



Force Ouvrière

Syndicat National de la Navigation Aérienne
SECTION LOCALE PAU PYRENEES

ELECTIONS DE JUIN 2008 : CO-OPération ou MOSAIC ?

Destinées à mesurer la représentativité des syndicats au sein de la DGAC et de notre nouveau ministère de tutelle, le MEEDDAT (ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire), les deux prochaines élections de juin 2008 prennent un tout nouveau sens avec la présentation par la commission européenne du deuxième paquet Ciel Unique.

Si 2007 a été consacré à la mise en place de la directive licence, 2008 sera l'année des « FAB ».

Les « Blocs d'espace fonctionnel » sont un concept de la commission visant à défragmenter l'espace aérien et les services ATM dans toute l'Europe afin de répondre à la croissance du trafic tout en visant des objectifs économiques, capacitaires et sécuritaires.

Le FAB nous concernant est le FABEC (FAB Europe Centrale) qui regroupe 6 pays (Suisse, Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et France) et 7 prestataires (dans l'ordre Skyguide, DFS, Belgocontrol, LAA, LVNL, DSN plus Eurocontrol).

L'objectif affiché est une réduction des coûts (demande récurrente des compagnies aériennes) et des temps de transport (routes directes) tout en assurant une meilleure sécurité et une réelle prise en compte du facteur environnemental.

Aujourd'hui deux choix se présentent aux gouvernements concernés qui restent encore décisionnaires des modalités de mise en place du FAB et de son fonctionnement.

La décision que prendra le gouvernement français dépendra donc de la volonté des personnels de la DGAC de s'inscrire dans l'un ou l'autre de ces projets lors du vote pour les élections professionnelles.

- S'appuyant sur le mode organisationnel de l'Europe, un modèle coopératif est soutenu par le SNNA-FO et l'ensemble des syndicats confédérés réunis au sein de l'ETF (European transports workers fédération), **seul syndicat participant au dialogue social avec la Commission Européenne.**

Le CO-OP Model consiste à réunir les 7 prestataires dans l'entité commune (FABEC) tout en conservant pour chaque prestataire national les statuts de ses agents.

Dans ce modèle, les outils de contrôle (radars, systèmes informatiques...) sont progressivement mis en commun pour une meilleure efficacité et une réduction substantielle des coûts.

Une synergie commune garantit l'objectif de meilleure efficacité non seulement par l'objectif (un peu réducteur) de « routes directes » mais surtout par une coordination et une coopération efficace qui permettent d'éviter les secteurs saturés et donc les délais.

Chaque prestataire conserve son statut (de même que l'Allemagne et la France font partie de l'Europe et n'ont pas, pour autant, fusionnés leurs gouvernements...), ce qui signifie en France, le maintien dans la Fonction Publique d'Etat et l'assurance de fournir un service public au bénéfice des usagers (passagers, populations survolées, riverains, aviation de

loisir, travail aérien, activités militaires...) et non un service privé au service des bénéficiaires des compagnies aériennes !

- les syndicats corporatistes de la DGAC proposent à travers MOSAIC, la constitution d'un prestataire unique Européen (fusion des prestataires).

Même si la première phase de ce projet est en de nombreux points semblable à notre projet, la fusion annoncée des prestataires est garante d'une externalisation inéluctable de TOUS les services de la DSNA. Il s'agit là ni plus ni moins que de la constitution d'une agence du contrôle aérien européen soumise à l'impératif économique et répondant au dogme du « tout commerce ».

Même s'il est probable que les salaires de certains corps de métier, en particulier les contrôleurs en route, pourraient être augmentés de manière significative, leur acquis sociaux seront délités (inaptitude médicale, mobilité, arrêt de qualification...).

Service public bradé, statut général des fonctionnaires de la république française abandonné pour le très surprenant statut de fonctionnaire européen (qui n'a rien de fonctionnaire - Les agents d'Eurocontrol n'ont **pas la sécurité de l'emploi. Le licenciement économique est possible** (pas dans nos statuts), les contrôleurs qui **n'arrivent pas à se qualifier sont licenciés** (40% d'échec), âge de départ à la retraite à 65 ans pour les non-contrôleurs, les « démis d'office » articles 49-50-51, le « dévouement » à l'agence comme dans les statuts d'Eurocontrol, prélèvement des impôts à la source pour information...etc....), **comment imaginer la fusion de nos services avec la DFS privatisée** (*prestataire Allemand ayant réduit le nombre de CCR de 7 à 2 et délocalisé « tous les services de contrôle d'approche » en CCR, le service de tour étant fourni par la « tower compagny », organisme privé à buts lucratifs...*) **ou avec « SKYGUIDE », prestataire Suisse du contrôle**, (*pas de mobilité, « chefs de tour / de salle » n'exerçant plus les fonctions de contrôle sur position, etc....*) **sans y voir la création d'une agence d'un nombre limité de contrôleurs aériens ?**

Au-delà du bien triste avenir réservé à nos métiers (*un service public aux usagers se transformant en service à but lucratif au service des compagnies aériennes*) et au constat désolant en tant que citoyen européen, du délitement du fondement de nos nations (*des services gouvernementaux sont cédés à des intérêts privés*), c'est aussi l'attaque en règle de nos statuts, de nos droits, de nos emplois.

Alors, si l'objectif d'une augmentation substantielle des salaires d'un certain nombre d'agents en diminuant par 4 le nombre d'agents et en multipliant par 2 le salaire de ceux restants, si « l'externalisation des services annexes » (qui signifie privatisation de la maintenance, des services administratifs, de la formation, des services de contrôle d'aérodrome...) vous émeut un tant soit peu, vous avez encore le pouvoir de décider, de choisir le modèle opérationnel, sécuritaire, environnemental et social qui vous correspond le mieux.

Pour ceux aspirant à une intégration rationnelle et humaine des services de la navigation aérienne dans l'Europe du contrôle, avec partage des objectifs communs et maintien des options nationales, le projet de FAB coopératif, soutenue par le SNNA-FO, et nommé « CO-OP Model » est la seule solution.

Ce vote engage l'avenir de la DGAC et votre AVENIR

Du 23 au 30 juin 2008,

VOTEZ FO