

# Ca coince forcément quelque part !

*Les seniors CCA peinent à suivre les changements professionnels auxquels ils sont constamment confrontés. Ils explosent parfois en même temps que les capacités. Les jeunes CCA expriment leur peur de l'avenir et se demandent comment ils survivront vingt ou trente ans dans la profession. Ils explosent parfois aussi en même temps que les capacités.*

***Comme dirait le premier CCA venu en s'asseyant au secteur MOLUS 3, ça coince forcément quelque part...***

Et c'est vrai, ça coince sérieusement. Un CCA doit pouvoir travailler normalement jusqu'à la fin de sa carrière et partir à la retraite en forme. C'est un droit et une obligation contractuelle de l'entreprise. Par ailleurs, un jeune CCA devrait s'enthousiasmer pour l'avenir plutôt que le craindre.

Les solutions existent : Gestion humaine des capacités et réduction de la durée du travail. En outre, le travail à temps partiel et la retraite flexible devraient permettre de personnaliser ces solutions. Ainsi, chacun pourrait offrir le meilleur de ses compétences durant toute sa carrière, sans hypothéquer sa santé ou sa vie privée.

L'évaluation scientifique des capacités que nous avons réclamée pendant six ans a enfin eu lieu. La proposition de renouvellement de la CCT enclenche le mécanisme de réduction de la durée du travail et les travaux pour une nouvelle prévoyance professionnelle viennent de débiter.

Tout se prépare : L'entreprise doit planifier maintenant ces objectifs pour les réaliser correctement plus tard. Notre syndicat maintiendra un engagement intensif dans ces chantiers pour promouvoir les meilleures solutions.

BP

# Renouvellement CCT

« La plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a »

*Vieux proverbe populaire français*

Après huit mois de tractations et de coordinations intersyndicales intenses ponctuées par la dénonciation du contrat en décembre passé, les négociations ont abouti à une proposition cohérente qui pourrait satisfaire la plupart, ceux qui réclamaient la lune ne l'obtenant pas tout de suite.

Tout d'abord, rappelons que ces négociations rugueuses, heurtées et empreintes d'animosité l'année passée, ont évolué en 2001 vers un dialogue plus transparent et respectueux de l'autre, sans rien perdre en intensité. Pour la première fois depuis longtemps, il n'y a pas eu de mensonges. Pour la première fois également, des outils informatiques de simulation salariale en temps réel ont été mis à la disposition des négociateurs. Pour la première fois enfin, la

planification à cinq ans des effectifs CCA réclamée depuis des années a été soumise aux syndicats.

Voici les termes argumentés de la proposition qui sera soumise à votation durant le mois de juin :

### **VALIDITE DU CONTRAT**

Le cadre et les annexes seront réunis dans un contrat de même durée, ce qui simplifie la vie à tout le monde et coupe court à toute interprétation juridique sur les suites à donner en cas de non-renouvellement des annexes. Après sa durée de validité, le contrat s'éteint de lui-même si les parties ne parviennent pas à le renouveler.

### **MESURES D'ALLEGEMENT DE LA CHARGE DE TRAVAIL**

#### **Maximum 2 heures au secteur**

L'introduction dès les prochains horaires d'hiver 2001 de segments limités à deux heures de travail continu entre 07H00 et 21H00 (GE et ZH) basera la confection des horaires sur un rythme de travail correct plutôt que sur l'offre absolue de capacité.

#### **Réduction à 26 heures de la durée de travail au front**

L'abaissement à 26 heures par semaine de la durée de travail au front (places radar et ADC, GE et ZH), réduit notablement la charge de travail, mais pas de façon sèche. Le temps ainsi évacué devra être mis au profit de la régénération et de la formation personnelle, sans remplacer celui dévolu par contrat à la formation continue. Un groupe de travail paritaire fixera l'utilisation de ce temps en décidant de mesures applicables dès que possible, mais au plus tard au 1.1.2004.

#### **Décomptes des jours de congé**

Les décomptes des jours de congé verrouillés tous les quatre mois à \_1 ou plus garantissent un octroi équilibré du temps de repos au long de l'année

#### **Seniors CCA**

Des mesures ponctuelles doivent être organisées dans chaque division pour soulager les CCA en fin de carrière et prévenir ces derniers d'être largués du peloton par le rythme de travail et les changements actuels constants. En contrepartie, les CCA qui en feront la demande pourront travailler après cinquante cinq ans, jusqu'à la fin de la durée de validité de leurs licences. Cette contrepartie est contrariante. Toutefois, elle est difficile à réfuter légalement et reste mesurée, son application étant soumise à l'approbation des syndicats. En outre, les travaux de refonte de la CPS devraient aboutir l'année prochaine à l'élaboration d'une vraie retraite flexible qui rendra cette disposition caduque.

### **VACANCES**

Trois jours de vacances en plus pour tous échelonnés jusqu'en 2004, ce n'est pas le Pérou, mais ce que peut donner au mieux l'entreprise au vu du personnel disponible.

## **ASPECT FINANCIER**

### **Salaire non assuré**

L'allocation pour responsabilité particulière est augmentée rétroactivement au 1.1.2001 à 24.000.- CHF pour Genève et Zurich, respectivement 18.450.- CHF et 14.900.- CHF pour Berne et Lugano. Cette solution procure un gain net substantiel et renvoie le déplafonnement du salaire assuré dans les travaux de refonte de notre prévoyance professionnelle.

### **Salaire assuré**

L'augmentation du salaire assuré reprendra à raison de 3½ % en 2002 et 2003. L'allocation de fonction pour SVPR, statut qui devrait à terme devenir un point d'orgue de la carrière CCA, est augmentée à 4.500.- CHF.

### **Divers**

Hors CCT, certaines indemnités de fonction ont pu être revalorisées. L'indemnité pour « coaching » est ainsi doublée et passe à 70.- CHF par jour. L'indemnité pour « check CCA » passe à 95.- CHF par jour.

## **DISCUSSION**

Au plan financier, le contrat est bon. La hausse des taxes de route est programmée pour satisfaire les besoins de l'entreprise, donc indirectement nos revendications.

Au plan de la durée du travail, le résultat immédiat, bien que mesuré, oblige tout de même le « capacity manager » à revoir ses prévisions sur cinq ans. Mais le plus important est acquis : le mécanisme de la réduction est lancé, alors qu'il était resté tabou depuis des années. Ce processus se prépare et nous sommes en mesure d'influencer son évolution.

Au plan des jours de congé ou de vacances, les buts fixés par l'assemblée de l'automne passé basés sur une motion ne sont pas atteints et nous devons nous contenter de compléter la semaine de vacances actuellement tronquée.

Ceci dit, il serait illusoire de penser geler RVSM en Suisse ou fermer impunément plusieurs secteurs en activité. L'Europe a pris en main les problèmes de l'aviation civile continentale et ne ferait pas cette concession à la Suisse.

## **CONCLUSION**

En vertu du principe énoncé plus haut, skyguide n'est jamais entrée en matière sur les revendications absolues exprimées lors de l'assemblée d'automne. Par ailleurs, nos collègues zurichois ont revu leur catalogue pour venir à notre rencontre

Dès lors, l'ensemble de la délégation syndicale estime avoir négocié la meilleure variante possible.

Un salaire global immédiat de 125.000.- à 180.000.- CHF, assorti d'une progression annuelle de 3½ % de la partie assurée pendant deux ans, de six à sept semaines de vacances et la perspective de réduire significativement la durée du travail sur trois ans... A chacun de peser soigneusement cette proposition et les risques d'un conflit ouvert.

Le travail initié auprès des autorités européennes du transport par IFATCA, ATCEUC et ETF sera la clé de notre futur en matière de durée du travail. D'ici 2004, nous aurons à négocier le fond à Bruxelles et la forme en Suisse.

BP

# Résumé of the IFATCA round table

During the IFATCA Conference, Friday 23 March 2000, Geneva, Switzerland

By Philippe Domogala,

The Technical panel this year took the form of a round table and was attended by over 300 controllers - all delegates at the Conference. The theme was :

**"DELAYS \_ What is the future of ATC ?"**

**Marc BAUMGARTNER**, our EVP Europe, chaired the proceedings. He introduced the speakers, they were Mr Ben VAN-HOUTTE, of the European Commission, Mr Phil HOGGE of IATA, Mr Bob PEGG of SERCO, Mr Francis SCHUBERT of Skyguide, General François RIVET of the French Air Force and finally Mr Jean Marc GAROT, of Eurocontrol.

**Mr VANHOUTTE** of the European Commission, Directorate of Transport, started the short 5 minute presentations, by stating clearly that the EU has no technical expertise and cannot eliminate delays. It also has no technical knowledge on increasing capacity. He said delays were symptoms that showed deeper systematic defects, such as fragmentation. According to him, new technologies were introduced too slowly. The EU does not want to launch an exercise on competition / privatisation, and the EU has neither policy nor preference on this issue. He then explained their road map for improvement, based on their Single Sky initiative. He also stated that he did not want to undermine the work of Eurocontrol.

Then **Phil HOGGE**, Director of Infrastructure of IATA, presented a slide showing the costs of delays in Europe, mounting to 2 billion Euros and asked the controllers to be open-minded and

consider new ideas, such as reviewing the sovereignty issue, getting rid of National boundaries, improving the civil/military co-operation.

He said we needed data-link and **asked if controllers were willing to delegate some of our tasks to pilots, such as the separation responsibility.**

He said that in a simulator, it was possible to have autonomous aircraft operations, i.e. aircraft separating themselves. He asked controllers to consider seriously those issues, if we were to break the capacity wall of 2010.

**Bob PEGG**, Director of Training of SERCO, one of the last 2 bidders for the NATS Privatisation contract, said that NATS would be the first ATS service provider that will be truly privatised. All the others so far are only corporatised. He believed that general Privatisation will come, the private service providers will then compete, then get together and mergers and / or alliances will follow.

As soon as the NATS decision is taken (and it was on 27 March, with the selection of the Airlines consortium bid) he believes that the speed of change will increase drastically. The message he had for controllers was to get involved. He said powerfully : "**if privatisation is coming your way, it will surely be there. You should get involved in order to influence the decisions that will be made**".

Then **Francis SCHUBERT**, Corporate secretary of Skyguide (formerly Swisscontrol) reviewed the way ATC was going about its business and identified the major weaknesses to be at the decision-making level.

He believed there was still much room for capacity as the present system is not organised in a proper way. We have to be ambitious, but he reminded us that over-ambition can also be a killer. He believed we should question current institutions and focussed on 2 aspects : " Future ATM must be based on Operational requirements and not on national borders "

The next point was to find new ways to address the civil/military co-operation. According to him INTEGRATION was the way to go in this respect.

Then **General RIVET**, Director of the French Air Force ATC, said that the civil/military dialogue was a necessity today and consequently a firm regulatory framework must be put in place. **A real balance between defence needs and economic civil requests must exist.** He said there was a need to co-ordinate airspace needs at European level. He then proposed a 4-step approach :

1. To promote the Flexible Use of Airspace concept including better civil/military coordination procedures.
2. A better cooperation between the various civil and military bodies within a country.

3. The need to harmonise and co-ordinate airspace needs between the various military users (including navy, Police, tests, etc..) within a country.

4. Then the need for multinational agreements, possibly based on financial incentives, that could possibly lead to a reduction in the number of military airbases. He concluded by saying that any future system must respect each other's differences, and possibly there was a need for a multinational organisation to take care of this.

Finally *Jean Marc GAROT*, Director of the Eurocontrol experimental centre in Bretigny, stated that he could not predict the future. He focussed his presentation on safety and capacity.

He said that bad forecasts were currently made based on people confusing capacity needs with capacity opportunities. He explained the differences between Target, forecast and actual delays.

He said some people believed controllers were working less than they were actually working, leaving the impression there was room for capacity increases. **He also expressed doubts about the actual gains that the current plans to increase capacity, such as RVSM and Free Route Concept will actually bring.**

He talked about a possible hyper-sonic ATC system that could break the capacity barrier (and not the wall) but to pass from sub-sonic ATC - where we are now - to supersonic, we will get turbulence, like real aircraft do.

He identified those turbulences as : industrial action, projects delayed, cancelled, etc..

**The problem is that we were promising the moon to the airlines, but the truth is we are doing our very best with the means we have...**

The controllers present in the room then asked questions :

Martin Cole, former EVP Tech of IFATCA asked if **airlines were to accept legal liabilities for transfer of separations responsibilities to pilots.**

Phil Hogge replied that this was just like VFR separation done today. He said we should keep our minds open and not close the door on new concepts. Mr Schubert replied that legal liabilities were a false issue, the real issue is the human factor.

Bert Ruitenbergh, IFATCA Human Factors specialist said that safety was also a factor and he only heard one speaker mention safety. He said **safety in aviation must never be taken for granted.**

Phil Hogge replied that controllers should not be hiding behind a safety barrier.

**Capt. SKOLD of IFALPA said that delegation of separation responsibilities to pilots was not the correct answer to increase capacity.** He said we needed tools for controllers not 6-inch displays in cockpits and extra workload for pilots.

The Director of the Swedish controller delegation stated that in their experience in Sweden, delegating separation responsibilities (with some military) means that you actually lose capacity.

Chris Stock, editor of 'The Controller' magazine then asked if **Privatisation would not put commercial pressure on ATS possibilities to move more traffic, possibly beyond their ability.**

Bob Pegg replied that, yes, probably there will be pressure but that controllers should get involved, unite, and resist those pressures. He believes that privatisation will strengthen the position of controllers.

Mr Van Houtte said that **privatised managers were likely to make demands but that privatisation should be accompanied with a better, stronger, regulator.** Phil Hogge said that the past privatisation of British Airways meant in the end more money put on safety, and in the end safety saved money.

Jean Marc Garot said that if we put safety first, capacity might come as a result.

The representative of the Djibouti controllers said that the debate focussed solely on Europe, but in Africa there were still worried about the present. The Africans were not getting any information, nor had any experience on what was discussed here, and said the world of ATC should not be divided between third world and very advanced European ones.

Mr Van Houtte replied that within the EU there were plans to give technical assistance and funding, and that a dialogue was starting.

Then Philippe Domogala made a resume of the proceedings.

After the panel, Bertrand PICCARD, the pilot of the Brietling Orbiter 3 , the balloon that successfully went around the world, gave an extraordinary presentation on their voyage. Putting back human feelings and human achievements above technicalities...

# CAPAN

**CA**capacity **AN**alysis est une méthodologie d'estimation de capacité conçue par Eurocontrol et basée sur l'étude de la charge de travail dévolue aux contrôleurs.

Depuis le mois de février, un groupe de travail analyse avec cette méthode les capacités des centres suisses. Ce groupe est dirigé par trois experts d'Eurocontrol, MM Gerard Mc Auley, Jean-Michel Lenzi et Catalin Lepadatu, assistés par des contrôleurs, afin de saisir la complexité de nos secteurs. Sur ce point, Eurocontrol estime que l'étude menée chez nous est la plus compliquée jamais réalisée en espace européen. Elle concerne 10 secteurs genevois (ACC et APP) et 10 secteurs zurichois (ACC et APP).

Les échantillons de trafic utilisés, dimanche 3 et vendredi 23 septembre 2000, proviennent directement des archives de la CFMU. Tout d'abord, plus de 6000 vols ont été analysés (routes, niveaux d'entrée et de sortie selon les lettres d'accord).

Ensuite le travail quotidien du contrôleur radar (EC) et du coordinateur (PC) est disséqué et décomposé en une centaine de tâches différentes quantifiées en secondes. Exemple : chaque vol qui entre dans un secteur implique la réalisation de la tâche numéro 44, qui correspond à la réception, l'analyse et le classement du strip par le coordinateur et qui vaut 8 secondes.

Lorsque tous ces paramètres sont fixés, les calculs sont représentés graphiquement.

Pour chaque secteur, il y a notamment un graphique qui montre le nombre total d'avions impliqués, la charge de travail du PC et celle du EC. Ce qui permet de définir les pointes de trafic les plus représentatives servant à calculer la capacité.

La limite supérieure de la capacité supportable d'un secteur est atteinte lorsque la courbe de la représentation graphique dépasse le seuil de **70% de la charge maximale** de travail. Ce chiffre de 70% permet un travail effectif de **42** minutes par heure et **18** minutes de monitoring et de récupération.

Les résultats annoncés pour Genève ACC sont légèrement supérieurs aux chiffres actuels.

**Toutefois, CAPAN ne prend pas en compte les contraintes dues à la météo, aux problèmes de coordinations avec l'Italie, aux coordinations avec Mt Verdun, au trafic qui appelle sans estime ou qui ne répond plus et aux dysfonctionnements techniques ou de la CFMU.** Eurocontrol devrait recommander dans son rapport final la pondération des résultats bruts obtenus en fonction de ces facteurs.

Les experts d'Eurocontrol ont été très surpris du nombre élevé de mouvements verticaux dans les secteurs supérieurs (montées et descentes pour des aéroports encore lointains). Ceci augmente considérablement la complexité de ces secteurs normalement considérés comme des secteurs de transit et en diminue d'autant la capacité potentielle.

CAPAN permet encore de déterminer pour chaque secteur le temps consacré aux tâches suivantes : Travail radar, coordinations, phraséologie de routine, recherche et analyse des conflits, gestion des strips. Il est intéressant de constater qu'une grande partie du temps (un tiers) est utilisé pour la phraséologie standard.

En conclusion, on peut dire que la charge du contrôleur (EC) été le facteur limitatif dans tous les secteurs et qu'**aucune augmentation des capacités n'est envisageable sans améliorations extérieures préalables** (équipements, gestion de l'espace, structure et espacement des routes, etc.). Ceci, sans préjuger des contraintes opérationnelles quotidiennes.

Les premiers résultats de cette analyse ont été communiqués le 15 de ce mois, d'abord aux associations, puis aux cadres. Le rapport final sera publié à la fin du mois de juin. Enfin, le groupe a souhaité que l'étude se poursuive dans le cadre de l'introduction des niveaux RVSM.

SB

# AVANTI

C'est le nom d'une initiative qui vise à augmenter le nombre de pistes de certaines autoroutes, dont celle reliant Lausanne à Genève. Tous ceux qui sont régulièrement "coincés" dans des bouchons doivent trouver cette idée plus qu'intéressante.

Pourtant, en réfléchissant un peu, on peut se rendre compte que cette initiative présente bien des inconvénients :

- En offrant deux pistes supplémentaires, on va faire croire que c'en est terminé des bouchons. Cela créera un effet pervers qui incitera encore plus d'automobilistes à prendre leur auto, si possible aux heures de pointe. Au bout de quelques années, on se retrouvera avec la même situation qu'aujourd'hui.
- Pendant ce temps, le problème de l'entonnoir à l'entrée de Genève s'aggravera avec l'augmentation du trafic. Il faudra encore plus de patience pour arriver au but.
- Avec une moyenne de un à deux passagers par voiture, on arrive à **une occupation d'environ 20 à 30 %** de la capacité des véhicules. Cette moyenne restera identique et chacun continuera à foncer dans **SA** petite auto.
- La pollution atmosphérique augmentera encore, l'effet de serre aussi ainsi que le trou d'ozone qui atteindra de plus en plus de zones habitées. Le réchauffement de la planète se poursuivra avec toutes les conséquences - écologiques, mais aussi humaines et économiques - dont nous voyons les premiers effets.

**Que viennent faire toutes ces considérations dans un journal traitant habituellement d'aviation ?**

Tout simplement que nous commettons les mêmes erreurs dans notre milieu :

- Le but de chaque modification de notre système est d'augmenter la capacité. Plus de secteurs, plus de niveaux, moyens techniques plus performants, tout va dans ce sens.
- Ce qui permet aux multiples compagnies de continuer à se courir après sur les mêmes trajets avec des avions de petite et moyenne capacité.
- Cela amènera encore plus d'attente à l'arrivée aux plateformes aéroportuaires, celles-ci ne pouvant augmenter le nombre de pistes sans d'immenses problèmes.
- Pour l'instant, l'aviation participe pour 13% aux émissions de CO2 dans l'atmosphère. "Grâce" aux augmentations de trafic prévues, cette part devrait largement progresser dans le futur. Cette pollution, qui a lieu en

altitude, est doublement efficace : non seulement le CO2 s'y résorbe lentement, mais il est directement déposé dans les couches sensibles de l'atmosphère.

### **Mais alors, que faire ?**

Rien de plus que d'inverser les priorités actuelles.

Tout un programme qui demande de changer la mentalité du profit à court terme pour penser aux implications à long terme. Ceci est valable pour l'ATC, mais aussi pour les directions des aéroports et celles des multiples compagnies aériennes.

Nous devons arriver à des solutions. Si ce n'est pas volontairement aujourd'hui, nous y serons forcés plus tard, lorsque nous y serons acculés par les situations catastrophiques que nous vivrons. Faut-il vraiment attendre ce moment et léguer à nos enfants une terre inhabitable sous prétexte de profit à tout prix et de mobilité pour un oui ou pour un non ?

### **Utopie ?**

Il y a trente ans déjà, René Dumont avait intitulé un de ses livres "L'Utopie ou la Mort". Ce qui a changé depuis ce temps pas si lointain, c'est que la situation a évolué dans le plus mauvais sens possible et que l'alternative est de plus en plus actuelle, dans ce domaine comme dans d'autres.

Quel est votre choix ? Je suis curieux de connaître vos réponses.