

## → BILAN 2011 et perspectives FABEC

### → Plans d'objectifs de performance ATM

Les syndicats de l'ETF (Fédération européenne des syndicats des transports, FO membre fondateur) se sont réunis les 12 et 13 décembre dans un contexte de crise économique sévère et de reculs sociaux (salaires, retraites) dans de nombreux pays européens.

#### Plans d'objectifs de performance ATM

##### Processus d'atteinte des objectifs de Performance ATM

Les Règlements de Performance (IR) obligent les ANSP à se déterminer et préparer des plans de performance. Mais les Etats et les ANSP peuvent demander un délai et négocier par l'intermédiaire du Comité Ciel Unique (les DGAC sont membres).

Celui-ci est le conseil officiel de la CE sur ce point.

Une nouvelle recommandation de la CE pour une révision des performances (irréalisables) touchent tous les pays à un titre ou un autre.

Selon la Commission, cinq pays ne répondent pas aux critères convenus des objectifs de performance, dont la France et l'Allemagne. La Commission met la pression sur chaque pays individuellement. Dans leur intérêt commun, ils feront sans doute corps pour s'opposer à ce texte issu de la CE sous le lobbying des Compagnies aériennes, surtout low coast.

La CE s'est donnée deux mois de plus que prévu pour trouver une solution négociée avec les Etats.

**Dans cette Recommandation, l'accent est mis encore davantage sur la réduction des coûts, l'augmentation de la productivité et l'externalisation des tâches.** Les autorités de surveillances sont invitées à y veiller.

##### Consultation des syndicats en Europe: inexistante

Un tour de table parmi les représentants des personnels européens a permis de recueillir les commentaires sur les consultations des organisations syndicales au niveau national concernant le processus de fixation d'objectifs nationaux.

**Le constat est accablant: pas de consultation préalable, au mieux une information sur les objectifs proposés par les ANSP.**

**FO, au sein de l'ETF, s'oppose à la réduction des personnels et à l'externalisation des services de la Navigation aérienne inscrites dans ce document et à son adoption en l'état.**

Ces objectifs sont contre-productifs. Le Comité directeur ATM/ETF va demander à la CE de rester réaliste, et va envoyer un dossier après avoir pris connaissance des résultats du Comité ciel unique.

#### Et la Sécurité ?

##### Objectifs et indicateurs de sécurité

Les représentants d'ETF ont rencontré la Performance Review Body (PRB) Eurocontrol cet été.

Ce fut l'occasion de parler sécurité et culture non punitive (de rapports d'incidents).

ETF a en outre demandé que la consultation des syndicats soit améliorée sur ces points, et a renforcé son implication dans l'EASA.

Depuis, la notion de sécurité commence à revenir au centre des débats.

**ETF pousse pour une démarche quantitative et la mise en place d'indicateurs pour mesurer la sécurité, afin de contrebalancer les autres indicateurs** (capacité, régularité, rentabilité, environnement).

#### C'est "tendance" à Bruxelles: Il faut plus de "Mobilité des ATCO"

De plus en plus, les compagnies aériennes, les ANSP et autres parties prenantes du transport aérien poussent à une mobilité accrue des contrôleurs aériens... avec une volonté d'atténuer les grèves par tous les moyens et notamment, via le network management à Eurocontrol.

La CE voudrait émettre des Règlements pour agir au plan opérationnel (ce n'est pas possible au niveau législatif, c'est du ressort national et contraire aux textes européens). Son bras opérationnel, Eurocontrol (dirigé par l'ancien patron du NATS britannique, le très libéral Mc Millan), va procéder à une évaluation des mesures prises au niveau national dans les différents pays lors d'un mouvement social. On s'achemine donc vers l'élaboration de plans stratégiques entre ANSP, avec modification des routes, transferts de secteurs, etc...

**" La notion de sécurité revient enfin au centre des débats " .**

## → **Rencontre - Débat avec Matthew Baldwin, Directeur branche Aviation à DG MOVE / Transports (C.E.)**

Le Comité ATM de l'ETF avait choisi de s'entretenir sur les dossiers suivants: Plans de performance, mobilité des contrôleurs, FAB, mesures d'atténuation des effets des mouvements revendicatifs.

Pour M. Baldwin *"le 5e pilier du SES (facteurs humains) est peut-être négligé.../... Les objectifs de sécurité continueront à inclure la culture non punitive et une mesure constante quantitative et qualitative de la sécurité"*.

Le représentant ETF d'un syndicat Suédois a évoqué la libéralisation des Services de contrôle dans les approches de son pays et a expliqué que si la C.E. prône la défragmentation dans ses discours depuis dix ans, sur le plan pratique et opérationnel, on allait vers des services de plus en plus éclatés!

M. Baldwin a eu l'air surpris, s'est dit *"pas au courant"* et *"désireux de regarder ça de près"*.

Concernant la nouvelle Recommandation des plans de performances ATM, M. Baldwin a déclaré: **"Les Services supports vont être sous pression dans les prochains mois. La CE est**

**responsable de la politique de réductions des coûts et de plus d'efficacité économique, mais les décisions individuelles sont de la responsabilités des ANSP.../...sous couvert de l'EASA"**.

Pour le Directeur de la CE, *"les FAB auraient dû progresser beaucoup plus. L'économie européenne est en crise. La mobilité volontaire doit être acceptée, il faut rechercher des accords transfrontaliers"*.

S'agissant de l'atténuation des impacts des mouvements sociaux, pour la C.E: **"Le droit de grève existe et ne doit pas être contesté, mais les ANSP sont libres de faciliter le trafic"**.

Concernant la Just culture: *"La culture non punitive devrait être la pierre angulaire de ce que nous voulons atteindre"*.

Cet entretien aura permis aux délégués ETF de mieux connaître le nouveau directeur « Aviation » de la C.E., en poste depuis sept mois, et de lui exposer leurs réflexions sur les sujets prioritaires. De nouvelles rencontres seront programmées pour suivre les sujets traités.

## → **Situation dans quelques pays européens ...**

Voici quelques informations sur la situation des services de la navigation aérienne chez nos voisins européens:

**En Suède:** Défragmentation et privatisation des approches.

**En Roumanie:** Réductions des coûts sévères, beaucoup d'employés sont partis travailler dans la zone euro (docteurs, profs, etc).

**En Hongrie:** Le code du travail a changé en défaveur des travailleurs, et les salaires/pensions sont revus à la baisse. Hungaro Control a formé des contrôleurs pour récupérer des secteurs des pays frontaliers (Autriche)...

**Au Royaume Uni:** La réforme des retraites a entraîné de grandes manifestations. Le NATS est intéressé pour rendre les Services de contrôle dans les Twr et App en Suède. La DFS veut prendre des parts dans le NATS.

**En Espagne:** Après appel d'offre, le NATS est associé à une société Espagnole pour rendre le service du contrôle dans treize aéroports. Les personnels ont eu le choix entre accepter le nouveau contrat (moins disant, évidemment) ou partir travailler ailleurs.

**Pour FO, il est primordial de rester attentif et réactif, car si ce n'est pas le cas dans le FA-BEC, les principes de libre marché s'imposent peu à peu ailleurs.**

## → Situation des FAB et dialogue social en Europe



### **NUAC** (Suède /Danemark)

En Suède, le FAB "NUAC Cie" a pris les commandes et commencé l'harmonisation des matériels et méthodes de travail dans les ACC. Les Services de Contrôle d'approche et aérodromes sont privatisés et entraînent une vive concurrence entre ANSP au sein des espaces.

**FAB CE (Europe centrale):** Les ANSP se mettent en compétition et tirent les coûts vers le bas (Hongrie et Sloveenie pour l'Espace supérieur). Le Kosovo cherche un ANSP pour prendre en charge son espace. Le dialogue social y est difficile voire inexistant.

**FAB SE, Espagne et Portugal:** Le travail de coopération technique a démarré. Les militaires sont inclus dans le groupe "opérations" qui discute les routes, la gestion du réseau, etc . Mais le dialogue social est inexistant.

**FAB Royaume Uni / Irlande:** Des simulations sont prévues en Avril et Octobre pour progresser sur les secteurs supérieurs et voir comment partager l'espace aérien. Une réunion récente FAB a eu lieu à Dublin qui impliquait les PDG des pays respectifs ainsi que des représentants de la Suède et du Danemark.

Les informations évoquent une étude pour fusionner les FAB Suède/Danemark et FAB UK/Irlande.

**Bulgarie et Roumanie:** Les ministres des Transports de chaque pays ont signé un accord. Des simulations en temps réel concernant les structures de l'espace aérien, ont eu lieu à Brétigny (Eurocontrol), avec 70 ATCO des deux pays. La bonne coopération avec la Hongrie a permis la création de routes directes.

**Blue Med:** La phase de définition touche à sa fin. Au printemps 2012, le FAB aura progressé, et sera mis en place.

**FABEC:** La DSNA s'aligne sur la DFS et veut réduire le nombre de services d'approche et de contrôle d'aérodrome. La priorité déclarée est de développer des :

- **Espace de Routes libres** (Free Route Volume : FRV),
- **Espace de routes fixes incluant les TMA** des aéroports principaux et adjacents, avec limites flexibles et groupes de secteurs transfrontaliers,
- **Espace de transit reliant les 5 hubs** les plus importants du FABEC (Paris, Francfort, Amsterdam, Londres, Munich) et les espaces de routes fixes vers l'en-route.

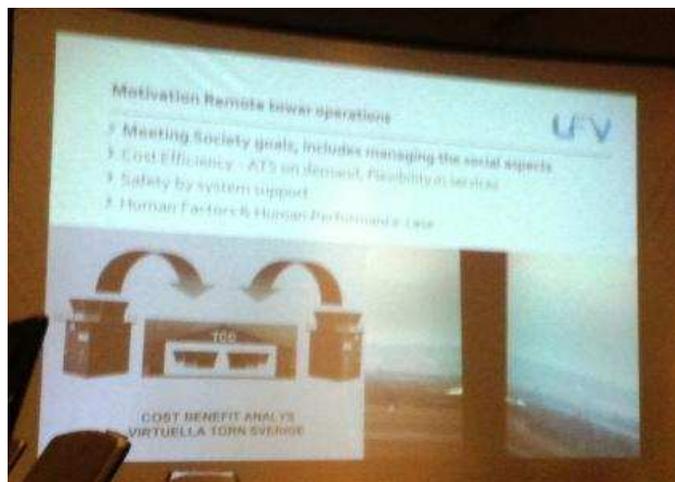
## → SESAR JU:

**21 représentants d'ETF sont impliqués dans les divers ateliers de SESAR JU pour veiller aux conséquences sociales des projets en cours (déqualification, ralentissement de l'évolution des carrières et mobilité).**

A titre d'exemple, les essais sur le contrôle d'aérodrome à distance (Remote Control Tower) par vidéo sont bien avancés.

La Suède teste actuellement le procédé qui devrait être mis en œuvre dans trois ans, pour les terrains à faible trafic...

*Ci contre: une diapositive de la présentation du concept de Contrôle d'aérodrome à distance (Remote Control Tower) lors du dernier Comité de dialogue social ATM à Bruxelles.*



***Vous souhaitez agir sur les choix et les orientations de la DGAC?  
REJOIGNEZ LE SNNA/FO!***

**Nom/ Prénom:**

Date et lieu de naissance:

Corps/Grade:

Affectation:

Email professionnel:

Tel professionnel:

Fax professionnel:

Adresse personnelle (Optionnel):

Tel:

Fax:

Email:

A \_\_\_\_\_, le

Signature

**A renvoyer**

-par fax au 05 57 92 84 87 ou

-par courrier: SNNA-FO, DSAC/SO, B.P. 70116, 33704 MERIGNAC CEDEX

## → EASA

A l'EASA, trois groupes et des sous groupes travaillent sur la réglementation des ANSP, ATSEP, Autorités, licence ATCO, et organismes des formation.

**FO, pour qui l'action en amont sur les textes réglementaires est prépondérante, a soutenu lors de la réunion de la section aviation civile de l'ETF, un renforcement de l'implantation de l'ETF à l' EASA à plusieurs niveaux, comme c'est déjà le cas dans le WG 06 par exemple (Facteurs humains), pour la définition du temps de travail, du temps sur position de contrôle dans le tour de service, avec prise en compte du stress et de la fatigue en période chargée.**

## → Eurocontrol

Dans les réunions auprès d'Eurocontrol, **ETF a fait valoir la nécessité de la culture non punitive des rapports d'incidents (just culture) pour étudier les situations dangereuses et améliorer la sécurité.** Les Compagnies aériennes demandent à s'aligner sur les performances à long terme déterminées dans SESAR et plus contraignantes encore que celles de la CE!

Autre nouveau problème en vue: L'extension du plan de performance à l'espace aérien inférieur avec ses conséquences dévastatrices sur les structures et les personnels, et sur le financement des Services de la Navigation Aérienne de cet espace. A terme, cela pourrait accélérer la recherche à tout prix de réduction des coûts (et par exemple la mise en place du contrôle d'aérodrome à distance (Remote TWR).

## → Déclaration ETF sur la mobilité des personnels et des espaces aériens



La possibilité de transférer les personnels ou une portion d'espace à un autre ANSP est considérée par certains ANSP comme un outil pour traiter le manque de capacité.

Ce n'est pas l'avis de l'ETF qui déclare clairement que la mobilité doit être basée sur le volontariat et:

- ne doit pas être utilisée comme outil pour traiter un manque récurrent de personnel,
- ne doit pas être utilisée pour atténuer les effets d'un mouvement social,
- ne doit pas être un moyen de résoudre les problèmes de rentabilité.

## → Atteinte au droit de grève des agents de sûreté aéroportuaire

Pour casser la grève des agents de sûreté dont la demande de revalorisation de leur métier est légitime, le gouvernement a fait le choix de remplacer les grévistes par des policiers.

**En l'absence d'atteinte à l'ordre public, ce qui était le cas, c'est une atteinte au droit de grève.**

**Le rôle du gouvernement en pareil cas est pourtant clair: c'est d'imposer le dialogue social pour négocier et trouver un accord.**

Pour FO, cette nouvelle démonstration de force montre une nouvelle fois la manière dont le président de la république et ses ministres méprisent les salariés, foulent les droits constitutionnels et détournent la loi, pour permettre aux compagnies privées de régaler leurs actionnaires.

Pour nous contacter: [fosna.national@aviation-civile.com](mailto:fosna.national@aviation-civile.com), ou  
Permanence Tel: 05 57 92 84 86