



Aix-en-Provence, le 17 juillet 2010

Le Figaro –Rédaction
14 bd Haussmann
75438 PARIS CEDEX 09

Objet : droit de réponse

La « une » de votre édition du samedi 17 juillet 2010, et l'éditorial qui s'ensuit jettent une fois de plus l'opprobre de façon particulièrement injuste sur toute une profession, que le SNCTA (Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien), syndicat majoritaire, a l'honneur de représenter.

Le SNCTA s'insurge une fois de plus contre vos allégations, et rappelle qu'il n'appelle pas à suivre le mouvement de grève déposé par la CGT et ses satellites.

Le contexte est très difficile pour le contrôle aérien et les services associés. Ils sont au cœur d'évolutions internationales importantes. Les enjeux opérationnels et sociaux sont immenses et, il semble normal que les personnels s'y intéressent. C'est pour y répondre que les aiguilleurs du ciel ont entamé, il y a neuf mois, des négociations avec les pouvoirs publics.

Par ailleurs, l'impact de la crise sur le transport aérien a entraîné une chute du trafic de plus de 10% là où tous les experts tablaient, il y a encore 2 ans, sur une croissance à deux chiffres. Les 5 ans de formation nécessaires aux Ingénieurs du contrôle de navigation aérienne imposent d'anticiper les recrutements de 5 ans. Chacun peut aisément comprendre que l'écart entre les effectifs prévus et le trafic effectif puisse entraîner à certains endroits un surplus d'effectif conjoncturel. On est donc bien loin d'excès structurels généralisés et organisés que vous dénoncez depuis plusieurs mois dans vos colonnes.

Les attaques permanentes que nous subissons depuis plusieurs mois et les évolutions internationales sont à la source d'un climat social tendu qui a pu conduire ce que votre journaliste qualifie lui-même de « minorité active » à travailler, par un mouvement d'angoisse et de mauvaise humeur, de manière peu productive. Or l'organisation du contrôle aérien est d'une telle complexité que des désordres isolés suffisent à perturber tout le système. Mais il ne s'agit en aucun cas d'une initiative coordonnée de toute la profession, d'un prétendu « chantage » que vous affichez à la une de votre édition.

Quant aux centres que vous stigmatisez, ils sont loin d'agir tous selon les intentions que vous leur prêtez. L'aéroport de Lyon a en particulier connu une avarie critique de son radar que les contrôleurs ont géré avec un professionnalisme élevé, mais qui n'a pas pu empêcher un certain nombre de retards.

Rares sont les métiers qui ont une telle responsabilité sur la vie même de leurs usagers. Rares sont ceux qui demandent une telle concentration, une telle vigilance, une telle gestion du stress et de tels réflexes tout au long d'une journée de travail. C'est de cela que découle essentiellement notre temps de travail, notre âge de la retraite, notre rémunération. Ce que vous qualifiez de « régime exorbitant » d'une « caste d'intouchables » n'est lié à rien d'autre qu'à un impératif de sécurité des vols. Des vols que des milliers d'usagers comme vous-mêmes, vos femmes et vos enfants empruntent tous les jours.

C'est pour cela que les conditions de travail des contrôleurs dans le monde se ressemblent beaucoup. A ce titre, la vieille histoire d'un Reagan brisant les privilèges d'une corporation a une morale : les contrôleurs américains ont aujourd'hui des statuts comparables aux nôtres, pour des rémunérations 50% supérieures.

Contact : M. Nicolas Hinchliffe (+33 6 27 04 49 67)