



N° 31/2005

Journal de l'association suisse des  
contrôleurs de la circulation aérienne  
["www.skycontrol.ch"](http://www.skycontrol.ch)

## SOMMAIRE

Edito	3
Skyguide vs Navcanada	4
OACI - SCRSP	7
Swiss ATCA	10
Nets progrès à Skycare	20
Functional Airspace Blocks	23

Founder Member of



member of



**Editeur****Skycontrol**

CP 761, CH 1215 Genève 15

Fax : +41 22 757 37 95

www.skycontrol.ch

skycontrol@skyguide.ch

**Président**

David Mathieu

**Comité 2004**

Laura Cassani	Tech-ops
Christoph Gilgen	Tech-ops
Martin Bryner	Tech-ops
Aline Jones	Socio-prof
Christophe Oberson	Socio-Prof
Stéphane Poggi	Trésorier
Philippe Burkart	Secrétaire
Michaël Bernhard	A/D régionaux

**Contributions**

Philippe Burkart  
Laura Cassani  
Philippe Rahm  
Christoph Gilgen  
David Mathieu

**Rédaction**

Christophe Oberson

**"Free Lances"**

Baumgartner Marc	Conseiller
Bourret Catherine	Chèques REKA
Brunner Barbara	Traductions
Calloni Claudio	Vérificateur des comptes (suppléant)
Collins Catherine	Traductions
Cominot Stéphane	Archiviste
Eggert Walter	CISM, modération
Engelberger Viktor	Ancienneté et cures
Gassmann J.-Luc	Scrutateur
Graf Jean-Pierre	Chèques REKA
Leuenberger Max	Scrutateur, vérificateur des comptes
Mahler Marcel	Liaison Zurich
Matthey Olivier	CPT, Publications aéronautiques
Michael Wolfgang	Site Web
Pasquier Thierry	Vérificateur des comptes
Ramos Manuel	Skycare, Conseiller financier
Vuilleumier Carole	Administration
Wagnières J.-Pierre	Commission santé
Zimmermann Reto	Site Web

**Sky... travel (agence)**

Gilgen Christoph  
Sollberger Markus  
Bertschy Nicolas

Skycontrol est le journal interne de l'Association suisse des contrôleurs de la circulation aérienne. Les vues de l'association sont identifiées comme telles. Les contributions individuelles au journal, quant à elles, représentent l'avis de leurs auteurs et pas nécessairement celui de l'association.

# EDITO

## Vini, vidi, mais pas vraiment vici

Yves André Jeadupeux avait dit qu'il ne restait en général pas plus de quatre ans dans la même entreprise. Après avoir restructuré l'administration neuchâteloise dans la douleur, avec grève et autres protestations sociales, et consulté ici où là, il a posé son sac chez nous. Psychologue de formation, il est réputé convivial, mais intraitable en négociation, et démarre ses activités à skyguide en situation de crise. La CCT a été dénoncée, la gestion du personnel dérape complètement et tout le monde est très fâché.

Rendons-lui une justice: il a mis l'entreprise en ordre avec la loi du travail sans bousculer les habitudes majeures des CCA, même quand le maintien de celles-ci créait des problèmes légaux. Et puis, il a appris à l'encadrement opérationnel qu'il ne peut pas classer le contrat, au gré des besoins, dans ses priorités. Après des années de bagarre, les jours de congés sont enfin distribués correctement, par exemple.

Ceci dit, nous n'aurons jamais totalement réussi à nous défaire de l'impression qu' «il passe et les statuts trépassent». Il a essayé d'atteindre ce but, et obtenu une victoire partielle

à court terme en matière de prévoyance professionnelle, qui se retournera un jour ou l'autre contre les employés, mais a échoué sur le contrat, comme il l'a reconnu lui-même.

Bonne chance à la Poste. Il devrait y avoir moins de problèmes qu'à skyguide. Le plus gros de la casse est déjà fait.

Ceci dit, Skyguide progresse, un responsable des ressources humaines compétent, mais avec des buts contraires à nos aspirations, a succédé à une personne qui avait les mêmes buts sans être compétente. Comment sera la relève?

C'est quand même désagréable, tous ces gens qui tablent sur l'investissement des employés dans l'entreprise, mais qui investissent celle-ci dans leur carrière personnelle...

Au suivant!

*Philippe Burkart*

# Skyguide vs Navcanada

Depuis le temps qu'on me la demande, voici donc la petite comparaison... D'un côté, Navcanada, prestataire des services de la circulation aérienne sur l'immense territoire canadien et de l'autre, Skyguide, qui fournit les mêmes services dans un environnement ô combien plus étroit.

Au niveau technique, cela se ressemble beaucoup. Les différences principales sont dans les chiffres. En effet, il faut compter sept ACC au lieu de deux, un peu plus de deux milles contrôleurs civils au lieu de trois cent cinquante, et finalement, beaucoup plus d'aéroports à desservir, vu l'immensité du territoire.

Les méthodes de travail sont similaires en environnement radar. On retrouve un tout autre monde dans les secteurs contrôlés aux procédures. Le territoire à couvrir nécessiterait plusieurs sources radar additionnelles, mais les finances et les besoins étant ce qu'ils sont, la construction de nouveaux sites radar n'est pas vraiment souhaitée. Et que dire du contrôle océanique ! Les gens y travaillent avec des outils différents, le radar y est bien présent, mais seulement avec une portée limitée sur l'océan. Viennent ensuite les outils de projection, qui signalent les conflits potentiels à résoudre avec des standards de séparation bien spécifiques.

Au niveau social aussi, il y a quelques différences. La moyenne d'heures travaillée par semaine se situait à trente quatre heures hebdomadaires au lieu de trente cinq chez skyguide. L'horaire était très agréable, cinq jours de travail suivis de quatre jours de repos. Seul hic, les tours avaient une durée de huit heures et quarante cinq minutes. Mais cela ne causait pas vraiment problème, car nous avions deux ou trois pauses «café» de quinze à vingt minutes et quarante cinq minutes de pause «repas». Avec un horaire systématique, tout le monde était heureux, pouvait planifier ses vacances longtemps à l'avance et échanger les tours de travail plusieurs mois à l'avance. Les contrôleurs géraient eux-mêmes ces changements.

Une perte sociale majeure survint à l'automne 1999. Cette année, nous perdions la systématique «cinq jours de travail, quatre jours de congé»... Qui fut remplacée par des blocs de vingt huit jours comportant dix-sept jours de travail et onze de congé distribués au gré des besoins. Toutefois, nous avions toujours une rotation fixe et un maximum de six jours de travail et d'au moins trois jours de repos consécutifs. Mais là où l'employeur réussit à mettre d'un coup tout le monde de bonne humeur, ce fut en introduisant les tours de travail à durées variables,

entre six et onze heures de travail par jour. Ceci bloqua instantanément tous les changements de tours entre contrôleurs.

Qui voudrait changer un tour de six heures contre un de onze? Personne... Et quelques contrôleurs déménagèrent à l'étranger.

Malheureusement, il y avait également un manque de personnel chronique dans plusieurs unités du pays. Des volontaires effectuaient des heures supplémentaires payées à deux cent pourcents, pour améliorer le quotidien. Mais le travail supplémentaire devint obligatoire après un changement de la loi du travail, et les volontaires étant restreints dans la quantité d'heures supplémentaires qu'ils pouvaient travailler, ceux qui désiraient profiter de leurs jours de repos furent obligés de remplir les trous.

L'employé, n'ayant plus rien à dire, devait obéir sous peine de sanctions l'obligeant à faire recours via le syndicat. Le management se comportait en dictateur (et continue toujours à le faire), tout en empochant les primes de fin d'année. Et d'autres collègues partirent également pour l'étranger...

Autre épisode: Navcanada a déplacé par la contrainte plusieurs contrôleurs de l'ACC de Moncton à celui d'Edmonton pour y remédier à un manque de personnel. Pas de problèmes, il n'y a que quelques milliers de kilomètres entre ces deux villes! Le syndicat a objecté plusieurs fois contre cette décision, mais les chefs ont la connaissance et le pou-

voir. Cinq ans plus tard, pratiquement tous les contrôleurs déplacés sont revenus à Moncton...

Du côté de Swisscontrol, à l'époque, les employés semblaient totalement insatisfaits des décisions prises par la direction. Mais là aussi, le management décidait en dictateur. Une décision importante fut de réaliser des économies en stoppant la formation, avec les résultats que l'on connaît. À titre personnel, je me dois de remercier nos anciens dirigeants, car c'est quand même grâce à eux que j'ai eu la chance de quitter Navcanada pour venir m'établir en Suisse...

Et puis, bouleversement, swisscontrol devient skyguide, avec les changements qui suivent au sein du management. La nouvelle équipe de direction a été testée très durement par plusieurs événements : septembre 2001, la disparitions de Swissair et Überlingen. Ils auraient pu faire mieux, c'est sûr...

Le moment qui m'a le plus surpris, c'est lors des fameuses «mesures d'économies» décidées récemment. J'ai cru que certaines personnes du management cherchaient à faire leurs preuves pour obtenir un job chez Navcanada:

- Le 19 Décembre 2003, skyguide reçoit de la Confédération l'ordre de faire de substantielles économies. Skyguide continue de négocier le renouvellement de la CCT comme s'il ne s'était rien passé
- Fin décembre 2003, les managers de skyguide touchent la prime de fin d'année

- Juin 2004, les partenaires sociaux signent la CCT et skyguide annonce un profit de CHF 14,76 **millions**
- Le 1<sup>er</sup> juillet 2004, la nouvelle CCT entre en vigueur
- Le 2 juillet a lieu une première rencontre sur les mesures d'économies. Skyguide vise le porte-monnaie du personnel. Le directeur demande à celui-ci de ne pas réagir émotionnellement à une décision politique
- Le 5 novembre 2004, les associations et skyguide publient un communiqué commun dans lequel les partenaires sociaux s'engagent à ne pas revenir sur la CCT
- La séance suivante, skyguide revient par la bande sur la CCT en essayant de s'en prendre aux assurances sociales et au financement de la retraite
- Fin décembre 2004, les managers touchent la prime de fin d'année
- Janvier 2005, les associations enterrent les négociations sur les mesures d'économies
- Février 2005, on apprend que le trafic a augmenté de treize pourcents en 2004, par rapport aux chiffres de 2003. Entre temps, skyguide a baissé les taxes de route

Au début je n'avais pas compris. Depuis le début des négociations pour le renouvellement de la CCT, l'employeur parlait de partenariat, de confiance et de bonne foi et revient sur ses engagements au lendemain de ceux-ci. Maintenant j'ai très bien

compris. Les économies présentées par les associations, comme la suppression des séminaires en hôtels coûteux, des frais de voyage et de représentation, comme ceux d'électricité ont été balayées d'un revers de la main par l'employeur. C'est une fois de plus l'indication d'une volonté de réduire les frais du personnel plutôt que ceux de l'entreprise, comme à Navcanada.

En février 2005, après les mesures d'économies, les tensions en salle de travail sont toujours plus présentes, à cause de la spécialisation. Les contrôleurs zurichois qui ne sont pas volontaires sont menacés d'être déplacés sans possibilité de retour, comme à Navcanada. Les opérations prennent le pas sur les économies et le management tourne sa veste, nous approche et nous souri à pleines dents pour trouver des ressources en travail supplémentaire. Il a maintenant besoin de vous pour travailler quelques jours de plus en 2005 ainsi que 2006. La situation devrait être de retour à la normale en 2007. A chacun de voir ce qu'il veut faire, dans le cadre prévu par la CCT. Et à skyguide de motiver son personnel, en ne perdant pas de vue que l'Europe entière manque de contrôleurs et que la loi du marché s'applique aux employeurs comme aux employés.

Au final, c'est match nul. Navcanada et skyguide mènent le même combat. Les syndicats aussi, pour préserver les intérêts de la profession et de leurs membres.

*David Mathieu*

# OACI-SCRSP

## Travail à Montréal, au siège de l'OACI, cœur de l'aviation civile

Depuis bientôt une année, j'ai l'honneur de représenter, au nom d'IFATCA, les contrôleurs de la circulation aérienne du monde entier dans le Panel SCRSP (Surveillance and Conflict Resolution Panel) de l'OACI. Ce Panel a pour tâche de surveiller et analyser l'utilisation des systèmes et les procédures dans le domaine de la surveillance et de la résolution des conflits (comme le TCAS) et d'émettre des recommandations utiles dans ce domaine à l'intention de la Commission de la navigation aérienne de cette institution.

La nomination dans ce panel est déjà en soi un processus compliqué: recommandation d'un état ou d'une organisation internationale, CV de 2 à 3 pages et analyse approfondie de la candidature par le secrétariat de la Commission. Tout cela pour prouver aux membres de cette dernière que la participation du candidat apporte une valeur ajoutée au panel et à ses travaux. Les panels de l'OACI se réunissent généralement deux fois par année. Ce sont des réunions en groupe de travail, beaucoup moins contraignantes que les réunions plénières. Lorsque la matière discutée atteint un certain stade de

maturité, une réunion plénière (Full Panel Meeting) est organisée pour entériner les décisions et faire propositions fermes et des recommandations à la Commission de la navigation aérienne.

Du 7 au 19 novembre 2004, j'ai participé à mon premier Full Panel Meeting du SCRSP, réunion soutenue par toute la machinerie de l'OACI: communication des papiers de travail et des documents deux mois avant la session, mise à disposition d'un secrétariat à plein temps, élection d'un président (chairman) et traduction simultanée en trois langues. Quelle infrastructure impressionnante, où tout est réglé jusqu'au dernier détail, y compris la prise du micro à chaque intervention qui obéit à des règles strictes! Au SCRSP Panel, le travail est très varié, car les sujets liés à la surveillance sont très vastes. Cela va du radar (SSR et/ou Mode S) aux nouvelles technologies, comme ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast). Ce nouveau processus consiste à déterminer la position de l'objet ou de l'avion par GPS ou autres moyens de navigation embarqués et à la transmettre à intervalles réguliers (par exemple une fois par seconde) à tous ceux qui peuvent les recevoir (avions aux alentours, ATC au sol).

Force est de constater que le Mode S n'est pas seulement le remplaçant

du vieux SSR, modes A et C, mais également un système complexe de transmission. En effet, il permet des messages courts via Datalink, comme la coordination TCAS-TCAS, ou l'Extended Squitter, qui transmet les messages ADS-B et DAP (Downlink Aircraft Parameters), qui ouvrent l'accès aux CCAs à des informations internes à l'avion sans déranger l'équipage: cap, nombre de mach ou vents actuels au niveau de vol utilisé, par exemple. Il est sûr et certain que le mode S, une fois fixés les formats d'échange (le DF et UF, Downlink et Uplink formats) nécessitera du temps pour être harmonisé et standardisé. C'est l'avenir, mais le contrôle basé uniquement sur l'usage du mode S n'est pas encore pour demain. Il y a encore énormément de problèmes à résoudre.

Le Collision Resolution Systems, comme le TCAS, et les futurs systèmes de séparation comme l'ASAS (Airborne Separation Assistance System) forment un autre volet des travaux du SCRSP. ASAS est un système qui permet aux pilotes d'établir leurs propres séparations, ou de maintenir celles établies par l'ATC en suivant un avion précédant, par exemple pour une séquence d'approche. Un CDTI (Cockpit Display of Traffic Information) est un petit écran radar embarqué et installé dans les cockpits qui est utilisé pour visualiser et identifier le trafic environnant. Il fournira des «visual clues» (vitesse, intention du vol, cap à suivre) pour établir et pour maintenir un certain espacement. L'établissement de séparations actives et autonomes sera possible par délégation de l'ATC.

Suite à la collision d'Ueberlingen en 2002, les procédures PANS-OPS (équivalent du 4444 PANS-ATM, applicable les pilotes) ont été modifiées fin 2003 par l'OACI pour renforcer et harmoniser les procédures TCAS au niveau mondial. L'objectif est certainement atteint, mais avec quelques effets négatifs sur les procédures ATC, entre autres sur le travail et la responsabilité des CCAs en matière de séparation. Obliger les pilotes à rapporter systématiquement tous les RAs reçus pose un problème. Non seulement pour le contrôle du trafic aérien, mais aussi pour les pilotes. 75% des RAs en Europe sont préventifs, signifiant qu'aucune réaction n'est requise par le fait que l'avion fait exactement ce que le TCAS recommande. C'est sont ces fameux «level off encounters», où l'avion est en train de réduire son taux de montée pour faire un palier 1000 ft sous le conflit au moment où le TCAS indique un RA demandant une réduction de son taux de montée. Ceci dit, la manœuvre RA est parfaitement la même que le profil volé par l'avion. Donc, on parle d'un RA préventif qui a pour but de limiter l'évolution verticale de l'avion (le TCAS ne connaît pas l'intention de vol des avions).

Le Panel SCRSP a constaté que la nouvelle procédure de l'OACI, qui oblige à rapporter tous les RAs dans le PANS-OPS amène plusieurs problèmes:

- Surcharge de la fréquence par des rapports inutiles (l'avion ne dévie pas de son autorisation)

- Problème de la responsabilité du CCA dans le cas où les pilotes rapportent un RA mais n'ont pas l'obligation de dévier de la dernière. Selon les procédures de l'OACI, la responsabilité du CCA cesse lorsque l'avion fait un manœuvre en réaction à un RA, mais lorsque aucune manœuvre n'est nécessaire le CCA reste entièrement responsable sans pouvoir «toucher» les avions. La situation est pour le moins inconfortable pour le CCA.
- Problème du rapport de RA sur la fréquence: comme l'OACI reconnaît que deux situations, soit le TCAS CLIMB, ou le TCAS DESCEND, mais nous savons tous qu'il y a une troisième variante de RA (préventif RA) qui ne demande aucune déviation. Donc, comment rapporter un RA qui n'est ni monter, ni descendre, mais par exemple «monitor vertical rate» or «do not descend»?

Le SCRSP1 a totalement revu les procédures TCAS en novembre 2004. Beaucoup de réunions de coordination et de recherche de compromis ont été tenues. Une formidable alliance entre pilotes et CCA été la clé de l'approbation du texte final

par le SCRSP. Les propositions sont maintenant analysées par la Commission. Si les Etats membres de l'OACI les approuvent, elles seront implémentées en 2006, sur base consensuelle.

En conclusion, le travail à Montréal est assez ardu et souvent académique, mais indispensable au bon fonctionnement de l'aviation civile mondiale (safe and expeditious). Je suis impressionné, voire intimidé, par les vastes connaissances des experts qui travaillent au siège de l'OACI. Ils connaissent les textes, leurs annexes et les SARPS (Standard and Recommended Practices) sur le bout du doigt. Mais ces gens, comme les Etats membres, ont un urgent besoin des professionnels, pilotes et CCAs, pour mettre en pratique de manière sûre les standards et procédures décrites sur le papier.

C'est principalement pour cette raison qu'à chaque déplacement à Montréal ou dans une autre ville où se tient une réunion de l'OACI, je m'efforce de faire passer le message opérationnel et mon expérience pratique, qu'elle soit positive ou négative, auprès de ceux qui gouvernent l'aviation civile mondiale. Le but est d'améliorer la sécurité par l'introduction de procédures intelligentes et de bien structurer le travail au front des pilotes comme des CCAs.

*Christoph Gilgen*  
Membre du SCRSP

# SWISS ATCA

## **Skyguide, anciennement swisscontrol, Radio Suisse et Marconi Radio Station**

En préambule au vote sur la fusion de nos trois syndicats CCA, il est intéressant de mettre en parallèle l'évolution de notre entreprise et celle des organisations du personnel pour savoir comment nous en sommes arrivés à la situation d'aujourd'hui: même métier, même employeur, même contrat et trois associations indépendantes. Quelques jalons marquant les progrès de notre profession rappellent son histoire en filigrane.

### **Histoire ancienne**

En 1921, le Conseil fédéral accorde à la Marconi's Wireless Telegraph Company Ltd., de Londres, une concession pour installer et exploiter une station de télégraphie sans fil (TSF) qui sera mise en service l'année suivante. 22% des actions de la compagnie, qui emploie trente quatre personnes, sont aux mains de la Confédération.

En 1928, l'entreprise change de raison sociale et devient Radio Suisse SA. Les activités au service de l'aviation démarrent. C'est la TSF et le

goniomètre dans une cabane posée sur l'herbe, à côté de la piste. Dans les années 1930, son personnel crée l'association suisse des radiotélégraphistes, section de l'Association suisse des fonctionnaires des téléphones et des télégraphes (ASFTT).

En 1944, la Confédération possède 95% des actions de Radio Suisse SA qu'elle a reprises au fil du temps. Côté aviation, les aides à la navigation aérienne commencent à se développer au sol. L'ancêtre de l'ILS, une unité mobile de l'armée de l'air américaine, est installé à Cointrin en 1945. Le personnel est toujours membre de l'ASFTT, technique et «opérations» confondues.

En 1952, la partie aviation prend de l'ampleur. Lors de sa troisième réunion Europe/Méditerranée, l'OACI décide de créer un réseau de voies aériennes. Un radar d'approche de précision (PAR) est à l'essai à Genève et Radio Suisse SA envoie pour la première fois ses employés apprendre le métier de CCA à Hurn (une base du Ministère britannique de l'air dans le sud de l'Angleterre). C'est le début du contrôle moderne de la circulation aérienne. Sur le plan associatif, en 1953 quelques CCA rejoignent la Fédération chrétienne de l'aviation civile (FCAC), disparue depuis.

En 1954, le mouvement s'accélère. Radio Suisse SA installe un premier radar primaire de surveillance (10 cm) sur le Holberg et un premier VOR à Hallau. En 1958, le personnel de l'entreprise se regroupe au sein de l'association du personnel de Radio Suisse SA (APRS), section de L'ASFTT. Le contrôle est encore procédural et durera partiellement sous cette forme jusqu'en 1972, avec les derniers élèves formés à cette discipline à l'école ATC de l'IAL (International Aeradio Limited), dans la banlieue de Londres.

En 1961, les CCA prennent de l'indépendance en créant leur propre association, SWISS ATCA, section de l'APRS, affiliée à l'ASFTT. Cette année voit également naître l'Internationale des contrôleurs, IFATCA, dont SWISS ATCA est une des associations fondatrices. Au plan opérationnel, Radio Suisse SA installe un radar de surveillance à longue distance (23 cm) à la Lägern, puis l'année suivante, à la Dôle.

En 1964, les statuts et la gestion sont encore dictés par de simples contrats individuels de travail (CIT) et les prescriptions du personnel des PTT. Côté opérationnel, le radar secondaire (64 codes) arrive, avec son pistolet à décoder, et dans les salles de contrôle, on entend à longueur de journée «squawk ident...». Cinq ans plus tard, Radio Suisse SA et l'APRS concluent un accord de paix du travail, mais sans créer la convention collective de travail (CCT) qui accompagne usuellement ce type d'accord. Radio Suisse SA édicte simultanément ses propres prescriptions, proches de celles de PTT.

En 1970, les CCA zurichoises dans leur majorité quittent SWISS ATCA et créent leur propre association professionnelle, Aerocontrol Switzerland. SWISS ATCA, qui, à ce moment-là, représente les CCA genevoises et une vingtaine de membres à Zurich et à Berne, reste une section de l'APRS, mais obtient son autonomie pour traiter des sujets propres aux CCA.

Fin 1972, à la suite de l'expertise du BWI (Betrieb Wissenschaft Institut), évaluation de certaines fonctions dans l'aviation en Suisse qui compare (déjà) l'incomparable, les CCA suisses travaillent selon les règles durant deux jours, le manuel sur les genoux. Le directeur, quelque peu retardé dans l'avion qui le ramène de Rome, éructe contre ce qu'il appelle une grève et convoque le tribunal arbitral, qui sera présidé par le Juge fédéral Werner Dubach. La procédure, transformée en médiation par le Juge, dure deux ans et aboutit à la signature de la première CCT, le 1<sup>er</sup> juillet 1975. Elle s'applique à tout le personnel; une annexe particulière pour les CCA a été rédigée et deux commissions paritaires lui sont subordonnées. C'est le début formel du partenariat social dans l'entreprise.

En 1977, le «Flow Control» est créé à Francfort. La CCT et son annexe CCA sont renouvelées par paliers jusqu'en 1987, année où Radio Suisse SA devient swiscontrol, société anonyme pour la navigation aérienne. La Confédération détient environ 99% des actions de la nouvelle entreprise. C'est la fin de l'histoire ancienne, celle durant laquelle

le domaine ATC reste dans les frontières nationales, à l'exception de quelques espaces délégués par des traités bilatéraux. Monopole et sécurité ne sont pas (encore) remis en question.

## Histoire moderne

Swisscontrol fonctionne dans l'indifférence générale jusqu'en juillet 1988, année de renouvellement de la CCT. Le 23 juillet, «... Un nombre élevé de cas subits et simultanés de maladie», dicit André Jaton, directeur régional genevois, survient à l'ACC de Genève. Swisscontrol les met sous enquête disciplinaire et refuse de leur payer une prime contractuelle. Swiss ATCA défend chaque CCA individuellement et lui verse la prime controversée. Finalement, la CCT est reconduite à la satisfaction des deux parties, les malades seront blanchis et swisscontrol rembourse à Swiss ATCA le montant des primes versées à sa place.

Le calme retombe sur l'entreprise. Une première tentative pour réunir les CCA de Genève et Zurich dans une association unique échoue en 1988. Celle-ci doit s'appeler Skycontrol. Les membres d'Aerocontrol refusent la fusion. Ceux de SWISS ATCA qui, entre temps a rompu son attache syndicale avec APRS et ASFTT pour permettre la fusion, disent oui. Héritiers malgré eux du nom et des statuts de Skycontrol, ils décident de continuer l'aventure de façon indépendante.

En 1989, Skycontrol rejoint ATCEUC, plateforme de coordination européenne créée par les syndicats français (SNCTA) et italiens (LICTA). Notre association travaille seule dans le domaine international. Aerocontrol refuse statutairement toute affiliation. Fin 1990, la France et la Suisse signent un plan d'harmonisation des systèmes de navigation aérienne. C'est le début de la collaboration transfrontalière dans l'esprit de l'intégration européenne de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile).

En 1992, la collaboration franco-suisse aboutit au lancement du projet ZOE (zone d'échange). Des experts simulent diverses variantes de flux de trafic indépendants des contraintes frontalières et plantent la graine d'une entité de gestion unique.

En 1993, les CCA de la tour de contrôle et de l'approche de Genève quittent Skycontrol pour fonder une troisième association professionnelle, l'APTC. Chacune se replie sur ses propres intérêts. C'est la période du «chacun pour soi». En 1993 également, le conseil d'administration de l'entreprise choisit Hugues Aircraft pour réaliser le nouveau concept radar ADAPT (une enveloppe de 74 millions de francs), malgré l'échec retentissant que cette compagnie essuie au Canada. En 1994, une secrétaire découvre par hasard un cas présumé de corruption lié à la fourniture d'ADAPT. Elle en informe ses supérieurs hiérarchiques. Swisscontrol étouffe l'affaire.

En 1996 swisscontrol quittera les jupes de la Confédération et devra vivre de ses revenus (FINSELB). Pour la mettre en autofinancement, l'entreprise est confiée dès 1995 à Paul Maximilian Müller, colonel, ex pilote, chef de flotte et manager de haut vol à Swissair. Celui-ci nomme au comité de direction des responsables du personnel et de la technique également issus de Swissair. Les représentants des compagnies aériennes nationales prennent en main le conseil d'administration. Swisscontrol est verrouillée et Paul Maximilian Müller en devient l'empereur.

Fin 1995, l'annexe CCA à la CCT est reconduite, par prudence pour une année. Soutenus par Skycontrol, quatre jeunes CCA de la volée C21 déposent plainte en justice pour violation de la CCT sur les salaires. Au plan des opérations, le ministre des transports promet à IFATCA un filet de sauvegarde (STCA) à Swisscontrol pour l'année suivante.

Du fait de l'autonomie, l'application des nouvelles lois sur la prévoyance professionnelle devient inéluctable. Les partenaires sociaux créent en 1996 la CPS (Caisse de Prévoyance de swisscontrol), qui versera dorénavant les rentes de retraite prématurée et perte de licence jusqu'ici versées par l'entreprise. Le transfert des droits acquis fait l'objet de tractations tendues qui aboutissent, au Palais fédéral, au versement de 154 millions par la Confédération à la CPS. Pour la retraite dès l'âge AVS, swisscontrol reste affiliée à la CFP.

L'ATC suisse passe de la mission de sécurité à l'orientation client. Le discours officiel ne parle plus que de compétition, de productivité et de la baisse des taxes de routes, réclamées par voie de presse par les compagnies dès l'entrée en fonction du nouveau directeur. Les capacités sont poussées au-delà du raisonnable et les rapports de surcharge s'empilent sur les bureaux de l'encadrement, qui aura tendance à les classer sans suite; processus qui découragera désormais les CCA de les remplir.

Toujours en 1996, le cas présumé de corruption découvert deux ans plus tôt rebondit dans la presse. La secrétaire est licenciée sur-le-champ pour avoir «manqué de loyauté envers l'entreprise» (sic). Le Ministère public de la Confédération ouvre une enquête et perquisitionne les locaux de swisscontrol: c'est le budget de la Confédération qui a financé le projet ADAPT. Finalement, la plaignante annule un recours en justice par gain de paix.

La presse poursuit ses investigations et met au grand jour le scandale d'ADAPT. Trois ans après son lancement, le projet en accuse deux de retard et 67 MIO sur les 74 alloués au projet sont dépensés. Swisscontrol s'en tiendra à la réalisation de la première étape sur les quatre prévues, pour un prix toujours secret et avec des performances qui n'ont plus rien à voir avec le cahier des charges et les attentes des CCA. La suite du développement relève du travail maison.

Au plan international, la graine plantée par le groupe ZOE donne une pousse, l'étude de faisabilité d'un centre de contrôle binational à Genève. Après avoir nié leur existence, Paul Maximilian Müller s'oppose à la participation des syndicats suisses aux travaux. Avec la complicité des syndicats français qui poussent les autorités françaises à faire pression et l'obligance de l'OFAC, Skycontrol représente, avec deux délégués, tout le personnel de swisscontrol aux plus hauts niveaux de l'étude, c'est-à-dire dans le groupe de pilotage élargi (GEPEL) et le groupe interministériel d'experts (GIE).

ADAPT est devenu un serpent de mer et le STCA est installé. En fin d'année, les directeurs rendent une conclusion positive. Finalement, les syndicats français estiment que le projet met leurs statuts en danger, notamment sur le droit de grève, et le font capoter.

En 1996 enfin, les nuages s'accumulent sur une CCT qui semble trop belle à la direction. Paul Maximilian Müller, qui dispose d'un laissez passer en première classe chez Swissair, dit qu'il faut supprimer les avantages... Les négociations reprennent. Swisscontrol veut un système salarial à la performance. Les associations refusent. Frustré, le directeur tente un ultime coup de force. En décembre, il envoie aux associations, le jour de la signature, un texte qui s'écarte fondamentalement de l'accord négocié et fait téléphoner aux présidents: «vous signez ce texte ou la direction ne vient pas signer!».

Les associations tempêtent contre cette attitude inqualifiable. Paul Maximilian Müller fait marche arrière et l'annexe CCA est renouvelée, pour une année encore, sur la base des dispositions négociées. Enfin, toujours en décembre, la chambre d'appel du tribunal des prud'hommes de Genève annule le jugement de première instance qui donnait raison à swisscontrol contre les quatre jeunes CCA du C21 et la condamne à rectifier leurs salaires. L'entreprise s'exécute pour toute la volée C21, à Genève comme à Zurich.

L'année 1997 marque la dégradation des rapports associatifs et une période d'antagonisme, lorsque Paul Maximilian Müller jette les uns contre les autres encadrements et associations de Genève et Zurich pour déterminer un site unique où ancrer swisscontrol. Ce n'est plus chacun pour soi, mais l'un contre l'autre. Les réunions intersyndicales deviennent houleuses au vu des divergences d'intérêts. Un seul sujet majeur reste en commun: la CCT. En début d'année, swisscontrol recourt contre sa condamnation par le tribunal genevois des prud'hommes auprès du Tribunal fédéral.

Les tractations CCT recommencent. Les CCA ne négocient plus une annexe à un contrat commun, mais leur propre CCT pour les deux ans à venir. La commission paritaire est maintenue (Commission CCT) et ses pouvoirs sont étendus. L'allocation pour responsabilité particulière compense le paiement des cotisations à la CPS. Un système salarial simplifié et sans

composante à la performance est négocié. Swisscontrol joue toutefois sur les divergences entre associations pour imposer une deuxième courbe salariale plus économique pour les jeunes CCA. Le droit de grève apparaît dans la CCT.

En octobre, le Tribunal fédéral confirme le jugement des prud'hommes genevois et met les frais de la cause à la charge de l'entreprise. Le chef des forces aériennes suisses, les directeurs de swiscontrol et de l'OFAC lancent l'étude HELCO (Helvetic Control) sur l'intégration des services ATC civils et militaires. Au plan des opérations, deux pannes radar totales, de dix-sept minutes en octobre et d'une trentaine de minutes en décembre, mettent le centre de Genève hors service. La technique s'insurge contre une organisation qui ne lui permet plus d'effectuer son travail correctement.

En janvier 1998, swiscontrol rate lamentablement le changement de système salarial. Près de la moitié des salaires sont faux, ainsi que les cotisations sociales qui en découlent. Il faudra plusieurs mois à l'entreprise pour corriger la situation. Dès mars 1998, la commission CCT traitera une longue liste d'erreurs, de violations de la CCT, des CIT et des règlements. Au plan opérationnel, une panne de fréquences réduit à cinquante pour cent les capacités du centre de Genève pendant vingt minutes. Les techniciens de Genève refusent d'engager leur responsabilité dans le maintien opérationnel des équipements. ADAPT, où plutôt ce qui en reste, est installé.

Au sein des associations, la tendance s'inverse en 1999. Les associations améliorent leur coordination. Elles apprennent à se consulter, à traiter et à adresser ensemble les dossiers importants. En février, elles vont remettre au directeur de l'OFAC un dossier sur l'état de swiscontrol. Celui-ci se déclare impuissant. En août, les associations adressent à Paul Maximilian Müller, avec copie au conseil d'administration et à l'OFAC, une motion de méfiance signée par tous les CCA atteignables.

Au plan des négociations CCT, Aerocontrol rejoint les buts de Skycontrol en proposant de faire sauter la deuxième courbe salariale. APTC monte dans le train. Tout le monde s'y colle et le succès suit. Skycontrol et APTC se fédèrent au sein d'IFATCA, sous le nom de SWISS ATCA, qui est toujours sous lequel la Suisse y est enregistrée. L'étude HELCO est terminée: l'intégration se fera.

En 2000, rien ne va plus à swiscontrol. La direction continue de piétiner la CCT, la gestion du personnel est dépassée, le manque de CCA s'aggrave et la planification déraile, la technique ne suit plus, STRATUS pose des problèmes de loi comme de prévoyance professionnelle et la liste des «air misses» s'allonge. Plus personne n'accorde la moindre parcelle de confiance à la direction, ce qui est confirmé par les résultats d'une expertise commandée par swiscontrol. Les associations informent le président du conseil d'administration et le DETEC qu'elles utiliseront tous les moyens

possibles pour écarter Paul Maximilian Müller et sa clique de l'entreprise s'ils sont maintenus dans leurs fonctions.

En juin, alors que les associations s'apprêtent à intervenir pour réclamer la démission de Paul Maximilian Müller durant l'assemblée générale des actionnaires, celui-ci annonce à la surprise générale qu'il quitte l'entreprise. La responsable du personnel le suit peu après. Dans les faits, ces personnes restent le temps que le conseil d'administration désigne leurs successeurs et de nouvelles négociations de renouvellement de la CCT démarrent. Swisscontrol s'appelle désormais skyguide.

Début décembre, dans une ultime pirouette, Paul Maximilian Müller monte sur la table du buffet de Noël organisé pour les cadres et affirme péremptoirement, en agitant son cigare, que la sécurité a été préservée une année de plus. Or, la commission ATIR vient de publier une statistique qui montre que le nombre des «air misses» de classe A (mise en danger concrète) a doublé en une année. Les négociations CCT s'enlisent et les associations dénoncent le cadre, qui a une durée indéterminée, pour le 30 juin 2001, ceci afin de les reprendre avec de nouveaux interlocuteurs.

En mars 2001, les tractations reprennent avec la nouvelle direction. Les associations refusent de négocier dans un cadre d'intégration des services ATC civils et militaires, mais trouvent néanmoins rapidement un accord sur trois ans avec skyguide.

Le 11 septembre, deux avions explosent dans les jumelles de New York. Le trafic chute, Swissair aussi et skyguide est rapidement à court d'argent liquide. La direction invite les associations à négocier un plan d'urgence. En trois séances, les partenaires sociaux dressent un catalogue de mesures d'économies et reviennent sur une CCT, dont l'encre n'est pas encore sèche, pour trouver une solution intelligente, simple et transparente, qui sort provisoirement l'entreprise de l'ornière sans remettre en cause acquis précédemment négociés.

Au plan international, Aerocontrol assiste en observateur à la conférence IFATCA 2001, organisée à Genève. Elle prend ensuite les dispositions statutaires qui lui permettent de rejoindre Skycontrol et APTC à SWISS ATCA. Ses représentants participeront à leur première conférence IFATCA l'année suivante, à Cancun, Mexique. D'un autre côté, ATCEUC devient la fédération européenne des syndicats professionnels ATC et rejoint le dialogue social européen.

Du côté des opérations, c'est toujours la course aux capacités. L'encadrement zurichois invente SMOP (Single Man Operations Procedure), qui consiste à armer avec une personne un secteur prévu pour deux. Skycontrol s'oppose à l'application de cette procédure à Genève. Le 4 janvier 2002, elle avertit le directeur des dangers de SMOP par l'envoi d'un dossier complet. Elle répète sa mise en garde le 28 février et communique officiellement le dos-

sier à l'OFAC, avec copie au BEAA (Bureau fédéral d'enquête en cas d'accident d'aviation). Le 6 mars, Aerocontrol dénonce au directeur des méthodes de travail dignes du «Wild West». Elle interpelle ensuite l'OFAC en date du 4 juin.

Toutes ces démarches restent vaines. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 juillet 2002, l'impensable arrive: une collision en plein vol, dans le ciel d'Ueberlingen. Le CCA de service est seul devant deux écrans radar et dessert deux fréquences. La procédure SMOP est interdite par skyguide le 5 juillet sur intervention des associations, puis par l'OFAC. Le personnel erre dans les couloirs. Quelques CCA ont beaucoup de peine à franchir la porte de l'ACC. Skyguide passe tous ceux qui le désirent au «debriefing psychologique» et se réfugie dans le silence. Les associations font ensuite le point de la situation avec le conseil d'administration, puis avec le ministre des transports.

Les CCA militaires arrivent à skyguide. Ils sont engagés sous CIT, avec un salaire augmenté de quinze pourcents selon les vœux de la Confédération. Encore sans CCT, leurs conditions de travail et de prévoyance professionnelle sont reprises dans un règlement de service.

L'année 2002 est également celle de négociations passionnées, avec coups de gueule et menace de grève, sur la prévoyance professionnelle. Les partenaires sociaux construisent leur propre caisse de retraite qui comportera un plan pour

chaque catégorie de personnel (CCA civils, militaires, AOT et encadrement). Skyguide découvre le serpent de mer qui succédera à ADAPT: ATMAS, nouveau projet de système radar pour le futur, qui s'enlise aussi bien que lui.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2003, skyguide a quitté la CFP, la CPS meurt et skycare naît. Employeur et élus des employés gèrent désormais ensemble la prévoyance professionnelle des employés de skyguide en primauté des cotisations. Unies, les associations CCA voulaient garder celle des prestations, mais le vote des employés dans lequel celui des CCA est minoritaire tranche. En 2003 également, la CCT arrive à échéance et les partenaires sociaux remettent l'ouvrage sur le métier. Les trois comités commencent à penser sérieusement qu'il est temps de réunir toutes les forces au sein d'une association unique.

Les négociations sont compliquées. Elles réunissent quatre partenaires autour de la table. Skyguide veut une CCT commune aux conditions d'emploi partiellement militaires, l'association des CCA militaires, alléchée par le jackpot et soutenue par les forces aériennes, veut une CCT commune aux conditions civiles et les associations des CCA civils ne veulent rien de tout ça. Les tractations ont débuté trop tard. Les partenaires sociaux prolongent le contrat en vigueur de six mois pour se donner le temps de les terminer.

Le 24 février 2004, Peter Nielsen, est assassiné par un homme qui a

perdu sa femme et ses deux filles dans la tragédie d'Ueberlingen. Aerocontrol organise deux charters pour transporter au Danemark tous ceux qui désirent l'accompagner au bout du chemin et Skycontrol, après discussion avec la direction, l'arrêt des décollages en Suisse pendant vingt minutes au moment de ses funérailles. Ce mouvement à la mémoire de notre collègue, relayé par IFATCA et ATCEUC, s'étend un peu partout en Europe.

La nouvelle CCT entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et le restera jusqu'à fin 2006, si tout va bien. Elle se compose d'un cadre, comportant rappels légaux, principes et définitions, et de deux annexes indépendantes qui fixent les conditions d'emploi des CCA civils et militaires. Les associations ont fait front uni dans les discussions. L'intégration contractuelle a échoué pour cette fois, comme l'intégration opérationnelle qui n'amène aucune amélioration dans les opérations.

Toujours en 2004, Skycontrol représente ATCEUC dans le dialogue social européen, en compagnie du syndicat professionnel français SNCTA. Skyguide enterre ATMAS sans cérémonie et développe le système «maison» IFREG. La collaboration franco-suisse fait naître un projet de FAB (Fonctionnal Airspace Block). En fin d'année, suite à une expertise d'une sous commission des finances du Conseil national, le Conseil fédéral ordonne à skyguide de faire des économies substantielles. Skyguide veut revenir sur la CCT, mais les associations n'entrent pas en ma-

tière. En réunion intersyndicale, les trois comités valident un projet de statuts pour une association unique, SWISS ATCA.

Fin de l'histoire moderne, période durant laquelle la vie n'a pas coulé comme un long fleuve tranquille dans l'entreprise. Son compte rendu est plus détaillé que celui de la période précédente, car mémoires et archives sont plus fraîches, et il aide à comprendre pourquoi les associations ont appris à serrer fort les rangs. Ceci dit, certains trouverons peut-être dans ce texte des imprécisions ou des oublis difficiles à éviter dans un pareil raccourci. A vrai dire, une telle histoire mériterait un livre.

## Au futur

Obscurantisme, mépris de la mission de l'entreprise et du personnel, puis ensuite manque d'écoute professionnelle ont bétonné la solidarité. Cela fait maintenant plusieurs années que les membres des comités ont appris à travailler ensemble. Ils le feront encore mieux en interne, avec des règles démocratiques. Les statuts proposés garantissent un fonctionnement basé sur le consensus et le recours au vote démocratique en cas de besoin. Ils garantissent à toutes les unités opérationnelles un accès équitable au bureau national et préserve les sensibilités de chacune. Les cotisations seront probablement plus basses qu'actuellement et le don d'un jour syndical sera ramené à un demi jour par année et par personne.

L'association sera professionnelle et syndicale comme ses buts l'indiquent. Sur un plan, elle veillera au strict respect des règles professionnelles et travaillera pour la sécurité et l'efficacité des opérations. Sur l'autre, elle contrôlera les CIT, négociera la CCT, en surveillera son application, ainsi que celle des lois, par l'entreprise, et discutera tout ce qui concerne les CCA partout où ce sera nécessaire. Au plan international, les employeurs s'organisent et s'associent. L'association participera aux activités internationales organisées et soutenues par les fédérations et organisations de CCA, comme IFATCA et ATCEUC, et au dialogue social européen. D'une façon générale, l'association ira là où ira skyguide.

L'association aura du poids et sera facilement identifiable. Elle s'appellera SWISS ATCA (Swiss Air Traffic Controller's Association), puisque c'est sous ce nom que la Suisse est enregistrée à IFATCA. Et puis lui donner ce nom, c'est un peu boucler la boucle de l'histoire.

Du poids et des forces, il en faudra. Paul Maximilian Müller a tenté de démolir les statuts CCA à la hache, sans y parvenir. Yves André Jeandupeux a essayé aussi, beaucoup plus finement, mais sans grand succès. Il le reconnaît d'ailleurs avant de signer la CCT l'an passé: «...Oui, j'ai voulu m'en prendre à vos statuts, et je ne suis pas satisfait du résultat des négociations...». Maintenant, celui-ci s'en va, mais le suivant recommencera. En Suisse comme à Bruxelles, il faudra défendre pied à pied les salaires, la durée du travail, les vacances et la retraite. Les comités ont bien réfléchi à cette fusion. Ce n'est pas un vœu, ni un souhait. C'est une nécessité. A vous de jouer!

*Philippe Burkart*

---

#### **Sources:**

- «50 ans Radio Suisse SA 1922-1971», Radio-Suisse SA
- «Die Flugsicherung Zürich 1919-1987», Walter Renner, 1989
- «Under Control, The story of IFATCA», Neil Vilder, 2001
- Fonds de tiroir, archives personnelles et syndicales

# NET PROGRES A SKYCARE

**Depuis sa création au 1<sup>er</sup> janvier 2003, skycare n'a pas offert un centime de renchérissement à ses retraités. Pour 2005, la caisse continue dans sa politique austère, mais désormais elle en informe les intéressés!**

Mal. Pour noyer le poisson, la caisse nous parle du renchérissement de l'an 2000, alors qu'à cette époque, sauf erreur, M. Jeandupeux était encore à pacifier la fonction publique neuchâteloise et M. Stucki à s'occuper de ses choux. Pour que ce soit bien clair, c'est skyguide et non skycare qui a financé les derniers renchérissements<sup>1</sup>, comme d'ailleurs elle l'a fait depuis le premier jour. Et, je le dis pour épastrouiller les petits jeunes, fut un temps où le renchérissement était rétroactif ! Et qu'il ne tenait pas seulement compte des prix à la consommation mais aussi de l'augmentation générale des salaires. Mais c'était à l'époque où l'ours soviétique, le couteau entre les dents, faisait beaucoup peur aux élites bourgeoises...

Cela dit, il serait avantageux que skycare passe de l'esbroufe ou du dépliant publicitaire à une information claire et chiffrée de ses activités aussi bien que de ses décisions. Et si les seigneurs qui nous gouver-

nent estiment le peuple trop ignare pour comprendre, qu'ils nous éduquent en conséquence.

## **Par exemple, le renchérissement**

Du temps de la Caisse fédérale de pensions (CFP), le Conseil fédéral décidait début décembre, sur la base de l'indice des prix à la consommation (IPC) de novembre et en extrapolant celui de décembre, du renchérissement à accorder aux employés et aux retraités à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante. Bien qu'il n'y ait plus de CFP, plus de couplage des salaires et rentes (et bientôt plus d'Etat, mais c'est une autre histoire), l'IPC de référence restera, quelle que soit la décision du conseil de fondation en matière d'adaptation des rentes.

Comme on peut le voir dans le pavé ci-dessous, en deux ans d'existence, skycare a laissé ses retraités perdre plus de 2% de leurs revenus. Ça peut ne paraître pas beaucoup, mais si vous multipliez par l'espérance de vie et l'augmentation des primes d'assurance... bonjour le paupérisme ! Accessoirement, les retraités de longue date peuvent, par un petit calcul as-

sez simple de l'évolution de l'IPC, constater l'érosion de leur pouvoir d'achat depuis leur départ.

### Création de skycare le 1<sup>er</sup> janvier 2003

IPC de référence novembre 2002 : 102.3

IPC de référence nov. 03 : 102.8= + 0.49%

IPC de référence nov. 04 : 104.4= + 1.56%

**Perte** depuis la création de skycare + 2.05%

*Ce petit calcul ne tient pas compte des intérêts composés...*

## Le paradoxe des réserves pour indexation

Parmi les réserves de la caisse, il en existe 3 pour l'indexation:

1. La réserve CPS (CHF 395'115.-)<sup>2</sup>
2. La réserve skycare sur cotisations (CHF 2.7 MIO)<sup>3</sup>
3. «La réserve du patron» (CHF 1.5 MIO)<sup>4</sup>

La première de ces réserves, acquise lors de la dissolution de la CPS, est réservée à l'usage exclusif des CCA en retraite prématurée (ou LOL) au moment du passage à skycare. C'est une obligation légale dont le conseil ne pourra en aucune façon s'affranchir.

Pour la 2<sup>e</sup>, ça me semble bizarre que cette réserve, qui ne peut pas être attribuée à un autre but vu qu'elle dépend de cotisations paritaires spécifiquement définies, ne soit pas mise à contribution dès que le besoin s'en fait sentir.

Enfin pour la 3<sup>e</sup>, le paradoxe est énorme: Yves-André Jeandupeux, en

tant que membre éminent du comité de direction de l'entreprise, obtient (ou pour le moins accepte) que l'employeur effectue deux versements annuels successifs au profit des retraités, alors que Jeandupeux Yves-André, président de skycare, refuse toute indexation!

## L'information due aux assurés

Nous ne pouvons pas ouvrir un journal, brancher la radio ou la télé sans être bassinés en boucle par les cours de la bourse. Même la Poste s'y est mise, au lieu de distribuer les colis ! Alors skycare pourrait s'abstenir d'un discours creux répété à satiété pour se concentrer sur sa propre performance dans ses différents segments (et voilà que j'écris comme un journaliste économique...). Par exemple: en lieu et place des belles photos de locatifs où l'on ne peut pas résider et des pronostics de rendements, pourquoi pas des chiffres: sommes investies, rendement brut, coûts d'achat et de gestion, etc. Ou bien publier enfin un projet d'attitude face aux problèmes éthiques de tous les placements, ainsi qu'une politique d'utilisation du droit de vote de l'actionariat. Et de les mettre en discussion parmi les propriétaires, c'est à dire nous, les assurés.

## Les coûts

Nous le savons, les caisses de pension sont devenues les vaches à lait d'une quantité d'experts (et parmi eux de charlatans) dont elles ne peuvent se passer. Dame, il faut bien se couvrir face à tout risque

d'incompétence de gestion qui pourrait être révélé par les autorités de surveillance, ou pire, par les assurés eux mêmes. Ces coûts doivent être publiés (gestion de portefeuilles, analyses et conseils, écritures, etc.) De même des conditions d'emploi (salaires, allocations, indemnités et primes) de l'administrateur de la caisse et de son secrétariat, puisque ces personnes sont nos employé(e)s. Même s'ils sont payés par skyguide (d'ailleurs le sont-ils ?); les assurés doivent connaître le coût de leur prévoyance.

## La confiance

Les représentants élus au conseil par les assurés devraient jouir de la confiance des «assurés-électeurs-propriétaires». Pareillement pour les représentants nommés par le conseil d'administration de l'entreprise. Seulement la confiance, ça se construit et s'entretient. Notre conseil de fondation a commencé, premier acte de son mandat, par s'abstenir de présenter une expertise technique d'ouverture de la caisse au 1<sup>er</sup> janvier 2003. Sur sa lancée, une année et demie après, le président et le vice-président du conseil estimaient suffisant un rapport annuel d'une page recto verso... pour la gestion de 800 MIO!

Avec, comme à chaque fois, la petite phrase quasi-biblique: «Demandez, on vous répondra». On commence par où?

Bien sûr, tout assuré a le droit de demander et recevoir chaque année

l'expertise technique externe, les comptes et le bilan de la caisse. Peut-être que, quand on sera cent ou deux cents à exiger systématiquement ces documents, le conseil décidera d'une nouvelle politique d'information? Face à l'aridité de ces dossiers, je peux vous assurer qu'on en aura des questions à poser, à ce moment-là!

A la base de toute embrouille, qu'elle soit politique, économique ou financière, on retrouve l'opacité et l'absence de réelle information. C'est pourquoi nous devons exiger de notre conseil, d'une part qu'il fournisse une information substantielle et compréhensible des activités de la caisse et, d'autre part qu'il justifie ses décisions de principe, financières, sociales et éthiques. En tant que propriétaires, c'est le moins que l'on puisse demander, afin de passer de l'état de zombie amorphe à celui de partenaire en confiance.

Relative la confiance, tout de même, tant les intérêts et la durée des carrières peuvent être différents entre, au hasard, un DRH et un CCA basique, même abonné à l'AGEFI...

*Philippe Rahm*  
Activiste archaisant

- <sup>1</sup> 19.12.02, aux retraités, sous la signature de Jeandupeux et Kibboua
- <sup>2</sup> 20.02.04, à PR, sous la signature de Jeandupeux et Ducommun
- <sup>3</sup> 30.12.04, aux retraités, sous la signature de Jeandupeux, Stucki et Ducommun
- <sup>4</sup> Ibid.

# Functional Airspace Blocks

## Notes from the Selinunte conference

### Introduction

We often hear people talking about FAB, but I think that for most of us it is not really a very clear subject. The aim of this article is to explain a bit better why we arrived to this concept and where we are likely to go. In order to achieve this goal I consulted various subjects from reports written by our Italian colleagues after the FAB conference in Selinunte, last September.

### History

In the late 90's, especially after the war in the Balkans, air traffic congestion in the European skies created heavy repercussions on the operability of the main Air Carriers. These, on their own or through IATA, reported their difficulties to the European Commission, underlining their disadvantages with respect to the North American companies.

In march 99, the European Civil Aviation Conference (ECAC), decided to start with a new strategy based on the ATM2000+

and endorsed by the ministerial meeting MATSE VI, with the aim to reduce delays.

The SES is launched!

Among others there is the re-organization of the airspace that is at the forefront of the SES, and the concept adopted in the final regulation is FAB.

### The actors

At the beginning of the 90's, the EU was much smaller than today and a great number of Air Navigation Service Providers (ANSP) were agencies under the direct control of States.

Eurocontrol was then extending its competences pushing into Airport domains and becoming an harmonization leader. It soon became clear that the transition towards a new airspace had to be driven by this organization.

The actual panorama appears drastically changed.

On one side the EU decided to keep and manage a great part of the

ruling power that was previously managed by the ECAC through Eurocontrol; on the other side some ANSP, now privatized, seemed to behave like many other agencies on the market. Then the ANSP joined together and formed an association called CANSO, aiming at being more powerful, and trying to find some commercial outcome on the subjects that already belonged to Eurocontrol.

Consequently, a new social dialogue sub-structure was established for ATM within the already existing Aviation social dialogue.

In the Aviation social dialogue the partners were: AEA, ETF, IACA and ECA. After the SES came into place, AEA and IACA accepted CANSO on their side.

With the aim of obtaining the maximum contractual power and having the maximum amount of representatives, CANSO created the CANSO social dialogue partnership (CSDP), which is open also to non-privatised ANSPs, and ETF formed the Joint ATM Working Group (JATMWG), where ATCEUC, IFATSEA and IFATCA participate.

## **IFATCA position**

Ever since the very beginning, the federation was not against the FAB concept, but it is questioning the understanding of the involved stakeholders of the concept. One of the reasons is that IFATCA

thinks FAB does not answer the companies' requests; secondly IFATCA does not think that FAB will really be applicable among the single States. FAB will probably lead us to a concentration of ATCOs in the ops rooms, regardless of the huge costs related to investments and also of huge costs related to social conditions for the personnel that will have to move from one control centre to another.

Unfortunately this position, when faced to the political competition, did not win and the European normative was promulgated.

IFATCA position is that we first need to be sure on what the EC wants to achieve -then agree on a commonly understood FAB concept-, and then take the next step for a successful implementation of this concept.

## **The conference**

### **Why?**

The EC thought that it could be beneficial to delegate to recognized members of the social dialogue (CANSO and ETF, and for them, CSDP and JATMWG) the responsibility to find, in a short time, a joined definition of the modality of implementation of FABs. Should a good solution not be found by the concerned actors within the defined terms, the EC will propose an action plan of her own without any further consultation.

With this scenario, it is clear that there is the necessity for CANSO and ETF to mediate their positions, which are often opposite the ones to the others.

### **Who?**

Within CANSO/CSDP, the dominating position looks clearly to be the one of the German provider DFS (Deutsche Flugsicherung), which is mostly directed towards costs cuts.

ETF/JATMWG does not look to express a unitary position. Quite clearly the ETF /JATMWG position seems much smoother than that expressed by the other organizations.

In fact both organizations introduced themselves emphasizing more their original names (CANSO and ETF) other than the name which also embodies the other representatives of the ANPS and the personnel.

### **How?**

The conference was the first step to try building a trail leading to the confluence of CANSO and ETF positions. Financed by the European Commission and logistically organized by ENAV S.p.A, it was operatively organized and co-driven by the two social partners.

The conference was held on two days and hosted 130 delegates of all Europe representing ANSP's, Trade Unions and Associations.

The delegates were then divided into three subgroups, aiming at digging deeper into three particular subjects: technique & operation, human resources, economy & finance.

During these workshops, through the delegates' interventions, some "statements" were produced about the priorities and the criteria to be adopted.

The morning of the 18<sup>th</sup> was dedicated to the discussion and approval of a joint statement, containing the inputs from the 3 workshops. This document constitutes the starting point for implementing FABs.

Without questioning the validity of the FAB concept itself, we had the clear impression that this acronym is used by CANSO, who talks through the competent but brutal voice of the DFS CEO, to justify any service operation.

In fact, if the initial aim and demand from the IATA was to fly from A to B through the most direct route and without delays, especially on the ground, it doesn't necessary mean that in order to achieve this goal we have to split the ANSPs in "en-route" and "airports", nor compress 6 ACC to 3, as it is the case in Germany, with all the connected problems on personnel allocation.

It is also incorrect to compare the American ATC system to ours, as the airspace is not exactly the same. Once for all it must be said that it is

cheaper because in the USA they have ONE provider, which is government owned!

The impression we had on this focal point is that the European Union did not really have a strong position or a good enough argument to oppose to the DFS proposal, which was of course supported by most of the other ANSPs.

At this point we have the feeling of finding ourselves on a train that is running in the wrong direction, carrying its passengers (the airlines) who are happy about the fast speed, but unaware of the destination. In the meantime, both the EU and the national ANSPs, with less political power and scenic appeal, are gently giving to the DFS the role of absolute king of the European ATM system.

On the other hand we start thinking that, with the implementation of FABs, a virtual centre could be a powerful and flexible answer to all the users' requirements, even the trans-national ones.

## **Conclusion**

We came out of this conference quite sad, thinking about the scenario that the DFS presented us for the years to come.

But we have to think that the DFS is by far not the only voice in Europe. DFS is on the verge to be the first really privatized ANSP in Europe.

The technology for implementing virtual centres already exists, permitting data to travel instead of people who don't really want to!

It is clear that an incorrect implementation of FABs is a big risk.

Upsetting all of the international ATM environment in Europe, merging, invading and destroying the weaker ANSPs, instead of integrating them all into one unique international organization, void of economical interests, will surely have dramatic relapses on every single ATCO and every person involved in the ATM system.

*Laura Cassani*