



Le 14 mai 2024

**Dest. : VICE-PRÉSIDENTS RÉGIONAUX  
SECTIONS ET INSTALLATIONS**

## **MISE À JOUR**

### **Séminaires régionaux de formation :**

Récemment, nous avons terminé le dernier de nos séminaires régionaux de formation. Ces séminaires ont été très bien accueillis et très utiles. Bien qu'il y ait eu des questions très difficiles en cours de route, c'est une bonne chose. L'harmonie artificielle n'a pas sa place à l'ACCTA et il est impératif que les gens s'expriment et soient entendus. Je peux assurer aux membres que vos représentants syndicaux régionaux ont veillé à ce que l'exécutif national soit à l'écoute de vos préoccupations et de vos questions lors de nos réunions de ces derniers mois. Merci à tous ceux qui ont pris le temps de participer. À la suite du séminaire national de formation de l'année dernière et du format régional de cette année, nous prévoyons de poursuivre notre engagement à fournir une formation plus importante et de meilleure qualité en organisant à nouveau un événement national au début de l'année prochaine.

### **Dotation en personnel et formation :**

Le manque de personnel continue de représenter le plus grand défi pour notre lieu de travail et nous affecte négativement de nombreuses manières. Malgré l'accent mis par NAV sur le recrutement et la formation, il est évident que nous continuerons à souffrir pendant un certain temps. Le mois de mars a été bien meilleur que les mois de janvier et février, avec 27 nouveaux stagiaires en formation de base, contre 17 départs en raison de retraites, de démissions et de cessations de formation. Cela ne suffit toutefois pas à combler une grande partie du vide dans lequel nous nous trouvons, ce qui signifie que ceux qui restent devront continuer à compenser la pénurie ou à la laisser perdurer. Le plan de formation par une tierce partie semble progresser et, pour ceux qui n'en ont pas encore entendu parler, CAE, basée à Montréal, se chargera de ce travail avec des cours qui devraient commencer en octobre.

**THE VOICE OF CANADA'S AIR TRAFFIC CONTROLLERS | LA VOIX DES CONTRÔLEURS AÉRIENS DU CANADA**

L'ACCTA suivra de près l'évolution de ce projet pour s'assurer que les termes de notre accord soient respectés et pour contribuer à la réussite du projet.

Il est évident que nous avons besoin de plus de personnes. À ce stade, on ne sait pas quel impact les récents changements à la direction pourraient avoir sur cette initiative, mais la direction de l'ACCTA a déjà rencontré la vice-présidente des ressources humaines, Diana Kelly, pour s'assurer que NAV reconnaît à quel point cette préoccupation est sensible pour nous et pour veiller à ce que les lignes de communication restent ouvertes. L'énorme pression qui pèse sur tous nos membres impliqués dans la formation ne nous échappe pas en tant qu'Association, et l'ensemble des membres vous est reconnaissant pour le travail que vous accomplissez tous.

### **Classification:**

Le comité ACCTA/NAV, chargé d'examiner les questions liées à notre système de classification, s'est réuni régulièrement. Nos représentants de l'ACCTA ont fait pression pour que des progrès soient accomplis, mais ceux-ci sont frustrants par leur lenteur. Nous sommes conscients que toute cette initiative est délicate, mais nous sommes également déterminés à remédier aux inégalités de longue date dans notre système et à faire des gains pour nos membres là où nous le pouvons. Nous continuerons à faire pression dans ce sens et nous vous remercions de votre patience. D'autres réunions sont prévues cette semaine et nous tiendrons les membres au courant de l'évolution de la situation. N'oubliez pas qu'il s'agit d'une initiative distincte du groupe de travail sur la classification et du processus de révision que NAV entreprend de manière indépendante.

### **Vols de familiarisation:**

Après que l'ACCTA ait déposé un grief de principe sur la décision de NAV de plafonner les approbations de vols de familiarisation à CFS à Las Vegas, des négociations ultérieures ont abouti à un renversement de cette décision. Cependant, les approbations seront toujours soumises aux exigences opérationnelles.

À ce jour, la Société n'a toujours pas donné son accord pour l'ajout de nouvelles conférences et, par conséquent, la seule destination longue distance disponible est Paris (Reims). Pour ceux qui souhaitent obtenir leur vol de familiarisation avant la fin de cette période, nous vous recommandons de postuler dès maintenant pour la sélection limitée de destinations disponibles.

## **Fatigue:**

Les membres ont probablement remarqué l'attention portée à la fatigue pour les contrôleurs au sud de la frontière. Il semble que la FAA répète les erreurs commises ailleurs en adoptant d'abord des politiques et en prévoyant de consulter les personnes concernées plus tard. Bien que la NATCA ait réussi à repousser les échéanciers qui avaient été communiqués pour l'instant, la mentalité selon laquelle un problème systémique de longue date peut être résolu par quelques réunions et l'avis "d'experts" est troublante. C'est peut-être opportun d'un point de vue politique, mais cette approche s'est révélée très peu pratique dans le cas présent, et nous en avons la preuve. Les dernières mesures prises par NAV dans le cadre de son programme de lutte contre la fatigue n'ont pas eu d'impact positif sur les membres, sur l'exploitation, ni même sur l'objectif visé, à savoir la fatigue. Heureusement, le Plan d'actions correctives que NAV devait soumettre à TC est maintenant clos, ce qui signifie que NAV a un peu plus de latitude pour apporter des changements si ceux-ci peuvent être justifiés par des données. Nous espérons que des changements interviendront très prochainement. Les représentants de l'ACCTA ont rencontré la direction de NAV la semaine dernière pour discuter de la modification, de l'évolution du programme et des limites actuelles sur la base de ce que nous avons appris. Nous nous réjouissons de la consultation et de l'ouverture à des changements concrets. Nous avons clairement indiqué que le fait d'imposer des limites sans s'attendre à ce qu'elles soient respectées n'a aucun sens pour nous et place les contrôleurs dans une position très difficile. S'il y a des limites, elles doivent être négociées et respectées par les deux parties. Si le respect des limites ne fonctionne pas, les limites doivent être adaptées à quelque chose qui peut être respectées. Nous espérons que cela se fera bientôt. Nous continuerons à nous engager directement auprès du FSAG, de NAV, de TC et du BST sur cette question afin de faire pression pour que des changements de bon sens soient apportés au programme afin d'atténuer certaines des principales difficultés que nous rencontrons tout en faisant progresser le concept global. Nous poursuivrons également la consultation permanente par le biais d'un nouveau sous-comité, en complément du processus FSAG établi. Cela devrait nous aider.

Quelle que soit l'évolution de la situation, Transports Canada a indiqué qu'une réglementation sur la fatigue verrait le jour dans les prochaines années, et tous les contrôleurs feraient bien de garder cela à l'esprit. Nous devons absolument participer au processus pour nous assurer que toute législation reflète nos intérêts et fasse réellement progresser la sécurité au sein du FSNA. Le sondage sur la fatigue qui vient de s'achever fournira, nous l'espérons, des données qui pourront être utilisées pour valider nos préoccupations, justifier les amendements et clarifier plus précisément le sentiment des membres.

## Été:

À l'approche de l'été, l'énormité du défi créé par le manque de personnel devient de plus en plus évidente. Les droits et les conditions de travail des employés sont en conflit direct avec l'objectif d'une prestation de services fiable et prévisible de la part des contrôleurs. Historiquement, nos membres ont toujours fait preuve d'une capacité et d'une volonté d'aller au-delà des attentes normales pour s'assurer que l'exploitation continue à fonctionner en toute sécurité. Cependant, il y a des limites, et nous sommes clairement dans une situation où nous introduisons potentiellement un risque réel dans le système et pour nous-mêmes en étant poussés à faire plus avec moins. Nous ne pouvons pas permettre que cette situation se normalise. En tant qu'Association, nous veillons à ce que NAV, Transports Canada, le ministère du Travail et le BST soient tenus au courant de nos préoccupations. En tant que membres, vous devez vous assurer que vous exercez les privilèges de vos licences de manière responsable - c'est votre obligation légale.

Nous devons également insister pour que NAV prenne toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les employés, ainsi que l'exploitation, soient soutenus et que la sécurité soit maintenue et considérée comme une priorité. Le temps passé en position, les pauses significatives et la gestion de la charge de travail deviennent des considérations vitales lorsque nous travaillons régulièrement dans des situations de manque de personnel. L'attente de maintenir un niveau de prestation de services inchangé peut devenir irréaliste. Si les contrôleurs se trouvent placés dans des situations irréalistes à cet égard, veuillez en faire part à votre représentant syndical. L'ACCTA s'est engagée à déposer des rapports Securitas pour les cas où les contrôleurs sont forcés de rester assis pendant de longues périodes sans pause significative, où on leur demande de travailler plus de 12 heures, ou lorsque les restrictions du trafic ne sont pas respectées, alors veuillez porter ces situations à notre attention : elles représentent un risque. N'interprétez pas ceci comme un appel à être intentionnellement problématique. Ce n'est pas le cas. Cependant, nous devons continuellement travailler de manière proactive pour garantir le maintien d'un équilibre entre la prestation de services et la protection des travailleurs, et pour assurer la sécurité.

Pour conclure cette mise à jour, j'aimerais féliciter l'un de nos membres de la tour de Whitehorse à l'occasion de son 50e anniversaire en tant que contrôleur aérien. Félicitations à Garry Doering pour ses 50 ans ! Le contrôle du trafic aérien est un club d'élite, et en être un membre actif pendant 50 ans est un accomplissement incroyable. Pensez-y : si cette Société avait bien planifié sa succession, son remplaçant serait déjà en âge de prendre sa retraite !

En toute solidarité,

Nick von Schoenberg  
Président

Scott Loder  
Vice-président exécutif

THE VOICE OF CANADA'S AIR TRAFFIC CONTROLLERS | LA VOIX DES CONTRÔLEURS AÉRIENS DU CANADA