



Réunions du Conseil exécutif du 31 janvier au 2 février 2023

Bureau national – Ottawa (Ont.)

Présents :	Nick von Schoenberg	Président
	Scott Loder	Vice-président exécutif
	Andrew Worthington	Vice-président régional, Pacifique
	Jerry Brodt	Vice-président régional, Prairies
	Benoit Vachon	Vice-président régional, St-Laurent
	Chris Kenny	Vice-président régional, Centrale
	Ian Thomson	Vice-président régional, Atlantique

Le 31 janvier 2023

Ouverture de la réunion : 9 h 5 HE

Suivi de la réunion précédente

Les membres passent en revue les points abordés aux réunions précédentes du Conseil exécutif (CE), à savoir en octobre et en décembre. Ils discutent des cours du conseil de fiduciaires de la Fiducie Coughlin/ACCTA que Coughlin recommande pour les fiduciaires (Jerry et Scott) qui s'occupent de la fiducie. Le Conseil exécutif (CE) décide que Nick devrait également suivre ces cours. Il faudra quelques années pour terminer la totalité des cours, qui comprennent les fondements de la gestion fiduciaire (Foundations of Trust Management ou FTMS), la gestion fiduciaire avancée (Advanced Trust Management ou ATMS) et la maîtrise de la gestion fiduciaire (Masters of Trust Management ou MTMS).

Le CE fait un survol de la nouvelle répartition des responsabilités du directeur général pour les postes nouvellement créés de DACC0 (directeur de l'exploitation ACC) et de DAFIS (directeur des services aéroportuaires et d'information sur les vols), qui comportent : YVR et YEG (ouest); YWG et YYZ (centre); YUL, YQM et YQX (est).

Mises à jour des dossiers

Maintien du traitement/invalidité de longue durée : Il n'y a pas beaucoup d'information nouvelle à communiquer au CE. Les discussions portent sur le droit d'un membre du CE au maintien du traitement (MDT) lorsque celui-ci occupe un poste de direction et sur la question de savoir si les membres effectuaient ou non des tâches d'exploitation lorsqu'ils ont intégré le CE et les conséquences connexes sur le droit au MDT. Le CE demandera au conseiller

juridique un énoncé de position par écrit concernant le statut de ses membres et leur possibilité d'obtenir un MDT s'ils tombent malades au cours de l'exercice de leurs fonctions de dirigeant syndical.

Il est survenu un problème lorsqu'un membre a reçu des mesures d'adaptation à un poste d'une classification ATC supérieure à celle de son poste d'attache. Le Syndicat négocie avec la Société : pour que ce soit acceptable d'offrir une telle mesure d'adaptation, il faut tenir un concours pour pourvoir le poste de manière permanente. Cette situation devient problématique, et NAV Canada cherche des membres en MDT qui occuperont ces types de postes sans pour autant les occuper en permanence. L'ACCTA déposera des griefs au cas par cas dans ces situations.

La Société a également informé le Syndicat qu'elle avait reçu un avis juridique sur la classification des membres travaillant à l'ITU en tant que « poste de contrôle » ou « employé n'occupant pas des postes de contrôle ». L'énoncé de position indique que le fait d'avoir les deux classifications pour un même poste est réputé discriminatoire. Le CE obtiendra son propre avis et élaborera une position.

Dotation : La direction a avisé les membres de la tour de Toronto qu'elle souhaitait reformuler le manuel d'exploitation de la tour pour pouvoir réduire les exigences. La Société a été informée qu'elle ne peut pas procéder à de tels changements pendant la période de gel, au cours de laquelle la Société et le Syndicat sont en négociation collective. Pour cette raison, il faut maintenir les procédures qui étaient suivies avant le 1^{er} décembre 2022, et la direction ne peut pas procéder unilatéralement à des changements de la sorte.

Au cours de la dernière année, l'ACCTA a centré ses efforts sur la mise en évidence des problèmes de dotation et a exercé des pressions sur NAV Canada pour que ce dernier s'engage à résoudre le problème. Les besoins en personnel sont encore bien inférieurs à ce qu'ils devraient être. Les compagnies aériennes (WestJet et Air Canada) ont déjà annoncé qu'elles réduiraient leurs services réguliers en fonction des problèmes anticipés de personnel ATC.

Au cours de la mise à jour sur les effectifs, on mentionne par ailleurs que la mise à l'essai du nouvel équipement ANSIR de NAV Canada aura lieu cette semaine à l'ACC de YEG. Le système ANSIR peut enregistrer des séquences audio dans les aires d'exploitation à l'insu de tous. Cette technologie est inévitable, et l'ACCTA obtiendra un avis juridique sur sa mise en œuvre et son utilisation. Le CE s'efforcera de trouver un moment où Fred Cosgrove viendra renseigner ses membres sur cette technologie.

Postulation par ancienneté : NAV Canada cherche des moyens de permettre à un plus grand nombre de débutants d'accéder aux postes de l'ACCTA. Il s'agit là d'une question qui doit être abordée dans le cadre des négociations collectives. Il faut se concentrer davantage sur la détermination du nombre de postes de débutants que NAV Canada peut pourvoir, et prendre en considération les secteurs où l'ACCTA compte des postes (50 % de toutes les offres par sous-unité) par rapport à seulement 50 % des postes à l'échelle du pays.

Fatigue : En suspens, à quelques exceptions près : NAV Canada semble avoir abandonné la mise en œuvre de son programme en raison de problèmes de dotation. Le président et le vice-président exécutif (VPE) rencontreront le sous-ministre adjoint de l'aviation civile au sujet de l'incapacité de NAV Canada à respecter les règles relatives à la fatigue en raison de problèmes de dotation. De plus, les gestionnaires ne remplissent pas les rapports de non-conformité – il faut le faire de manière systématique à tous les emplacements.

Début de la séance à huis clos : 13 h 43 HE

Fin de la séance à huis clos : 14 h 4 HE

Unifor

Le CE discute de sa responsabilité générale et de sa responsabilité fiduciaire en ce qui concerne les dépenses et l'utilisation des cotisations des membres. Le CE aborde la possibilité d'instaurer une politique en matière d'alcool afin d'atténuer les dépenses liées à la participation à des activités telles que les négociations collectives et d'autres activités sociales, conformément à la politique d'Unifor en matière de dépenses liées à l'alcool.

Mise à jour sur les négociations entre Serco et Transports Canada

Ian Thomson et Abe Rosner s'occupent de ces négociations, et Ian indique qu'en ce qui concerne les négociations pour Serco, une demande de conciliation a été déposée, et un conciliateur a été affecté au dossier.

Transports Canada a fixé sa première date de négociation provisoire au 24 mars 2023 et tiendra le CE informé de l'évolution des pourparlers.

Mise à jour sur les griefs

Karty Singh s'occupe des dossiers de griefs et prévoit revoir la manière dont les griefs sont déposés, ainsi que les procédures à suivre par la suite, afin d'être plus efficace et mieux organisé pour suivre l'évolution de chaque dossier. Karty travaille à la création d'un organigramme et présente au CE les renseignements à y inclure.

Il faut un examen complet de la feuille Excel de suivi des griefs pour confirmer l'état d'avancement de chaque grief et de chaque arbitrage en suspens.

Ajout de nouveaux arbitres à la liste des arbitres de l'ACCTA/NAV Canada

Ce sujet est abordé à la table des négociations.

Refus de pistes d'atterrissage – FSS YBR – Efforts de l'unité de négociation

Il s'agit toujours d'un grief prioritaire pour le CE, mais il n'y a rien de nouveau à signaler pour l'instant.

Qualifications progressives entourant la lettre d'entente 2016-04

La Société souhaite accroître l'utilisation des qualifications progressives avec les ab-initios. Pour l'instant, cette façon de faire n'est pas problématique, mais le CE en fera le suivi.

Discussion sur l'ASCAC

Le CE discute de la question de savoir s'il y a risque, lorsqu'une unité ATC est déclassée en unité FSS ou qu'une unité FSS est surclassée en unité ATC, qu'on déplace des membres de l'Association des spécialistes de la circulation aérienne du Canada (ASCAC) ou de l'ACCTA. Le CE aborde la manière de contrer ce genre de situation et propose des idées entourant la conclusion d'un accord avec l'ASCAC selon lequel, si une telle situation devait se produire, ses membres pourraient devenir membres de l'ACCTA, ou vice-versa. Rien n'obligerait une personne concernée à suivre cette démarche, mais il serait bon de lui donner la possibilité de le faire. Ce problème pourrait survenir dans les centres numériques où il y a plus d'une unité dans un centre : plutôt que d'avoir deux tours ATC, par exemple, l'une d'elles serait déclassée en tour FSS. Il faut encore mener une étude sur le niveau de service, mais il pourrait s'agir d'une méthode viable pour assurer la protection d'emploi dans les deux unités de négociation. Personne ne s'oppose à en discuter avec l'ASCAC, et le CE adopte la résolution suivante :

Attendu que l'ACCTA et l'ASCAC gagneraient à ce que les membres des deux syndicats bénéficient d'une protection d'emploi en cas de reclassement d'une unité de FSS en ATC, et vice versa;

Il est résolu que l'ACCTA entamera des discussions avec l'ASCAC afin de conclure un accord qui protégera les membres de l'une ou l'autre des parties en cas de surclassement ou de déclassement d'une unité.

Motionnaire : Nick von Schoenberg

Comotionnaire : Chris Kenny

Adopté : À l'unanimité

Réunion ajournée : 16 h 25 HE

Le 1^{er} février 2023

Ouverture de la réunion : 9 h 5 HE

Début de la séance à huis clos : 9 h 5 HE

Fin de la séance à huis clos : 9 h 34

Engagements internationaux et régionaux (GATCA/IFALDA/CFS/Onesky/conseils régionaux et provinciaux d'aviation d'Unifor/Elevate)

L'ACCTA a de nombreuses occasions de voyager et est tenue d'assister à diverses activités afin d'entretenir ses relations et de maintenir son statut dans de nombreuses sphères internationales et locales. Ces réunions peuvent nécessiter la participation de différents membres du CE, selon leurs fonctions, leur expérience et leur expertise en ce qui a trait au sujet principal de chaque activité. Nous établirons une liste annuelle complète de ces réunions afin de déterminer qui doit se rendre à une activité et pourquoi il devrait s'agir d'un membre particulier du CE.

Il est noté qu'il faudrait bien tenir compte des activités auxquelles nous participons et insister sur la raison pour laquelle nous y assistons, pour ensuite faire un suivi dans un rapport détaillant l'activité. Pour certaines réunions, comme les réunions régionales d'Unifor, il faudrait que le vice-président de la région dont il est question y assiste. Dans d'autres cas, comme les réunions d'un conseil provincial de l'aviation, il faut en faire une priorité, car ces réunions sont importantes pour l'ACCTA.

Tous les membres du CE doivent réfléchir aux différentes réunions et dresser une liste de celles que le CE aurait pu oublier pour veiller à l'analyse de chaque réunion, de sa valeur ou de son importance pour l'ACCTA, afin de garantir que le CE prévoit une participation adéquate.

Négociation collective

Le CE axe les discussions sur les solutions de rechange dont il dispose pour les discussions de règlement en cas d'échec des pourparlers. Si nous ne parvenons pas à un accord acceptable avec la Société, quel est notre plan pour les prochains jours de discussion? Quelles sont les étapes à suivre si le résultat d'un vote sur nos propositions est un « non » ou si notre salle répond par un « non » aux propositions de NAV Canada?

Le CE discute de différentes durées de l'accord, y compris les avantages et les inconvénients d'un accord de longue durée par rapport à un accord de courte durée.

Réunion ajournée : 15 h 30 HE

Le 2 février 2023

Ouverture de la réunion : 9 h 3 HE

Poste d'attache des membres du CE après leur service au sein de l'ACCTA

La convention collective prévoit la possibilité pour un membre du CE dont le mandat tire à sa fin d'accéder, en vertu d'un accord conjoint, à un poste d'attache différent de celui qu'il occupait avant de devenir membre du CE. L'accord précédent avec la Société permettait au membre du CE de choisir l'endroit où il souhaitait travailler après son service parce qu'elle ne voulait pas que les membres du CE présentent leur candidature à des concours ou postulent par ancienneté en raison des conséquences négatives que de telles démarches auraient sur ces processus. Il semble que la direction actuelle ait une vision différente de cette pratique, et

Nick fera un suivi auprès de la Société pour obtenir une explication claire, par écrit, de l'application de cette pratique antérieure.

Politique de travail flexible et questions entourant la prime ATC

La Société aimerait que les spécialistes en formation ATC travaillent à partir de leur ACC local en tant qu'ATC-7 avec une prime ATC propre à cet ACC. Le CE est d'avis que ces postes devraient correspondre à la prime ATC de la RCN afin d'assurer la continuité du niveau de rémunération des personnes occupant le même poste. Il estime également que la prime ATC de la RCN doit être plus élevée afin d'attirer davantage de candidats à ces postes. La moyenne de tous les niveaux de prime ATC des ACC, plutôt que la moyenne de tous les niveaux de prime ATC en général, pourrait permettre d'attirer les bons candidats. Il faut explorer ces options.

Les concours pour les spécialistes en formation ATC omettent des renseignements importants, comme les dates de début des cours et le niveau de prime ATC correspondant. Ces renseignements sont importants puisqu'ils permettent aux membres de décider en toute connaissance de cause s'ils doivent poser leur candidature et si ces renseignements répondent à leurs besoins. Il s'agit d'un point qui sera abordé en dehors des négociations collectives.

Structure de NAV Canada

Nick demandera une réunion nationale de consultation syndicale-patronale (CSP) et une mise à jour sur la nouvelle structure. Il demandera également à NAV Canada de fournir un plan pour l'été qui s'annonce. Nous espérons que NAV Canada sera ouverte à notre contribution et à nos commentaires sur les mesures d'atténuation.

Séance de formation de l'ACCTA

Élément important et hautement prioritaire que nous devons régler : il y a trop longtemps que les sections locales n'ont pas eu l'occasion de suivre une formation. L'idée, c'est qu'il serait judicieux de former les gens avant le référendum.

Il est important de choisir un lieu qui nous permette de réunir le plus grand nombre possible de membres de section, tout en tenant compte de la facilité d'accès et du coût. Toronto, Calgary et Winnipeg figurent parmi les villes envisagées. La semaine du 24 avril 2023 a été abordée comme date cible.

Pendant que le CE discute de l'idée d'organiser une assemblée générale extraordinaire (AGE) pour traiter du référendum d'Unifor et d'une éventuelle nouvelle modification à l'accord de fusion conclu entre l'ACCTA et Unifor, il décide d'un commun accord d'organiser cette formation dans le cadre de l'AGE, car la plupart des participants aux séances de formation se trouveront déjà au même endroit, ce qui permettra de réaliser d'importantes économies sur les coûts généraux.

Vols de familiarisation

Le consensus général des vice-présidents régionaux, c'est que les membres qui ont demandé des vols de familiarisation ne reçoivent aucune réponse à leurs demandes. Les membres se font également dire que la plupart des destinations n'acceptent pas ou n'approuvent pas les demandes pour le moment (principalement dans le cas des destinations nécessitant un vol longue distance), tandis que, dans certains de ces cas, nous disposons d'information directe indiquant le contraire. Le problème, c'est que NAV Canada répond en fonction de son budget et non en fonction de la réalité des demandes refusées. Le CE discute des moments où il convient de déposer un grief de principe. Le CE signale la possibilité de soumettre à la Société une liste de destinations/conférences possibles, dont il faudrait convenir d'un commun accord, afin de respecter les paramètres du programme de vols de familiarisation au lieu des destinations nécessitant un vol longue distance. Le CE aborde également la possibilité d'informer les membres qu'ils peuvent soumettre une demande pour n'importe quelle destination en présentant une proposition en bonne et due forme et une analyse de rentabilité expliquant pourquoi la destination choisie serait bénéfique.

Programme Arc-en-ciel Officiel

Le vice-président régional Ian Thomson avait proposé au CE de s'inscrire au programme Arc-en-ciel Officiel afin de montrer que l'ACCTA reconnaît la nécessité de promouvoir la diversité et l'inclusivité en milieu de travail. Une demande a été transmise au programme, et nous attendons une réponse.

Levée de la réunion : 16 h 13