



Le 12 mars 2025

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

## **Mise à jour trimestrielle des membres de l'ACCTA**

À tous les membres de l'ACCTA,

Nous avons le plaisir de vous faire parvenir cette mise à jour trimestrielle sur les problèmes, les progrès et les initiatives à venir.

### **Dotation**

Le sous-effectif reste le problème le plus important auquel sont confrontés notre personnel et notre Société. La semaine dernière, nous avons pris connaissance d'une nouvelle initiative en matière de dotation et d'heures supplémentaires qui sera mise en œuvre par la direction dans les ACC et les tours majeures. Des réunions d'information ont été organisées la semaine dernière avec de nombreuses sections et se poursuivront avec d'autres cette semaine. Le concept de base n'est pas nouveau et a déjà été utilisé par NAV Canada pour faire face à des situations de sous-effectif, parfois avec un succès limité et parfois avec un échec spectaculaire. Essentiellement, l'initiative vise à réduire le nombre de quarts de travail planifiés par jour afin de tenter d'équilibrer le nombre d'employés sur l'ensemble de la période. En d'autres termes, en réduisant le nombre d'heures supplémentaires en semaine, on espère que les fins de semaine (ou d'autres périodes de travail non souhaitées) seront davantage comblées en personnel.

L'ACCTA nationale n'a pas été consultée à l'avance sur cette initiative, ce qui constitue une rupture importante par rapport à la façon dont nous avons travaillé avec la Société ces derniers temps. Bien qu'il y ait de nombreuses politiques et pratiques que nous ne soutenons pas entièrement, nous avons généralement la possibilité de fournir nos commentaires et nos idées à l'avance, de sorte que nous puissions influencer et améliorer la prise de décision pour le bénéfice de toutes les parties. Il est très décevant d'être exclu d'une initiative aussi potentiellement perturbatrice que celle-ci.

Au-delà de l'absence de consultation, nous avons plusieurs préoccupations. Tout d'abord, nous savons que cette mesure ne sera pas bien accueillie par nos membres et qu'elle risque fort d'éroder encore davantage la bonne volonté ou l'adhésion des membres. À la fin de l'été dernier, on nous a dit que nous avons fait un travail extraordinaire pour que les choses fonctionnent, et cette année, on nous demande de faire encore plus avec moins. Cela signifie plus de pression et d'intensification du travail pour les contrôleurs, une normalisation accrue de la déviance et un chemin certain vers l'échec. Après les tentatives de réduction des créneaux de vacances, les défis permanents concernant les approbations de congés compensatoires, et des cas récents d'autres tentatives d'attaques contre les conventions

---

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

collectives (refus de congés de soins et d'éducation, par exemple), tout cela aliène encore plus notre personnel, précisément au moment où on a le plus besoin de lui.

Cet impact suffira à lui seul à compromettre la continuité et la prévisibilité de l'exploitation à l'avenir. Toutefois, à bien y réfléchir, même en faisant abstraction de cet aspect, des problèmes se posent. L'hypothèse selon laquelle les contrôleurs qui travaillaient auparavant des quarts de travail en semaine se tourneront automatiquement vers d'autres quarts, ne tient pas compte du fait que l'utilisation des heures supplémentaires est influencée par de nombreux facteurs. Cette initiative soulève également d'autres questions, telles que la définition des besoins en personnel à l'avenir et le traitement des congés compensatoires et des congés ad hoc. Si nous pouvons « nous débrouiller » avec un besoin inférieur, pouvons-nous approuver des congés inférieurs à ce besoin ? Que signifie encore le terme « besoin » ?

Nous ne contestons pas le problème très réel des défis de personnel pendant les fins de semaine et d'autres quarts de travail indésirables. La reconnaissance de ce problème est précisément la raison pour laquelle l'ACCTA a présenté des propositions dans le cadre des négociations collectives pour y remédier. La réduction intentionnelle des quarts de travail en semaine ne rendra pas les fins de semaine plus attrayantes. En fait, l'effet le plus probable sera de rendre les jours de semaine moins attrayants qu'ils ne le sont et donc de réduire le nombre d'heures supplémentaires ces jours-là également. Dans l'ensemble, nous nous retrouverons avec moins d'heures travaillées à un moment où nous avons besoin d'aller dans la direction opposée. L'impact sur les opérations quotidiennes sera probablement plus homogène, mais il sera négatif. Les contrôleurs se sentiront abandonnés et surchargés de travail tous les jours. Les restrictions, les retards et les initiatives de gestion du trafic seront répartis sur l'ensemble de la semaine et la sécurité et la prévisibilité seront érodées tous les jours. Il s'agit essentiellement d'une politique de « pas de bon jour » qui ne contribuera guère à éliminer les très mauvais jours de notre emploi du temps. Il s'agit d'un scénario perdant-perdant qui risque de réduire encore davantage notre capacité globale.

Selon nous, il s'agit d'une solution brutale à un problème qui nécessite une approche plus nuancée combinant des améliorations de la programmation, des incitations appropriées et une prise en compte adéquate des obstacles à l'utilisation des heures supplémentaires et à l'adhésion des employés. Pour apprécier le comportement des employés, il faut d'abord comprendre que notre main-d'œuvre est composée de différents segments qui réagissent différemment à différents leviers. C'est précisément l'expertise que nous pouvons apporter à cette discussion qui n'a pas été entendue

### **Changements réglementaires et efforts de lobbyisme**

Nous continuons à consulter activement Transports Canada au sujet de l'élaboration de réglementations relatives à la fatigue, aux effectifs et à la gestion du trafic. Ces points peuvent avoir un impact significatif sur NAV Canada et sur les contrôleurs. Nous prenons des mesures pour nous assurer que les décisions finales sur ces réglementations reflètent nos intérêts. Ces aspects n'en sont qu'à leurs débuts, mais ils progressent rapidement et sont soumis à des délais très ambitieux.

En outre, nous avons collaboré aux discussions concernant d'éventuels amendements aux règlements existants en matière de protection des passagers aériens. Les efforts de lobbyisme auprès du gouvernement et des autres parties prenantes se poursuivent et nous nous attendons à des questions difficiles concernant le personnel et la prestation de services. Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle initiative en matière de dotation, nous nous attendons à ce que ces questions deviennent encore plus difficiles et pointues si les choses ne fonctionnent pas comme prévu.

En ce qui concerne la participation dans les médias, nous avons adopté une approche très discrète ces derniers temps en raison de la gravité de plusieurs événements aéronautiques récents et de la fragilité croissante de la confiance du public dans le secteur du transport aérien. En fin de compte, nous sommes tous déterminés à promouvoir un secteur de l'aviation sain, ce qui signifie que nous devons trouver un équilibre entre notre désir de nous exprimer et la responsabilité de veiller à ce que les commentaires soient responsables et ne nuisent pas à notre intérêt collectif à long terme.

### **Programme de normes professionnelles de l'ACCTA**

Le travail sur cette initiative se poursuit et nous avons identifié un groupe de travail chargé de définir et de développer la forme et le fonctionnement d'un programme de normes professionnelles de l'ACCTA. Nous visons une finalisation des travaux en juin et une mise en œuvre à l'automne prochain. Les membres nous ont fait part d'un grand nombre de réactions positives sur le fait que ce projet progresse enfin et nous partageons l'enthousiasme quant à ce que cela pourrait signifier pour notre lieu de travail une fois la mise en œuvre achevée.

### **Santé mentale**

Nous continuons à explorer les moyens pour l'ACCTA de mieux soutenir ses membres à cet égard et les programmes que nous pouvons introduire pour améliorer le bien-être et la résilience à long terme de nos membres. Le conseil exécutif a récemment suivi une formation aux premiers secours en matière de santé mentale et élabore un plan pour étendre cette formation à d'autres représentants syndicaux. En outre, le conseil exécutif évalue une application spécialement conçue pour développer et améliorer la résilience. Il s'agit d'un domaine très important dans lequel l'ACCTA peut clairement faire plus pour soutenir ses membres. Nous travaillons d'arrache-pied pour trouver le meilleur moyen d'y parvenir.

### **Processus de révision des avantages sociaux**

Comme nous l'avons déjà indiqué, les négociations entre l'AANNC et NAV Canada sont dans l'impasse et nous nous préparons activement à la procédure d'arbitrage. À moins de nouveaux développements, la procédure d'arbitrage devrait débiter dans les mois à venir, et nous plaiderons en faveur d'un rythme agressif pour tenter d'obtenir une résolution de cette question le plus rapidement possible, étant donné que nos membres ont déjà attendu bien trop longtemps.

### **Congrès 2025 de l'ACCTA**

Les préparatifs du congrès se poursuivent. Un site web dédié au congrès et une page Facebook ont été développés pour tenir les membres informés et peuvent être trouvés sur le site web de l'ACCTA ou l'application. De plus amples informations seront communiquées au fur et à mesure de l'avancement des préparatifs. Le comité organisateur travaille d'arrache-pied et tout porte à croire que ce congrès sera des plus passionnants.

Nous rappelons également aux membres que les prochaines réunions de section devraient avoir pour but d'élaborer des résolutions sur les politiques et les statuts syndicaux de l'ACCTA. Il est important que les membres participent pour s'assurer que ces résolutions reflètent la base la plus large possible de nos membres et que la voix de chacun soit entendue. En fin de compte, c'est la raison d'être de notre congrès et il faut le prendre très au sérieux.

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