ne serait pas sur une vacation de contrôle, parce que le trafic n'est pas là, de faire de l'analyse d'événement. Cela va aussi avec le « ou toute autre tâche », dont il n'est pas connu à quoi cela correspond, et « principalement sur les horaires correspondant à son tour de service », qui reste assez vague.

Ne sait donc pas sur quoi il doit se prononcer. Si un dispositif de réserve opérationnelle devait être envisagé, il faudrait rester sur les amplitudes telles qu'elles sont prévues. Il est possible de travailler à apporter de la robustesse, de la flexibilité pour améliorer le fonctionnement global d'un centre, mais si cela se fait à H-1h30 dans l'organisation de la vie personnelle d'un contrôleur, cela devient socialement ingérable. Il est compliqué de changer l'horaire de travail au dernier moment. Ce « principalement » interpelle donc aussi.

Attire l'attention sur la formulation d'une phrase à l'avant-dernière puce du même paragraphe 1 : « Aucune régulation *staffing* ne peut être posée si une réserve opérationnelle est disponible et permettrait de ne pas poser la régulation ou l'atténuer ».



Comprend ce que cela recouvre – quelqu'un qui est en réserve opérationnelle peut être rappelé pour passer du trafic –, mais souligne que c'est le service qui établit que quelqu'un est en réserve opérationnelle, et c'est le chef de salle, le chef de tour ou le chef d'approche qui décide de rappeler une personne qui est en réserve opérationnelle. Deux entités différentes prennent donc une décision sur un même objet, ce qui va entraîner que des contrôleurs seront en réserve opérationnelle, alors que s'ils étaient de vacations de contrôle normalement, il n'y aurait pas de régulation. S'ils sont en réserve opérationnelle chez eux, le fait qu'ils ne soient pas là pour être en soutien, pour gérer une ouverture, un incident, tout le quotidien d'une gestion d'une salle de contrôle pose problème. Un chef de tour, un chef de salle fera toujours une régulation *staffing* si nécessaire. Tandis qu'un contrôleur va devoir revenir en une heure et demie. Si un incident se produit entre-temps, une régulation sera posée. Il constate que ces phrases ne sont pas applicables dans l'opérationnel.

Souligne que, parmi les amendements réalisés, principalement dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phases, il a compris qu'étaient considérés comme en réserve opérationnelle tous les agents qui ne sont pas absents, et en absence les personnes en stage, par exemple. C'est de la sémantique, mais cela a eu son importance pendant les négociations du protocole. Quelqu'un qui est en stage statutaire dans une formation n'est pas absent au tour de service, mais présent sur son lieu de travail et il travaille.

Indique ne pas avoir vocation à aller au bout de la note et à tout reprendre point par point. Il souligne, sur le 2 à la fin, qui porte sur la gestion des JRH, qu'il est écrit qu'à « titre transitoire, le nombre de réserves opérationnelles (RO) comptabilisées sera soustrait de l'initialisation du compte temps au 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans la limite d'un compte temps ne pouvant être négatif ».

Observe qu'en 2020, année particulière de sous-traffic, les avis se rejoignent sur la nécessité de trouver une iso-activité en redistribuant les missions. Ce qui signifie que si des contrôleurs sont placés en réserve opérationnelle au 1<sup>er</sup> janvier faute de leur avoir trouvé des missions, alors qu'il en existe, ils commenceront l'année au 1<sup>er</sup> janvier 2021 avec 0 jour de récupération horaire, ce qui veut dire qu'il leur sera demandé de travailler 34, 35 ou 36 heures l'été en ayant commencé l'année à 0 journée de récupération horaire.

Se demande si la Direction mesure les difficultés à venir, à moyen terme, et ne pense pas qu'un seul organisme sera moteur pour aller au-delà de 32 heures en l'absence de jours de récupération horaire, enlevés les années précédentes. Il estime que, plus que d'aller à l'encontre des contrôleurs, cette mesure va à l'encontre de la DSNA et, du côté moderne ou performant, cela plongera chaque centre dans l'immobilisme, voire le retour arrière par rapport à ce qu'il y avait aujourd'hui. Il ne sait pas comment l'envisage la Direction, mais se dit assez convaincu que cela grippera toute discussion d'augmentation d'un tour de service, de recherche d'un temps de travail au-delà des 32 heures. Cela sera ingérable.

## **M. Bruneau**

répond que certains points devraient pouvoir être amendés dans le sens de ce qu'a formulé le SNCTA. Dans la phrase « Certains dispositifs utilisés pour cette période, en particulier les réserves opérationnelles, vont devoir être prolongés dans la durée », il propose, pour éviter toute ambiguïté, de considérer qu'il s'agit bien de prolonger dans la durée le dispositif des réserves opérationnelles.

Observe, dans la phrase « une situation de surcapacité par rapport aux besoins du trafic sur une longue période », que, compte tenu des disparités dans le temps et dans l'espace, des situations d'offre excédentaire se produiront, et se dit convaincu qu'en 2015 – année citée par le SNCTA –, une surcapacité était intervenue durant certains jours de l'année. À l'époque, la volonté partagée aujourd'hui n'existait pas, ni la façon dont il est envisagé de l'institutionnaliser, de faire participer ces contrôleurs en situation de surcapacité, à certains jours de l'année, à certaines périodes de l'année, dans certains centres, à des activités hors salle. Là, il est question de se donner les moyens de le faire et de l'organiser. L'accompagner

d'une comptabilité, d'une traçabilité, d'avoir des réserves opérationnelles à domicile, est une nécessité qui aura, de toute façon, vocation à diminuer avec le temps, puisque le trafic va reprendre et que les opportunités de mettre des agents en réserve opérationnelle à domicile seront de moins en moins fréquentes. De toute façon, l'activité hors salle, qui aura été collectivement soutenue et encouragée, devra répondre aux besoins. Il reste donc convaincu que la prolongation dans le temps, pour répondre à des situations de surcapacité ponctuelle ou de plus grande ampleur, est nécessaire.

Se dit perturbé, s'agissant de la phrase « principalement sous forme de détachement [...] principalement sur les horaires correspondant à son tour de service » par la remarque du SNCTA selon laquelle l'analyse des événements de sécurité renverrait à des compétences et des formations. Pour lui, il n'est pas possible à la fois d'avoir la volonté d'occuper tous les contrôleurs, quelle que soit la situation, notamment aujourd'hui, où l'offre est très excédentaire, avec jusqu'à 90 réserves opérationnelles dans un centre un jour donné, et de dire que des compétences et des formations particulières sont nécessaires. Cela va un peu à l'encontre du fait qu'il serait possible d'occuper tout le monde sur un certain nombre de tâches.

Souligne que l'analyse des événements de sécurité peut représenter un certain nombre de tâches, dont certaines d'entre elles, comme les écoutes de bandes, ne nécessitent pas toutes les formations requises pour être aujourd'hui détaché en subdivision QS. Les mentions « principalement sous forme de détachement » ou « principalement sur les horaires correspondant aux tours de service » veulent dire qu'il est considéré que participer à des projets d'organisation technique ou des projets « espace » relève plutôt du détachement, notamment de détachements courts, dont il faudrait encore définir la durée (3 mois ? 6 mois ?). Il convient de conserver la possibilité de revoir cette granulométrie et non pas d'afficher tout de suite un 12-36 mois. Sur un projet de modernisation technique ou sur un projet « espace », il est aussi possible d'avoir un besoin très ponctuel consistant à participer quelques jours à une analyse de sécurité et faire un peu de brainstorming sur des événements redoutés, ce qui ne nécessite pas une formation de plusieurs mois. Il faut pouvoir bénéficier de l'expertise d'un contrôleur, mais cela peut se faire via une contribution sur quelques jours, et pas forcément un détachement de 4 ou 6 mois sur le sujet, auquel cas cela doit pouvoir se faire sur les horaires correspondant au tour de service.

Ajoute que le « principalement » visait à éviter d'être trop exclusif en distinguant, d'un côté, des projets de modernisation technique et projets « espace » sous forme de détachement, et, de l'autre, des contributions aux formations initiale et continue, analyse événement, sous forme de l'agent qui vient sur les horaires de sa vacation. L'idée n'est certainement pas de faire appel, avec des préavis très courts, aux contrôleurs sur des horaires qui ne seraient pas leurs horaires de travail. Deux possibilités existent :

- soit le contrôleur est en mode détachement court – sur une déclinaison 12-36 mois, ce serait du 4 jours/semaine, avec au minimum une fourchette de 3 à 6 mois, même si ce n'est pas écrit ;
- soit cela se fait sur ses horaires prévus au tour de service.

Pense rejoindre ainsi l'esprit des discussions, avec des contrôleurs contribuant à des activités de type pilote écho-radar ou participant à l'élaboration d'exercices de simulation. Cela doit pouvoir se faire sur les horaires correspondant à leur tour de service.

Revient sur le risque, évoqué par le SNCTA, de voir l'agent, début 2021, avec un décompte de réserve opérationnelle effectuée à domicile et non appelée ramenant le compteur à 0, ce qui ne serait pas engageant pour aller vers des horaires à 34 ou 35 heures l'été.

Se dit convaincu, comme le SNCTA, qu'il est possible de mettre un certain nombre de personnels sur des activités hors salle. Des opportunités existent de poursuivre des projets, voire en relancer ou en accélérer certains, notamment des projets « espace ». Cependant, il y aura des réserves opérationnelles à domicile qui ne seront pas à rappeler et qui viendront obérer le forfait JRH de l'année 2021. Cela a cependant vocation à diminuer avec le temps, au fur et à mesure de la reprise du trafic et de la diminution progressive des réserves opérationnelles à domicile. Cela sera beaucoup moins vrai pour 2022 et encore moins pour 2023.

Conclut sur le fait que mettre un principe de traçabilité, de comptabilisation, de réserve opérationnelle à cette activité hors salle est le juste accompagnement nécessaire pour promouvoir l'activité hors salle, la maîtriser et avoir cette comptabilisation.

**Le Président**

rappelle qu'un CT est aussi une instance pour prendre des avis sur des textes. Il souhaite acter un point d'étape en recueillant l'avis du SNCTA sur ces notes et permettre à ce dernier toutes les explications de vote qu'il souhaitera, y compris par écrit. Il indique qu'un CT ne prend pas de décisions mais rend des avis. Il est évidemment toujours tenu compte, d'une manière ou d'une autre, des avis pris.

Demande au SNCTA si celui-ci a d'autres commentaires, ou souhaite répondre à M. Bruneau, ou se prononcer maintenant.

**SNCTA**

souhaite répondre aux propos de M. Bruneau, pour signaler que les échanges de la séance montrent combien les échanges ont été insuffisants durant les semaines précédentes. Le travail doit se poursuivre, et l'instance du CT n'est visiblement pas l'instance adéquate pour pouvoir mener le travail à son terme. Ce constat est rendu possible par le fait que, sur des points que le SNCTA a soulevés à l'instant, des éléments de notions sur ce que recouvrent certains termes ont été communiqués.

Observe que certaines choses peuvent être partagées, comme le fait non pas d'occuper les contrôleurs, mais plutôt de profiter de l'opportunité de la crise pour redéfinir les missions et aller sur des enjeux de formation ou de modernisation. Il convient d'affiner le cadre et de savoir comment cela va se dérouler dans les prochains mois ou les prochaines années, et voir le périmètre d'application de la mesure.

Souligne que les échanges autour de ces textes font la démonstration que les discussions doivent se poursuivre. Le SNCTA avait demandé le retrait de la note Gestion RH filière contrôle. Celle-ci a été retirée ou amendée par la présente note. De nombreux éléments restent encore à discuter, et cette discussion devrait plutôt s'inscrire dans un amendement consistant à donner un mandat pour un GT qui s'ouvrirait très prochainement et dont les conclusions devraient être rendues vers septembre, comme cela était indiqué dans la deuxième phase.

Soumet la proposition d'une autre version que le SNCTA aimerait partager et qui montre les points d'accord et les pistes qui restent à travailler dans l'espace que tous appellent de leurs vœux. Il demande s'il est possible de le projeter.

**Le Président**

indique de le transmettre à M. Richard-Bôle.

**SNCTA**

présente ses modifications de la note, projetée en séance. Il indique avoir repris un certain nombre d'éléments du point présenté au CT DSNA, y compris du point amendé, où se retrouvent des éléments concomitants. La première partie introduit les remarques effectuées par le SNCTA, notamment pour lever l'ambiguïté que M. Bruneau a déjà levée par rapport à certains dispositifs qui étaient trop vagues pour le SNCTA.

L'idée est de donner un mandat pour ouvrir un GT sur le sujet, qui est d'une part la gestion de l'année 2020 – un mandat GT n'est pas nécessaire pour cela – et, d'autre part et surtout, la définition du statut juridique de la réserve opérationnelle et la redéfinition des missions sur lesquelles l'expertise contrôle pourra être utilisée pour faire avancer tous les projets qui n'ont pu avancer jusque-là ou qui étaient

ralentis à cause d'une pression trop forte du trafic. Il souscrit, par exemple, au recours à des détachements courts d'une durée de 6 mois, par opposition aux détachements 12-36 actuels.

S'agissant de la réserve opérationnelle, l'idée est qu'un agent – un contrôleur, en l'occurrence – en réserve opérationnelle est disponible pour rendre les services du contrôle de la navigation aérienne sur son lieu de travail. Soit il est disponible sur son lieu de travail, soit en dehors. La réserve opérationnelle est du temps de travail effectif. C'est un élément déjà indiqué à la Direction des opérations. Pour la réserve opérationnelle, dès lors qu'un contrôleur est susceptible de joindre son lieu de travail sous une heure et demie, cette durée est considérée comme du temps de travail effectif. Une réserve opérationnelle chaude qui ne serait pas déclenchée ne permettrait pas de décompter ½ dans un dispositif de compte-temps. Ainsi, la problématique comptable est évacuée et le rattachement se fait à la problématique opérationnelle. Il explique qu'un contrôleur en réserve opérationnelle peut être programmé par le service dans l'amplitude horaire de sa vacation de contrôle initialement prévue. Il peut être programmé sur des actions de formation au simulateur, ainsi que cela a déjà été déployé, pour refaire instructeur, pilote écho-radar ou de l'entraînement. Cela ne doit pas être prévu pour faire des formations PCU/PFU, c'est-à-dire des formations statutaires qui ont des enjeux sur la mention de l'unité du contrôleur avec l'autorisation d'exercice et les implications indemnitaires qui peuvent aller avec. C'est la raison pour laquelle ces formations statutaires sont exclues de ce champ.

Un contrôleur en réserve opérationnelle peut être rappelable par le service 12 heures avant, au sens où, s'il était programmé sur une activité de formation, il est possible de lui dire, 12 heures avant, qu'il peut revenir sur sa vacation de contrôle. Tout ce qui est gestion en temps réel opérationnel reste à l'appréciation du chef de salle, du chef de tour ou du chef de l'approche, qui estime s'il est ou non nécessaire de poser une régulation, en vue du trafic, des moyens techniques, de sa gestion globale de la salle.

C'est le chef de salle, le chef de tour ou le chef de l'approche qui déclenche le préavis d'une heure et demie si le contrôleur est chez lui ou le préavis d'une demi-heure s'il est sur son lieu de travail en train de réaliser une autre activité de formation comme mentionné.

Revient sur les phases mises en place par l'administration et se dit d'accord pour dire que, sur la phase de l'été, du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 31 août 2020 globalement, ou au-delà, il faut profiter de la période de moindre trafic pour aller plus loin dans la formation initiale sur simulateur. Si, par contre, des contrôleurs ne sont pas sur ces missions annexes et ne sont pas nécessaires au trafic, ceux-ci peuvent être placés en réserve opérationnelle, qui, puisqu'elle n'est pas définie juridiquement, reste sur l'idée du congé exceptionnel. Cela permet d'aller dans le sens de la protection du contrôleur et de la DSNA au sens large.

Renvoie, pour ce qui est de la préparation des phases suivantes ou de la définition de la réserve opérationnelle (cadre réglementaire, fonctions compatibles), à un espace de discussion (GT) dans lequel le temps a été pris pour définir les choses, avec l'ouverture d'un GT qui devra rendre ses travaux au plus tôt le 15 septembre 2020 parce que cela correspond peu ou prou à la date de la deuxième phase envisagée par l'administration, ce qui laisse un certain temps pour travailler le sujet et prendre les mesures réglementaires et juridiques associées. Les phases suivantes découleront des travaux du GT.

Observe, pour la partie congés, récupérations, JRH, etc., que l'annulation pure et simple de tous les JRH en 2020 n'a pas forcément de sens, et l'administration a de toute façon fait un amendement disant que les JRH sont recalculées sur la base des différents tours de service dans les périodes de l'année, en excluant la période du confinement du 17 mars au 1<sup>er</sup> juillet.

Concernant le dépôt des récupérations ou le dépôt des congés, la gestion locale telle qu'elle est prévue est maintenue. Pour aller dans le sens d'une limitation à

l'année du dépôt des congés ou des récupérations, alors qu'habituellement, des facilités peuvent être données pour déroger aux usages locaux, il est dit que, dans le contexte de l'année 2020, les usages sont respectés sans qu'il y ait de report au-delà des dates déjà fixées par les différents organismes.

Deux leviers peuvent être mis en place pour le dépôt des congés annuels 2020 :

- dans le premier, le report sur l'année 2020 est limité à un nombre raisonnable (9 jours) qui permet de ne pas interdire tout le report et de ne pas avoir tous les congés posés sur la fin de l'année 2020, ce qui pourrait obérer la reprise du trafic dans un certain nombre d'organismes avec un retour en sous-effectif par rapport à la capacité demandée ;
- dans le deuxième, qui a déjà commencé à être fait dans la plupart des organismes, le tour de service, en concertation avec les organisations syndicales, est modifié à titre exceptionnel sur l'année 2020, au vu du sous-traffic, mais en tenant compte des activités annexes sur lesquelles les contrôleurs sont redéployés, et il est accordé des possibilités supplémentaires de congé, ce qui incite à poser ses congés sur l'année 2020, en particulier sur l'été.

Pour 2020, un certain nombre de choses sont acceptables et rejoignent la proposition amendée de l'administration. Les années suivantes s'inscrivent quant à elles plus dans la durée et doivent être renvoyées à l'espace de dialogue du GT. Il indique que cette proposition répond à la problématique affichée de « saisir l'opportunité » de la crise actuelle pour pouvoir faire ce que, d'habitude, la pression du trafic empêche de faire.

#### **Le Président**

remercie le SNCTA de cette proposition, qui n'est clairement pas celle de l'administration, et se dit interpellé par trois points. Le premier concerne le fait de dire que la réserve opérationnelle est du temps de travail effectif. Il est surpris par cette affirmation et propose, si le SNCTA pense que c'est un problème de droit, d'y impliquer des juristes. Il n'est, quant à lui, pas d'accord pour considérer qu'une réserve opérationnelle non exercée est du temps de travail effectif. Cela rappelle les cas d'astreinte, pour lesquels il a toujours été tranché que l'astreinte n'est pas du travail effectif. Ce point de désaccord, sur le fond comme en droit, mérite un prolongement juridique si le SNCTA le souhaite. Il s'interroge ensuite sur la date affichée des conclusions du GT, sans rapport selon lui avec l'urgence du sujet et dit ne pas comprendre d'où viennent les 9 jours évoqués. Il demande si cela est à entendre au sens de trois demi-cycles. Il ne pense pas qu'il soit possible de se rejoindre sur le document du SNCTA, notamment sur des points de fond comme la question d'une réserve opérationnelle équivalant à du temps de travail effectif.

Remercie le SNCTA d'avoir rédigé une proposition écrite qui permet d'affiner sa position, et comprend que celui-ci est contre les deux propositions de l'administration, celle initialement présentée et celle amendée en séance. Il suggère néanmoins de poursuivre par écrit les discussions car certains points méritent encore des explications.

#### **M. Bruneau**

demande au SNCTA ce que deviendrait sa proposition si, au final, la réserve opérationnelle n'était pas considérée, de l'avis de juristes, comme du temps de travail effectif.

#### **SNCTA**

indique que cela lui donne l'occasion de répondre aux trois points soulevés.

Précise que les 9 jours de report de 2020-2021 s'entendent bien comme 9 jours de congés annuels. Cette valeur paraît raisonnable et pourrait être argumentée, mais ce n'est pas le lieu de le faire. Il explique que le « au plus tôt au 15 septembre » n'était pas un lapsus, mais était calé sur le phasage initialement prévu, qui comprenait une phase 1 sur juillet-août, puis une phase 2, le temps de définir le cadre juridique. Entre le 1<sup>er</sup> et le 15 septembre, les chances sont en effet minces d'avoir défini le cadre juridique. Il s'agira donc de rester dans le cadre du congé exceptionnel tel que présenté en phase 1.

Répond, s'agissant de la réserve opérationnelle en tant que temps effectif, que la question ne se pose pas qu'une analyse juridique puisse invalider cela. Le SNCTA a déjà fait réaliser cette analyse juridique par un grand cabinet parisien et l'a soumise à l'administration. L'idée de ce GT est de se donner le temps de voir comment les choses vont évoluer. Du point de vue juridique, ce n'est pas une histoire d'appréciation personnelle du SNCTA, mais l'analyse juridique d'un cabinet d'avocats qui considère que, dans le cas spécifique des contrôleurs aériens – c'est bien différent de l'astreinte classique à laquelle l'administration faisait référence précédemment –, ceux-ci sont couverts par un texte juridique de nature européenne pour s'extraire de la problématique de l'astreinte et rejoindre cette notion de réserve opérationnelle comme du temps de travail effectif. L'idée n'est pas d'en faire un combat juridique ou de juristes.

Pointe ne pas pouvoir raisonnablement voter pour un texte qui, d'après l'analyse juridique qu'il en a, n'est pas conforme à la réglementation en vigueur. Il demande qu'un vote formel ait lieu sur la proposition qu'il a soumise et qui vise justement à établir un cadre de dialogue et un cadre de concertation sur tous ces sujets.

**Le Président** souligne que le vote formel sur la proposition du SNCTA est de droit. Les organisations syndicales peuvent présenter un papier et le faire voter. Il annonce donc trois votes : sur la première version du texte, sur la version amendée et sur la proposition du SNCTA.

**SNCTA** observe que cela démontre que les discussions n'ont pas eu lieu suffisamment sur le sujet et que les choses sont faites un peu dans la précipitation, avec trois votes et trois textes différents, dont deux présentés par l'administration.

**Le Président** souligne que s'il n'était pas possible de présenter des évolutions en séance en CT, il n'y aurait pas de débat non plus.

**SNCTA** se dit prêt à voter, mais demande à l'administration de choisir le document sur lequel le SNCTA doit s'exprimer.

**Le Président** propose, si la question pose tant de problèmes au SNCTA, de ne faire voter que la **version amendée de la note sur l'organisation RH de la filière contrôle, en particulier du dispositif des réserves opérationnelles**, même si, sur le fond, il ne voit pas pourquoi un vote ne serait pas possible sur les deux textes. Puis il fera procéder au vote concernant la proposition du SNCTA.

*Résultat du vote concernant le texte amendé en séance par l'Administration :*

***Pour : 0***

***Contre : SNCTA***

***Abstentions : 0***

***Ne souhaite pas participer : 0***

*Résultat du vote concernant le texte proposé en séance par le SNCTA :*

***Pour : SNCTA***

***Contre : 0***

***Abstentions : 0***

***Ne souhaite pas participer : 0***

**Le Président** remercie le SNCTA et considère que l'avis du CT DSNA a été rendu. Pour lui, les principes de cette version révisée par l'administration doivent néanmoins être mis en œuvre pour stabiliser le système des réserves opérationnelles, celles-ci étant déjà pratiquées à titre exceptionnel par les organismes opérationnels depuis le début de la crise du COVID-19. Certaines modalités feront l'objet cet été d'une phase de consultation des représentants des personnels au niveau national, en particulier pour ce qui concerne les détachements courts et les modalités de compensation des récupérations et des RO.

Version DO

**CT DSNA du 16 juin 2020**

**Point RH**

**Filière contrôle**

La DSNA a, dans la mise en œuvre du PCA, fait preuve de beaucoup de réactivité et d'agilité pour assurer, conformément aux orientations du Gouvernement, la sécurité sanitaire de ses agents tout en préservant une continuité du service rendu adaptée à la demande des usagers et clients.

Il en est de même dans le cadre des PRA et la remontée d'activité, avec des situations très contrastées selon le type d'organisme de contrôle (CRNA, APP, TWR), le type d'activité (transport de passagers, transport de fret, aviation de loisir) ou encore le positionnement géographique (proche ou non de la frontière par exemple).

En tout état de cause, certains dispositifs utilisés pour cette période, en particulier les réserves opérationnelles, vont devoir être prolongés dans la durée, tant il est vrai que les perspectives annoncées par les professionnels du secteur devraient placer la DSNA dans une situation de surcapacité par rapport aux besoins de trafic sur une longue période et compte tenu de la faible prévisibilité de la reprise du trafic et du besoin de l'accompagner sans délai.

Dans ce contexte, la DSNA est confrontée à une double obligation, pour l'année 2020 et les suivantes :

- une gestion transparente et adaptée des ressources humaines. Cela inclut en particulier l'intégration des réserves opérationnelles dans l'organisation du cycle de travail ainsi que le statut juridique des réserves opérationnelles, qu'il convient de bien définir pour la protection des agents. Cela inclut également l'obligation de la DSNA, vis-à-vis de l'ensemble des acteurs du secteur, de pouvoir justifier en toute transparence l'utilisation de ses ressources, y compris après la crise sanitaire ;
- la préparation et l'accompagnement de la reprise du trafic, explicité dans le plan d'actions performance de la DSNA. Cela inclut en particulier la performance environnementale, la performance économique et la performance RH, auxquelles contribue la modernisation technique. Un des objectifs est en particulier, compte tenu d'une pression trafic moins importante, de pouvoir au mieux utiliser les compétences des contrôleurs sur ces différents aspects (participation à l'élaboration et à la mise en œuvre des projets contribuant à la reprise verte, participation aux projets de modernisation des systèmes, contribution à la formation initiale des contrôleurs aériens, etc.).

L'ensemble du dispositif décrit ci-après devra s'adapter aux orientations gouvernementales relatives à la sécurité sanitaire. Ce dispositif concerne :

- les réserves opérationnelles ;
- la question de la gestion des congés, des récupérations et JRH en 2020 et pour les années ultérieures.

## 1- Les réserves opérationnelles

Les dispositions associées au COVID ont conduit les centres à limiter au plus proche du besoin l'effectif opérationnel présent en salle ou tour de contrôle, conjugué à la nécessité de traçabilité pour déterminer les éventuels cas contacts. Ainsi, les organismes de contrôle disposent de l'information, dans le tableau de service ou communiquée par les équipes, des agents « présents » et de ceux placés en « réserve opérationnelle », rappelables avec un préavis court si la situation le nécessite (remplacement d'un PC indisponible ou besoin d'ouverture d'une position supplémentaire).

Les mêmes modalités ont perduré avec le PRA, pour les mêmes raisons.

Afin de répondre aux objectifs définis plus haut, ces modalités devront se poursuivre après la crise sanitaire, car la demande de trafic inférieure à l'offre potentielle de contrôle va nécessiter des modalités particulières de gestion.

Ainsi, il est proposé la mise en œuvre du dispositif suivant.

1- Un dispositif de réserve opérationnelle (RO) est créé :

### ~~des réserves opérationnelles chaudes (ROG) :~~

- Un agent en ROG peut être programmé par le service sur des activités hors vacation de contrôle pour contribuer aux projets de modernisation technique et, aux projets espace principalement sous forme de détachement, ainsi qu', à la formation initiale et continue, à l'analyse des événements ou à toute autre tâche définie par le service et correspondant aux compétences de l'agent, principalement sur les horaires correspondant à son tour de service.
- Un agent en ROG, qu'il soit ou non programmé sur des activités hors vacation de contrôle, est appelable jusqu'à la veille par le service dans la limite de l'heure de début et l'heure de fin de la vacation initialement prévue et appelable le jour J par le CDS, le chef de tour ou le service dans la limite de l'heure de début et l'heure de fin de la vacation initialement prévue avec un préavis de 1h30 s'il est chez lui et de 0h30 s'il est sur son lieu de travail. Le rappel d'un agent en réserve opérationnelle sera réalisé en priorité sur un agent non programmé sur des activités hors salle de contrôle.
- Aucune régulation staffing ne peut être posée si une ROG est disponible et permettrait de ne pas poser la régulation ou de l'atténuer.
- Les ROG pour lesquelles les agents à leur domicile n'ont pas été rappelés équivalent à 0,5 jours d'absence.

~~des réserves opérationnelles froides (ROF), avec des agents à leur domicile rappelables jusqu'à J-6 en ROG ou sur vacation de contrôle ; les ROF pour lesquelles les agents n'ont pas été rappelés équivalent à 1 jour d'absence.~~

2- Le service indique le nombre de contrôleurs par vacation a priori nécessaires pour écouler le trafic :

- dans les organismes en équipe, les équipes désignent les PC présents sur la base des PC disponibles pour chaque vacation et transmettent les noms avec un préavis de 6 jours ; à défaut, le service désigne les contrôleurs.
- Dans les organismes en individuel, le service désigne les contrôleurs sur chaque vacation.

Ce dispositif est mis en œuvre en 3 phases successives et indissociables.



- **Première phase (à compter du 1er juillet 2020) : encadrer les conditions de mise en œuvre de la Réserve Opérationnelle**

- La réserve opérationnelle chaude (ROC) est constituée ~~par défaut~~ des agents n'étant ni absents au tour de service (congés, récupérations, JRH, stages...), ni désignés pour tenir une vacation.
- Si l'agent en ROC n'est ni appelé, ni programmé sur des activités hors vacation de contrôle, il est considéré absent sur un congé exceptionnel sur cette phase.
- Les services effectuent un décompte nominatif des ~~ROC~~. Une traçabilité des agents qui ont été rappelés sur leur ~~ROC~~ est également assurée par les services.

En tout état de cause, les services veilleront à proposer aux contrôleurs, dès cette première phase, des tâches hors salle utiles pour le service et la DSNA : une attention particulière sera accordée pour proposer des tâches contribuant à l'accélération de la formation initiale des contrôleurs (simulations), à la mise en œuvre des projets contribuant à la reprise verte ainsi qu'à l'accélération des programmes de modernisation.

- **Deuxième phase (à compter du 1er septembre 2020) : adapter et piloter la Réserve Opérationnelle**

- La réserve opérationnelle (RO) est constituée des agents n'étant ni absents au tour de service (congés, récupérations, JRH, stages...), ni désignés pour tenir une vacation, ni détachés.
- Le service définit toutefois, sous réserve d'assurer la demande de trafic sans délai, un nombre minimal de ROC nécessaires pour s'adapter à une situation sanitaire ou à des situations non prévisibles, telles que des orages, l'indisponibilité d'un centre adjacent ou une situation technique dégradée.
- Des détachements, y compris des détachements courts, peuvent être proposés par le service en fonction des perspectives de trafic, des projets et des compétences des particulières des agents. Sur cette période, les recyclages des détachés seront tous dirigés par le service sur une vacation de son équipe, ou sur une autre vacation sur la base du volontariat pour apporter de la capacité supplémentaire.
- ~~○ Les modalités de désignation des agents sur ROC sont les mêmes que pour les vacations de contrôle avec un préavis défini au niveau local supérieur à 6 jours.~~
- ~~○ Les agents programmés sur des activités hors salle sont par défaut en ROC.~~
- ~~○ Les agents qui ne sont ni sur vacation de contrôle, ni en ROC, ni absents sont en réserve opérationnelle froide (ROF).~~
- ~~○ Les agents en ROF sont rappelables sur vacation de contrôle ou en ROC jusqu'à J-6.~~
- Les services effectuent un décompte nominatif des ~~ROFRO~~. Une traçabilité des agents qui ont été rappelés sur leur RO est également assurée par les services.

- **Troisième phase (à compter du 1er janvier 2021) : le compte-temps**

- Mise en place d'un compte-temps.
- L'initialisation du compte est établie sur la base du nombre des éventuels jours de récupération liés aux dépassements horaires au titre de l'année considérée.
- Le compte évolue ensuite ainsi qu'il suit :
  - Chaque ~~ROC~~ pour laquelle l'agent n'a ni été rappelé, ni réalisé des tâches hors salle, décrémente le compteur de 0,5 ;

- ~~Chaque ROF pour laquelle l'agent n'a pas été rappelé décrémente le compteur de 1 ;~~
- Chaque jour posé de récupération lié aux dépassements horaires décrémente le compteur de 1 ;
- Chaque jour de formation ou chaque participation à un GT réalisé sur une journée où le contrôleur était normalement de repos incrémente le compteur de 0.5 ou 1 en fonction de la durée de la formation ;
- En fin d'année un bilan est fait : si le compte est positif, les jours restants sont à solder au 1er trimestre de l'année suivante. Si le compte est négatif, ces jours sont soustraits de la réinitialisation lors de l'alimentation de l'année suivante, dans la limite d'un compte temps au moins égal à 0 en début d'année ;
- Un bilan est réalisé en fin d'année pour adapter aux besoins la planification des ressources. Ce bilan est partagé avec les chefs d'équipe et avec les agents dans les organismes qui ne sont pas organisés en équipe.

o Les jours de congés annuels ne sont pas affectés par le compte-temps.

## 2- La gestion des congés, récupérations et jours de récupération liés aux dépassements horaires en 2020 ainsi qu'aux réserves opérationnelles

L'objectif est de limiter au maximum l'impact des congés, récupérations et jours de récupération liés aux dépassements horaires de l'année 2020 sur l'année 2021, afin d'éviter l'effet boule de neige sur les années ultérieures.

Les jours de récupération liés aux dépassements horaires sont attribués forfaitairement en début d'année sur la base de la programmation des heures supplémentaires de l'année considérée. Compte tenu du contexte particulier de l'année 2020, ~~l'ensemble des compteurs « jours de récupération liés aux dépassements horaires » sur l'année 2020 est porté à 0~~ ces jours seront recalculés sur la base des tours de service programmés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 17 mars 2020 et entre le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et le 31 décembre 2020.

Il est ~~également proposé que les~~ demandé que les agents, dans la mesure du possible et sous réserve des contraintes de service, posent et prennent l'ensemble de leurs récupérations ou congés avant la fin de l'année 2020.

A titre transitoire, le nombre de RO (comptabilisée chacune pour 0,5) réalisées entre le 1er juillet et le 31 décembre 2020 sera soustrait de l'initialisation du compte temps au 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans la limite d'un compte temps ne pouvant être négatif en début d'année.

Les jours de récupérations liés aux dépassements horaires pris et dépassant ceux calculés pour l'année seront également déduits de l'initialisation du compte temps au 1er janvier 2021, dans la limite d'un compte temps au moins égal à 0 en début d'année.

Aucun report ne sera autorisé sur 2021.

Le nombre de ROF et de ROC (au prorata défini au 1) d'un agent entre le 1er juillet 2020 et le 31 décembre 2020 viendra en déduction du compte-temps 2021.

**CT DSNA du 22 juin 2020**

**Point RH**

**Filière contrôle**

La DSNA a, dans la mise en œuvre du PCA, fait preuve de beaucoup de réactivité et d'agilité pour assurer, conformément aux orientations du Gouvernement, la sécurité sanitaire de ses agents tout en préservant une continuité du service rendu adaptée à la demande des usagers et clients.

Il en est de même dans le cadre des PRA et la remontée d'activité, avec des situations très contrastées selon le type d'organisme de contrôle (CRNA, APP, TWR), le type d'activité (transport de passagers, transport de fret, aviation de loisir) ou encore le positionnement géographique (proche ou non de la frontière par exemple).

En tout état de cause, les réserves opérationnelles vont devoir être prolongées dans la durée, tant il est vrai que les perspectives annoncées par les professionnels du secteur devraient placer certains organismes de la DSNA dans une situation de surcapacité par rapport aux besoins de trafic et compte tenu de la faible prévisibilité de la reprise du trafic et du besoin de l'accompagner sans délai.

Dans ce contexte, la DSNA est confrontée à une double obligation, pour l'année 2020 et les suivantes :

- une gestion adaptée des ressources humaines au contexte de moindre trafic. Cela inclut en particulier l'intégration des réserves opérationnelles dans l'organisation du cycle de travail dont il convient de définir le statut juridique ;
- la préparation et l'accompagnement de la reprise du trafic, explicité dans le plan d'actions performance de la DSNA. Cela inclut en particulier la performance environnementale, la performance économique et la performance RH, auxquelles contribue la modernisation technique. Un des objectifs est en particulier, compte tenu d'une pression trafic moins importante, de pouvoir au mieux utiliser les compétences des contrôleurs sur ces différents aspects (participation à l'élaboration et à la mise en œuvre des projets contribuant à la reprise verte, participation aux projets de modernisation des systèmes, contribution à la formation initiale des contrôleurs aériens, etc.). Le recours à des détachements « courts » d'une durée de 6 mois (par opposition aux détachements 12/36) permettra de ne pas impacter la reprise du trafic.

L'ensemble du dispositif décrit ci-après devra s'adapter aux orientations gouvernementales relatives à la sécurité sanitaire. Ce dispositif concerne :

- les réserves opérationnelles ;
- la question de la gestion des congés, des récupérations et JRH en 2020 et pour les années ultérieures.

### **1. Les réserves opérationnelles**

Les dispositions associées au COVID ont conduit les centres à limiter au plus proche du besoin l'effectif opérationnel présent en salle ou tour de contrôle, conjugué à la nécessité de traçabilité pour déterminer les éventuels cas contacts. Ainsi, les organismes de contrôle disposent de l'information, dans le tableau de service ou communiquée par les équipes, des agents « présents » et de ceux placés en « réserve opérationnelle », rappelables avec un préavis court si la situation le nécessite (remplacement d'un PC indisponible ou besoin d'ouverture d'une position supplémentaire).

Les mêmes modalités ont perduré avec le PRA, pour les mêmes raisons.

Ainsi, il est proposé la mise en œuvre du dispositif suivant.

#### 1. Un dispositif de réserve opérationnelle (RO) est créé :

- Un agent en RO se tient disponible en vue de rendre les services du contrôle de la navigation aérienne soit sur son lieu de travail soit en dehors. La RO est du temps de travail effectif ;
- Un agent en RO peut être programmé par le service dans la limite de l'heure de début et de l'heure de fin de la vacation initialement prévue sur des actions de formation au simulateur (hors formations prévues au PCU/PFU) afin d'assurer la fonction d'ISP, celle de pilote écho radar ou son entraînement ;
- Un agent en RO, qu'il soit ou non programmé sur une action de formation, est appelable avec un préavis minimum de 12 heures par le service dans la limite de l'heure de début et l'heure de fin de la vacation initialement prévue. Il est appelable le jour même par le chef de salle, le chef de tour ou le chef d'approche dans la limite de l'heure de début et l'heure de fin de la vacation initialement prévue avec un préavis de 1h30 s'il est chez lui et de 0h30 s'il est sur son lieu de travail. Le rappel d'un agent en réserve opérationnelle sera réalisé en priorité sur un agent non programmé sur des activités hors salle de contrôle.

#### 2. Le service indique le nombre de contrôleurs par vacation a priori nécessaires pour écouler le trafic. Le service définit, sous réserve d'assurer la demande de trafic sans délai, un nombre de RO nécessaires pour s'adapter à une situation sanitaire ou à des situations non prévisibles, telles que des orages, l'indisponibilité d'un centre adjacent ou une situation technique dégradée. Ceux-ci sont désignés sur la base des PC disponibles, pour chaque vacation :

- par les chefs d'équipe ou chefs de quart, dans les organismes organisés en équipe ;
- par le service, dans les autres organismes.

Ce dispositif est mis en œuvre en 2 phases successives.

- **Phase transitoire (à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020)**

- Des contrôleurs sont détachés en subdivision instruction ou sur les projets techniques, espaces ou environnementaux. Une attention particulière sera portée sur les projets contribuant à la reprise verte, à la réduction du temps de formation ou à l'accélération des programmes de modernisation.
- Si l'agent en RO n'est ni appelé, ni programmé sur une action de formation, il est considéré absent sur un congé exceptionnel.
- Un groupe de travail est mandaté pour définir la réserve opérationnelle (cadre règlementaire et fonctions compatibles). Ce GT devra rendre ses travaux au plus tôt le 15 septembre 2020.

- **Phase définitive (à compter de la définition règlementaire des réserves opérationnelles)**

Application du cadre règlementaire sur les RO : l'agent en RO qui n'est ni appelé ni programmé sur une action de formation n'est plus considéré absent sur un congé exceptionnel.

**2. La gestion des congés, récupérations et jours de récupération liés aux dépassements horaires en 2020 ainsi qu'aux réserves opérationnelles**

Les jours de récupération liés aux dépassements horaires sont attribués forfaitairement en début d'année sur la base de la programmation des heures supplémentaires de l'année considérée. Compte tenu du contexte particulier de l'année 2020, les compteurs « jours de récupération liés aux dépassements horaires » sur l'année 2020 doivent être recalculés sur la base des éventuelles heures supplémentaires programmées entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 16 mars puis à compter du 1<sup>er</sup> juillet et en intégrant qu'aucun dépassement horaire n'a eu lieu pendant la période d'urgence sanitaire (entre le 17 mars et le 30 juin).

D'une façon générale, concernant le dépôt des récupérations obtenues en 2020, aucune facilité dérogeant aux usages locaux habituels ne sera accordée.

Le dépôt des congés 2020 d'ici la fin de l'année doit être encouragé. Pour cela :

- le report de congés sur 2021 sera limité à 9 jours ;
- en 2020, à titre exceptionnel, en fonction des nécessités de service et du contexte sanitaire, les services accorderont des possibilités supplémentaires de congés.

\_\_\_\_\_

## Point 5 : Point sur l'avancement du GT Simulation

**Le Président**

donne la parole à M. Guignier pour présenter ce point d'information.

**M. Guignier**

indique qu'il était souhaité faire un point sur les questions autour de l'offre de simulation pour la DSNA, puisqu'il a été décidé de lancer un GT sur ce sujet-là, selon un mandat transmis dans les documents de séance. Ce sujet a déjà été abordé à plusieurs reprises.

Propose de présenter le contexte tel qu'il était au moment du début de la crise avec la DSNA, qui a dû très rapidement se poser des questions, qu'il fallait régler presque instantanément ou à très court terme, sur l'impact de la situation sur les qualifications des contrôleurs aériens, du fait d'un trafic très faible et parfois de contrôleurs qui prenaient rarement le micro, ce qui posait deux difficultés :

- l'une réglementaire, avec le maintien des qualifications compte tenu des règles relatives au nombre minimal d'heures de pratique ;
- l'autre pratique, autour de la compétence des agents.

La DSNA s'est rapidement mise en contact avec la DSAC pour définir des modalités permettant à la fois d'assurer la sécurité et la continuité d'activité, et mettre l'ensemble des agents dans les meilleures dispositions pour répondre au trafic. Les travaux ont été présentés aux membres du CT au cours d'une réunion spécifique tenue avec SDRH et MSQS quelques semaines plus tôt.

Les réflexions ont montré le besoin d'augmenter les outils de simulation, et l'intérêt de pouvoir remplacer dans certains cas la pratique sur position de contrôle.

Dans le même temps, la question se posait de mettre les contrôleurs dans les meilleures dispositions à la reprise du trafic, laquelle sera hétérogène en fonction du lieu et du temps.

Sur le court et le moyen terme, une difficulté est apparue sur la formation des agents dans les organismes de contrôle qui sont sous PFU, puisqu'ils sont, de manière assez naturelle, formés sur position de contrôle. Or peu de positions de contrôle sont ouvertes aujourd'hui, avec de plus un trafic qui n'est pas au niveau de ce qui est attendu. Aujourd'hui, 400 contrôleurs environ sont sous PFU dans les différents organismes de la DSNA. La question était donc de savoir comment relancer l'ensemble de ces formations, et surtout de comment faire en sorte de pouvoir « profiter » de cette situation de moins grande pression de trafic pour accélérer cette formation.

Le GT pose de ce fait la question de l'augmentation de l'offre de simulation pour la DSNA. Ce GT rassemble l'ensemble des compétences en la matière côté DSNA et associe également l'ENAC. La première réunion s'est tenue quelques jours plus tôt, et le GT va se poursuivre. Un point assez régulier sera fait avec les représentants des personnels.

La première orientation donnée par le GT concerne la préparation d'une note qui va être transmise à l'ensemble des entités et qui couvrira trois points essentiels. Le premier concerne la question des PFU. Il sera demandé à tous les organismes qui ont un nombre assez important d'agents sous PFU de lancer des GT – certains ont déjà été lancés – pour prendre en compte et tirer profit de nouveaux cadrages validés par la DSAC et donner plus de place à la simulation dans la formation des contrôleurs. Cela implique de définir de nouveaux plans de formation, de nouvelles modalités sur les tests, puisque la DSAC autorise également à utiliser les simulateurs pour les tests, en complément de tests sur position de contrôle. Cela concerne aussi les questions autour de la programmation des simulations, la

préparation des exercices, la programmation des instructeurs, la programmation des PER, y compris les contrôleurs qui peuvent également avoir ce rôle de PER.

Il faudra aussi se poser la question de l'intérêt de la pérennisation des mesures proposées par la DSAC dans cette période. En effet, à partir du moment où l'offre de simulation est bonne, cela peut être un excellent moyen pour accélérer la formation des contrôleurs, ce qui est un objectif commun.

Sur la partie PCU, cette note à l'ensemble des entités exprime aussi l'idée de bien planifier les simulations pour pouvoir répondre aux besoins, pour le maintien des compétences et l'accompagnement à la reprise du trafic. Il sera demandé à chacune des entités de réfléchir à ces questions.

En accompagnement de ce qui vient d'être évoqué, le souhait général est de « profiter » de cette période de faible pression sur le trafic pour accélérer la formation, donc faire plus de simulation et utiliser les compétences des contrôleurs pour permettre une meilleure offre de simulation.

La deuxième orientation concerne une réflexion sur l'amélioration de l'offre de simulation dans les organismes de la DSNA, sachant que de nombreuses initiatives ont été lancées ces derniers mois dans différents organismes (Real Tower à Marseille, Elsa à Poitiers). Certains prestataires peuvent fournir des produits intéressants. M. Di Palo s'est vu confier la tâche d'animer, de coordonner et de lancer des expérimentations pour voir si des outils pouvaient bien répondre aux besoins d'offre de simulation sur les organismes, avec des outils sans doute plus standards, moins représentatifs du terrain dans les premières phases de la formation. Il peut donc y avoir des outils standards de type monopiste ou piste sécante, en *stand alone*, en autoformation à certains moments du *process* de formation des contrôleurs, qui peuvent être aussi intéressants. Le souhait est de tester ce type de choses, y compris sur les terrains des groupes F et G.

L'objectif est aussi de voir comment mieux mutualiser, d'un point de vue régional, les outils de simulation qui sont présents dans quelques-uns des centres et de voir comment les outils existants peuvent aider à la formation sur de nouveaux systèmes, comme un système de type Catia, par exemple, qui est le futur système de chaîne radio pour les approches.

La troisième orientation concerne l'interface entre l'ENAC et la DSNA, avec l'idée de tester des stages de prétransition pour des contrôleurs. Ces stages sont déjà en place pour les contrôleurs de Maastricht à l'ENAC, et semblent assez efficaces. L'objectif est ici d'essayer ces stages de prétransition pour les contrôleurs affectés à l'avenir dans des organismes de la DSNA. Un travail est donc en cours avec l'ENAC sur ce point.

Autre orientation, l'offre de simulation en région parisienne. L'objectif est de faire un point global de la situation sur cette offre de simulation, en lien avec le programme Sysat, les organismes de contrôle, SDRH et SDPS.

Une enveloppe budgétaire raisonnable va être associée. Il va aussi falloir conduire ce projet en essayant de ne pas chercher le système de simulation parfait, mais peut-être un système un peu moins parfait, plus modulaire et finalement accessible plus rapidement pour les organismes de contrôle.

**SNCTA**

entend, dans ces propos, la volonté de la DSNA d'investir dans de nouveaux outils de simulation, qui devraient permettre de diminuer le temps de qualification global. Ceci est positif et cela permet, en investissant maintenant, de potentiellement dégager des ressources d'économie plus tard.

Comprend, par rapport au contexte global de ce groupe de travail, que cela se conduit au sein de l'administration. Il exprime qu'en tant qu'organisation syndicale vraiment au fait de ces problématiques, il aurait aimé être encore plus associé, et se dit preneur s'il existe un espace de travail là-dessus.

Dégage deux points s'agissant de tout ce qui est entraînement, simulation :

- d'une part, il souscrit totalement à l'accent mis sur la formation initiale. Une priorité devrait être mise là-dessus en essayant de mettre en place de nouveaux outils. Dans les centres, la formation initiale est importante. Il manque des outils de simulation dans les approches ;
- d'autre part, il ne se dit pas opposé, pour ce qui est de la formation continue, au fait de s'entraîner à contrôler dans un trafic un peu plus soutenu. Par contre, vu le type de reprise du trafic, extrêmement progressif, cette priorité devrait être moins forte que celle relative à la formation initiale. Une reprise en pente douce est en effet attendue. De ce fait, les contrôleurs ont tout le temps de se « remettre en jambes ».

Ajoute que de gros enjeux existent autour de la simulation. Le protocole les avait clairement identifiés autour de la réduction du temps de formation, mais aussi de l'expertise des contrôleurs. Statistiquement, un contrôleur de CDG est amené à traiter une fois tous les 9 ans une panne de moteur au décollage dans son maintien de compétences. Il doit être possible de trouver des choses qui soient légères, faciles, modulaires. L'idée proposée par M. Guignier est en cela favorablement accueillie. Restent effectivement les questions de budget et la manière dont sont passés ces marchés. L'urgence exige de pouvoir disposer de ces outils-là à très court terme, c'est-à-dire potentiellement à la sortie de l'hiver aéronautique, où il doit pouvoir être possible d'accompagner la reprise et de faire face aux enjeux.

Il est aussi intéressant d'aller vers des stages prétransition. Il demande quel type de centre est envisagé, avec quelle butée, si ces stages se feront dans les centres ou à l'ENAC, puisque des liens avec l'ENAC sont évoqués. Certains outils avaient été cités dans le protocole. Il accueille avec enthousiasme la nouvelle que l'administration travaille sur ce chantier, qui est tellement vaste. Des retours rapides sont nécessaires.

Indique qu'il se tiendra à la disposition de l'administration pour pouvoir partager également son expertise et ses connaissances sur ces domaines, parce qu'il a fait le tour de ses collègues européens pour savoir comment tout ceci était appréhendé.

Souligne que, sur la région parisienne, l'outil de simulation aura un enjeu fort dans le programme Sysat, et indique attendre rapidement les positions de l'administration pour savoir si le marché sera poursuivi comme il est structuré actuellement.

Observe que les questions sont très nombreuses et souligne que, pour ces raisons, le SNCTA est favorable à continuer à travailler avec l'administration sur tout cela.

## **M. Guignier**

accueille favorablement l'intérêt du SNCTA pour la démarche.

Revient sur l'optique d'un redémarrage progressif et en continu du trafic évoqué par le SNCTA et remarque que ce ne sera pas forcément le cas partout. Cela peut aussi dépendre du moment. L'idée n'est pas de faire des solutions préconçues – les choses sont déjà engagées –, mais de réfléchir, dans chacun des centres, à la manière d'accompagner la reprise du trafic. Tous les centres saisonniers mettent en place ce type de simulation, un peu avant la reprise du trafic.

Indique qu'aucune décision n'a été prise sur la région parisienne à ce stade. Il est important d'avoir au moins déjà un niveau homogène d'information sur ce qui se passe en matière d'équipements, d'outils de simulation dans Sysat, et de voir dans quelle mesure cela répond aux besoins. En effet, tout et son contraire peut être entendu, et il serait bien d'arriver au moins à un même niveau d'information, d'où une première réunion avant l'été avec l'ensemble des acteurs pour bien mettre à plat l'ensemble des informations.

Revient sur l'espace de travail commun évoqué par le SNCTA. Le choix a effectivement été fait d'un GT administration, dont le mandat demande de faire des points réguliers avec les organisations syndicales sur ce GT. Le présent CT était l'occasion de réaliser ce point d'avancement. Il s'engage à d'autres points d'avancement au fur et à mesure des GT, et propose même d'aller au-delà en



utilisant les compétences et les idées du SNCTA en la matière. Il n'a pas de doute sur le fait qu'un échange constructif pourra être mis en place là-dessus. Il rappelle les échanges constructifs lors d'une réunion avec l'ensemble des syndicats, SDRH, MSQS, et les attentes par rapport à ce GT.

Pense vraiment qu'il faut utiliser la simulation, les stages de prétransition et améliorer l'organisation pour accélérer la formation des contrôleurs. Tout le monde est d'accord là-dessus. Ce GT va y contribuer. Il ne va pas reprendre, dans un premier temps, l'ensemble des points identifiés dans le protocole. Le travail portera d'abord sur la partie simulation. Il précise, sur les stages de prétransition, qu'il est plutôt question des centres en route.

**SNCTA** demande s'il est envisagé un stage de prétransition directement en strip électronique et s'il est possible d'avoir un point d'information sur la *Task Force* en langue anglaise, dont il a été question au dernier GS Formation.

**M. Di Palo** indique que les premières pistes qui se dégagent avec les professeurs d'anglais, sont d'une part de travailler sur la possibilité d'internaliser certains stages en immersion et, d'autre part, de voir comment valoriser, pour certains centres ou certaines approches, le temps de contrôle en anglais. Les professeurs d'anglais se réuniront de nouveau le 26 juin et doivent faire un retour début juillet.

**SNCTA** souligne à nouveau qu'une formation en anglais de qualité est essentielle pour avoir un niveau satisfaisant. Il est nécessaire que des choses soient mises en œuvre pour pouvoir garantir un service de qualité, avec un maintien de compétences et avec des compétences de haut niveau. Il entend que les professeurs d'anglais se réunissent, mais souligne qu'il faudra un peu plus que cela pour qu'il y ait un accompagnement de ces réflexions derrière. Il ne sera pas possible de se sortir d'un PIFA en disant qu'une heure d'anglais a été comptée à gauche et à droite parce qu'un professeur d'anglais a fait de l'écoute de bande. Il pointe que ce n'est pas satisfaisant et évoque la profonde inquiétude du SNCTA à ce sujet, précisant qu'il faudra travailler avec les propositions qu'il peut faire sur cette thématique.

**M. Di Palo** précise que l'idée est de bien expliquer le mandat, qui est de garantir les obligations réglementaires opérationnelles, ce qui induit une formation de qualité. En GT Formation, il avait été suggéré aux organisations syndicales de faire des propositions : l'offre tient toujours. Il indique qu'il reviendra vers les membres du CT dès que des éléments plus construits seront disponibles, et invite à faire remonter les propositions, qui seront accueillies avec bienveillance.

**SNCTA** répond qu'il fera remonter un maximum d'informations. Ces sujets méritent une concertation. Il conviendra de recadrer pas mal de choses parce que cela ne lui semble pas très satisfaisant.

**Le Président** note l'importance de ce GT, parce qu'il va permettre de traiter les questions de maintien de compétences des contrôleurs, aussi bien sur le plan formel que sur le plan pratique. Il porte aussi le vœu que ce GT trace des pistes pour l'avenir, aussi bien sur les moyens de simulation, leur utilisation, voire leurs fonctionnalités, mais également sur l'avenir des plans de formation en unités. Si des propositions d'améliorations de ces plans de formation sont formulées, il s'en félicitera. C'est un sujet stratégique et il invite les organisations syndicales à s'y associer au mieux.

Propose, en l'absence d'autres commentaires, de clore ce point de l'ordre du jour.

Constate que les débats de ce CT ont été longs, car les sujets sont compliqués et pas toujours consensuels. Le principe même d'un CT est bien d'exprimer des avis, en accord ou en désaccord, ce qui permet de clarifier les débats. Il souhaite remercier le SNCTA de sa participation active à ce CT, dans des conditions compliquées.

Va rendre compte au Directeur Général des débats et avis sur le point 4 et demande si le SNCTA souhaite apporter d'autres remarques conclusives.


**SNCTA**

estime pour sa part que tout a déjà été exprimé précédemment.

**Le Président**

remercie les membres du CT, et clôt la séance à 18 heures 45.

Le Président  
Maurice GEORGES



Le Secrétaire  
François RICHARD-BÔLE



Le Secrétaire-Adjoint  
Loïc PARISI (SNCTA)

