

# Prise de conscience

L'édition de ce printemps n'a jamais vu le jour et nous vous présentons nos excuses pour ce manquement à la tradition dû au manque de temps nécessaire à sa rédaction. Reportée à l'été suite à une avalanche de réunions importantes et la mise en place d'une grève européenne, sujets qui méritaient tous d'y figurer, elle a été définitivement enterrée par la tragédie du 1er juillet. Il eut été impensable de la livrer sans le recul nécessaire vis à vis d'un événement qui a secoué skyguide, la Suisse et finalement le monde professionnel de l'aviation civile.

En réunion de crise au lendemain de la catastrophe, les syndicats ont déclaré à la direction que plus rien ne serait comme avant. Ils connaissaient très exactement toutes les significations de cette petite phrase. L'encadrement opérationnel, qui ne craint pas la récupération, l'utilise depuis lors sans saisir sa portée à son propre égard. En effet, le 2 juillet a vu des réveils douloureux chez les CCA, parce qu'ils ont vu leur cauchemar se réaliser. Il en a aussi vu dans l'encadrement, mais pas pour la même raison. Les responsables opérationnels avaient oublié le risque ultime dans leur course à la productivité et les autres ne l'imaginaient pas, par méconnaissance de notre profession.

Nous prenons le trafic comme il vient, en espérant que les régulations tiennent le coup quand la vague déferle. Nous faisons notre boulot avec une éthique égale remarquable. Par éducation et par tradition, la sécurité est le centre de toute notre vie professionnelle et chaque jour est un challenge dont nous tirons une fierté exacerbée. Aucun d'entre nous ne souhaite voir le métal pleuvoir ou être envoyé devant le juge. De plus, si nous nous entraînons sans limite, nous jugeons entre nous sans pitié.

L'OACI revoit ses recommandations sur l'usage du TCAS et Eurocontrol sa politique sur la sécurité. La direction, neuve dans notre domaine, fait un constat, tire des conclusions et dresse un plan d'action. Le DETEC commande des expertises. Bref, tout le monde bouge sauf l'encadrement opérationnel, lui qui porte une responsabilité indéniable dans tous les dysfonctionnements de notre système ATC. Tous nos dossiers le prouvent. De plus, bien abrité des retombées de ses inconséquences par un silence radio que chaque CCA respecte à la lettre, il persiste dans son arrogance.

La tragédie du 1er juillet doit ramener tout le monde à ses responsabilités. Elle montre les limites des facteurs humains dans notre système ATC.

Plus important encore, elle met en évidence de façon éclatante les nôtres en tant que " mitigation factor " d'un système boiteux, qui sacrifie la sécurité à la productivité. Alors, " faites encore plus avec moins ", c'est fini. Et la chasse aux sorcières s'arrête là !

L'encadrement balaie aussi devant sa porte et prend ses responsabilités. Il nous donne des procédures correctes, des outils qui fonctionnent bien et le respect qui nous est dû, avec comme principal objectif la sécurité des passagers. Les objectifs ATC de l'OACI s'appliquent aussi à lui et ils n'ont pas changé, que je sache.

Philippe Burkart

# A suivre

## Après le 1er juillet

Sitôt passé le moment de stupeur qui suivit l'accident, Skycontrol et Marc Baumgartner, pour IFATCA, ont rejoint Aerocontrol pour une réunion de crise le **5 juillet**. Des mesures urgentes ont immédiatement été proposées à la direction, qui les a en grande partie introduites sur l'heure. Une politique de communication factuelle a été coordonnée et rendez-vous a été pris pour le suivi des événements. A relever la voracité de la presse : les mobiles ont sonné du soir au matin pendant quinze jours et les publications péremptoires de la presse n'ont cessé que bien après l'arrêt des interviews.

Christof Gilgen a immédiatement lancé pour IFATCA une étude sur l'aspect technique de l'accident. Cette étude a permis de relier l'accident d'Ueberlingen à d'autres incidents TCAS survenus dans le monde, notamment au Japon. Soumis à notre avocate, le résumé factuel de l'accident a permis de dégager une première appréciation juridique favorable pour nos collègues incriminés. En outre, il est devenu évident pour tous que l'utilisation du TCAS doit être fondamentalement revue.

Le **21 août**, les syndicats CCA ont présenté au comité de direction des propositions d'amélioration portant sur la technique, les opérations et l'encadrement opérationnel. A la fin de cette présentation, le directeur a relevé une étroite convergence de vue sur les mesures à prendre et a convié les syndicats à prendre connaissance de son propre catalogue.

Le **28 août**, une délégation formée des trois présidents des syndicats CCA, Tom Laursen, " crisis manager " d'Aerocontrol et Marc Baumgartner ont rencontré pendant plus d'une heure et demie le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger à Berne. Buts de la séance : faire le point sur l'accident du 1er juillet, discuter des possibilités d'amélioration des services de la navigation aérienne suisse et échange de vue sur l'accord germano-suisse, première échéance clé de notre survie.

Dans les différents intervalles, Marc Baumgartner et Aerocontrol ont rencontré nos collègues allemands pour une discussion sur l'accident d'Ueberlingen et l'accord germano-suisse. Un communiqué de presse commun a été publié au terme de cette rencontre. Enfin, le président de la commission des transports du Conseil des Etats a été contacté pour discuter de l'accord germano-suisse. Parallèlement, un bref rapport personnalisé sur les enjeux de cet accord pour l'aviation civile suisse a été rédigé à l'adresse de chaque conseiller aux Etats.

Prochaines réunions sur l'état des lieux de skyguide, fin novembre avec la direction et mi-décembre chez M. Franz Kellerhals, président du conseil d'administration.

## **Suivi d'application de la CCT**

La CCT a été globalement respectée pour les CCA dans la division CCR Genève. Par contre, elle a été violée, ainsi que la loi sur le travail, par un bricolage des tours CDQ en septembre. Après discussion on relève la persistance de l'encadrement à justifier des illégalités par des impératifs de management et l'incapacité d'admettre la règle principale du partenariat social : on ne peut déroger au contrat qu'avec l'accord de l'autre. Nous ne reviendrons pas sur la réduction des heures productives ni sur le non-respect de la CCT annoncé pour 2003. Vous pouvez, sur ces deux points, vous référer à la lettre de Skycontrol au président de la commission CCT. Autre préoccupation : les bidouillages rampants. Par exemple, le massacre des rotations. Celles-ci obéissent à des impératifs légaux et garantissent un minimum de régularité dans l'irrégulier, question de qualité de vie et de récupération. Des dérogations sont acceptables, mais pas la règle. Mal utilisé, l'outil de planification PEP nous fait régresser au lieu d'aider à améliorer la confection des horaires sur ce point.

**Après discussion on relève la persistance de l'encadrement à justifier des illégalités par des impératifs de management et l'incapacité d'admettre la règle principale du partenariat social : on ne peut déroger au contrat qu'avec l'accord de l'autre.**

Enfin, encore et toujours l'inénarrable concept de formation *STRATUS* qui amène iniquité et problèmes de prévoyance professionnelle. Et qui ne correspond toujours pas aux directives européennes (student licence). Ce concept ne pourra jamais fonctionner correctement, car il mélange des statuts incompatibles aux yeux de la loi : apprentissage et emploi. Les bricolages ne font qu'aggraver la situation, à tel point que la commission CCT n'a trouvé que deux moyens de s'en sortir : faire un nouveau concept de formation ou adapter notre cadre socioprofessionnel à *STRATUS*. Or cette dernière proposition n'est pas acceptable. On n'adapte pas l'exploitation et ses conditions socioprofessionnelles à la formation. Le contraire est correct.

## **Renouvellement de la CCT**

Les négociations en vue de renouveler la CCT pour 2004 devraient démarrer cet automne. Pour cause d'agendas surchargés par les événements de cet été, le message au Parlement, l'intégration de nos collègues ex militaires et la construction de Skycare, personne ne sait exactement quand. Les syndicats prévoient deux propositions de la part de skyguide. D'une part, un concept opérationnel offrant un plan de carrière saucissonné vers le bas (addition, puis retrait des validations avec l'âge), plutôt qu'ouvert vers le haut (accès automatique à une meilleure position hiérarchique, par exemple RCDQ). D'autre part, le

relèvement de l'âge de la retraite sur les aérodromes régionaux, vraisemblablement dans le cadre d'un nouveau concept d'exploitation allant avec l'intégration des services ATC de l'armée.

Sur ce dernier point, il est nécessaire de savoir que Skycare offrira le plan voulu (58 ans) pour un relèvement sans problèmes administratifs, ce qui n'aurait pas été les cas avec la CPS, et que cette volonté n'est pas anodine. CANSO veut flexibiliser le temps de travail et relever l'âge de la retraite par le biais du dialogue social européen. Skyguide aurait tort de ne pas débiter les grandes manœuvres en Suisse. Alors, en reliant ces objectifs avec les bruits de nouveaux concepts opérationnels, d'organisation du temps de travail et la création d'un plan de retraite à 58 ans, on se dit que tout est en place pour de très belles négociations. Négociations où nous aurons beaucoup à perdre, puisque skyguide, à plat financièrement et en ressources humaines, doit faire mieux mais n'a plus grand chose à offrir. Nous serons peut-être les premiers à devoir affronter à domicile la volonté du partenaire social européen.

### **Prévoyance professionnelle, état des lieux**

Depuis 1975, à chaque fois qu'on s'est occupé de notre prévoyance professionnelle, on y a perdu. Tout d'abord à la charge de l'employeur, puisque justifiée par des impératifs de sécurité, la préretraite a basculé dans un financement paritaire. Ensuite, nous y avons perdu en prestations avec la disparition de l'indexation dynamique des rentes. Puis la durée de cotisation a été allongée. Maintenant, nous devons participer au financement de l'assurance perte de licence auparavant assuré par l'employeur, au titre de risque professionnel. Enfin, nous ajoutons un facteur risque sur les rentes, puisque déterminées auparavant par un pourcentage du dernier salaire, elles se fonderont dorénavant plus largement sur le rendement du capital. Une autre perte, moins concrète, est subie par les syndicats. Dans la primauté aux prestations, l'employeur engage fortement sa responsabilité et une crise profonde trouve sa solution dans le dialogue entre partenaires sociaux. Dans la primauté aux cotisations, l'employeur peut se laver les mains d'une telle crise et de ses répercussions sur les prestations. Tant qu'il paye ses cotisations...

Bref, après plus de **vingt cinq réunions** du groupe de pilotage et celles de nombreux groupe de travail, Skycare arrive prête dans sa nouvelle primauté. Règlement provisoire de prévoyance, règlement d'organisation du conseil de fondations, d'élection (pas sans mal), organisation du groupe de gestion financière, choix des conseillers, etc. Tout est dans le " pipeline ". Reste encore à négocier la sortie de la CFP qui déterminera la fortune de la nouvelle caisse, et à encaisser le capital mathématique de nos collègues ex-mil, si le message au Parlement passe la rampe.

Que dire de pragmatique aux assurés sur leurs rentes ? Le sort des retraités actuels n'est pas connu à l'heure de cette rédaction. La volonté d'une grande partie du comité de pilotage, y compris l'employeur, est de les parquer là où ils coûteront le moins cher. Ce qui signifie

probablement à la PUBLICA, si un accord peut être conclu avec elle pour indexer les rentes sans financement de skyguide. La classe " senior ", qui a participé à la solidarité dans l'ancien système et perdra en capital dans le changement de primauté, verra celui-ci complété par l'employeur pour garantir la rente de quatre-vingt pour cents du dernier salaire. Quant aux plus jeunes, ils connaîtront le pourcentage de leurs derniers salaires qui composera leurs rentes en partant à la retraite.

Ceci dit, le comité et le candidat de notre syndicat s'organisent, en interne et avec leurs collègues, pour gérer au mieux vos intérêts dans ce nouveau système. **Il s'agira de garder la main ferme sur le conseil de fondation**, afin, notamment, d'éviter un futur transfert de notre capital dans des fonds de pension où les intérêts servent plus à nourrir les gérants et les actionnaires que les retraités. L'intégration européenne pourrait offrir une opportunité à l'employeur pour aller dans ce sens.

Pour conclure ce chapitre, on relève que c'est en quittant le régime des retraites par répartition pour l'épargne individuelle que tout a commencé aux USA, il y a dix ans, lors du basculement vers le " tout libéral ". Depuis cette époque, le pouvoir d'achat des retraités américains n'a fait que baisser en rapport à celui des actifs. La Suisse marchait dans le pas des Américains jusqu'à aujourd'hui. Toutefois le temps change. Quelques semaines après le vote qui a fait passer skyguide vers l'épargne individuelle, une centaine de responsables syndicalistes de l'USS (Union syndicale suisse) a souhaité ramener les retraites dans le régime de répartition (AVS) le plus radicalement solidaire après les scandales des assureurs suisses et leur succès politique auprès du Conseil fédéral. Le comité de Skycontrol avait-t-il eu tort de défendre un système à mi-chemin des extrêmes, solidaire et qui implique l'employeur ? L'avenir le dira.

### **Conseil d'administration**

Le conseil d'administration a souffert de dysfonctionnements graves sur l'accord germano-suisse. Deux de ses membres, MM J. Felder et P. Moreillon, respectivement directeur de l'aéroport de UNIQUE et président d'Aerosuisse, ont agi contre les intérêts de skyguide en faisant campagne contre l'accord germano-suisse sur l'espace desservant l'aéroport de Zurich. Skycontrol et Aerocontrol ont dénoncé cette malversation en intervenant durant l'assemblée des actionnaires (voir le texte de l'intervention en fin journal), puis ils l'ont dénoncée au Conseiller fédéral Moritz Leuenberger lors de l'entrevue du 28 août. Ce dernier a déclaré aux syndicats que la composition du conseil d'administration de skyguide pourrait être rediscutée début 2003, dans une deuxième phase suivant l'audit de notre entreprise.

La disparition tragique et brutale de Philippe Simon a laissé un vide chez tous ceux qui le connaissaient. Nous avons certainement eu avec lui notre meilleur représentant au conseil d'administration. Sérieux, méthodique et dévoué, il était homme de grande de culture. Nous lui souhaitons une paix éternelle. Nous devons maintenant le remplacer, et ce ne

sera pas facile. Le choix des syndicats CCA s'est porté sur Reto Hunger, chef de quart à l'approche de Zurich et ancien président d'Aerocontrol. Le comité a entériné ce choix après avoir obtenu confirmation de ses compétences auprès de ses anciens membres qui ont négocié par le passé à ses côtés. Actuellement, les tractations avec les syndicats représentant le personnel AOT ont lieu en vue d'une présentation commune de sa candidature au président du conseil vers la mi-novembre.

## **International**

Depuis ce printemps, la planète IFATCA a un nouveau président suisse en la personne de Marc Baumgartner. Une élection totalement justifiée par un travail acharné au service de notre profession et de ceux qui l'exercent. Les engagements de notre fédération sont nombreux dans tous les domaines et Christof Gilgen a repris du service dans le comité technique permanent, tout en continuant son engagement dans le " safety group ". Bonne chance aux deux. Skycontrol les soutient dans toute la mesure de ses moyens.

ATCEUC a terminé en moins de dix-huit mois sa mue. De plate-forme de coordination, elle s'est transformée en fédération dont les statuts ont été ratifiés à Varna en septembre (voir communiqué de presse). Représentant la moitié des contrôleurs européens, elle entreprendra par tous les moyens d'obtenir sa reconnaissance formelle de partenaire social européen. Son premier exercice général dans ce sens a été l'organisation d'une grève européenne.

Chacune avec ses arguments, les deux organisations travaillent en étroite collaboration à réaliser un ciel européen harmonisé et libre de toute compétition. Après deux ans de discussions avec la Commission européenne et Eurocontrol, plusieurs mois de lobbying dans chaque pays et à Bruxelles, la libéralisation est passée à la trappe. Reste à fermer des portes sur les encouragements financiers et la régulation économique des FBA. Il y a encore du travail à faire et IFATCA, comme ATCEUC, s'attachent à élaborer les règles du jeu pour le futur.

## **Intégration**

L'évaluation des fonctions est terminée. Le but était de définir toutes les fonctions civiles et militaires dans chaque unité ATC. Peter Felber et Philippe Burkart y ont représenté l'ACC de Genève le 3 septembre. Le but est maintenant d'intégrer les fonctions ATC en trois catégories, ATM 1, 2 et 3, en utilisant les fonctions civiles comme références. Or, il avait été décidé longtemps avant l'évaluation que l'EZ appartiendrait à la catégorie ATM1. Dommage pour la crédibilité des travaux... Et il se pourrait que La tour/approche de Berne n'ait pas été évaluée ou évaluée sans un représentant du personnel contrairement à ce qui était prévu. Re dommage pour la crédibilité des travaux quand il faudra classer les aéroports régionaux...

*La vie est un long fleuve*

*tranquille*

(Etienne Châtrier, cinéaste)

Aline Jones, Vanessa Ghillioni et Philippe Burkart

**M Y. A Jeandupeux**  
**Président de la commission CCT**  
**Skyguide**  
**Genève**

**Par courrier interne**

**Suivi de la séance du 18 septembre 2002**

Genève, le 2 octobre 2002

Monsieur le Président,

Nous vous adressons cette lettre après avoir constaté l'impuissance de la commission CCT à régler correctement la réduction des heures productives hebdomadaires et noté l'intention affichée par skyguide de revoir l'organisation du travail. Nous articulons nos questions et notre argumentation autour de la confiance et de la crédibilité, deux qualités essentielles au fonctionnement serein de l'entreprise.

#### **1. La confiance**

Depuis 1996, nos contrats collectifs sont bousculés ou remis en cause par l'entreprise sitôt en vigueur. Depuis lors, nous luttons pour faire valoir nos droits ou soutenons l'entreprise par des accords dérogatoires. Cette façon de fonctionner devient absurde avec le temps et les raisons invoquées par skyguide servent principalement à masquer son imprévoyance. Quel respect de la CCT pouvez-vous attendre des CCA avec une telle politique ? Les justifications du type " 90 CCA partent à la retraite " (OG), fait connu depuis longtemps, ou " A Genève, il y a la crise dans les banques privées et des gens qui aimeraient avoir votre job " (O), totalement hors de propos, sont irrecevables pour déroger au contrat.

Comment pensez-vous que leurs auteurs sont perçus par les CCA ?

#### **2. La crédibilité**

L'encadrement souhaite la polyvalence, mais stoppe la formation avant que celle-ci soit atteinte. Il veut une gestion dynamique des salles de contrôles, mais l'empêche dans les validations partielles. Pour donner les jours de congé dus au CCR de Genève, il prend (GC) des mesures qui violent la loi sur le travail. Sur l'exercice des qualifications, un responsable (ZT) confirme la responsabilité individuelle des CCA devant la loi (OLPS) pendant qu'un autre (OC) clame que ladite loi est virtuelle.

Quelle crédibilité pensez-vous que les CCA accordent à l'encadrement ?

Concernant les 26 heures productives, skyguide annule, seule, une proposition validée par sa délégation dans un groupe de travail paritaire placé sous sa présidence et comptant trois chefs de divisions concernés sur quatre.

Quel crédit pensez-vous que les CCA accordent à cette délégation ?

Enfin, cerise sur le gâteau, skyguide s'assied à la table de la commission CCT pour négocier la réduction des heures productives en déclarant qu'elle ne pourra pas respecter la CCT en 2003 (OG).

Là aussi, quelle crédibilité pensez-vous que les CCA accordent à l'encadrement ? Et que penseriez-vous si nous adoptions le même discours lors de notre prochaine séance ?

Cette réflexion nous amène à nous poser à nous même les questions suivantes :

Y a-t-il un sens à renouveler pour 2004 un contrat qui ne serait pas respecté en 2003 ? Sur la réduction des heures productives, est-il utile de poursuivre des travaux qui ne trouveraient apparemment pas de résultat applicable ? Enfin, de quel type de considération les CCA sont-ils l'objet de la part de l'encadrement ?

### 3. Suite des travaux

La " maison " est en désordre. La crédibilité de l'encadrement n'est pas au plus haut, pour employer un doux euphémisme, et la confiance file comme le sable entre les doigts de la main, tel le respect. La grogne s'installe chez les CCA, qui sont las des promesses non tenues, des disputes continuelles sur le respect de leurs droits et de l'arrogance de l'encadrement opérationnel.

Remettre la " maison " en ordre est une priorité. Dans ce sens, nous voulons tout d'abord ancrer fermement ce qui existe, soit la CCT actuelle, et réaliser ce qui est en cours, c'est à dire abaisser à 26 les heures productives hebdomadaires. Sur ce dernier point, nous proposons de déconnecter un nombre de jours du décompte final, pour éviter toute référence à un compromis contestable, et de les répartir conformément aux buts fixés dans la CCT. La révision de l'organisation du travail sera abordée plus tard, pour autant que nos membres acceptent le changement formel des buts du groupe de travail (CCT, art.22) et nous confient un mandat dans ce sens.

Nous espérons avoir apporté des éléments de réponse aux deux premières des trois questions qui terminent le point précédent. Il vous appartient de répondre seul à la dernière. En attendant cette réponse, nous vous adressons, Monsieur le Président, nos meilleures salutations.

A. Jones  
V. Présidente

P. Burkart  
Président

CC : D, membres de la commission CCT et du groupe de travail " 26 heures productives "

# TCAS

## Histoire et utilisation du TCAS

Depuis la nuit du 1er juillet 2002, plus rien n'est comme avant dans l'aviation et le contrôle du trafic aérien en Europe. Non seulement une collision en vol de deux avions volant sous régime IFR en espace contrôlé a eu lieu, mais en plus, ceux-ci étaient équipés de TCAS, boîte magique sensée éviter un tel évènement.

Il serait inopportun et surtout prématuré de vouloir se mêler, à son stade actuel, de l'enquête officielle qui doit éclairer le déroulement et les causes exactes de la collision survenue au-dessus du Lac de Constance. Néanmoins, les contrôleurs, déjà déstabilisés, ont vu défiler une multitude de publications : de presse, officielles ou non des autorités de l'aviation civile et de chaque prétendu spécialiste. L'OACI parle ouvertement de changer ses recommandations sur l'usage du TCAS, les autorités régulatrices d'outre-Atlantique, notamment aux USA, cherchent à en affiner les procédures d'utilisation et EUROCONTROL change ses agendas.

Le moins que l'on puisse dire est que chaque publication sensée clarifier la chose à rendu la situation plus complexe. C'est en tout cas le sentiment que j'ai eu en lisant beaucoup d'interprétations parfois sans fondement. Côté ATC, mais je pense aussi côté pilote, l'inquiétude a grandi. Tout indique que la triste collision d'Ueberlingen finira dans les livres d'histoire comme un cas d'école sur ce qui peut aller de travers lorsqu'on déclare obligatoire (au niveau régional) un système complexe mais encore imparfait, sans entraînement suffisant des utilisateurs et surtout sans procédures claires standardisées.

Pour y voir un peu plus clair, voyons ce qu'est un TCAS (ou ACAS, selon la terminologie OACI), comment est né cet instrument, comment il a été développé et mis en service. En 1956, une collision au-dessus du Grand-Canyon entre un Constellation et un DC-7 évoluant au niveau 210 en VFR, a tellement agité l'opinion publique aux Etats-Unis qu'un premier mandat politique pour développer un système anticollision a été décidé. Plusieurs autres collisions, dont celles de 1978 à San Diego et de 1986, aux alentours de l'aéroport de Los Angeles, où la chute d'un DC9 d'Aeromexico après un choc avec un petit Cessna 172 a tué 64 passagers et 15 personnes au sol, ont accéléré le développement du TCAS aux Etats-Unis.

Malgré le fait que la version alors disponible du TCAS était loin d'être complètement développée et testée, le président Ronald Reagan a signé, en 1987, une loi rendant obligatoire au 31 décembre 1991 le TCAS pour tous les avions comptant plus de 30 sièges évoluant dans l'espace américain. Les problèmes avec la version 5.0 de l'époque étaient connus des contrôleurs américains qui constatèrent des l'augmentation d'effets néfastes

avec la généralisation de cette boîte magique appelée TCAS. C'était aussi à cette époque que les premiers avions américains créèrent la confusion en déboulant dans l'espace européen avec leurs systèmes nouvellement installés.

On découvrit alors l'effet domino, ou le " Dallas Bump " comme disent les spécialistes, lorsque qu'un avion suivant une RA déclenche la RA d'un autre avion non impliqué dans l'incident. Avec la possibilité que ce processus entraîne une réaction en chaîne sans garantie d'arrêt avant l'incident majeur. Ces défaillances, relatées par une multitude de rapports de pilotes et de contrôleurs, ont fait évoluer le TCAS via la version 6.02 vers la version 6.04A. Cette version est bien connue puisque nous avons presque tous travaillé avec cette logique de programmation.

L'implémentation de RVSM en Europe et sur les océans, par exemple l'Atlantique du Nord, a poussé les ingénieurs à développer la version 7.0, la seule qui soit un standard de l'OACI (*SARPS*). Par rapport à la version 6.04A précédente, elle a des seuils d'alerte inférieurs pour s'accommoder des séparations réduites RVSM. La version 6.04A continue d'être utilisée aux Etats-Unis et sur la majorité des autres continents.

Selon les spécialistes, la version 7.0 devrait être le développement final du TCAS. Néanmoins, il est possible qu'à la suite d'incidents ou d'accidents survenus récemment (2001, incident très sérieux au Japon entre deux avions de la JAL) pourront inciter les législateurs à exiger des ingénieurs la correction de plusieurs paramètres de la version 7.0.

Affaire à suivre.

## **TCAS, mythe et réalité**

### **Le TCAS génère un avis d'évitement, pas un ordre :**

J'insiste sur le mot **AVIS**. Le TCAS n'est pas un système que doivent suivre **obligatoirement** les pilotes C'est la raison pour laquelle on parle bien de RA, qui veut dire RESOLUTION ADVISORY. L'OACI, et les experts n'ont jamais utilisé le terme " RESOLUTION ORDER " ou RO en anglais. C'est la petite nuance qui fait toute la différence.

Le *document 8168* de l'OACI, intitulé " Operational use of aircraft " écrit ceci sur le TCAS :

*" nothing shall prevent pilots-in-command from exercising their best judgement and full authority in the choice of the best course of action to resolve the conflict "*.

Nous sommes bien loin d'une obligation faite aux pilotes de suivre les recommandations TCAS comme d'autres instances, Eurocontrol par exemple, l'ont prétendu dans leurs communiqués de presse. Dans les publications JAR, qui sont en partie reprises par la loi allemande sur la navigation aérienne, il est dit :

*" a pilot in command shall initiate immediate corrective action to establish safe separation "*.

Pourquoi n'est-il nulle part écrit clairement que les pilotes doivent impérativement suivre les indications TCAS ? A mon avis, il y a deux raisons :

Tout d'abord, les limitations du système. Le ACAS Training Manuel d'Eurocontrol dit :

*" Due to its limitations TCAS II is not infallible "*.

Il reconnaît donc que le système n'est encore parfait.

Ensuite, la crainte de plaintes d'avocats américains, comme le fameux Ed Fagan. Le FAA et toutes les autorités aéronautiques, y compris l'OACI, ont peur de devoir payer des sommes colossales en cas d'accident. C'est la raison pour laquelle le terme ambigu SHOULD n'a pas été remplacé dans les textes par SHALL, beaucoup plus contraignant.

Dans les FAR-OPS, sous *" Use of Airborne Collision Avoidance System (ACAS) "*, il est dit que :

*" when undue proximity to another aircraft (RA) is detected by ACAS, the commander, or the pilot to whom conduct of the flight has been delegated shall ensure that corrective action is initiated immediately to establish safe separation unless the intruder has been visually identified and have been determined not to be a threat "*.

Là aussi, comme dans toutes les publications officielles sur l'utilisation du TCAS, à l'exception du manuel ACAS d'Eurocontrol qui n'a pas de valeur juridique (Eurocontrol n'est pas un régulateur avec pouvoir de légiférer), **un grand flou règne et les textes divergent de façon inquiétante**. Il sera très intéressant de voir ce que le résultat final de l'enquête du BFU allemand sur la collision d'Ueberlingen changera dans les règles d'utilisation du TCAS.

### **Le TCAS n'est pas automatique. L'évitement nécessite l'intervention du pilote**

Le TCAS n'est pas un système qui évite automatiquement la collision. Il nécessite l'intervention appropriée et très rapide des pilotes si ceux-ci décident de suivre sa recommandation. De même, que celle des pilotes, l'intervention du contrôle en interaction avec le TCAS devrait être mieux réglementée. Actuellement, les législateurs et les ingénieurs planchent sur la transmission des TCAS RAs et des TAs par datalink au contrôle. IFATCA s'est clairement opposée à cette idée pour plusieurs raisons, parmi lesquelles l'augmentation de la charge de travail dans les moments critiques, mais aussi le délai de transmission de l'information au contrôleur. Finalement, le downlinking annoncera uniquement une suggestion d'évitement TCAS. L'exécution de cette manœuvre restera l'objet d'une annonce radio des pilotes. Lorsqu'un vol annonce TCAS CLIMB sur la fréquence, ceci signifiera que le manœuvre est en cours d'exécution.

Les résultats obtenus récemment par Eurocontrol dans son étude ACASA sont inquiétants : dans environ 45% des cas, les pilotes en Europe n'ont suivi les RA TCAS. Fait aggravant, les réactions des pilotes ayant suivi ces RA n'atteignent pas les normes fixées pour le temps de réaction à un RA correctif (5 secondes) ou pour un RA préventif (2.5 secondes).

Pire encore, le terme "*TCAS induced collision*" est évoqué dans un rapport d'Eurocontrol. On est presque tenté d'exiger le retrait de ces instruments des cockpits.

### Avenir du TCAS

Restons réalistes. Le TCAS continuera de remplir ses fonctions dans les cockpits modernes, et il y a de fortes chances que des systèmes plus sophistiqués, tels que ASAS (Airborne Separation and Assurance System) le complète ou le supplante. Le but recherché étant de déléguer une partie des séparations aux pilotes pour gagner en capacité et en flexibilité ATC.

Je suis persuadé que presque tous les contrôleurs ont déjà vécu une situation où le TCAS a évité, ou les a aidés à éviter le pire. Mais en même temps, ce système a perturbé tout le monde avec ses alertes intempestives résultant presque toujours de convergences avec des taux d'évolution verticale élevés précédant un level-off. C'est une des faiblesses du TCAS. Il qui ne connaît pas les intentions de l'"intruder". Avec un capteur qui détecte très précisément l'évolution d'un mode C (paliers de 25 ft et non 100 ft comme notre radar) couplé au paramétrage de la version 7.0 qui ne déclenche un RA qu'à seulement 35 secondes du CPA (Closest Point of Approach), le TCAS met une pression impitoyable sur les pilotes et les contrôleurs : réagir très vite et juste lors d'une alerte réelle.

Nous continuerons à vivre pendant probablement un bon nombre d'années avec le système TCAS. Reste à espérer que les autorités aéronautiques l'amélioreront et en standardiseront l'utilisation afin qu'il remplisse pleinement son rôle, sans troubler les opérations ATC. Puisse la tragédie du 1er juillet, qui a mis en lumière ses déficiences, servir cette amélioration.

Parallèlement, il est urgent que les ingénieurs comprennent une fois pour toute que la solution aux problèmes du transport aérien, et particulièrement ATC, ne réside pas dans la technologie miracle et l'automatisation à outrance, mais compose entre facteurs humains (HMI, Human Machine interface) et environnement technique intelligent, avec tous les filets de sauvegarde nécessaires au maintien de la sécurité dans toute situation.

Christof Gilgen

# Fin de carrière opérationnelle honorable pour tous ?

La disparition soudaine d'un de nos collègues au mois de mai a ajouté un nom à la liste de ceux qui n'ont pas terminé leur carrière de contrôleur du trafic aérien là où elle s'exerce, c'est à dire au radar. En regardant cette liste s'allonger, chacun peut se questionner sur la fin de sa propre carrière. Jusqu'au bout dans les opérations ? Au bureau ou en perte de licence après une rupture de carrière ?

Prenons des données dont nous sommes sûrs, comme la liste (mai 2002) des membres passifs de Skycontrol nés depuis 1942. Cette liste comporte les noms de vingt-sept CCA qui ont cessé leur activité opérationnelle de façon normale ou prématuré

27 CCA nés depuis 1942, ayant terminé leurs activités opérationnelles		
Départs en retraite	<i>Membres passifs ordinaires</i>	11
Transferts au bureau	<i>Membre passifs avec licence non validée</i>	6
Pertes de licences	<i>Membres passifs ordinaires</i>	10
Données inconnues	<i>Membre passif</i>	1

La personne aux données inconnues neutralisée, on constate qu'à une unité près, il y a autant de départs en perte de licence que de départs à la retraite. Si l'on considère les transferts définitifs au bureau, on compte environ trois ruptures de carrière opérationnelle pour deux départs en retraite.

En poussant un peu plus loin le raisonnement, on peut essayer d'inclure dans cette statistique les CCA qui ne figurent plus au nombre de nos membres, c'est à dire ceux qui sont décédés ou qui ont démissionné après nomination dans l'encadrement :

CCA	Départs naturels	Ruptures de carrière	
		Arrêts prématurés	Transferts au bureau
Départs en retraite <i>Membres passifs ordinaires</i>	11		
Décès en cours d'activité		3	
Pertes de licence <i>Membres passifs ordinaires</i>		10	
Pertes de licence suivie de décès		2	
Transferts au bureau <i>Membres passifs avec licence non validée</i>			6
Transferts au bureau			4
<b>Sous Total</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	

Alors, finir dignement une carrière opérationnelle, est-ce possible pour tous ceux qui le souhaitent ? Cette deuxième statistique montre environ cinq ruptures de carrière pour deux menées à terme. Bien sûr, ces chiffres sont à prendre avec précaution et peuvent différer suivant la période considérée. Toutefois, cette statistique devrait être vérifiée sur une période plus significative et étendue à toute la population CCA de l'entreprise. La confirmation d'une tendance aux ruptures pourrait signifier un très sérieux dysfonctionnement du plan de carrière CCA, qui pourrait nécessiter un ajustement de la charge et des conditions de travail.

L'encadrement opérationnel prend tout naturellement source dans les opérations et l'accident comme la maladie sont toujours possibles. Mais la perte de licence et le transfert au bureau devraient rester des exceptions dûment motivées plutôt que devenir une échappatoire à trop de rigueurs professionnelles. Chacun, sauf imprévu, devrait pouvoir mener sa carrière jusqu'à l'âge prévu d'une pleine retraite, pas jusqu'à celui, prématuré, d'une pension tronquée de quelques années de cotisation.

Voilà non pas un dossier, mais le constat qui permettrait d'en ouvrir un. Tout le monde est concerné. Les anciens qui parfois subissent trop de trafic, les jeunes qui marchent dans leurs pas et l'entreprise qui investit dans une formation hautement spécifique et coûteuse. Cette étude permettrait aussi de faire pour notre prévoyance professionnelle ce qui aurait du être fait depuis longtemps, c'est à dire chiffrer et essayer de maîtriser le coût du risque dans le respect de la personne.

L'entreprise ne manque pas de compétences. Elle a des médecins attitrés et une commission santé. Nous avons sous le coude des expertises et des données sérieuses

recueillies par IFATCA dans le monde entier. Une équipe devrait pouvoir mener à bien cette étude avec un éventuel appui externe. Ce travail n'a jamais été fait et au vu de certains chiffres, c'est le moment de s'y mettre.

Philippe Burkart

## Schizo devant !

### Impressions d'une première réunion de retraités skyguide

C'est par une gentille invitation " à une séance d'information relative à la nouvelle caisse de prévoyance skycare et à ses conséquences pour les bénéficiaires de prestation " que tout a commencé.

Alors que je me suis occupé des questions de retraite depuis ma première élection au comité Skycontrol en 1969 jusqu'à mon dernier jour de travail le 31 mai de cette année, j'ai pensé que je pourrais, en dilettante, aller humer les développements...

Rendez-vous le 22 octobre à 1330 (parce que les retraités mangent à onze heures et demie ou bien parce que les cadres ne mangent pas ?) devant les grilles de Pré-Bois, parmi une vague de cheveux blancs, puis allocution de bienvenue par le chef des Ressources Humaines qui doit se présenter en cours de route, Yves-André Jeandupeux, après que Monsieur Keller (KP) se soit lui-même présenté lors de sa déjà deuxième intervention.

Monsieur Jeandupeux qui nous présente les excuses et les salutations du directeur, retenu ailleurs, va nous lire son allocution post drama : la catastrophe zurichoise. Sur la petite demi-heure (interventions de MM. Eckert, Cherpillod et Keller comprises) qu'a duré ce chapitre inattendu, il ressort que la direction consacre 5 minutes pour déplorer les victimes, surtout les enfants, et mentionner que des mesures correctrices avaient été prises dès 1998 (sic) ; les 25 autres minutes sont dévolues aux erreurs de communication de l'encadrement et aux vices des média. Même s'il est vrai qu'on doit laisser l'enquête se faire, je suis un peu sonné par les proportions.

Ensuite, Monsieur Jeandupeux, assisté de Madame Kibboua dans ses plus beaux atours, passe à l'historique du changement de caisse et de système de prévoyance obtenus à une majorité de 84% des votants. Tiens, n'est ce pas mieux que le score qu'a fait un certain président d'un pays voisin lors des dernières élections ?

Quant au sort des rentiers de l'entreprise sous ses différents noms : Marconi, Radio-Suisse SA, swisscontrol et skyguide, qui sont environ 400, il nous dit qu'il existe deux solutions : les verser à la nouvelle caisse Skycare ou les laisser passer de la CFP à Publica, une fois les lentilles triées et les ordinateurs domestiqués. Dans les deux cas, outre les rentes elles-mêmes qu'il faudra quand même payer, la question de qui paie les coûts administratifs et les adaptations au renchérissement reste la même.

A l'heure des questions, au fur et à mesure des professions de foi et prédications de la salle, insidieusement je me rends compte que non seulement j'ai en face de moi la même direction dont jusqu'à mon dernier jour d'activité j'ai combattu les visées chaque fois qu'elles étaient anti-sociales, mais - et c'est là que la schizophrénie me guette - que je fais partie de cette assemblée (je suis assis parmi) des gens qui, pour plusieurs d'entre eux et à des degrés divers, ont combattu ou saboté les idées du syndicat tout au long de ma carrière.

Dès ce moment-là, comment voulez-vous que je prenne la parole, même quand le chef pimpant, tout en saluant notre mine réjouie, nous inflige qu'il ne veut pas que sa nouvelle caisse assume " **le risque de longévité** " que nous pourrions créer. Ou, encore plus gros, **que nous avons toujours eu l'esprit fonctionnaire et que nous serions mieux à la Publica ?**

Ce qu'il me semble que les rentiers ont du mal à comprendre, c'est d'abord que le changement de caisse et de primauté n'ont pas d'influence sur leur rente.

Le problème des coûts administratifs ne devrait pas en être un parce que ils sont peu élevés, d'une part et parce que ils ont été inclus dans les conditions d'assurance d'alors, d'autre part.

Reste l'inflation et surtout sa compensation !

Pour Publica, elle ne sera possible que si les rendements de la caisse le permettent (et vive la mondialisation néo-libérale) ou si les employeurs la financent. Puisque le passage de la CFP à Publica se fera par un renflouement des caisses par l'Etat (nos impôts), il n'y aura vraisemblablement aucune marge de manoeuvre pour l'indexation, au moins dans un premier temps. En ce qui concerne Skyguide, Jeandupeux dixit, ils doivent faire face à une critique des actifs (vous, lecteurs) face au gel de leurs salaires en 2002 alors que les rentiers recevaient une " **prime** " de 1%, aux augmentations de salaire contractuelles de 2003 et au fait que la Suisse est le deuxième plus dispendieux pourvoyeur ATC européen... Mais où la direction trouvera-t-elle le temps et l'argent à consacrer à des inactifs ?

Pour Skycare, le problème serait pire : outre les frais administratifs qu'elle ne voudrait pas couvrir pour des gens qui n'ont jamais cotisé chez elle, elle ne pourrait prendre le risque de longévité (voir plus haut) sans garanties extérieures. De l'employeur, par exemple. Qui se cache derrière les coûts excessifs et les rendements insuffisants de la navigation aérienne...

Cette jolie petite construction souffre quand même de certains points contestables. En créant, avec l'aval des actifs il est vrai, Skycare, skyguide procède à une " **exter-nalisation de proximité** " qui lui est tout à fait favorable ; tout en répondant aux exigences de la loi

(séparation des comptes de l'entreprise de ceux de la prévoyance), elle ne pourra résister un jour prochain de faire figurer sur le papier glacé de ses bilans les centaines de millions de la prévoyance professionnelle... tout en renvoyant chaque demande d'amélioration au conseil de sa petite dernière et à ses résultats financiers !

Mais si skyguide (sous la seule responsabilité de son conseil de direction) laisse passer ses rentiers à Publica, elle les abandonne en faisant fi de toutes ces personnes qui, au fil des décennies passées, ont créé la navigation aérienne suisse d'aujourd'hui, qualités et défauts y compris.

A l'heure d'aujourd'hui, aucune décision n'est prise. skyguide est encore en train de négocier un petit rab pour avoir atteint un taux de couverture de 100% à la CFP (taux global CFP : 69%). Mais quel peut être un droit à des réserves qui n'existent pas ? Une bonne nouvelle tout de même : au 1er janvier 2003, skyguide versera le financement des indexations des rentes 2001 et 2002 à la caisse à laquelle nous serons rattachés.

A la fin de cette belle après-midi, monsieur le chef des ressources humaines et sa collaboratrice offraient l'apéritif. Un vrai cas de conscience : fallait-il charger les coûts de l'entreprise en l'acceptant ou aggraver les risques de longévité en s'éclipsant à jeun ?

Philippe Rahm

"[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).



**Press Release, 29th September 2002**

ATCEUC held its fall meeting in Varna, Bulgaria.

Ö ATCEUC reaffirms its commitment to the construction of a safe European sky. It calls upon the commission and the European Ministers of transport to face their responsibilities and to ensure that Safety is not jeopardised by a new form of competition induced by financial incentives and a massive airspace auction sale. Should this happen, the Single European Sky will never turn into reality.

The issue of financial incentives rewarding individual performance is especially unacceptable. This measure alone will prevent any real improvement, along with any kind of possible co-operation, replacing it by sterile competition.

Ö It fully supports the Eurocontrol initiative setting up of a high level safety group (AGAS), that is tasked with the definition of short, medium and long term action, to further enhance the Safety of the European Air Transport.

Ö ATCEUC is extremely concerned with the latest developments in the CEATS project. The air traffic controllers will simply not watch the different parties involved fight for control forgetting their mission and their duties, both to the passengers and to the air traffic controllers. The air traffic controllers will participate to this construction if firm commitments are taken to ensure that each and every job at stake is protected and to enhance the working conditions of those who are going to be the heart of the system. Should the air traffic controllers be left aside, the project is bound for mere failure.

Ö ATCEUC representing 8000 European Controllers does not currently participate to the formal Social dialogue. It calls upon the European authorities to find a solution to ensure that air traffic controllers are properly represented.

Ö ATCEUC welcomes the Area Air Traffic Controllers Union (Belgrade) as new member.

Ö ATCEUC thanks the outgoing President and Secretary for their dedication and for the work they have achieved.

The new executive board is composed of:

Mr Gianfranco Sacchetti,	President
Mr Nicolas Hinchliffe,	Secretary
Mr Volker Dick,	Treasurer
Mr Paolo Encarnaco,	Executive Officer
Mr Jan Jolic,	Executive Officer

## ATCEUC, journal de voyage

Il y a quelque mois, Philippe et moi commençons à chercher une façon convenable de nous rendre à Varna pour la réunion d'automne d'ATCEUC. Même avec l'aide de Christoph Gilgen, trouver un avion reliant la Suisse à Varna se révèle assez compliqué. Nous sortons alors l'atlas pour étudier une autre solution. Sur la carte cela paraît facile et logique de voler jusqu'à Bucarest et de louer ensuite une voiture pour les derniers 300 km, lesquels peuvent être parcourus en 3 heures selon le guide Michelin. Malheureusement cette option tombe à l'eau, car il est impossible de traverser la frontière entre Roumanie et Bulgarie avec une voiture de location. Nous contactons alors nos collègues français qui ont le même problème pour arriver à destination. Après de nombreux mails, nous louons un bus avec chauffeur pour emmener une délégation européenne de Bucarest à Varna. Finalement on se retrouve à quinze dans le bus, tous prêts à commencer cette aventure longue de 3 à 6 heures selon les Roumains. De plus, conduire de nuit est fortement déconseillé et il ne nous reste plus que 4 heures de lumière.

On constate rapidement que le voyage pourrait être long et hasardeux : difficile de sortir du parking de l'aéroport avec des voitures stationnées un peu partout et un

chauffeur qui oublie de payer le ticket ! Mais bon, quelques minutes plus tard, nous voilà en route pour Varna, station balnéaire au bord de la Mer Noire.

Tout de suite nous sommes frappés par la pauvreté du pays et après deux heures de route, nous prenons un coup au moral en voyant un panneau indiquant : " Bucarest 62 km " ! En observant les panneaux nous commençons à avoir des doutes sur les connaissances routières du chauffeur. Il n'a visiblement pas choisi le chemin le plus court et n'a pas de carte routière avec lui. Le problème est que nous n'arrivons pas à communiquer (nous découvrirons seulement très tard qu'il parle un peu le Français !). Nous téléphonons à Radu, contrôleur roumain qui se trouve déjà à Varna, pour qu'il fasse l'interprète et le guide à distance. Cet appel est le premier d'une longue série qui nous permettra d'arriver enfin à destination. Radu nous explique que le chauffeur ne sait pas lire les panneaux en cyrillique et qu'il veut rester le plus longtemps possible en Roumanie, où tout est écrit dans sa langue. Pas grave, comme ça la route ne s'allonge que de quelques **200 Km...**

Le trajet est amusant de bout en bout. Le chauffeur fume dans son bus non-fumeur et balance ses mégots par la fenêtre, tout en conduisant collé à un camion-citerne qui perd visiblement son contenu gazeux. Ensuite, après avoir mal interprété une blague, il cherche un Mc Donald's dans une petite ville perdue au milieu du pays. Nous perdons ainsi une bonne demi-heure pour retrouver la route principale, pleine de trous et plus parcourue de charrettes tirées par des chevaux et de gens à pied que de voitures. Pour éviter cet étrange trafic, tout le monde conduit au milieu de la route et il faut des bons yeux pour voir, ou plutôt deviner, dans la nuit ceux qui viennent en face, vu qu'il n'y a pas d'éclairage public et que beaucoup de voitures n'ont plus de phares.

Malgré les détours et l'état des routes, après environ cinq heures, nous voilà à la douane roumaine où Radu nous attend pour nous faciliter le passage. Les douaniers roumains prennent tous les passeports pour les recopier à la main. Temps nécessaire pour quinze passeports : une heure. Cinquante mètres plus loin, à la douane bulgare personne ne bouge. Après quelques minutes, Radu et le chauffeur sortent pour aller voir le douanier. Un moment plus tard, ils reviennent vers nous pour collecter un peu d'argent. Une heure après, en repartant, Radu nous raconte que les douaniers étaient tellement saouls qu'ils lui ont rendu trente euros sur les cinquante donnés pour " accélérer " le passage ! Pendant la dernière heure de route, rien à signaler si ce n'est un règlement de comptes de la mafia au bord de la route... Après 9 heures de bus, nous sommes enfin à destination, où les autres nous attendent au restaurant. Heureusement, parce que nous sommes tous très affamés ! Il est minuit et demi.

Considérant l'aller, personne n'a vraiment envie de refaire le trajet inverse au retour deux jours plus tard. Nous commençons tous à chercher une autre solution pour rentrer à la maison et les CCAs bulgares se donnent beaucoup de peine pour nous aider. Finalement Philippe et moi choisissons l'option de changer nos billets d'avion pour pouvoir partir de Sofia, étant donné qu'il est possible de s'y rendre avec le bus des

contrôleurs bulgares. La route est bien plus longue, mais il n'y a pas de douane à passer et le chauffeur connaît le chemin.

Pour sortir de Bulgarie, il faut donner à la douane une attestation de l'hôtel où a eu lieu le séjour. Quand nous apprenons que notre premier chauffeur est hors la loi pour ne s'être enregistré dans aucun hôtel (il a dormi dans son bus quelque part dans la nature), nous sommes très heureux d'avoir changé nos plans de retour. Tout le monde le cherche. Nos collègues bulgares évoquent une arrestation. Finalement, on le retrouve et nos hôtes négocient avec un responsable de l'hôtel une attestation " rétroactive ". Ceux qui n'ont pas pu changer leurs plans de retour sont soulagés.

Après deux jours de réunion, nous sommes prêts à repartir en bus, cette fois en direction de Sofia. Dans le hall de l'hôtel, nos collègues hongrois qui font le trajet de Varna à Sofia discutent. L'un est assez inquiet de voler en Antonov 24 et l'autre le rassure en lui disant que ces avions ne décollent pas quand il pleut et que vu la météo (+SHRA)... Nous faisons rendez-vous quelques heures plus tard au restaurant de l'aéroport de Sofia, où eux avaient l'intention de bien manger en attendant leur correspondance.

En Bulgarie les routes sont mieux conçues qu'en Roumanie. Il y a même une autoroute. Le retour se passe bien et ne prend que six heures. A l'aéroport nous constatons qu'il n'y a pas de restaurant et ne retrouvons pas nos amis hongrois. Une heure plus tard, nous les voyons arriver en courant pour ne pas manquer leur correspondance. Il a fallu six heures pour démarrer les moteurs de l'Antonov 24 !

Finalement dans la soirée, Philippe et moi sommes arrivés à Genève plutôt fatigués, mais la tête pleine des souvenirs de cette aventure pendant laquelle nous avons été dépayés, avons rencontré des gens très chaleureux et bouclé à satisfaction une importante réunion.

Vanessa Ghillioni

# ATC Hockey Tournament

## Las Vegas

Après une longue saison pleine de succès, l'équipe de Genève, ses accompagnatrices et leurs cloches se sont données rendez-vous à Las Vegas pour participer, pour la première fois, au tournoi international de hockey des CCAs.

Pour la plupart, le voyage a commencé par une découverte de la Californie pour ensuite se retrouver à Las Vegas, la tête remplie de paysages, de rêves et de soif de victoires sportives et financières (n'est-ce pas M. Forest !). Puis nous avons pris possession de nos chambres spacieuses, non sans problème, mais bon, on a l'habitude des choses qui ne fonctionnent pas comme elles devraient... (voir PEP par exemple !)

Après avoir assisté au spectacle " O " du Cirque du Soleil (magnifique ! Si vous passez par-là ça vaut vraiment la peine de le voir ; il ne parle pas de notre O, n'ayez pas peur !) on se croise dans les couloirs de l'hôtel Tropicana, on voit pleins de monde avec un verre de bière à la main et le badge du tournoi. A ce moment on commence à réaliser la taille de l'événement. On apprend qu'il y a **650 participants**, hockeyeurs et accompagnateurs compris! Parmi les 36 équipes présentes, on dénombre 3 moscovites, 1 finlandaise, 2 suisses (Genève, Zürich) et 30 américaines ou canadiennes. Il y a des joueurs un peu de tous les niveaux, de tous les âges (un ancien contrôleur de 74 ans !) et des 2 sexes !

La formule du tournoi est assez bien étudiée : les 36 équipes sont divisées en plusieurs groupes contenant chacun 4 équipes. Le nombre maximum de points récoltables par match est de 10pts qui se présentent ainsi :

- 1pt pour le premier but
- 1pt pour le dernier but
- 2pts pour chaque tiers-temps gagné et
- 2pts pour le gagnant du match.

Ce système permet à toutes les équipes d'avoir une chance équitable de remporter le maximum de points et éventuellement le tournoi. Chaque équipe joue quatre matchs, et le total des points de chaque équipe détermine la position au classement général.

Du point de vue sportif, l'équipe a fait des découvertes ! Tout d'abord, la dimension de la glace. Même longueur qu'en Europe, mais 15 pieds de moins en largeur (env. 5 mètres), ce qui veut dire que les joueurs adverses sont plus rapidement sur vous à mettre la pression. Ensuite, le style de jeu des équipes adverses, en particulier les équipes en provenance

d'Amérique du nord, le jeu était, on peut dire, un peu plus physique que ce à quoi nous sommes habitués... Nous étions, nous pouvons le dire, très " fair play ", un peu trop gentil même ! Les esprits se sont naturellement échauffés, mais en général, quelques punitions ramenaient le calme sur la glace...

Pour ce qui est des résultats, **l'équipe de Genève a terminé au sixième rang du classement général** avec un total de 27 points sur une possibilité de 40, Zürich a terminé au douzième rang à égalité avec Détroit et North California.

On peut considérer ce résultat comme très bon, étant donné que nos ressources offensives étaient relativement limitées. Par contre, notre défense était excellente, permettant même à notre gardien, monsieur **Steve Dryden**, de l'approcher, de réussir deux blanchissages et également de remporter le trophée du **meilleur gardien de but du tournoi !!!**

Du point de vue social, tout c'est très bien déroulé ! Nous avons offert du chocolat ainsi que quelques bouteilles de Williamine à nos adversaires, ce qui leur a beaucoup plu. Ensuite, pour le banquet de clôture, vint la fameuse initiation des nouveaux participants ; embrasser un des trois poissons à disposition, suivi d'un verre de " screech ", spécialité de Terre-neuve.

Rendez-vous à tous les joueurs de hockey ainsi que toute autre personne désirant venir nous encourager, l'an prochain le tournoi se déroulera sous le soleil de Fort Lauderdale en Floride !!!

Vanessa Ghillioni  
David Mathieu



## Déclaration à l'assemblée des actionnaires

Berne, le 26 juin 2002

Monsieur le Président, Messieurs les conseillers d'administration, Mesdames et Messieurs,

Nous donnons décharge de ses activités au conseil d'administration pour l'exercice 2001 d'autant plus volontiers que durant cette période, il a enfin placé à la tête de l'entreprise un comité de direction digne de ce nom.

Toutefois, nous relevons déjà que durant le premier semestre de cette année, MM Josef Felder et Pierre Moreillon ont agi contre les intérêts de l'entreprise en militant pour le rejet de l'accord germano-suisse sur l'espace desservant l'aéroport de Zurich. Cette attitude est inacceptable et nous vous prions, Monsieur le Président, de prendre envers ces personnes les mesures qui s'imposent.

Pour notre part, nous communiquerons au département fédéral compétent notre appréciation précise sur cette affaire et étudierons la possibilité d'une action en justice contre ces deux personnes.

Monsieur le Président, Messieurs les conseillers d'administration, Mesdames et Messieurs, nous vous remercions de votre attention.

