

N°521 – 17 FEVRIER 2008

Quelles conséquences pour un conflit irrationnel et disproportionné ?

APRES PRESQU'UNE SEMAINE D'UN CONFLIT DISPROPORTIONNE ET INCOMPREHENSIBLE POUR LES USAGERS COMME POUR LA PROFESSION, IL EST TEMPS DE FAIRE UN PREMIER BILAN. LE CONSTAT LE PLUS AMER C'EST D'ARRIVER APRES CES 4 JOURS DE GREVE A DES ELEMENTS DEJA ECRITS AVANT LE DEBUT DU CONFLIT. TOUT CA POUR CA...TROUBLANT COMME SITUATION ?

CONFLIT : INCOMPRIS, DISPROPORTIONNE

LES SOURCES DU CONFLIT :

- La confirmation suite à une expertise (demandée par la CGT), de la nécessité de rapprocher les approches d'Orly et de Roissy (pour aboutir, après un processus de validation, à une qualification unique Orly-Roissy et refaire les trajectoires) pendant la construction du bâtiment OPERA,.
- L'appel à une trentaine de pionniers volontaires d'Orly, pour travailler avec leurs collègues de Roissy.

LE CONFLIT: UN GACHIS

- 4 jours de grève pour obtenir sensiblement la même chose que la CFDT sans conflit...
- Une facture de 75 millions d'euros pour les usagers au regard des 10 millions d'euros que va coûter le rapprochement Orly-Roissy.
- Une profession discréditée
- Un conflit qui divise un peu plus les ICNA.
- Une grève que les personnels risquent de payer très cher, trop cher.

L'ARRET DU CONFLIT : TROUBLANT !

Il aura tout de même fallu l'intervention de la Fédération CGT des Transports pour arriver à la signature d'un modeste « relevé de conclusions » qui a au moins permis d'arrêter les dégâts. A priori ce ne sont pas les compétences techniques de la fédération transport qui ont été mises à contribution mais certainement ses compétences politiques et sociales. Cela prouve, s'il était nécessaire, que l'accord, qui n'engage que le Directeur Général et la CGT, n'est en aucun cas une réponse étudiée et technique aux enjeux de la région parisienne. Que se cache-t-il alors derrière tout ça ?

Un dossier qui se politise...

La Fédération des Transports CGT s'occupe généralement des autoroutes, ambulanciers, déménageurs ou encore des chauffeurs de taxi et se limite dans l'aérien aux personnels navigants.

C'est une intervention pour le moins surprenante dans un dossier exclusivement technique, normalement...

ETAT DES LIEUX

La DGAC et les signataires du dernier protocole se trouvent aujourd'hui dans une situation pour le moins compliquée qui comprend :

- Un 1^{er} document obtenu après 4 jours de grève qui n'engage que le DGAC et la CGT.
- Un 2nd document obtenu en dialogue social qui n'engage que le DGAC et la CFDT.
- Un 3^{ème} document validé par les autres syndicats en comité de suivi du protocole (SNCTA, CFTC, FO, UNSA IESSA, SATAC UNSA) qui s'appuie sur un dossier technique confirmé par des expertises de haut niveau.

Au final, la situation demeure incompréhensible après 4 jours de grève et un gâchis incroyable. Quelle décision de la direction reste en vigueur ? Les recommandations des experts pour répondre aux enjeux de sécurité, d'environnement et de développement de la région parisienne seront-elles suivies ?

Critique et pour le moins réservé sur la situation, le SNCTA, attaché à la négociation et au dialogue social transparent de la DGAC, attend les prochaines échéances.

CONSEQUENCES

Suite à cette grève, l'Etat (puisqu'a priori c'est désormais l'Etat qui a repris la main) semble décidé à mettre en place des **mesures coercitives** dans les jours qui viennent. Cette réaction fait sans doute suite aux quelques articles de presse fustigeant notre profession (voir la revue de presse sur www.sncta.fr). Il est **inacceptable et totalement injustifié de chercher à punir les personnels** de la région parisienne et les ICNA dans leur ensemble pour un conflit dans lequel la majorité ne se retrouve pas.

FLICAGE A ORLY, ROISSY ET ATHIS ?

En réponse à cette grève et sous la pression du pouvoir politique, l'administration s'apprêterait à mettre en place un système de flicage visant les contrôleurs de Orly, Roissy et Athis. Un procédé inacceptable pour le SNCTA puisqu'il génère un climat de défiance envers des professionnels qui exercent un métier à hautes responsabilités.

D'ores et déjà le SNCTA a initié des contacts avec le gouvernement pour empêcher la mise en place d'un tel processus. Car comme tout le monde l'aura bien compris, ce dossier n'est plus, mais alors vraiment plus, du niveau ni de la DO ni de la DGAC...

Ne jetons d'ailleurs par le discrédit sur notre encadrement qui n'est qu'un mandataire dans cette affaire. Avec lui aussi nous devons travailler, et ne créons donc pas de nouvelles divisions.

Si cette mesure devenait effective, même temporairement, **le SNCTA en appelle à la vigilance des ICNA pour ne pas se mettre dans l'illégalité vis-à-vis de règles même inacceptables. L'ICNA concerné serait le seul à pouvoir en assumer les conséquences.** Soyez assurés que le SNCTA va poursuivre son action avec la plus grande détermination pour faire cesser cette sanction, si elle devait se mettre en place.

SERVICE MINIMUM : EN DANGER ?

Les attaques du secrétaire d'Etat ont été très claires sur ce sujet pendant cette grève. Il a exprimé à plusieurs reprises la volonté du gouvernement : « ce conflit oblige à changer le service minimum pour les contrôleurs aériens ».

Pire, ce conflit désastreux tombe 2 semaines avant la remise d'un rapport au Premier Ministre sur l'application du service minimum dans les transports. Si jusque là nous étions épargnés, plus de doute maintenant, personne ne nous oubliera ! Là aussi le SNCTA a pris de multiples contacts politiques et juridiques ces derniers jours, pour que la loi de 1984 - qui régit le droit de grève des ICNA - ne vole pas en éclat dès l'ouverture de la prochaine session parlementaire.

Modeste leçon de courtoisie

La moindre des choses quand on sort - de manière aussi troublante - d'un conflit, c'est d'en assumer toutes les conséquences.

Alors que tous les contrôleurs de la région parisienne sont visés par un **flicage quotidien** tous les syndicats devraient s'unir. Il est donc ahurissant que des représentants **CGT** envoient des mails et publient des communiqués (dernier tract CGT à CDG) pour faire porter le chapeau des **conséquences de leur grève** au SNCTA. Aurait-ils des choses à se reprocher pour agir de la sorte et aussi rapidement ?

Il n'est pas nécessaire de tomber dans la calomnie, ni de propager de fausses rumeurs. En revanche il faut savoir assumer les conséquences de ses actes et ne pas essayer de se défaire systématiquement sur les autres.

Nous restons persuadés néanmoins, que face aux attaques de l'administration, et malgré le trouble qui règne, l'ensemble des syndicats rejoindra le SNCTA dans son combat pour défendre les ICNA.