

1998



Hasard du calendrier, ce début d'année ne me fait pas voyager à l'étranger.
Je fais juste un "déplacement" àAix en Provence pour une réunion du Conseil
Régionale Sud-Est du Sncta les [7 et 8 janvier](#).

Ce n'est qu'en [février](#) que je reprends l'avion, avec **Joël Cariou**, pour une réunion du
"Comité" à **BRUXELLES** les [24](#) et [25](#).

Nous retrouvons **Antonio Lança** au titre de l'**Atceuc**.

Mais sont également présent **Ipms**, **Tuem** et **Impact**....

C'est d'ailleurs **Brian Joyce**, le Président d'**Impact**, qui présente une longue analyse
de tous les documents de la **Human Ressources Team** (HRT) qu'il a pu compiler.

C'est ainsi qu'il peut nous annoncer l'apparition de **CANSO, Civil Air Navigation Services Organisation** .

En effet, non contents d'avoir déjà leurs réunions régulières des Ministres des Transports ainsi que celles des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile, les « *prestataires des services de contrôle* » ont donc décidé de se doter de leur propre association pour mener leur propre *lobbying*. Et dès la création de leur groupement, ils ont même décidé qu'il y accueilleront les actionnaires des futures agences privées de contrôle !

L'existence de ce nouveau groupe est diversement appréciée par les Syndicats présents mais jugée plutôt préoccupante.

Et puis M. **Chris Clark**, d'Eurocontrol, est de retour parmi nous !!!!

Mais cette fois, suite à nos interventions tous azimuts, il est porteur de nouvelles encourageantes à propos de notre reconnaissance par l'Agence Européenne.

La question va être officiellement examinée en mars à la prochaine réunion de la HRT et son secrétariat (dont il fait partie) va y proposer que nous soyons invité dès la réunion suivante de septembre.

Nous serons également très certainement agréés au niveau du Conseil Eurocontrol ainsi qu'auprès de nouveau groupe de travail « ATM 2000+ » (Air Traffic Management).

M.**Clark** tient d'ailleurs à nous préciser qu'**Yves Lambert**, le Directeur Général de l'Agence, a pesé de tout son poids en notre faveur.

XXè Congrès du Sncta

Anglet (Pyrénées Atlantiques)

Mon dernier Congrès, le 16ème depuis 1972... !!!

Pas moins de 173 Motions ont été déposées pour être débattues entre le **16 et le 20 mars**. Aucune ne concerne l'Europe ! A croire que l'action que nous menons convient parfaitement bien à nos Adhérents.

D'ailleurs, cette année, le Bureau National consacre une page entière à ce sujet dans son Rapport d'Activité. Il y souligne même "*l'aide précieuse de Jacques Fournier pour toutes nos activités européennes* ".....

Au fil des discussions, je vais me sentir peu concerné. Des Motions qui portent sur les postes d'encadrement, la réorganisation du contrôle en région parisienne, le déroulement de carrière....ne me motivent plus vraiment.

Je partage une chambre avec mon vieil ami **Philippe Taurisson** et nous pensons plutôt à faire la fête....

Cependant, une Motion, la N° 177, retient toute notre attention et nous décidons de nous y opposer ensemble très vigoureusement.

En effet, le Bureau National sortant (!) propose que celui qui va lui succéder reçoive mandat pour « *revoir les modalités du service minimum en cas de grève dans le sens d'un **service minimum négocié*** ».

Les vieux *chibanis*, **Tautau** et moi, voyons rouge ! D'autres Anciens également.

Tant et si bien que la Motion qui est finalement adoptée est ainsi libellée :

"Le Congrès mandate la ComPro (Commission Professionnelle) pour étudier les modalités d'un nouveau service minimum. Les modalités de cette étude devront être validées par un Congrès ".

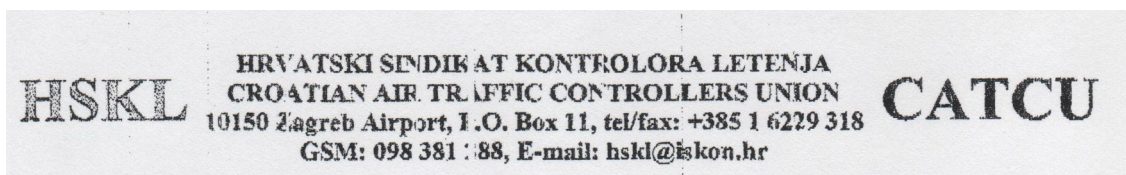


Ce n'est pas désagréable d'avoir encore quelque influence lorsqu'il s'agit des "*fondamentaux*" (sic) du Syndicat !

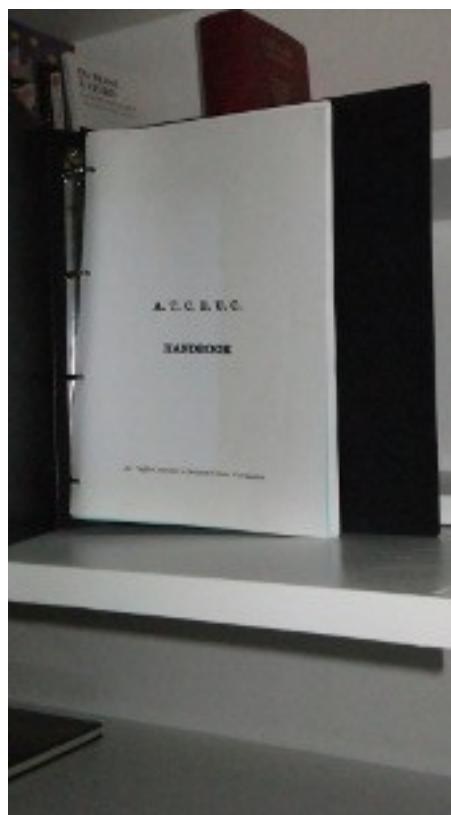
BARCELONA

Une fois encore l'**Atceuc** se réunit à Barcelone les 25 et 26 avril.

Nous y accueillons un nouveau Membre, le **CATCU**, le Syndicat des Contrôleurs Croates.



Et puis comme j'ai utilisé ma voiture pour le voyage, j'ai pu aisément charrier tous les classeurs du **Atceuc Handbook** destinés à chacun des Syndicats Membres. Le **Sncta** est alors chaudement félicité et chaleureusement remercié pour cette initiative accomplie.



Puis, fort de mes nouvelles fonction de "TIS", j'engueule copieusement (!) tous les Syndicats Membres qui ne fournissent pas, malgré mes rappels répétés, des articles pour notre Gazette « **Atceuc News** » qui, de ce fait, est menacée de disparition !

S'en suit d'ailleurs une prise de bec entre **Antonio Lança** et moi . Qui se termine dans un fou rire général avec ma réponse :

« *Antonio, je ne suis pas ton Ministre des Transports pour que tu me parles sur ce ton !* ».

Il est vrai qu'à l'**Atceuc** nous sommes tous des Responsables Nationaux, anciens ou en exercice dans nos Syndicats respectifs, si bien que les propos sont assez souvent...rugueux....

Mais comme personne n'est rancunier, mon nouveau Rapport d'activité est adopté dans la foulée.

Puis le Sncta est à nouveau félicité et remercié. Décidément !

En effet, **André Combot** a transmis en temps et en heure un excellent compte-rendu

sur le Symposium RVSM (Réduction Verticale de Séparation) qui vient de se tenir à Luxembourg auquel il représentait l'**Atceuc**.

Malgré nos grandes réticences, tout à fait compréhensibles, nous décidons cependant de solliciter **CANSO** (*Civil Air Navigation Services Organisation*) pour une réunion entre elle et l'**Atceuc**.

Et nous voilà maintenant avec un nouveau sujet de préoccupation.

Antonio a pu se procurer un document qu' Eurocontrol vient d'éditer pour ses États Membres (nous n'avons été ni informés ni consultés...) intitulé : « *Guidelines for Application of ATS Contingency Planning* », autrement dit une directive pour la mise en œuvre de mesures spécifiques pour minimiser l'impact de grèves éventuelles.... Chacun de nos Syndicats Membres est alors invité à faire savoir à son Administration locale qu'il est parfaitement informé du contenu de ce document et lui demander son avis sur la question....

Enfin, sur ma proposition..., le Secrétariat **Atceuc** est mandaté pour envoyer à l'américaine NATCA (National Air Traffic Controllers Association) un message de soutien après sa décision publique de refuser que l'Aéroport de Washington soit baptisé Aéroport Ronald Reagan. !

Les **28 et 29 avril**, je participe à une réunion du Conseil Régional Sud-est du Sncta à Clermont-Ferrand.

Le **12 mai** se tient à Aix en Provence une réunion du « **Groupe Europe** » du Sncta. Au sommaire, le Plan « ATM 2000+ », le Pré-Conseil Eurocontrol, le « Capacity Plan 99 », le Plan Stratégique DGAC pour Eurocontrol.

Retour à **BRUXELLES** le **2 juin**.



Cette fois, les choses sérieuses commencent.

Il s'agit de préparer en détails notre présence - enfin reconnue – au sein du Groupe " ATM 2000+ ".

On s'attend d'ailleurs à ce que les Groupes "Human Ressources Team » et "Man-pover Planning" fasse de même. Tout comme le "Pré-Conseil" de l'Agence Eurocontrol.

Johan Delauré nous rapporte les différents sujets en discussion qui sont en cours : flexibilité, capacité, plus de trafic à moindre coût.....

Cependant, il souligne qu'il y a aussi un chapitre "Satisfaction au travail " qui devra retenir particulièrement toute notre attention.

Brian Joyce en profite pour faire remarquer que nous devons peser sur les développements technologiques à venir pour protéger le niveau de qualification des Contrôleurs.

Il déplore par ailleurs que nous soyons toujours écartés des débats sur le "Plan de Remplacement " véritable moyen *"pour faire obstruction aux conflits sociaux"*.

Nous faisons également le point sur la "Licence européenne de contrôle", sa définition des qualifications et des certificats.

Joe Magee (Ipms) revient à la charge à propos de **CANSO** en proposant que le Secrétaire de cette organisation soit invité à notre prochaine réunion.

Johan Delauré, le Président, estime que ce n'est pas encore le moment pour lancer cette démarche. Mais le Comité approuve la proposition de **Joe**....

8 septembre, réunion du «**Groupe Europe** » à Aix en Provence.

Nous mettons au point les commentaires du Sncta sur « ATM 200+ » en vue de la prochaine réunion du « PréConseil » d'Eurocontrol.

F A R O



Les 19 et 20 septembre, c'est là que se réunit l'**Atceuc**, à l'extrême sud du Portugal. En fait, je suis arrivé dès le 16 à Lisbonne où j'ai retrouvé **Carol Sempere** et nous avons eu un « dîner de travail » avec **Lança**, notre Secrétaire.

Les Portugais bien sûr, les Irlandais, les Anglais, les Italiens, les Suisses, les Maastrichtiens, les Slovènes, les Croates sont là. Ainsi que nos Observateurs habituels du « Comité de Bruxelles (FST) » et l'Ifatca. Malheureusement, les Bulgares n'ont pu faire le déplacement.

Nous sommes plutôt préoccupés par les circonstances de la démission soudaine de **Hugues de Villele**, le Secrétaire Général de la FST à Bruxelles.

Mais nous nous organisons en conséquence avec **Johan** et **Giancarlo** ainsi qu'avec **Iaccopo Prissinotti** de Rome.

Pour parfaire notre organisation, je suis même chargé, au titre de mes fonctions de TIS, de mettre en place un réseau e-mail entre nous.

A propos de « ATM2000+ », il y a eu de nombreux incidents de coordination au cours de l'été. **Brian**, l'Irlandais, est furieux !

Le Sncta lui remet le document préparé par le « Groupe Europe ».

S'en suit une vive réaction de **Björn Neher** (**Tuem**) qui estime que le Sncta fait cavalier seul.

Je rétorque tout aussi vivement qu'en tant que TIS, j'avais expressément prévu dans nos deux dernières « *action sheets* » que chaque Syndicat Membre devait m'adresser ses propres commentaires sur le sujet.

Ce n'est donc pas de la faute du Sncta si aucun autre Syndicat ne s'est acquitté de cette tâche ! Tout le monde pique du nez

Iaccopo nous fait part des travaux en cours à Eurocontrol sur les normes médicales. Là encore (grâce au travail acharné d'**André Combot**) seul le Sncta est en mesure de pouvoir discuter avec lui du sujet....

Il est décidé de réclamer un siège au Groupe de Travail médical du HRT (Human Resources Team).

Si ce siège est obtenu, l'**Atceuc** désigne...**André** pour l'occuper.

Brian (**Impact**) nous indique être sollicité par une nouvelle organisation dénommée **EUROMIL**, une association de Contrôleurs Militaires d'Europe.....

Le Sncta intervient aussitôt pour mettre en doute la « *représentativité* » de cette « *organisation* » puisque, notamment en France, comme dans d'autres pays, les militaires Français n'ont pas le droit d'association.

L'**Atceuc** décide donc de ne pas donner suite à cette sollicitation.

Brian, toujours, nous apprend que **CANSO** doit se réunir àDublin. Il pense ainsi pouvoir « les » rencontrer à titre informel. Dans ces conditions, personne ne s'y oppose.



La porte principale de la vieille ville de Faro, avec sa cigogne

Le **7 novembre**, c'est l'anniversaire d'**Yves Boudsocq**.
Jean-Marie Lefranc, évidemment, est de la fête.



Tout à fait à droite, on reconnaît aussi Jean-Claude Blaquière

Voyage à OSLO

Du 13 au 15 novembre, je représente l'**Atceuc** à la 15ème Conférence Régionale « Europe » de l'**Ifatca**.

Il ne fait pas excessivement froid mais la neige est déjà tombée. Le lieu de la réunion se trouve sur les hauteurs, loin du centre-ville. Mais il y a le métro ...en plein air !



Dans la multitude des documents distribués, j'en identifie trois de très grande qualité et de grand intérêt pour l'**Atceuc**. Ceux sur HRT (Human Ressources Team), RVSM (Réduction des Séparation Verticales) et sur la réduction entre fréquences radio (8.33kHz spacing). Sur ce dernier sujet, l'étude (10 pages!) **Ifatca** pointe un certain nombre de risques pour la sécurité aérienne.

Rejoignant nos propres préoccupations, l'**Ifatca** dénonce également les nouvelles règles d'orientation du trafic aérien mises en place à la seule demande des ...compagnies aériennes . Tellement mal préparées que chaque jour de l'été 1998 quelques 120 mesures de régulation ont du être mises en place par les Centres de Contrôle à travers l'Europe !!!

Du coté des invités de marque, il y avait M. **Probst** pour expliquer à nouveau la volonté de la Commission Européenne de devenir Membre d' Eurocontrol et d'infléchir ainsi sensiblement la politique menée par l'Agence.

M.**Val Eggers** était là également pour faire le point sur « ATM 2000+ ».

Sa conclusion :« *Vous, les Contrôleurs, vous devez changer de mentalité. Ne soyez pas comme les pilotes qui, il y a quelques années, avaient juré de ne jamais piloter des avions en étant seulement deux dans le cockpit* ».....

Cette Conférence Régionale, suivie par 28 Pays d'Europe de l'Ouest et de l'Est, s'est terminée par une soirée mémorable avec un spectacle retraçant l'Histoire ancienne de la Norvège.

Ah...le souvenir de M. **Probst** coiffé d'un casque de Viking !

Fidèle à ma mission habituelle, je n'ai pas manqué non plus de continuer de nouer des liens avec les Contrôleurs de l'Est ou de la Méditerranée.

Les 24 et 25 novembre, je suis à nouveau à **BRUXELLES** avec Joël Cariou.
L'**Ifatca** est également représentée.

Les dates de cette réunion ayant été changées à la dernière minute, au nom de l'**Atceuc**, j'émets une vigoureuse protestation, soulignant que pour les Contrôleurs en fonction (et vlan) il leur est extrêmement difficile de faire modifier leur tour de service personnel. Le Représentant de l'**Ifatca** s'associe à ma protestation au nom de son Président, **Marc Baumgartner** qui, justement n'a pu venir pour cette simple raison !

Puis je me plains du manque de progrès sur le dossier « civil-militaire » depuis qu'il a été décidé de l'inclure au programme de travail du « Comité ».

Eurocontrol continue de faire la sourde oreille, malgré ses promesses, pour nous accepter dans divers Groupes de Travail qui nous intéressent.

Il faut dire que l'Agence elle-même est en pleine turbulence interne à propos du Rapport « ATM 2000+ » deM. **Val Eggers**.

Les Administrations Anglaises, Françaises et Allemandes le juge même dangereux ! Elles le trouvent trop ambitieux, comportant de nombreux objectifs mais sans aucune proposition pour les atteindre.

On comprend donc que l'Agence n'ait guère envie de nous voir fourrer notre nez dans ce débat....

Mais au sein du « Comité » les avis divergent également !

C'est **Joël Cariou** qui mène la charge, soutenu par **Joe Magee**, contre les Italiens et les Allemands et dans une moindre mesure les Irlandais.

Joe est d'accord avec nous pour faire directement connaître notre position négative aux Ministres des Transports d'Europe qui doivent se réunir en janvier 1999 (" Matse VI "

Enfin, **Joe** est mandaté pour intervenir auprès du Conseil d'Eurocontrol qui, lui, doit se réunir le 15 décembre.

"EUROMIL" a également contacté le « Comité de Bruxelles ». On ne sait toujours pas ce que représente cette "organisation" mais elle semble bien informée.

J'indique que pour sa part, réunie à Faro, l'**Atceuc** a décidé de ne pas donner suite à ses sollicitations. Le « Comité » décide de faire de même.

S'agissant du projet de "Licence européenne de contrôle", je demande des précisions sur l'état des discussions relatives à la responsabilité juridique des Contrôleurs.

Johan Delauré et **Brian Joyce** répondent que manifestement Eurocontrol ne veut pas trop s'avancer sur ce sujet brûlant....

Joe est chargé de relancer la question.



*Café-brasserie où nous poursuivions nos réunions en discussions acharnées
jusque tard dans la nuit !*

COM PRO à Orly

Le 10 décembre, je suis invité à une réunion de la COM PRO, la Commission Professionnelle du Sncta. Une grande première pour moi !

En effet, suite au Congrès de mars à Anglet et au débat sur le "service minimum" où

Tautau et moi avons évité le pire, je m'étais empressé d'adresser à cette Commission un document de 91 pages !

Contribution aux travaux de la COM-PRO

Réf. : Motion 177 adoptée amendée

"SERVICE MINIMUM"

Jacques FOURNIER

SOMMAIRE

● **Avant-propos**

● **Introduction**

● **LES DANGERS**

- Avec qui négocier ?
- Le contexte d'une éventuelle négociation
- L'actualité européenne
- Les suggestions préconisées par l'exposé des motifs de la Motion 177
 - 1ère suggestion
 - 2ème suggestion
 - La pratique dans d'autres secteurs
 - Le cas de l'EDF
 - Le cas de la RATP
 - Le cas du secteur hospitalier
 - Le cas de la Radio Télévision
 - Le cas de la Navigation Aérienne

● **LES EXEMPLES DANS DIVERS PAYS D'EUROPE**

- Le cas du Portugal
- Le cas de l'Irlande

● **LES POSITIONS CONSTANTES DU SNCTA**

● **CONCLUSION**

● **ANNEXES**

• CONCLUSION

Les difficultés du "service minimum" sont réelles.

Les plus récentes tenaient sans doute à la personnalité du DNA JAQUARD.

Pour autant, on ne peut se considérer aujourd'hui à l'abri de nouvelles offensives dans le futur.

Les suggestions préconisées au Congrès d'ANGLET ne paraissent pas de nature à résoudre ces difficultés, au contraire.

Celles-ci sont en fait liées à l'application des textes que peut faire tel ou tel Directeur.

Il s'agit donc uniquement d'un rapport de force.

Il faut continuer d'assurer notre position dominante dans ce rapport de force.

- Il ne faut surtout pas baisser la garde juridique dans le cadre du procès MOTTET.

Or le Syndicat ne semble pas réagir en ce moment.

Il faut qu'il se resaisisse.

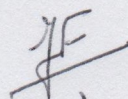
- Il faut apporter encore plus de soin à la préparation d'un conflit.

C'est-à-dire que le Syndicat, à tous ses échelons de militantisme, doit être mobilisé pour contrer IMMEDIATEMENT toutes velléités de "service maximum".

Les Circulaires JAQUARD et TROADEC d'octobre 1996 auraient dû être aussitôt combattues et non pas seulement dénoncées a posteriori.

Une initiative du Conseil Régional Sud-Est d'il y a quelques années pourrait être reprise dans cet esprit. Il s'agit d'un petit opuscule à destination des Sections et adhérents comportant une "check list".

La COM-PRO pourrait donc s'inspirer de ce document (*voir Annexe 7*) pour en faire une proposition plus fouillée et plus complète d'ampleur nationale.



La **Com Pro** finalement, dans son Rapport au XXIème Congrès en mars 2000, bottera en touche et celui-ci n'examinera même pas la question.

Mon année syndicale se termine le **15 décembre**, par une réunion du « **Groupe Europe** » du Sncta.

Grâce à l'expertise de **Joël Cariou** nous sommes en mesure d'élaborer nos

commentaires (3 pages et demie !) sur la dernière version du fameux document « ATM 2000+ ».

Et pour ne rien laisser au hasard, nous rédigeons même un projet de résolution pour le « Comité de Bruxelles » (FST) que nous adressons immédiatement à **Johan Delauré**, **Giancarlo Crivellaro** et **Joe Magee** !

1- This document unfortunately despises the efforts made during the past 15 years where the traffic has doubled while containing the delays to an acceptable level.

2- This document only recalls some evidences, as the increase of traffic, the huge problem of environmental and concrete limitations at the airports, the necessity to improve the system without giving any solution.

3- This document tries in fact to please everybody and brings the idea that capacity shall increase to avoid any constraint for the users, whatever the demand is.

4- F S T recalls that, from the ATM point of view, which must be the same as Eurocontrol states' point of view, the customer is the passenger who is the one who pays to fly from one point of departure to a destination with maximum Safety and minimum delay.

5- F.S.T. reminds that the top priority of the ATC is Safety which must be enhanced.

6- F.S.T. reminds that the ATCO's will remain in any case responsible to the society for the safety of aircraft on their frequency and the lives of the passengers onboard; that explains the impossibility of unlimited capacity and the necessity of trade-offs between demands of air-space users and constraints of Air Traffic Services providers to find a proper balance between capacity, safety and cost.

7- F.S.T. would like to remind the improvements performed by the european ATM since 1990 to enable the traffic to fly with better conditions throughout Europe as, for instance, the implementation of the 3rd version of the A.R.N, fully supported by all the european ATCOs.

8- F.S.T. regrets that this document is written on behalf of Eurocontrol, which is theoretically an organism for the Safety of Air Traffic in Europe.

Aix-en-Provence 15th december 1998



LES BONUS DE L'ANNEE 1998

① Ah...combien nous avons raison de nous méfier de CANSO dès cette année 1998 si j'en juge par une **réaction de l'Atceuc à l'été 2011 ! :**

LETTRE DE L'ATCEUC A CANSO

"air navigation control is a task involving the exercise of public authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them".

(Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice).

Grève en Allemagne et droit de grève des contrôleurs européens.

Aix en Provence, 24 août 2011.

Après la publication, le 3 août 2011, d'un communiqué de presse priant les contrôleurs allemands de ne pas faire grève, le président de CANSO, Mr Lake, a publié sur son blog "personnel", le 8 août, un billet d'humeur dans lequel il explique combien il est révoltant que des contrôleurs aériens, déjà bien trop payés, aient le droit de grève. Ces deux publications successives de la direction de CANSO poussent à s'interroger : où va donc CANSO ?

CANSO est une organisation reconnue qui a pignon sur rue. C'est un partenaire social européen reconnu. Elle représente tous les prestataires de service qui ont une longue histoire de négociations successives avec leurs employés. Cette organisation s'est engagée dans la construction d'un dialogue social européen, car ses membres savent que les progrès de l'ATM au cours des 20 dernières années reposent sur la compréhension mutuelle entre employeurs et employés, et tout particulièrement entre employeurs et ces contrôleurs aériens que Mr Lake méprise autant. Les déclarations de ce dernier semblent remettre en cause cette construction. Simple ignorance, ou malveillance délibérée ? Pourquoi les membres de CANSO laissent-ils le président de l'organisation sensée les représenter, délirer de la sorte et calomnier les contrôleurs au sujet de leurs supposés avantages indus ?

Mr Lake n'a visiblement une connaissance que très limitée de l'ATM, une industrie qu'il prétend pourtant représenter. Ce qui en soi, est déjà préoccupant. Mais que quelqu'un exerçant de telles responsabilités se permette de l'étaler de façon aussi grossière pose une question essentielle : que veut CANSO ? Et plus important encore, ses membres sont-ils bien au courant de la direction qu'elle leur fait prendre ? Car en définitive, ce ne sont pas les Mr Lake de ce monde qui font tourner l'ATM. Ce sont bien les prestataires et leurs employés. Mr Lake, bien que doué, n'est qu'un communicant de plus. Un lobbyiste bien établi, en quelque sorte. Qu'un lobbyiste puisse fantasmer sur l'ATM européen n'est pas nouveau, mais qu'il exprime ses fantasmes de façon aussi ouverte et décalée, cherchant à attirer un peu d'attention médiatique en plein milieu d'un mois d'août certainement un peu trop calme à

son goût, est tout simplement stupéfiant.

Les membres européens de CANSO ne peuvent pas, eux, ignorer que mélanger dans une même phrase les situations françaises, espagnoles, grecques, allemandes, irlandaises et finlandaises n'a aucun sens.

Qui peut prétendre ignorer la situation dramatique du prestataire grec ? Qui peut ignorer qu'il n'a, par exemple, au cours des dix dernières années, pas su appliquer la plus simple des obligations réglementaires européennes : celle de séparer l'opérateur du régulateur ? Qui peut prétendre ignorer la situation dramatique dans laquelle se trouvent les contrôleurs grecs dont les salaires ont baissé de plus de 30%, une situation unique en Europe ? Nous admettons qu'il est difficile pour CANSO de le reconnaître, vu que le prestataire grec en fait partie, mais tout de même !

Qui peut prétendre ne rien savoir des tensions qu'a créées la direction de la DFS en Allemagne ? Depuis le début de l'année 2010, le syndicat GDF travaillait en étroite collaboration avec la direction de la DFS afin de trouver des solutions aux problèmes de sous-effectifs des contrôleurs auxquels l'Allemagne est confrontée. La direction de la DFS a choisi de mettre un terme brutal à cette expérimentation prometteuse en matière de dialogue social fin 2010. Depuis lors, le climat social s'est rapidement détérioré. La DFS a choisi d'ignorer tous les signaux d'alarme que lui a adressés la GDF, partenaire social responsable, qui a cherché jusqu'au bout une solution négociée. Comment, dès lors, CANSO peut-elle, droite dans ses bottes, appeler les contrôleurs à ne pas cesser le travail en raison de l'impact sur le trafic, alors que c'est la direction de la DFS qui a choisi, il y a moins d'un an, de renoncer à toute forme de service minimum (sauf pour les vols d'États et les EVASAN) ? Dans ces conditions, qui agit "sauvagement" ?

Qui, à CANSO, et à part Mr Lake, ignore ces simples faits ? Personne. Ce qui s'est passé ici est en fait assez simple. La DFS, incapable de trouver une solution négociée à une crise qu'elle a pourtant créée, s'est retrouvée critiquée de toutes parts, notamment dans les médias allemands, pour sa mauvaise gestion et ses réactions inadaptées. Acculée - car n'en déplaît à Mr Lake, les demandes de nos collègues allemands n'ont rien d'inacceptable - elle a choisi d'aller pleurer dans les jupons de sa "maman CANSO", espérant y trouver un soutien plutôt que d'assumer et de chercher à apprendre de ses erreurs.

En soi, ce n'est pas surprenant. De pareils faits s'étaient produits lors de la crise espagnole, lorsque l'AENA avait décidé d'écraser ses contrôleurs. Cette dernière avait, à l'époque, mendié un soutien auprès de ses partenaires européens qui, sachant ce qui se passait en Espagne, n'avaient aucune envie de se retrouver traînés dans un tel imbroglio. Finalement, l'obéissant Mr Lake avait alors obtempéré et publié un communiqué de soutien qui restera dans les annales comme un énième chef d'oeuvre de servilité.

Dans le cas de l'Allemagne, on aurait simplement pu espérer un comportement plus honorable du tout puissant prestataire allemand. Et plus important, on aurait pu espérer qu'il apprenne de ses erreurs, et ne laisse pas s'instaurer les conditions d'une grève. Mais c'est une question annexe.

La vraie question vient du fait que les membres européens de CANSO laissent, une fois encore, l'ignorant mais obéissant Mr Lake, publier de telles positions. Il est grand temps que CANSO retrouve ses esprits, et revienne à une conception plus équilibrée du dialogue social, plus respectueuse des salariés et des prestataires. En effet, cette attitude n'insulte pas que les employés. C'est aussi un camouflet envers ses propres membres.

Les droits sociaux et les façons de faire varient en Europe. Que les contrôleurs puissent

cesser le travail n'a rien de scandaleux, et malgré les rêves fous d'un Mr Lake, cela continuera. L'ATCEUC attend simplement des membres de CANSO qu'ils s'assurent que leur propre organisation ne soit pas utilisée afin de masquer les conséquences des politiques ineptes que certains d'entre eux ont menées.

Continuons à travailler et laissons Mr Lake rêver à ce monde où les seuls outrages seraient les montants payés aux cadres de CANSO et de quelques rares prestataires de contrôle européens, qui comptent déjà parmi les plus hauts salaires de l'industrie ATM. Mais est-ce bien un rêve, ou une triste réalité ?



N°632 – 16 OCTOBRE 2011

Grève en Allemagne

Le dénouement

Et pourtant, tout avait été dit, et écrit :

- Un titre accrocheur et méprisant :
« *Ein Streik? Nicht heute** ». Effectivement, elle fut inutile.
* une grève ? Pas aujourd'hui.
- Des questions intelligentes : « *Pourquoi les Allemands, au statut qu'on nous a vanté comme si enviable, déclenchent-ils un mouvement social ? Par ailleurs, quelle est la réalité du droit de grève des contrôleurs allemands ?* »
Amenant des réponses qui résonnent aujourd'hui comme un aveu d'ignorance :
« *Certains ont beau nous présenter le droit de grève allemand comme enviable, comme une réelle "arme atomique" puisqu'il n'y a pas de "service minimum" ; dans les faits celui-ci est tellement restrictif dans son utilisation qu'il en est presque inexistant.* »
- Un brin de science, avec une citation partielle, voire partielle du Dr. Heiner Dribbusch : « *En Allemagne, la grève est interdite.* »
Correction, en Allemagne, elle n'est que très rarement indispensable.

Sauf la conclusion :

En effet, nos homologues allemands, sans même avoir eu besoin de faire un seul jour de grève, ont obtenu satisfaction sur quasiment l'ensemble de leurs revendications :

- 5,2 % d'augmentation salariale ;
- Que les postes décisionnaires en exploitation ne soient tenus que par des contrôleurs, amenant leur expertise et leur connaissance ATM ;
- La réécriture de leur évolution de carrière, permettant à plus de 90% des contrôleurs de finir au HEA ... pardon, à l'échelon 10 au lieu de l'échelon 9 jusqu'ici, sous réserve d'avoir réalisé certains détachements. Du même coup, cette évolution permettra l'accès de certains d'entre eux au HEB... pardon, à l'échelon 11 !

Alors cessons de mépriser nos voisins et gardons à l'esprit que ce n'est pas parce que leur mode de fonctionnement est différent, qu'il est, par défaut, pire (ou meilleur) !

② Du côté du "service minimum", 26 ans après la promulgation de la Loi, 13 ans après ma "Contribution" aux travaux de la COM Pro, force est de constater que les nombreux problèmes posés par cette législation hors du commun, imposée de force aux Contrôleurs par un Ministre Communiste et une majorité Socialiste, ne sont toujours pas réglés.



SERVICE MINIMUM Reconstruire notre droit de grève

Trouvez-vous normal que le service minimum permette d'écouler 70 % du trafic un jour de grève? Trouvez-vous normal que seuls 70 % des avions volent alors qu'aucun contrôleur aérien n'est gréviste?

Mais c'est la même chose nous direz-vous? Exactement, et c'est bien ça le problème! Le SNCTA revendique une meilleure adéquation entre le nombre de participants à une grève et son impact sur le trafic.

Trouvez-vous normal que le service minimum permette d'écouler 70 % du trafic un jour de grève?

La loi du 31 décembre 1984 et l'arrêté du 17 décembre 1985 cadraient le service minimum. Devaient être assurés, les vols d'État, la moitié des survols du territoire français plus un certain nombre de vols qui ne devaient pas dépasser quotidiennement

dix allers et retours pour les vols intérieurs et trente arrivées et trente départs pour les vols internationaux réalisés par les compagnies françaises et étrangères.

Mais 25 ans de dérive plus tard, le service minimum ne se calcule plus dans les faits en nombre de vols mais uniquement en nombre de positions ouvrables. En cas de mouvement social déclenché en dehors des périodes de charge, la mise en place de ce type de dispositif permet alors d'écouler quasiment tout le trafic, même si cela génère quelques délais.

Trouvez-vous normal que seuls 70 % des avions volent alors qu'aucun contrôleur aérien n'est gréviste?

L'année 2010 a été marquée par de nombreux mouvements sociaux non relayés par des syndicats de l'aviation civile. Tout le monde se souvient des deux mois de préavis UGFF. L'administration a systématiquement fait le choix de la mise en place du service minimum, au mépris des répercussions médiatiques

que cela a pu avoir sur notre profession. Elle a pris cette option forte de son expérience d'un mouvement ayant il y a quelques années entraîné la fermeture de la plateforme d'Orly, au prétexte d'un préavis de chauffeurs de bus.

Cet excès de précaution a immanquablement provoqué une dégradation de notre image dans les médias et un sentiment d'injustice chez les contrôleurs aériens.

L'administration et les politiques songent à réviser notre service minimum

Nous nous souvenons par exemple de mars 2010, où la combinaison du rapport de la Cour des comptes à de nombreux jours de grève avait conduit le gouvernement et l'administration à envisager:

- d'utiliser les badges électroniques servant au contrôle d'accès des sites pour s'assurer de la présence effective des agents sur leur lieu de travail,
- d'instaurer un système permet-





tant à la DSAC de vérifier la véracité des données portées par les contrôleurs sur leur carnet d'heures,

- de mettre en place le service minimum sur des terrains qui n'y étaient pas soumis,
- d'augmenter considérablement le nombre d'astreintes dans les CRNA.

Défendre le droit de grève

Pour cela, il faut le rendre:

- plus efficace, c'est-à-dire dimi-

nuer le nombre de requis afin de permettre à un mouvement suivi d'avoir un réel impact sur le trafic,

- plus juste, c'est-à-dire établir une meilleure adéquation entre le nombre de grévistes et l'impact sur le trafic.

Comment?

En négociant un système gagnant gagnant dont la base doit être la révision du service minimum à la baisse. Afin d'atteindre cet objectif, il nous paraît

envisageable de donner à l'administration une certaine visibilité sur le nombre d'agents choisissant potentiellement de suivre un préavis.

Cela lui permettrait d'éviter l'abatement préventif systématique des vols ainsi que les retards liés uniquement au service minimum et non au nombre de grévistes, et ainsi de l'empêcher de nous en faire porter toute la responsabilité. C'est le principe de la déclaration préalable d'intention.

Q&A

Comment marche la déclaration préalable d'intention?

Ce sont les agents envisageant de suivre un mouvement social qui doivent se déclarer auprès de leur administration avec un préavis à définir. Aujourd'hui, cette démarche a été mise en place à la RATP et dans l'éducation nationale, et la déclaration doit avoir lieu 48 heures avant la prise de service. À nous de définir quel délai est le mieux adapté à notre activité.

L'agent s'étant déclaré « potentiellement gréviste » garde malgré tout le droit, à l'heure de sa prise de service, de venir travailler. Il est alors tout simplement considéré comme non-gréviste, au même titre que s'il n'avait pas averti de son intention préalablement.

L'agent ne s'étant pas déclaré « potentiellement gréviste » est tenu de prendre son poste à sa prise de service. Si tel n'était pas le cas, il serait alors soumis aux sanctions définies dans les règles générales et permanentes relatives à la discipline inscrites dans le code du travail. En cas de préavis couvrant plusieurs jours, il peut décider de rejoindre le mouvement, en déclarant son intention. Il peut exercer son droit de grève dès le délai de déclaration préalable passé.

Ce système change-t-il fondamentalement notre système actuel?

En première lecture, pas vraiment, car si tous les agents décident de se déclarer potentiellement grévistes, l'administration garde la même visibilité qu'aujourd'hui, c'est-à-dire aucune.

En revanche, avec le concours des personnels, et c'est à leur demande que nous proposons ce système, les personnels non grévistes auraient le pouvoir de ne créer aucun désagrément aux usagers, en déclarant leur intention de ne pas participer à un mouvement.

La déclaration d'intention n'est-elle pas anticonstitutionnelle?

Définitivement, non. Beaucoup de bruits ont couru à ce sujet suite à la mise en place de ce dispositif à la RATP. Le conseil constitutionnel et le conseil d'État ont statué sur le fait que cette déclaration était conforme à la constitution.

Si la déclaration préalable d'intention peut à la fois nous permettre de retrouver un droit de grève cadré et efficace et convaincre l'opinion publique de notre conscience professionnelle et de notre responsabilité, c'est une évolution dont nous ne devons pas nous passer.