

→ *L'Edito*

**"REDONNER VIGUEUR À LA RÉPUBLIQUE SOCIALE"**

Avant la crise, les tenants du capitalisme libéral vilipendaient les services publics et les régimes sociaux sources de dépenses dites improductives et d'endettement public. Il fallait laisser faire le marché.

Avec la crise, les mêmes, ou une partie de ceux-ci, se félicitent du «modèle social français» qui, grâce à ces amortisseurs sociaux permet de mieux résister, comparé notamment aux États-Unis ou au Royaume Uni.

Mais déjà, alors que certains voient poindre une sortie de récession, on voit ressurgir les discours sur l'explosion de la dette publique et sociale qui nécessite des mesures fortes, sous-entendu des réductions de services publics et des amputations des régimes sociaux.

Tous les bons discours sur «après la crise il faudra que le modèle soit différent» semblent déjà appartenir au passé.

Changer de modèle est pourtant une ardente obligation. Cela vaut pour la politique économique, la réglementation financière, la réforme fiscale ou la répartition des richesses. Cela vaut aussi pour l'organisation du travail au sens large, dans le public comme dans le privé.

Les entretiens individuels d'évaluation et de performance, le concept de qualité totale ou zéro défaut...

De là découle une pression accrue, la fixation d'objectifs arbitraires destinés à satisfaire in fine la rémunération des actionnaires, une individualisation des relations sociales, un contrôle accru des salariés permis par les nouvelles technologies.

Il est donc indispensable de revoir les objectifs et méthodes de l'organisation du travail.

Sur toutes ces questions, le syndicalisme libre et indépendant, notre syndicalisme, aura un rôle déterminant.

J.C. Mailly  
 Secrétaire confédéral FO

→ **PROTOCOLE 2010/2011: LA DGAC VEUT SUPPRIMER 400 EMPLOIS !**

Le GT protocolaire relatif à la GPEEC et aux effectifs s'est réuni le 19 novembre sous la présidence du Secrétaire Général Francis Massé.

Cette réunion faisait suite à une demande de nombreuses organisations syndicales dont FO.

Après avoir disserté sur la crise du transport aérien pendant ¾ d'heure, le SG, M. MASSE, a confirmé la stricte application de la RGPP (non remplacement d'un agent partant à la retraite sur deux) pour la DGAC en 2010 et 2011.

Sur 2010, cela conduit à la suppression de 188 emplois (ETP) et sur 2010/2011 environ 400 emplois.

Le SG a tenté de nous faire croire qu'il y avait encore des marges de manœuvre alors que tous les chiffres sont déjà arrêtés dans le projet de budget 2010 actuellement en cours d'exa-

men au Parlement...

FO avait déjà dénoncé fermement cette attitude de non transparence dans d'autres échanges.

**On ne peut s'empêcher de penser que la DGAC veut fermer les services en profitant du sous-effectif (délégations, BRIA, ...) ou réduire les ouvertures de certains aéroports (réduction de BO à l'étude par la DO) et externaliser certaines tâches (fonctions support, énergie des centres opérationnels...).**

FO a rappelé qu'il y a des besoins dans tous les services de la DGAC pour rendre un service public de qualité au sein de la DGAC dans la fonction publique d'Etat. FO refuse de cautionner et de faire de la co-gestion du sous-effectif. D'autre part, il est important de se préparer à la reprise de l'activité du transport aérien tant au niveau des re-

(Suite page 2)

**SOMMAIRE**

- *Protocole 2010/2011: Suppression de 400 emplois*
- *Site de la DTI: Toujours des inquiétudes..(p 2)*
- *Gestion du stress après incident (CISM) (p 3)*
- *Protocole 07/09: La DGAC renie sa signature (p 4)*
- *GT fonctions ESARR5 tenues par des TSEEAC (p 5/6)*
- *Les enjeux européens (mal)traités par le DGAC (p 7/8)*
- *Europe : réunion du GT de l'ETF à Bruxelles (p 9/ 10)*

(Suite de la page 1)

crutements que des investissements.  
FO s'est associé au SNICAC pour souligner le caractère aberrant des choix budgétaires faits pour le budget annexe en 2010.

Pour expliquer la baisse d'effectifs, le SG a évoqué une uniformisation vis-à-vis de nos partenaires européens ce qui veut dire de moins bonnes conditions de travail et une dégradation des garanties statutaires des personnels actuels et futurs (FABEC modèle fusionnel).

**Devant cette attitude fermée l'ensemble des OS a quitté ce GT qui n'était qu'une chambre d'enregistrement.**

**L'intersyndicale (FO, SNICAC, CGT, UNSA IESSA et UNSA ICNA) qui s'oppose à un modèle de FABEC fusionnel, à la RGPP, demande le maintien d'une DGAC unie au sein de la fonction publique d'Etat et sera reçue prochainement par le Secrétaire d'Etat au Ministère.**

## → **SITE DE LA DTI : LES PERSONNELS CONFIRMES DANS LEURS INQUIETUDES !**

Lors de cette deuxième réunion concernant l'évolution du pôle DTI d'Athis-Mons l'animateur du groupe a confirmé, après avoir débuté les entretiens avec les personnels :

-l'inquiétude des personnels qui se sentent oubliés par la DTI,

-de ce fait environ 30% des personnels souhaitent quitter le site DTI,

-Les personnels constatent la perte progressive de compétences du fait des départs.

Pour FO, c'est le résultat d'une mauvaise politique managé-

riale alors même que le site d'Athis, de part sa proximité d'organismes de contrôle, peut jouer un rôle important dans les simulations.

FO a renouvelé sa demande de différencier les fonctions « Chef EOS » et « responsable de site ».

### **Utilisation du site et missions des services :**

R&D : regroupement à Toulouse...ça commence bien !

EOS-CEO : il reste un seul agent donc fermeture...

EOS-SD : maintien sur le site d'Athis,

EOS-XPE : maintien de la plate-forme de simulation (avec effectif pour la maintenance),

DSO-CNS / IGS / INS : maintien à Athis,

Support administratif : maintien sur le site.

Une étude sera menée pour transférer les agents SNA/RP parc central dans le bâtiment DTI pour économiser les loyers versés à ADP....

Prochaine réunion le lundi 7 décembre.

***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 :

Adresse professionnelle :

Tel :

Fax :

Email :

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**

## → *Gestion du stress après incident : la DO prend (enfin) l'affaire au sérieux...*

La DSNA avait été alertée à plusieurs reprises par les syndicats (FO avait remis un dossier à Marc Hamy voici quelques mois) sur la problématique de la gestion du stress suite à un incident de contrôle ou plus généralement un incident professionnel vécu comme traumatisant par l'agent (quel que soit le corps).

**L'objectif** de ce nouveau groupe de travail lancé le 23 octobre 2009, **est donc de proposer**, après un bilan des démarches existantes au niveau européen ou national, **des procédures harmonisées et adaptées afin de gérer le stress suite à un incident dit critique.**

Cet incident peut être vécu soit en tant qu'acteur, soit en qualité de simple témoin.

Outre les démarches existantes, le GT s'est également appuyé sur le travail d'un rapport du Dr Clerel de 2002 qui n'a malheureusement pas été suivi de directives de la DSNA, mais qui pointait déjà certaines questions comme la nécessité ou non de faire intervenir la hiérarchie dans le processus de soutien psychologique.

Après un incident critique, il est important de pouvoir discuter de l'événement « à chaud ». Cela nécessite l'intervention de personnes formées (des pairs), qui pourraient être des collègues comme les chefs d'équipe ou de tour.

### **Trouver un système adapté aux centres éloignés et aéroports des listes F / G**

**FO a souligné que ce système est difficile à mettre en place sur les petits terrains où on peut travailler seul et où le turnover peut être important.**

**FO a invité le GT "à dégager d'autres types de solutions, et propose d'adopter une démarche pragmatique, réaliste, facile à mettre en œuvre et efficace pour les agents.**

**Les personnels doivent pouvoir bénéficier d'un suivi psychologique afin d'éviter des situations de blocage, de replis sur soi, qui peuvent conduire jusqu'à l'impossibilité de**

**repandre son poste.**

**Ce suivi pourrait se faire auprès de CUMP (Cellule d'Unité Médico-Psychologique), de service de victimologie ou alors par le biais d'une hotline. Dans tous les cas il est important de préserver l'anonymat et quel que soit le professionnel choisi, il doit avoir une connaissance minimale du monde aéronautique."**

Toujours dans ce cadre, le médecin de prévention pourrait être également un interlocuteur à ne pas négliger, en remarquant que ce médecin doit bien être séparé du médecin à normes.

### **Une définition générique couvrant tous les personnels susceptibles d'être concernés**

**FO a demandé d'adopter la définition : "procédure basée sur l'anonymat permettant aux contrôleurs et autres personnels de consulter un psychologue suite à un événement ayant un impact fort sur la confiance".**

Afin de pouvoir faire un bilan du système choisi et des conventions signées avec des partenaires (par exemple les CUMP), une évaluation doit être mise en place afin d'avoir un retour d'expérience pertinent, ce qui n'a jamais été fait avec les expérimentations existantes.

Le GT a convenu que, quelles que soient les dispositions mises en place, il faut que les modalités restent simples, que les agents soient informés, que la formation de certains agents (les pairs) soit assurée, en veillant à la cohérence et à l'équité des moyens mis en œuvre, et cela, pour toute taille de plate-forme.

Enfin, il a été demandé de traiter dans une prochaine réunion le problème d'information et de la formation des agents relatifs à leurs droits et devoirs en cas d'interrogatoire par une entité administrative ou judiciaire suite à un incident ou accident.

Contacts:

Laurent NOTEBAERT, Michel LENOIR (BN)

**"Les personnels doivent pouvoir bénéficier d'un suivi psychologique afin d'éviter des situations de blocage, de replis sur soi, qui peuvent conduire jusqu'à l'impossibilité de reprendre son poste."**

## → PROTOCOLE 2007/2009: LA DGAC RENIE SES ENGAGEMENTS !

Lors de cette réunion, l'ensemble des mesures en cours ou non finalisées du protocole 2007/2009 ont été listées.

### **Des GT et mesures en « panne » ou « oubliés »**

**-Examen spécifique IESSA** au profit des TSEEAC des Centrales Energie et climatisation:

Malgré les engagements pris par le D.G. en septembre **rien n'a été fait** pour la mise en œuvre de cette mesure protocolaire ! A ce rythme il n'y aura bientôt plus de candidats....

**-GT EVS** : une réflexion devait être engagée sur l'ensemble de la grille et prendre en compte notamment **le rapport de l'IGAC concernant les contrôleurs d'aérodrome**. Malgré les engagements pris par le D.G. en bilatérale en septembre, **le S.G. et SDP refusent d'appliquer cette mesure protocolaire**,

**-Groupe de réflexion avec pour mission de préserver et mieux identifier la filière professionnelle « métiers du contrôle aérien »**: Les fonctions d'expertise et d'encadrement ayant un lien avec ces métiers seront traitées dans ce GT. **Malgré les engagements pris par le D.G. en septembre, en présence du S.G. ce dernier hésite encore à lancer la réflexion prétextant qu'il en a oublié les objectifs.**

Pour mémoire FO avait demandé l'inscription de ce GT au protocole afin que les

TSEEAC contrôleurs ne soient pas, une fois de plus, oubliés. FO a clairement rappelé que ce GT avait pour but de valoriser les carrières des TSEEAC exerçant les métiers de la filière contrôle (contrôleurs, instructeurs, encadrement).

**FO dénonce le mépris affiché par le S.G. vis à vis des engagements protocolaires signés par le Ministre et le D.G.**

### **-Action sociale:**

**Rien n'a été fait concernant l'aide à la mutualisation et à la dépendance.** Le recrutement d'agents avec handicap est toujours très très limité et bien loin des 6% annoncés par le gouvernement. On peut se demander s'il y a une quel-

conque activité sur ces sujets au sein de la DGAC... mis à part la négociation malheureuse de la convention AF (GP).

### **Projets de textes en attente à la Fonction Publique / Budget**

**-Modification du statut des pilotes inspecteurs,**

**-Modification statut IESSA et TSEEAC** (licence ESARR 5),

**-Harmonisation EVS/RSI**, création d'une prime IFR pour les catégories administratives B et C. (pour les B c'est publié au JO du 11 octobre pour les C c'est toujours en attente..),

**-Atténuer les effets de la décote pour les OE** (travaux insalubres). Il y a une véritable difficulté de gestion des OE partis en retraite car il faudra recalculer leur pension lors de la parution des textes.

### **GT à lancer**

**-Création d'un comité d'éthique et de déontologie** : le mandat de ce GT sera précisé,

**-Intégration des OPA (Equipement) dans la DGAC.**

Sur ce point FO a demandé que les tous personnels de l'Equipement en fonction au SNIA soient informés des procédures. Il existe la possibilité de détachement dans un corps de la DGAC (TSEEAC, IEEAC, ...) au bon vouloir de la DGAC et au bout de cinq ans de détachement l'agent peut, de droit, demander son intégration.

La réflexion sera poursuivie...



*Sous prétexte de baisse de trafic, le Secrétariat général renie ses engagements protocolaires.*

*Et il voudrait qu'on lui fasse confiance pour le prochain!!!*

## → GT "Fonctions ESARR5 tenues par des TSEEAC"

**De l'inertie pour traiter les Services, apparition de la DTI, l'extension des fonctions est abordée,...et les agents BRIA sont sacrifiés !**

Lors des réunions des 12 et 20 novembre 2009, le GT a poursuivi l'étude des fonctions et des métiers exercés par les TSEEAC liés à la sécurité et concernés par les extensions ESARR5 (hors ATCO et ATSEP).

Dès le début de la réunion, l'animateur du GT, David COMBY, propose que les points délicats concernant les CR intermédiaires (qui n'ont pas été tranchés jusqu'à présent) soient reportés à la rédaction du rapport final.

Le SNNA-FO estime pour sa part que les points importants ne doivent pas être traités à la va-vite pour autant et que les comptes-rendus de réunion ne doivent pas figurer en annexe s'ils n'ont pas été validés par les membres du GT.

Aussi, **le SNNA-FO sera particulièrement vigilant sur la rédaction du rapport final.**

D'autre part, la DO indique vouloir considérer certaines des fonctions sortant du périmètre ESARR5 comme relevant du périmètre «extension», avec pour objectif de mieux cerner l'éventuel besoin d'une formalisation de la formation pour certaines de ces tâches non directement liées à la sécurité.

**Le SNNA-FO veillera à la cohérence des fonctions retenues au titre de «l'extension» et s'attachera à l'exhaustivité de ce recensement.**

L'animateur du GT propose en suite de passer en revue les différents points en attente:

### CRNA

-La tâche «utilisation de GOSPEL et AUP» n'est pas retenue par l'Administration bien que le SNNA-FO soutienne un classement de niveau 2 en raison de l'implication opérationnelle....En attente.... ! De plus, le SNNA-FO indique qu'un travail d'harmonisation est nécessaire pour les autres assistants de classe FMP.

-La tâche «contribution aux études CA» n'est pas retenue par D. Comby bien que le SNNA-FO soutienne un classement de niveau 1...

-La tâche «support formation SAR» est retenue par le GT, après analyse complémentaire, au niveau 3 au titre de la délivrance d'une instruction pratique sur la fourniture du service d'alerte.

### SIA

-La tâche «diffusion de NOTAM» effectuée par les agents et superviseurs du BNI est classée au niveau 3.

-La tâche «encadrement technique» assurée par

l'assistant de subdivision BNI est retenue au niveau 3 au titre de la formation pratique.

-La tâche «administration des systèmes» est retenue par l'Administration dans le cadre de «l'extension». Le SNNA-FO soutient que les systèmes concernés sont péri-opérationnels et qu'à ce titre, cette tâche rentre pleinement dans le périmètre...

### CESNAC

-La tâche «formation théorique des personnels exploitation» effectuée par l'instructeur est retenue au niveau 1 par l'Administration, qui considère que la détention par cet agent de la qualification pratique des CMS n'est pas justifiée !

**-Le SNNA-FO soutient que cet agent doit, pour assurer un travail de formation cohérent, détenir la qualification pratique associée et ainsi être classée au niveau 3.**

Le GT a ensuite recensé les métiers répartis dans les SNA selon le classement suivant :

### → Chef CA (hors ATCO)

Dans un premier temps, seule la tâche «rédaction de consigne d'exploitation» est retenue par l'Administration !

**Le SNNA-FO indique alors que les chefs CA ne sont pas intégrés dans le GT protocolaire «Encadrement/Expertise» et qu'il existe un réel besoin de formation à formaliser pour les fonctions «chef CA hors ATCO».**

Le GT considère qu'il faut donc rendre obligatoire le stage ENAC «Chef CA» pour les agents mutés sur ce poste, ce qui amène à proposer un classement au niveau 2.

**De plus, le SNNA-FO indique que les Chefs CA ont parfois des prérogatives de coordonnateur EPIS au sein de leur zone de responsabilité... Ce que l'Administration ne veut pas aborder... arguant du fait qu'ils ne font que contribuer aux EPIS...sans les mener!**

### Assistant de classe, de subdivision

-La tâche «mise à jour de documentation opérationnelle» est proposée au niveau 1.

-La tâche «conception de procédures» est proposée au niveau 3.

-La tâche «paramétrage des mises en service des systèmes» est proposée au niveau 1.

-La tâche «correspondant information aéronautique» est proposée au niveau 2.

-La tâche «analyse d'impact de modification d'es-

(Suite page 6)

(Suite de la page 5)

pace» est proposée au niveau 1.

-La tâche «traitement des événements sécurité» est proposée au niveau 1.

### BRIA

-La tâche «conduite sur l'aire de manœuvre» est retenue par l'Administration...mais il subsiste un flou artistique quand à son classement... 1 ou 3 selon le type de permis M ou P... (voir plus loin les agents de la vigie trafic).

-La tâche «traitement des plans de vol et messages associés» est retenue par l'Administration au seul niveau 1 !

-La tâche «contribution au service d'alerte sous l'égide du BTIV» est retenue par l'Administration au seul niveau 1 !

**Le SNNA-FO considère que ces deux tâches relèvent du niveau 3... et que c'est faire injure aux agents BRIA que de ne pas reconnaître la criticité sur la navigation aérienne des tâches exercées !!**

**La logique de fermeture programmée des BRIA semble prendre le pas sur toute forme de reconnaissance des fonctions!**

### Spécificités Outre mer

La tâche «fourniture du service SAR» par un assistant technique outre mer est proposée au niveau 3 de même que la tâche «armement de la salle SAR».

### SNA-RP

-La tâche «assurer la régulation de trafic» exercée par les agents et chefs de quart de la vigie trafic et sol est proposée au niveau 3.

-La tâche «convoyage d'avions aux moteurs» est proposée au niveau 3, au titre du maintien de compétences du permis P tous les 2 ans.

-La tâche «informateur aéronautique local du SIA» exercée par l'assistant de subdivision est proposée au niveau 2.

-La tâche «traitement des dysfonctionnements CA» est proposée au niveau 1.

Enfin, l'Administration est en mesure de fournir des tableaux recensant les tâches des TSEEAC en poste à la DTI... !

42 postes sont recensés au total. Un accord de classement entre la direction de la DTI et les organisations syndicales locales a été trouvé pour ¾ des cas.

Un point d'achoppement apparaît sur les 4 agents TSEEAC contribuant aux dossiers de sécurité (ou certaines EPIS) principalement techniques. L'animateur du GT ne souhaite pas les retenir au niveau deux, prétextant qu'ils n'assurent pas des fonctions de coordonnateur Etude de sécurité, et qu'ils n'ont pas à suivre le stage DESNA.

Le SNNA-FO, ainsi que les autres OS, soutiennent que ces agents doivent maîtriser la méthodologie propre aux EPIS/Dossier de sécurité et qu'ils doivent être reconnus au niveau 2.

L'Administration n'en démord pas, reconnaissant finalement qu'un «stage DSNA allégé» peut être une réponse à ce manque, mais que cela ne donnera pas lieu à une «habilitation»...laissant ainsi le classement au niveau 1 ... !

**Le SNNA-FO demande qu'une réflexion générale sur le rôle des contributeurs aux EPIS/Dossier de sécurité soit menée dans tous les Services. La criticité de ces tâches semble évidente et l'on ne peut se contenter d'un classement au niveau un, qui ne formalise pas la formation... !**

D. Comby indique "essayer d'avoir une approche globale pour identifier des familles de tâches à recenser au titre de «l'extension»". Après accord, le GT se propose d'examiner les familles de tâches suivantes :

- superviseurs redevances CESNAC,
- agents chargés de recueillir des données liées à la sécurité,
- agents en charge de l'informatique de gestion et des systèmes péri-opérationnels,
- agents en charge de manipulation ou d'administration d'outils d'aide à la formation ou simulation,
- agents en charge de la gestion de sites intranet (publicateur),
- agents chargés de l'intégrité des données (systèmes péri-opérationnels).

**Au delà de ce qui a été listé, le SNNA-FO demande à ce que soit réexaminé systématiquement les tâches non retenues lors de la première analyse, afin de n'oublier personne et de veiller à une cohérence d'ensemble. Le travail du SNNA/FO continue !**

Prochaine réunion : 2 décembre 2009

Contacts :

- Frédéric BARRET (SIA),
- Marie Cécile ASSEMAT et Marion BRIDET (Vigie Trafic Roissy),
- Patrick PIRAT (BTIV CRNA /Est),
- Michel LENOIR (BN),
- Thierry MOROT (BN),
- Franck DUPONT (CRNA-SO)

**Pour nous contacter: [fosnna@aol.com](mailto:fosnna@aol.com) , ou Bureau National, CRNA/SO, Avenue de Beaudésert 33692 Mérignac Tel: 05 57 92 84 86 / Fax: 8487**

## → LES ENJEUX EUROPÉENS DE LA DGAC (MAL) TRAITÉS DANS LE GT "EUROPE"

La DGAC doit faire face à la création du FABEC, et à la directive SES2. Les choix qui seront inscrits dans le protocole vont l'engager définitivement dans de nouvelles directions.

M. Gandil, DGAC, a voulu rencontrer les représentants des personnels sur ce sujet, éminemment sensible, et ouvrir un GT, qui comprendra deux volets :

- un GT "Europe de la navigation aérienne",
- un GT "Europe de la surveillance pour l'ensemble des domaines et opérateurs de sécurité et de sûreté".

Comme l'a souligné le DG : "ce GT "Europe" est donc particulièrement important pour l'avenir de la DGAC et de ses personnels. Il vient en appui du ministère pour la préparation des futures négociations intergouvernementales en vue de la ratification d'un Traité à la suite du séminaire de Bordeaux de novembre 2008, lui-même précédé d'un CTP DGAC Europe en juillet 2008".

### Les enjeux européens de la DSNA

Le DGAC a inscrit dans le document préparatoire à la réunion, que la DSNA devra :

- accompagner dès 2012 la mise en œuvre du ciel unique II et de ses objectifs de performance du réseau européen, notamment par le **management de la performance** à l'échelle du FAB EC dans le cadre d'une organisation Eurocontrol modernisée,
- **négocier pour ce faire avec nos partenaires du FAB EC le meilleur modèle** pour la mise en œuvre d'un service public opérationnel organisé pour atteindre ses objectifs de performance de façon solidaire,
- **définir les critères de choix**

**pour la définition de ce modèle, et inscrire dans le traité FABEC les conditions nécessaires à la préservation des garanties nationales,**

- **définir un cadre opérationnel**



Signature du FABEC en novembre 2008

**intégrer ATM/CNS/AIS permettant d'optimiser à long terme les services ATC de l'espace FABEC, du sol à illimité, tout en garantissant les intérêts opérationnels des usagers civils et militaires, IFR et VFR, de l'espace aérien français,**

- **promouvoir un management de la sécurité harmonisé, et le cas échéant plus intégré à l'échelle du FAB EC, garantissant la « just » culture,**
- **moderniser l'organisation des services d'information aéronautique et d'assistance aux pilotes pour la préparation des vols,**

**moderniser les méthodes de développement, d'acquisition et d'exploitation des systèmes ATM-CNS, notamment dans le cadre du programme SESAR,**

- **promouvoir notre modèle en matière de formation, de gestion des ressources humaines et de dialogue social,**
- **mettre en place en 2012 un système commun de redevances de navigation aérienne à l'échelle du FAB EC**

**étudier en 2010 la faisabilité d'un centre commun trinational suisse, allemand et français en**

**réponse aux interrogations stratégiques de Skyguide sur son avenir. Cette étude constituera une étape structurante pour la constitution du FAB EC au même titre que l'étude des évolutions institutionnelles du centre Eurocontrol de Maastricht."**

**Autant dire que cette feuille de route ne satisfait pas du tout FO !**

Parmi les éléments clés du paquet Ciel Unique 2, le FABEC tient une place déterminante. En effet, les autres FAB d'Europe, moins avancés que le FABEC (Bluemed, UK/IR, etc.) ont un œil attentif aux orientations qui seront prises.

La DGAC a un bilan tout à fait satisfaisant en matière de retards des vols, de sécurité, etc.. La France doit donc faire entendre sa voix clairement et fermement, dans le concert des négociations qui s'annoncent pour le Traité.

M. Gandil en convient : "c'est un dossier à dimension politique. La réussite du FABEC conditionne la réussite des autres FABs".

En ce qui concerne la structure du FABEC, il a poursuivi : "la grande majorité des personnels resteront dans leur Centre. Il y aura des organisations transfrontalières". Ce qui signifie aussi qu'il y aura quand même un certain nombre d'agents qui devront bouger...

La structure du futur FABEC sera donc déterminante: modèle coopératif, alliance ou intégré ? Selon le DG, les trois modèles représentent des avantages et des inconvénients :

- **Coopératif** : c'est confortable mais attention à ce que les autres ne jouent pas sans nous.

- **Alliance** : cela permet de tester des progrès sans forcer d'un coup vers un modèle intégré ?

(Suite page 8)

(Suite de la page 7)

Mais il existe un risque de perte d'intégrité (pour les personnels).

- Intégré : système complexe, (qui à la faveur de plusieurs ANSP) avec de nouvelles façons de travailler".

FO a alors abordé la question qui fâche, la cerise sur le gâteau de ce document de travail :

**L'Etude de faisabilité d'un Centre de contrôle commun trinational.**

Le Centre Franco-Suisse était enterré... Vive le Franco-Suisse-Allemand, à la demande de la Confédération Helvétique !

Voilà un exemple concret d'Alliance : on crée une personne morale internationale dans laquelle sont détachées les personnels, mais avec un fonctionnement, des conditions de travail propres, la possibilité de recruter des personnels, etc. et par corollaire, au minimum, un dégraissage dans les Centres français.

Les agents de la DGAC entrevoient sans peine où cela va les mener à terme

On comprend mieux également l'intérêt du gouvernement pour transformer la DGAC en EPA (Etablissement Public Administratif).

D'ailleurs, le DG a annoncé le lancement d'un sous-GT "Détachement FABEC" du GT "Europe"..

**FO a clairement fait savoir son opposition à l'EPA et à la création de ce Centre trinational, suivi en ce sens par l'ensemble des représentants des autres syndicats (à l'exception du SATAC).** Selon FO, d'autres pistes peuvent être étudiées pour traiter la question Suisse!

Pour FO et l'ensemble des organisations syndicales, exceptés le SNCTA et le SATAC, le choix du modèle de FAB est sans ambiguïté: **Seul le modèle coopératif**

**assurera l'évolution et la pérennité des statuts et des conditions de travail.**

**Il faut maintenant que le gouvernement français donne à la DGAC une orientation ferme sur le modèle qu'il entend mettre en place.**

**A cet effet, une délégation intersyndicale FO, CGT, SNICAC-CGC UNSA/IESSA-ICNA sera reçu par M. BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, le 16 décembre.**



**P. GANDIL et D. BUSSEREAU au Sommet FABEC de Bordeaux en novembre 2008. Où le ministre veut-il mener la DGAC?**

### Place de la DSAC

Le document de travail de cette réunion comprenait également une partie appelée "Enjeux européens de la DSAC", qu'on ne résiste pas au plaisir de vous livrer ici in extenso :

*"Enjeux européens de la DSAC" navigabilité, licences, opérations, ATM et Aéroports La surveillance du FABEC"*

Trois lignes, c'est un peu maigre pour traiter des orientations de la DSAC, de ses rapports avec l'EASA, et les autres autorités de surveillance du FABEC en comparaison des deux pages consacrées à la DSNA...

**FO a demandé si la DSAC avait participé à l'élaboration du texte !**

Le DG a alors donné la parole à Florence ROUSSE, Directrice de la DSAC, qui dans une explication peu convaincante a renvoyé les réflexions aux travaux en sous-groupe "GT Europe DSAC"...

### Les conséquences sur la DGAC et ses personnels

Dernier volet du document de travail. La DGAC va être confrontée à de sévères turbulences : *"séparation fonctionnelle et équilibre (annonce de l'autre GT) métiers, qualifications formations mobilité/détachement, rôle de l'ENAC dans le FABEC, etc"*.

Pour FO, la France de par sa situation géographique, ses flux de trafic et l'importance de son espace aérien, doit pouvoir peser plus sur la construction du FABEC.

**La DGAC doit renforcer ses équipes au sein du FAB.**

Concernant le taux de RDVC : un taux unique au sein du FABEC est annoncé. FO a demandé une réunion technique sur ce sujet et ses conséquences sur le budget annexe.

Finalement, cette réunion a tourné autour du problème central qu'il va falloir trancher : quel statut de la DGAC et quel modèle de FABEC veut construire le Ministère français des Transports ? Sans aucune réponse, les GT "Europe" et l'ensemble du protocole n'avanceront pas...

**FO continuera à défendre une DGAC au sein de la Fonction Publique de l'Etat et un modèle de FABEC coopératif.**

## → EUROPE : Réunion des syndicats européens du Joint ATM Working group de l'ETF



La DGAC vit à l'heure des premières négociations protocolaires. Pendant ce temps, la construction du Ciel unique se poursuit à Bruxelles.

Aussi, les syndicats européens du Joint Air Traffic Management Working group de l'ETF se sont-ils retrouvés les 17 et 18 novembre pour faire un point sur les FAB, SESAR et l'EASA.

La directive européenne stipule que les FAB doivent être en ordre de marche en 2012. Selon les différents projets (FABEC, BLUEMED, UK-IR, NUAC, etc.), l'état d'avancement de leur mise en place est variable.

A l'heure actuelle, les fournisseurs de service de la navigation aérienne (NASP) ont du mal à accepter les syndicats comme des partenaires constructifs et à part entière. Dans certains cas, le dialogue social est presque inexistant.

### FABEC

#### Dialogue social

Le FABEC figure plutôt dans la liste des bons élèves pour ce qui est de la dynamique de construction du FAB, mais les syndicats de l'ETF attendent toujours de pouvoir participer aux groupes de travail de son implémentation.

Les représentants des personnels de la DGAC ont depuis vingt ans toujours voulu et pu participer en amont aux travaux pour apporter leur expertise. Ce n'est pas le cas pour le FABEC puisque les organisations syndicales sont uniquement informées de l'avancée des travaux.

L'ETF demande donc à passer maintenant au stade de la consultation et de la négociation.

Mais là encore, alors qu'il serait judicieux d'offrir un front intersyndical uni et puissant face aux ANSP, les manœuvres des délégués du projet "MOSAIC" torpillent le dialogue social naissant au sein du FABEC, par la création d'une plate-forme fourre-tout (MARC) regroupant des syndicats pro-mosaic et des associations ou guildes professionnelles qui n'ont pas dans leur statut, ni leur usage, de pouvoir de négociation.

Les ANSP accorderaient dans ce Comité de dialogue social FABEC face à eux, six sièges pour ETF et six pour la plate-forme MARC.

ETF ne veut pas de négociations "dures" dans ce comité puisque certains membres de MARC ne sont pas des syndicats mais des associations professionnelles.

FO et les autres syndicats de l'ETF sont prêts à ac-

order un rôle d'observateur à ces derniers, mais conteste leur légitimité (les textes sont clairs à ce sujet aussi bien aux niveaux nationaux qu'euro-péen) à pouvoir négocier les aspects sociaux nécessairement liés à la mise en place du FABEC.

Seuls ETF et ATCEUC sont reconnus pour cela au niveau européen, et peuvent opposer un rapport de force nécessaire à toute bonne négociation.

M. GEORGES, DSNA, a repris la charge de M. HAMMY mandaté pour gérer le dialogue social au sein du FABEC.

Une rencontre "dialogue social" bilatérale ETF/DSNA est prévue en décembre devra permettre d'avancer sur ce point, avant une plénière en janvier.

Ce problème n'est pas anodin, puisqu'il engage, à terme, la structure même de dialogue social et donc des conditions de statut, de travail des personnels, etc.

### De nouvelles perspectives...

La Suisse pour des raisons internes pousse un projet d'étude de Centre en route multinationaux (Skycontrol/DFS/DSNA) que la DGAC a inséré dans le premier texte du GT "Europe" du nouveau protocole (voir CR plus loin). FO et d'autres syndicats de l'ETF n'y sont pas favorables. La création d'un nouveau centre, probablement basé à Bale, lui donnerait rapidement une structure de personne morale propre, avec possibilité de recrutements de personnels sous droit privé, indépendants des ANSP, avec les effets de dumping social bien connus.

### Projet d'Ecole de DFS

Selon nos informations, DFS n'entend pas laisser l'ENAC prendre les rênes de la formation dans le FABEC et projette la création d'une "Académie" en Allemagne. Reste à voir comment se répartiront les rôles des différentes écoles dans le FABEC...

### Statut du centre de Maastricht

Le sort du Centre de Maastricht n'est pas scellé. Mais au minimum, il devra changer de statut.

### FAB UK-IR

Le partenariat public (IRL)/ privé (UK) ne facilite pas la coopération entre les ANSP, la logique très commerciale du NATS s'adaptant peu avec la logique de service public... Dernier exemple en date, voici quelques mois, le NATS avait appelé l'Etat à son secours pour faire face aux investissements. Aujourd'hui, la majorité des compagnies aériennes actionnaires du NATS souhaitent vendre leurs parts

(Suite page 10)

(Suite de la page 9)

après avoir réalisé une belle prise de bénéfices ! Comme pour les banques, les bénéfices vont aux actionnaires et les pertes aux contribuables. Sans parler du vrai problème de visibilité et des indispensables investissements à long terme nécessaires aux activités de la navigation aérienne...

### Rapports ETF/CANSO

Les ANSP représentant CANSO, lors de la précédente réunion de dialogue social sous l'égide de la Commission européenne, avaient eu un comportement très négatif, refusant toute les propositions des représentants des personnels de l'ETF, concernant la mobilité, le recrutement, la formation, le niveau de langue, la licence de contrôle, et plus globalement sur les conditions de travail des employés.

Pour sortir de ce climat peu constructif, l'ETF et CANSO vont travailler en atelier avant de se retrouver en commission de dialogue social. ETF propose une méthodologie de travail avec nombre de participants, sujets à traiter comme par exemple, SESAR, EASA, en rappelant le rôle du comité dialogue social (obligation légale de consulter les partenaires sociaux sous couvert de la CE).

### CONFERENCE EUROCONTROL / ETF

Les 2 et 3 février 2010, ETF et Eurocontrol organisent une conférence au siège d'Eurocontrol, dont le thème principal sera la sécurité et les performances humaines dans la gestion du trafic aérien.

Ce sera une réelle opportunité de rencontre et de débats pour les ANSP, les personnels ATM, les régulateurs des différents Etats (dont DSAC).

L'automatisation croissante du contrôle du trafic aérien, le besoin d'une culture non punitive (just culture), la formation, les licences, et d'autres sujets seront abordés.

Parmi les conférenciers, on notera l'intervention de Daniel Calleja-Crespo, Directeur du Transport Aérien, à la Commission Européenne.

FO invite les personnels de la DGAC volontaires pour y assister, à s'inscrire auprès de sa permanence nationale.

### EASA

L'EASA a vu son champ de compétences s'étendre à la gestion du trafic aérien par la C.E. Pour mieux connaître et traiter cette activité, elle a lancé trois groupes de travail:

- un sur les activités des fournisseurs de services,
- un sur la licence des contrôleurs aériens,
- un sur les autorités nationales de surveillances (régulateurs).

L'EASA s'est doté d'un High Level group (différent

du HLG du SES2) qui est un organe officieux mais directeur dont les membres ne sont pas connus officiellement ! Cela n'augure pas de bonnes relations de confiance, ni de transparence, pour les prérogatives de l'Agence et de son rôle futur...



### SES2

F. HUET, de la direction des transports, C.E., invité par ETF, est venu discuter des applications de la directive Ciel Unique SES2: "Le SES2 s'applique aux Etats, les FAB aux ANSP.../...les Indicateurs de sécurité doivent respecter les principes de la "just culture".../... Il faut aller vers un développement de la sécurité et de la performance en même temps".

L'ETF a demandé la possibilité de travailler sur un indicateur de performance **facteurs humains** (en relation avec la prochaine conférence Eurocontrol/ETF). La C.E. y est favorable.

Concernant la directive SES2 et l'article 18A (lancement d'une étude sur la privatisation possible des services) : *ce n'est pas une priorité pour la CE, l'heure est aux synergies pas à la fragmentation.../... Le 4 décembre, la feuille de route d'implémentation du SES2 sera connue".*

Prochaines échéances en 2010 :

- Début décembre: Conférence ETF Las Palmas,
- 2 & 3 février : Meeting ETF/Eurocontrol,
- fin février / début mars : séance plénière du JATM-WG et comité de dialogue social,
- SES 2 "Madrid conference": lancement de la feuille de route et de l'implémentation du SES2 à Madrid.

Contacts: Michel LENOIR (BN)

