

## SPECIAL EUROPE n2

Après le numéro «SPECIAL FABEC», voici le 2ème volet :  
un numéro élargi aux autres FAB du «Ciel unique européen »

### L'Edito

#### Le livre noir de la RGPP, par FO

Conformément à notre attachement à la république sociale et à ses trois piliers (services publics, régimes sociaux, conventions collectives et statuts nationaux), nous avons publiquement dénoncé les atteintes graves aux principes républicains et aux droits des usagers-citoyens.

De fait, au travers d'une démarche idéologico-budgétaire, la réduction à marche forcée des dépenses publiques conduit à des suppressions d'effectifs, de missions, de services publics.

Exemples à l'appui, nous avons expliqué que la RGPP se traduisait, y compris, par des problèmes importants de sécurité civile ou sanitaire.

C'est le cas quand la fermeture de services d'urgences et le surbooking des SMUR conduisent à ne pas pouvoir traiter tous les patients et mettent les soignants dans l'obligation de faire des choix déchirants.

C'est aussi le recours possible à des privés pour les procédures d'immatriculation des véhicules, qui conduit à faciliter les erreurs ou trafics.

C'est encore le cas quand, confronté à des problèmes budgétaires, un commissaire de police demande à ses officiers de faire un vide-grenier pour équiper le commissariat. **Vous retrouverez tous ces exemples dans notre livre noir.**

Combattre la RGPP et exiger son arrêt est donc un acte de résistance sociale et républicaine indispensable. Cela ne concerne pas que les fonctionnaires, cela concerne tout le monde.

**Nous n'avons pas attendu que la campagne électorale pour les élections du 20 octobre 2011 commence pour découvrir les méfaits de la RGPP. Notre campagne s'inscrit dans le cadre de la défense et de la promotion des droits individuels et collectifs, sociaux et républicains.**

C'est aussi pour cela que nous condamnons la volonté de modifier la Constitution pour y intégrer l'interdiction du déficit budgétaire, tout comme nous condamnons sur le plan européen le «pacte euro», qui veut enraceriner l'austérité. Cela s'appelle être cohérent.

Jean-Claude Mailly,  
Secrétaire Général  
Confédération FO



### → Comité ATM de l'ETF

Lors de cette réunion du Comité ATM de l'ETF (ex JATM WG) du 21 juin, plusieurs points devaient être étudiés parmi lesquels la volonté de la CE de pousser à la mobilité des contrôleurs aériens, un tour d'horizon sur l'ensemble des situations nationales et des FAB européens et notamment avec M. Georg JARZEMBOWSKI, Coordinateur FAB pour le SES, invité par l'ETF.



#### Entretien entre les délégués ETF et M. JARZEMBOWSKI, Coordonnateur FAB pour la Commission Européenne.

Cet ancien député européen libéral allemand (PPE/ Démocrate chrétien), juriste de son état, avait été convié par l'ETF à venir s'exprimer sur la mise en place des Fab en Europe. Pour M. Jarzembowski, les Fab sont juste des outils pour plus de sécurité, de capacité, d'efficacité économique, de moins d'impact sur l'environnement et ils ont des implications sociales pour les travailleurs. Le 4 décembre 2012, les Fab doivent être créés.

#### Bottom up ou top down approach?

ETF a demandé à son invité, ce qu'il pensait de la récente déclaration de M. Marinescu, Rapporteur du règlement SES2 au P.E.: *"Le bottom up approach ne fonctionne pas. Il faut aller vers la Top Down."*

M. Jarzembowski s'est interrogé sur « Comment améliorer la coopération entre ANSP, clé de l'amélioration du trafic), la coopération civile militaire, la coopération entre les network managers (amélioration des routes aériennes), les accords volontaires (ex : formation des contrôleurs aériens), etc.

Il a poursuivi :

*« Les Etats membres sont responsables dans la Bottom up approach. Certains l'ont bien réalisée.*

*La CE a un rôle incitatif, de motivation, pour les autres..*

*Je vais au Parlement européen tous les 3 mois pour rapporter ce qui marche et ce qui peut être amélioré. La flexibilité de l'espace est importante pour améliorer le trafic, notamment avec les militaires.*

*Je rappelle aux ministres qu'ils ont un travail à réaliser sur la sécurité, et les autres objectifs des FAB, et les incite à la coopération.*

*J'aide à la négociation entre Etats membres, si on m'appelle.»*

**Les syndicats présents ont ramené le coordonnateur FAB vers des préoccupations plus sociales, en évoquant la crainte d'une approche Top-down venue directement de Bruxelles...**

G.J.: « L'Information et la consultation des représentants des personnels sont importantes. Mais, concrètement par exemple, la mobilité doit permettre de résoudre le manque de contrôleurs aériens. Pour le moment, l'approche Top down n'est pas à l'ordre du jour mais si les Etats membres ne font pas le travail de construction des Fab, une directive SES3 pourrait voir le jour. »

Les représentants de l'ETF ont souligné la crainte d'une volonté de réduction, non justifiée au plan technique, d'un certain nombre de centres de contrôle.

G.J. « Il faut voir ce qui est le mieux au plan opérationnel avec les nouvelles technologies. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait 3 ACC en Allemagne, 2 suffissent. De même, un ACC en Suisse suffit au lieu de 2. Mais les Etats et les FAB doivent décider en fonction de leur besoin. Les ministres des Finances doivent aussi appliquer les directives et aider à mettre en place les FAB. »



Riccardo RUBINI, Pdt du comité ATM/ETF, et Georg JARZEMBOWSKI, Coordonnateur FAB

**FO a pris la parole pour rappeler que le dialogue social est inscrit comme une obligation dans le paquet Ciel unique, mais que trop de FAB ne le pratiquent pas.**

**FO a demandé à M. Jarzembowski, que dans son rôle d'intervenant auprès des managers FAB, il leur rappelle que les personnels attendent de la consultation, de la négociation, et pas seulement de l'information sur la construction des FAB dont ils sont les premiers acteurs...**

## → **Mobilité des contrôleurs aériens dans les FAB**

C'est une idée ancienne qui refait surface avec la mise en place des plans de performance.

**La CE et les ANSP veulent encourager la souplesse dans la gestion des effectifs, pour pallier à la pénurie d'ATCO un peu partout en Europe.**

C'est une mauvaise réponse à un vrai problème.

**FO a fait savoir à la Commission que la mobilité est souhaitable, mais seulement sur la base du volontariat.**

**Cela n'est possible que sur le moyen/long terme en raison des durées de qualifications et pour des raisons réglementaires et de sécurité de la nécessité de parler la**

**langue nationale (en plus de l'anglais).**

**Elle ne doit en aucun cas favoriser le dumping social.**

Ce sujet, et d'autres concernant la mise en place des FAB, sera débattu avec CANSO et AT-CEUC lors d'une conférence commune fin octobre.

**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 56 55 61 67 ou**

**-par courrier: SNNA-FO, CRNA/SO, avenue de Beaudésert 33692 MERIGNAC**

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

## → Où en sont les FAB européens ?

**Le contexte à l'entour n'incite pas à la tranquillité et à la béatitude.**

**Privatisation des tours, objectifs d'efficacité économique :**

**Les dirigeants du FABEC s'intéressent de près à ce qui est en cours chez nos voisins et la plus grande vigilance s'impose à la DGAC...**

### **Le FABCE**

*(République Tchèque, Hongrie, Autriche, Slovaquie, Croatie, Slovénie, Bosnie-Herzégovine)*

Signature d'accord entre les ANSP début mai. Pas d'amélioration attendue avant 2015. La formation de base des ATCO en ACC va être facilitée. La formation des autrichiens se fera sans doute en Hongrie ou en république Tchèque qui a une école privée expérimentée.

### **Portugal/Espagne**

La situation économique générale est difficile y compris pour les ANSP. Au Portugal, le manque de management et d'ambition encouragent l'AENA Espagnole à prendre des positions dominantes pour diriger le FAB. Des GT opérationnels fonctionnent (zones frontalières et routes).

En Espagne, la fièvre de privatisation après le coup de force de l'Etat contre les contrôleurs en novembre se poursuit et pourrait impacter le Portugal.

### **UK / Ireland**

Pour la CE, le FABEC n'est plus le bon élève, le couple Franco-Allemand peine à s'entendre, c'est le FAB UK Ireland qui est à l'honneur.

Un modèle économique de plus en plus libéral : Après un gel en 2010, les négociations salariales du NATS se sont avérées longues et difficiles. NATS a fait des propositions par branches (ATCO, Ingénieurs, électroniciens, etc.) liées à des changements de conditions de travail et de pratiques professionnelles (pour les ATCO + 5% en 2011 et 5% en 2012, 4% pour les autres catégories de personnels).

*Bien sûr, ces propositions salariales s'inscrivent dans un contexte de réduction des effectifs, d'augmentation de la charge de travail et... de profits significatifs avec paiement de dividendes provisoires aux actionnaires du NATS !*

*C'est aussi le moment choisi par le gouvernement Britannique pour continuer sa privatisation et vendre davantage ses parts et à petits prix...*

Dans ce FAB, l'Irlande pourrait passer sous la coupe de l'UK en raison de ses difficultés financières actuelles.

Des discussions sont également en cours pour un rapprochement avec l'Islande, la Norvège, la Suède (NUAC) et l'Estonie.

A noter, la mise en œuvre de trois GT dans ce FAB, dont un sur la sécurité et un sur la fourniture de services avec et pour les Compagnies aériennes, afin de pouvoir imposer ses points de vues (certaines compagnies sont actionnaires du NATS).

### **BALTIC (Pologne et Lituanie)**

Les deux pays ont signé un accord de coopération mais la mise en place butte sur un problème de souveraineté d'un bout d'espace russe au sein de l'espace aérien de ce FAB. . .

### **NUAC (Denmark/Sweeden)**

Le FAB "NUAC cie" a été créé pour la circonstance et va diriger le FAB l'an prochain en chapeautant les 2 ANSP Suédois et Danois. Les personnels Suédois ont signé un contrat favorable avec la société LFV après près de huit mois de négociation.

#### **Enchères sur le Service Tour en Espagne :**

LFV est inclus dans l'appel d'offres final pour gérer l'un des groupes de tours qui sont en fin de contrat. Cela prend beaucoup de temps pour une grande partie de la LFV.

#### **Achat de tours dans les aéroports exploités par Swedavia :**

Les tours qui sont exploitées par Swedavia, entreprise d'Etat, sont maintenant à vendre. Ceci s'applique à toutes les tours principales et un certain nombre de petites tours gérées par Swedavia. LFV a candidaté, mais c'est une des évolutions majeures pour LFV et les services de navigation aérienne en Suède, qui si elle perd ce contrat, pourrait la mettre en grave difficulté (et ses personnels avec) .

#### **Tours privées en Suède :**

Lorsque l'ACR (Aviation Capacity Resources), société privée, a remporté la fourniture du Service de contrôle des tours, cela a posé un certain nombre de problèmes. Dans l'une des tours, aucun membre du personnel n'est resté pour travailler dans la nouvelle société. Soudain, l'ACR s'est retrouvée sans personnel ! L'autorité de surveillance a donc décidé que LFV devait gérer le service ATC et former le personnel sur place pour l'ACR jusqu'à ce qu'ACR soit prête à prendre le relais ! Mais ce serait ...sous contrat.

#### **Objectifs de performance :**

Ces objectifs amèneront à des économies supplémentaires au sein de la LFV s'ajoutant à celles du-

rement accomplies jusqu'ici. Les niveaux fixés pour LFV dans le NUAC sont les suivants :

- une réduction du taux d'unité de 3% en moyenne pour 2012-2014, au total 9%,
- délai moyen de 0,08 mn en 2014.

### **FAB DANUBE** (Bulgarie/Roumanie)

#### **Bulgarie : contexte national**

Selon les prévisions, les prix à la consommation augmenteront de : 4% en 2011/12, et le chômage (10,3% en 2010) serait ramené à 7-8% en 2011. La corruption dans l'administration publique, la faiblesse du pouvoir judiciaire, les problèmes du système de santé et des infrastructures des transports demeurent des défis pour le pays.

La Bulgarie espère attirer les investissements étrangers par son coût du travail faible et des impôts favorables et arrêter ainsi le processus de perte de sa compétitivité.

#### **Objectifs de Performance :**

La Bulgarie et la Roumanie ne se soumettront pas à un plan de performance commun. Le plan bulgare sera prêt pour l'été.

*Tout changement de structure de BULATSA ou de réduction de personnels sera, si le cas se présente, étudié au préalable avec les syndicats.*

#### **Roumanie : contexte national**

Le syndicat UATC se bat contre la relocalisation de ARAD ACC (emplacement secondaire de Bucarest ACC). La politique d'absorption de Centres se poursuit sans aucune analyse préalable d'efficacité économique ni de sécurité.

Autre défi majeur : essayer de rester dans le dialogue social. Le cadre juridique concernant les syndicats, la négociation collective et le Code du travail ont été modifiés, à la suite d'un accord entre le gouvernement roumain, le fond monétaire international (FMI) et le Conseil des Investisseurs Etrangers (FIC).

Selon le nouveau cadre juridique, l'ensemble du mouvement syndical roumain subirait un bouleversement énorme. L'UATC (syndicat Roumain, membre ETF) a tenté à chaque occasion d'obtenir des informations avec pour résultat des discussions évasives et peu sérieuses.

#### **Objectifs de performance :**

La NSA roumaine et l'ANSP ont opté pour une réduction de 3,1% par an (référence 2009), du taux unitaire pour la période 2012-2014.

Le projet du Fab DANUBE s'articule autour du Plan de performance FAB, de l'agrégation des objectifs de performance des deux pays, d'un accord international entre les Etats sur les futures étapes.

L'optimisation du Réseau de routes et de la sectorisation, la préparation de simulations en temps réel sont en cours avec un objectif pour novembre 2011. L'étude de sécurité du Fab sera préparée en collaboration avec EUROCONTROL.



### **BLUE MED**

*(Italie, Grèce, Albanie, Chypre, Malte, Tunisie, Liban, Jordanie, Égypte)*

Après des débuts laborieux, un accord entre Etats devrait intervenir à la fin 2011.

L'implication des syndicats à la construction du Blue Med n'est toujours pas d'actualité.

ETF et ATCEUC ont travaillé ensemble sur une plateforme commune avant de rencontrer le management du Fab BM.

*Mais IFATCA, comme dans MOSAIC, entend être reconnu comme partenaire social, créant ainsi une difficulté supplémentaire, préjudiciable au dialogue social.*

En Italie, la convention collective actuelle expire en décembre 2011. Le nouvel accord aura une durée de trois ans au lieu de quatre. Les discussions débiteront après l'été.

Le trafic a légèrement augmenté, mais la situation en Afrique du Nord (notamment la guerre en Libye) a modifié les flux de circulation. Certains secteurs ont été redimensionnés et ouverts avant l'heure d'été pour subvenir à cette situation inhabituelle. Une réduction significative de trafic de 4,4% est prévue.

#### **Objectifs de performance :**

La proposition de la NSA pour l'Italie devrait être:

- délais : 0,12 min / vol en 2014,
- efficacité économique : -2,5% par an.

#### **Bilan :**

**La situation au niveau européen est disparate, mais le modèle coopératif, pragmatique, fonctionne quand les partenaires en ont la volonté.**

**Par ailleurs, le dialogue social dans la majorité des FAB est déficient.**

**A commencer par le FABEC, où la DSNA refuse systématiquement d'intégrer les propositions légitimes de l'ETF pour son organisation, dans une situation qu'elle veut conflictuelle.**

**Or, le FABEC ne se fera pas sans l'accord des personnels qui vont le mettre en œuvre.**

**FO, 2eme syndicat de la DGAC, va poursuivre son travail au niveau national et au sein de l'ETF pour faire entendre la voix de la majorité.**