

INFO PROTOCOLE - FABEC

→ L'Edito du BN

"COMMENT MANIPULER L'OPINION?"

C'est devenu un classique du genre. A chaque préavis de grève ou avant chaque protocole social fleurissent dans les journaux des articles sur les privilèges des fonctionnaires, professeurs, juges, contrôleurs aériens... Chacun à son tour, chaque corps y a droit. La manœuvre est simple et efficace.

Le gouvernement veut discréditer les revendications des personnels, et s'appuie sur des medias dociles, à qui il fournit des données partielles, tronquées et trafiquées, leur garantissant de faire de l'audience avec des articles croustillants.

Jules Cesar disait "Il faut diviser pour mieux régner".

Comment? En stigmatisant les uns, les offrant à la vindicte des autres, en orientant les communiqués de Presse, en franchissant allégrement les limites de la désinformation.

Ainsi, les représentants du pouvoir, et leurs obligés (deux syndicats autonomes, à la DGAC) peuvent continuer à dérouler le train des réformes, au détriment de la majeure partie des personnels concernés.

A chacun d'en prendre conscience et d'en tirer les conclusions.

→ **STRUCTURE DU FABEC:**

Ouvrir les yeux... avant qu'il soit trop tard !

PETIT HISTORIQUE DU FABEC

C'est arrivé à pas de loup. D'abord la communication de la Commissaire Européenne L. De Palacio, puis la Directive Ciel Unique SES1, avec en son sein le FABEC, enfin la directive SES2.

A chaque étape, les représentants des personnels sont intervenus pour freiner les ardeurs libérales de la Commission et du Parlement.

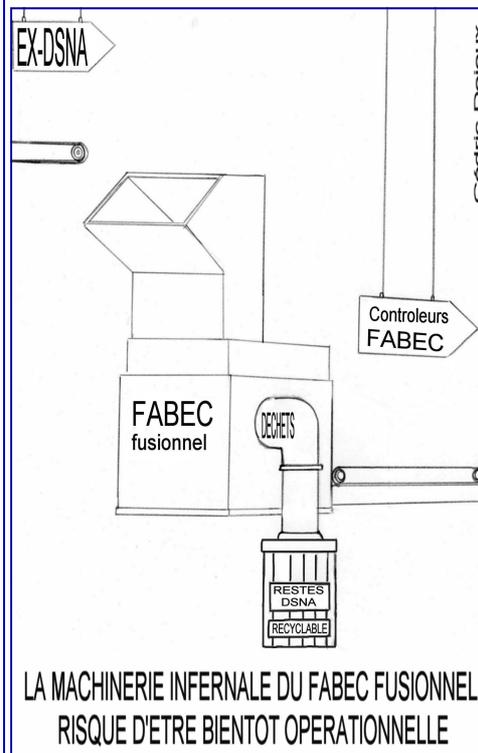
L'ETF, regroupant les syndicats des transports européens, a déposé des amendements, a rencontré les députés, la Commission, les ministres, et fait bouger les lignes d'un dogme pugnace.

Ces actions auront montré que les personnels souhaitent s'inscrire résolument dans la construction de l'Europe de l'aviation civile, et qu'elle ne se fera pas sans eux.

Tout cela n'aura été possible que parce que les représentants de l'ETF, au sein du FABEC, et de la DGAC notamment ont montré leur détermination.

Les 2 et 3 février dernier encore, une conférence conjointe Eurocontrol / ETF a permis à la centaine de représentants syndicaux européens de l'ETF de discuter avec des personnalités des institutions européennes (EASA, Eurocontrol, etc.) et particulièrement Daniel Calleja, Directeur des Transports à la CE, sur le rôle des facteurs humains, des conditions de travail des personnels sur la sécurité (voir l'article

(Suite page 2)



SOMMAIRE

- Structure du FABEC: Ouvrir les yeux avant qu'il soit trop tard (p 1 à 3)
- Protocole 2010: Une minorité autour de la table (p 4)
- Le Fabec sur l'agenda du Conseil des ministres Franco-Allemand (p 4)
- Aéroports F/G: le FABEC intégré amène la privatisation (p 5)
- Conférence ETF/Eurocontrol: «sécurité/facteurs humains» (p6)

(Suite de la page 1)

"Conférence commune ETF/Eurocontrol à Bruxelles").

Les Directives imposent des dates butoirs de mise en œuvre des FAB et la Commission Européenne semble pointilleuse sur ce point.

Alors, **aujourd'hui, il faut choisir.**

Jamais la DGAC ne s'est retrouvée dans cette situation. Jamais les personnels n'ont eu de tels bouleversements à venir. Jamais leur réaction face à la politique de restructuration qu'on entend leur imposer n'aura été aussi importante. Demain se décide aujourd'hui.

FO, dans ces colonnes, informe depuis plusieurs mois les agents de l'évolution des travaux d'avancement du FABEC et des craintes sur le type de structure qui pourrait être adopté. Sur le site internet de FO, comme plusieurs autres organisations syndicales, les rapports officiels sont disponibles depuis 1999, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

FO et les syndicats de l'ETF se sont battus pour obtenir "L'Etude de faisabilité du FABEC", document copieux et instructif sur l'avenir du FABEC. Car malgré des demandes réitérés, à aucun moment les personnels n'ont pu être associés aux groupes de travail de cette étude. Aux vues des résultats, on comprend pourquoi... Et pour ceux qui en doutait encore, à l'occasion du protocole, le Secrétaire d'Etat aux transports D. Bussereau, ne laisse planer aucun doute sur la finalité de sa politique.

L'HISTOIRE DU FABEC PEUT ETRE ECRITE... PAR LES PERSONNELS !

Mais l'histoire du FABEC n'est pas encore écrite. Dans le passé déjà, les gouvernements ont voulu transformer la DGAC en Etablissement Public ou en Agence. Les personnels se sont montrés suffisamment déterminés pour les faire reculer.

Maintenant, il faut que chacun se positionne clairement.

Le gouvernement, aidé par deux syndicats autonomes, a placé un miroir aux alouettes sur le

chemin du FABEC. Les désinformations sont nombreuses et dangereuses. Y compris de la part du Directeur Général de l'Aviation Civile. Exemple: "La grande majorité des personnels soutient les orientations du ministre"....

Traduction: **"Si vous êtes non gréviste, c'est que vous êtes favorable à un FABEC fusionnel"**

DES ASSEMBLEES GENERALES SONT ORGANISEES DANS LA PLUPART DES SERVICES, POUR QUE LA VERITABLE INFORMATION CIRCULE.

Aussi, FO, la CGT, l'UNSA IESSA, le Snicac-CGC ont décidé d'aller à la rencontre des agents dans les centres pour tenir des réunions d'informations et des assemblées générales.

Toute l'information et toutes les explications disponibles sur les enjeux du FABEC sont délivrées à tous les personnels et chacun peut poser ses questions. Il faut que la parole circule, que les échanges d'informations puissent donner à chacun la possibilité d'avoir une idée claire de ce qui l'attend.

LES BONNES QUESTIONS POUR DEFINIR LES ENJEUX

Les syndicats de l'ETF défendent un modèle coopératif qui permettra à chaque Etat et chaque prestataire d'évoluer ensemble vers des objectifs communs. Pour autant chaque fournisseur de service ANSP continuera à gérer ses personnels selon ses propres règles, conventions ou statuts.

Les agents de la DGAC doivent se poser les bonnes questions pour comprendre les enjeux du FABEC, et la volonté du gouvernement d'imposer une structure intégrée (fusionnelle).

Pourquoi un FABEC?

Sous couvert de réduction de délais du trafic aérien affichés en 1999, c'est surtout une recherche de réductions de coûts et d'économie d'échelle à tout prix au sein des services de la navigation aérienne des membres du FABEC que veulent les libéraux. Traduction: fermeture

(Suite page 3)

(Suite de la page 2)

et création de centres de contrôle (ex: fermeture de l'ACC Reims et création du centre franco-suisse-allemand, formation des personnels hors ENAC, etc.)

Vu les millions d'euros de redevances générés par le trafic, comme pour la Poste, les Télécoms et le Gaz, une structure unique fusionnée sera rapidement transformée en société aux actionnaires gourmands qui privilégieront les rentrées financières et la productivité, à la sécurité et l'investissement (technique, formation ,etc.).

Les managers du FABEC sauront "optimiser les ressources humaines" (comprendre pour les services opérationnels: tour de service individualisé, armement des secteurs revu et corrigé, externalisation des services techniques, etc., et pour les services supports: dégraissage et externalisation).

Qui est concerné?

Tous les personnels seront touchés:

- Ceux de la DSNA , détachés dans une nouvelle entité, pour un aller simple puisque la DSNA n'existera plus. Les conditions de travail dans le nouvel organisme seront définies par une nouvelle convention. Celles et ceux qui voudraient revenir sur leur choix pourront aller découvrir le travail dans un autre service du MEEDEM ou d'une préfecture.

-Et ainsi, par voie de conséquence les agents des autres directions de la DGAC, puisque la DGAC, sans DSNA, va implorer.

Quand sera signé le traité du Fabec ?

Comme M. Gandil, DGAC, le rappelle dans la lettre mensuelle du FABEC de Janvier en sa qualité de Président du "High level implementation board" du FABEC: *"La signature du Traité entre les six Etats devrait intervenir cet automne et matérialiser trois années de travail."*

Les textes et les politiques d'application seront donc bouclés avant l'été. L'urgence de la réponse à apporter à la proposition d' un modèle de FABEC fusionnel est donc bien réelle.

Comment se construira le Fabec?

Comme le disait si bien Charles Pasqua:

"Les promesses n'engagent que ceux qui les reçoivent..."

Comment croire dans un contexte général de nivellement par le bas, sous couvert d'harmonisation européenne, que les conditions de travail et les conventions seront plus avantageuses dans le FABEC que celles régissant (statuts notamment) aujourd'hui les personnels de la DGAC?

La DFS, Swiss Control, et les autres ANSP du FABEC n'entendent pas s'aligner sur le modèle Français!

A bien lire les documents officiels, il faut être naïf pour mordre à l'hameçon.

FO recommande aux agents de la DGAC de bien réfléchir à qui profitera un FABEC à structure intégré. Et qui seront les dindons de la farce.

Vous souhaitez agir sur les choix et les orientations de la DGAC?

REJOIGNEZ LE SNNA/FO!

Nom:

Fax:

Prénom:

Email:

Date et lieu de naissance:

A _____ , le _____

Corps/Grade:

Signature

Affectation:

Email professionnel:

Tel professionnel:

Fax professionnel:

Adresse personnelle(Optionnel):

A renvoyer

-par fax au 05 57 92 84 87 ou

-par courrier: SNNA-FO, DSAC-SO, BP70116

33704 MERIGNAC cedex

Tel:

→ **PROTOCOLE 2010: UNE MINORITE AUTOUR DE LA TABLE...**

Lors des discussions diverses avec les personnels, les représentants locaux ou nationaux de FO ont été questionnés sur la non participation de l'intersyndicale au protocole 2010.

Les réponses sont simples:

-A quoi sert un protocole d'accord social, si les organisations représentant la majorité des personnels n'y participent pas? Quelle valeur peut-on lui conférer?

-A quoi bon travailler dans des GT sur des mesures statutaires si la DSNA disparaît de la carte dans un FAB intégré?

-A quoi bon discuter des conditions de travail, quand les effectifs, déjà insuffisants, vont être encore réduits?

Participer aux discussions protocolaires telles qu'elles sont proposées aujourd'hui revient de facto à cautionner la destruction de notre modèle et à démanteler la DGAC.

-La réduction des effectifs

Cette réduction, touchant l'ensemble des services ne peut que déboucher sur une dégradation de la sécurité et des conditions de travail.

L'ampleur de la mobilisation lors de la grève des 13 et 14 janvier démontre qu'une très large majorité des personnels refuse la fusion de la DSNA dans le FABEC.

Cette réponse sans équivoque est un camouflet pour le ministère et les promoteurs de ce projet qui aura pour résultat l'éclatement de la DGAC et condamnera l'avenir des directions (DSNA, DSAC, DTA).

Le Directeur Général a tenté une nouvelle fois de minimiser la mobilisation en s'appuyant sur des chiffres souvent contestables et en déclarant "qu'une bonne partie des personnels ont compris l'engagement du Secrétaire d'Etat.... sur les projets européens".

Comment ignorer les personnels qui étaient en grève, que de nombreux services étaient fermés, déserts ou en service minimum pendant ces deux journées ?

Les personnels se sont largement mobilisés pour défendre la DGAC unie au sein de la fonction publique d'Etat.

Pendant que les planificateurs de la fin programmée de la DGAC continuent à se réunir avec l'administration pour négocier des points de détails, l'intersyndicale continuera à informer les personnels pour préparer et augmenter la mobilisation nécessaire.

FO, membre de l'intersyndicale, continuera à refuser un protocole où la fusion de la DSNA au sein d'une agence, la disparition progressive de la DSAC, et l'éclatement de la DGAC sont au programme.

→ **Conseil des Ministres Franco-Allemand du 4 février:**

Un accord sur la création du FABEC avant la signature du traité cet automne entre tous les Etats.

Le Conseil des ministres franco-allemand (CMFA) s'est réuni le 4 février pour décider d'une série d'objectifs communs.

Pour réaliser ces objectifs, le CMFA a adopté un agenda franco-allemand 2020 qui définit le cadre et les objectifs d'une coopération pour la prochaine décennie dans les domaines suivants: économie, finances et emploi, croissance, innovation, recherche, éducation et enseignement supérieur, politique étrangère, défense, rapprochement des citoyens, cadre institutionnel, et surtout, en ce qui concerne directement la DGAC, énergie, climat et biodiversité.

Dans le paragraphe du communiqué commun des Etats il est écrit:

"Nous coopérerons en vue de renforcer l'efficacité de la navigation aérienne en Europe du point de vue des coûts et de l'environnement, en signant un accord entre nos deux Etats sur la création du Functional Airspace Block (FABEC) en 2010, devant être ratifié d'ici 2012".

La notion de coopération s'entend comme un pro-

cessus d'évolution dont l'aboutissement peut être la fusion des prestataires voulue par le gouvernement ou la coopération défendue par l'ETF (Co-op Model).

Aujourd'hui, les lignes ne sont pas figées, un mouvement massif de refus des personnels pour un FABEC intégré peut permettre de lancer un FABEC coopératif.

Mais il ne faut pas s'y tromper. Pour la DFS, les services de la navigation aérienne représentent un business juteux. Et si une fusion devait voir le jour, ce serait pour dégager des bénéfices pour les actionnaires.

D'ailleurs, il est surtout question de réduire les coûts et de dégager des bénéfices, pas de sécurité et de fluidité du trafic.

Le traité du FABEC sera finalisé avant l'été pour être signé à l'automne.

Si les agents de la DGAC veulent peser sur leur devenir, c'est maintenant qu'ils doivent se déterminer.

→ **Aérodromes des groupes F et G: FABEC intégré puis ...**

**Les réductions de BO initiées lors du dernier GS 32 Heures mènent à l'impasse !!
Le FABEC fusionnel type MOSAIC entraîne-
ra les groupes F et G vers la privatisation.**

Comme FO et les contrôleurs l'avaient souligné et démontré à diverses reprises, nous en arrivons à des situations inacceptables en termes de sécurité et de fonctionnement des services.

Rogner sur des effectifs déjà dimensionnés au plus juste (la DO n'a jamais été particulièrement généreuse en personnel ni en moyens sur les aérodromes F & G) conduit à mettre les contrôleurs dans des situations accidentogènes.

Quand il est avéré depuis des années que deux contrôleurs sont nécessaires à l'exécution sûre et efficace des vols dont ils ont la responsabilité, comment peut-on ne serait-ce qu'envisager de supprimer un poste et ainsi remettre en cause les règles les plus élémentaires de sécurité et les enseignements de base en matière de facteurs humains ?

Peu important à l'administration les périodes de travail trop longues sans pause, la baisse du niveau d'attention qui peut s'ensuivre, la tension et le stress...

On s'entend dire que la sécurité coûte trop cher ! que la règle est de travailler seul en toutes circonstances et à toute heure ! physiologie, gestion du stress, boucles de rattrapage... autant de notions qui sont de plus en plus souvent ignorées ! mais qui devrait être astreint à maintien de compétences et cours de Facteurs Humains ???

Qu'importent les durées maximales de vacations, de temps de travail, la définition des périodes de charges... autant de notions que l'administration a tendance à oublier !

Quand on a constaté les difficultés de fonctionnement des organismes avec les effectifs actuels, comment peut-on annoncer aux usagers et aux gestionnaires que les engagements de service ne pourront pas être respectés ?

Les réductions d'effectif génèrent des dysfonctionnements incompatibles avec la notion de service public : impossible de respecter les horaires d'ouverture publiés et un niveau de sécurité adapté à la charge de trafic. Le SNNA-FO vient d'alerter une nouvelle fois le DSNA sur ce sujet et appelle les contrôleurs des groupes F et G à exercer leur droit de retrait plutôt que de se retrouver dans une situation de travail inacceptable tant sur le plan de la sécurité que de leurs conditions de travail.

Dans le cadre de la création d'un FABEC de type fusionnel les groupes F et G qui ne seront pas dans le FABEC seront privatisés et leur exploitation

confiée aux gestionnaires locaux.

En effet le but du FABEC fusionnel est de réduire les coûts de 20% et de réduire le nombre des organismes de contrôle, en particulier ceux qui rapportent le moins.

La DFS (DSNA allemande) a de son côté déjà transféré les TWR et approches moyennes à une filiale. Il y a bien une coupure et il en sera de même en France si la DSNA disparaît en fusionnant dans l'opérateur unique.

Lors du transfert vers un opérateur local les personnels de la DGAC des groupes F et G auront des « choix » assez peu intéressants :

- Rester dans l'organisme sous contrat de travail privé avec de nouvelles conditions de travail et de rémunération qui seront sûrement moins intéressantes (réduction des coûts),
- Demander une autre affectation dans ce qui restera de la DGAC (DSAC + DTA) pour garder leur emploi de fonctionnaire mais ils perdront leur métier de contrôleur,
- S'il n'y a pas de postes disponibles à la DGAC ou trop éloignés géographiquement ils auront 3 propositions (loi mobilité) pour rejoindre un emploi fonction publique avec le régime indemnitaire correspondant à ce nouvel emploi.

Même si les promoteurs du FABEC fusionnel type Mosaic (SNCTA et SATAC-UNSA) se veulent rassurants il y a un moment où les contrôleurs des groupes F et G se retrouveront obligés de choisir entre continuer à exercer leur métier dans des conditions de travail et de rémunération dégradées ou perdre leur métier. La fin de la DSNA signifiera également la fin de la promotion interne (SP ICNA,) pour ceux qui souhaitent en bénéficier.

FO défend au contraire le maintien de la DSNA au sein de la DGAC dans la fonction publique d'Etat en proposant un FABEC coopératif.

La DSNA maintenue opérateur unique en France cela veut dire :

- Garantie statutaire (emploi, maladie, mobilité),
- Evolution de carrière au sein de la fonction contrôle, au sein du corps ou au sein de la DGAC (encadrement, expertise),
- Pas de fermeture de service,
- Evolution européenne maîtrisée par la France et par les personnels.

La construction d'un FABEC coopératif passe par la mobilisation du mardi 23 au samedi 27 février 2010.

Un préavis de grève a été déposé par l'intersyndicale (FO, CGC, CGT, UNSA-IESSA) pour confirmer au gouvernement la volonté des personnels de travailler dans de bonnes conditions pour rendre un service public de qualité.

→ CONFERENCE ETF / EUROCONTROL SUR LA SECURITE ET LE ROLE DES FACTEURS HUMAINS



Cette conférence était voulue par les syndicats de la Fédération Européenne des Syndicats des Transports (ETF, FO membre actif) et par Eurocontrol, pour échanger des points de vue sur "la sécurité et les facteurs humains".

Elle s'est déroulée dans les locaux d'Eurocontrol, à Bruxelles, les 2 et 3 février.

Un plateau prestigieux, de nombreux participants

Ce fut un succès, par le nombre de participants (170 dont 100 représentants des personnels de l'ETF), et par la qualité des échanges.

Au-delà des présentations, suivies d'échanges techniques, cette réunion avait pour objectif de montrer aux institutions européennes que l'ETF et Eurocontrol avaient des points de vue convergents en la matière.

David McMillan, Directeur d'Eurocontrol a démarré la conférence en déclarant que *"La performance de la sécurité et les facteurs humains sont des caractéristiques centrales dans chaque projet que nous entreprenons"...." Le but principal tant d'EUROCONTROL que d'ETF est de soutenir et créer un système de gestion du trafic aérien (ATM) efficace et sûr; un système qui non seulement peut bien fonctionner, mais celui qui peut aussi promouvoir des objectifs organisationnels et pourvoir les besoins en personnel adéquat."*

Les discussions pendant la conférence ont traité des sujets comme l'automatisation croissante de l'ATC, la fatigue, la gestion des ressources, la culture de sécurité, les règlements, les licences, et les conditions de compétence aussi bien que la formation du personnel de l'ATM.

La directive SES2 a intégré un 5^{ème} pilier voulu par l'ETF qui concerne le rôle des facteurs humains dans la sécurité ATM.

La vision de la Commission Européenne

Daniel CALLEJA, Directeur des Transports à la Commission Européenne, grand ordonnateur du SES2, a rappelé devant l'assemblée les raisons de la Directive SES2 (commençant par une provocation sur la fragmentation des routes et la nécessité d'y remédier), puis le rôle des 5 piliers de la directive SES2.

Les quatre piliers de la politique de la CE inscrits initialement concernaient :

-Une approche basée sur performance ATM

- Une meilleure sécurité (EASA)
- Les nouvelles technologies (SESAR)
- Une plus grande capacité.

L'ETF, grâce à une action déterminée auprès de la C.E. et du Parlement, a réussi à faire inscrire un cinquième pilier pour prendre en compte le rôle déterminant des facteurs humains dans les fonctions ATM. Il décrit les objectifs suivants:

- Engagement effectif des partenaires sociaux: avec un dialogue social renforcé pour manager les changements aux niveaux national, FAB, et Européen.
- Souligner le rôle important de la formation (Directive Licence, Rôle clé de l'EASA).
- Améliorer et développer la culture du rapport d'incident (informations liées à la sécurité, partage de l'information), alimenter les indicateurs de performances de sécurité (qui restent à définir).



ETF et Eurocontrol combinent leurs efforts

L'ETF, lors des présentations de ses représentants, a rappelé que les personnels sont des acteurs du progrès, et de la sécurité.

Laurence King, Président du Groupe de travail ETF-ATM (JATMWG) a conclu en soulignant *"les objectifs communs d'ETF et Eurocontrol: la sécurité doit rester la priorité, les capacités et les possibilités de l'être humain, la culture non punitive, la formation, les compétences, la fatigue doivent être prises en compte."*

ETF et Eurocontrol vont combiner leur forces pour:
-prendre en compte dans leurs travaux la sécurité et les performances humaines de manière proactive.
-Assurer l'engagement de tous les acteurs à tous les niveaux (national, FAB, EU).
Un point d'étape est prévu dans deux mois.

FO va poursuivre ses travaux, au sein de l'ETF, pour défendre l'intérêt des personnels de la DGAC.