



Le 6 décembre 2009

Communiqué suite aux dernières réunions protocolaires autour de l'Europe

Protocole 2009 et évolutions européennes l'UNSA-ICNA analyse

Les évolutions européennes et la mise en place du FABEC (Bloc Fonctionnel d'Espace « Europe Centrale » : France, Allemagne, Suisse et Benelux) sont évidemment au cœur des négociations protocolaires en cours. Déjà deux réunions spécifiques ont eu lieu (le 20/11 et le 30/11), l'occasion d'annonces importantes pour la profession. L'UNSA-ICNA rend compte factuellement des propos de la DGAC et vous livre son analyse des différents enjeux.

La méthode

Lors de la réunion du 20 novembre le Directeur Général a indiqué que le **dossier FABEC était avant tout politique** et qu'à ce titre les questions qui y sont liées ne pouvaient pas toutes relever du dialogue social. Il a notamment confirmé que la gouvernance du FABEC dépendait de négociations interétatiques qui ne peuvent pas être soumises à un quelconque veto des personnels.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

Nous prenons acte de la franchise d'une telle déclaration. Elle indique bien que certaines orientations cruciales pour l'avenir se décideront entre diplomates, bien loin de la sphère d'influence des Organisations Syndicales et qu'une fois avalisées, celles-ci seront définitives. Cela nous renforce dans la conviction que les étapes de construction du FABEC doivent se faire marche après marche, en se concentrant sur ce qui est réaliste et consensuel.

En revanche, nous ne saurions admettre que ces considérations conduisent la DGAC à avancer masquée et à exclure les personnels de toute concertation quant au choix de leur avenir au sein du FABEC. Nous exigeons la plus grande transparence de la part de l'administration. Celle-ci pratique encore trop souvent la rétention d'informations et doit cesser de moduler ses positions en fonction de ses interlocuteurs...

FABEC et concurrence

La DGAC a refait l'historique du Ciel Unique et expliqué les changements induits par le deuxième paquet de règlements (SES2) adopté en septembre 2009. Elle a expliqué que le **contrôle aérien** était désormais reconnu sans aucune ambiguïté comme **un monopole naturel et que la mise en concurrence des prestataires était définitivement abandonnée** au profit d'un mécanisme de « régulation économique ». Elle s'est déclarée favorable au maintien du système du recouvrement des coûts, mais avec des aménagements.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

En effet, la Commission Européenne a abandonné le concept de concurrence entre prestataires. Elle a estimé qu'il y avait un fort risque de se retrouver avec un oligopole de quelques gros

prestataires se partageant le « marché » (comme pour la téléphonie mobile), sans baisses de coûts notables pour l'utilisateur. Or, avant toute autre considération, c'est bien la réduction des coûts du

contrôle que recherche la Commission. Elle a donc mis en place un système où des objectifs de performance (qui restent encore à définir...) sont fixés, et où les prestataires seront soumis à des pénalités financières en cas de non respect des objectifs. Pour cela, il faut bien entendu sortir du recouvrement des coûts et passer au « price capping » (cf. notre communiqué « la DGAC sonne l'hallali du recouvrement des coûts »).

Ce sujet est l'un des exemples les plus flagrants du « double discours » de notre administration : aux personnels, elle présente ce dispositif comme un « aménagement au principe du recouvrement des coûts », aux compagnies aériennes et à la représentation nationale, c'est bien d'abandon du recouvrement des coûts et un passage à un système « d'incitation à la performance » dont elle parle !

Pour l'UNSA-ICNA, un tel changement est

inacceptable. La fonction fondamentale du contrôle aérien est, et doit rester, d'assurer la sécurité et le service public. La priorité ne peut être donnée à une conception uniquement économique de la Navigation Aérienne. Rappelons que les redevances de contrôle rétribuent un service rendu aux passagers, qui en paient directement le prix (faible) en achetant leur billet. Il est donc tendancieux de lier nos tarifs à la situation économique des compagnies aériennes : celles-ci n'invoquent pas par ailleurs la conjoncture pour demander une baisse du prix du pétrole...

L'UNSA-ICNA est donc fermement opposé à l'abandon du recouvrement des coûts, mais propose – afin de lisser les effets de variation du trafic dans un sens ou dans l'autre – la mise en place d'une « caisse d'amortissement du risque », gérée par un organisme indépendant.

Un établissement public européen ?

Le Directeur Général a expliqué que les discussions avec nos partenaires européens ne pouvaient se faire que sur la base de concepts européens, chaque pays ayant son référentiel propre. Ainsi, s'il se positionne clairement pour un FABEC public, il a précisé que cela devait s'entendre au « sens européen du terme » : c'est-à-dire un établissement dont le capital est public, mais où les personnels relèvent d'un contrat de droit de privé.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

Le principe de réalité est en train de rattraper les apprentis sorciers et de remettre en place certaines interprétations hasardeuses... Il n'est en effet pas une seule seconde question de « fonction publique » européenne ou internationale. Un fonctionnaire européen dépend d'une instance européenne et il est clair que la Commission n'a pas prévu de créer une

telle structure ! Quant à une éventuelle organisation internationale, à part quelques emplois de direction ou de haut niveau relevant du droit international (pour des raisons d'indépendance vis-à-vis des Etats d'origine) les autres emplois sont ordinairement de droit privé, sous forme de contrats le plus souvent à durée déterminée.

Centre tri-national

Deux questions majeures, la réorganisation du prestataire suisse Skyguide et l'avenir du centre de contrôle de Maastricht, font l'objet d'intenses discussions dans les organes de concertation du FABEC. C'est dans ce contexte que l'administration a indiqué qu'elle souhaitait étudier à l'occasion des négociations protocolaires l'option d'un centre tri-national France/Suisse/Allemagne proposée par Skyguide.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

En réalité, le centre tri-national (localisé à Bâle) n'est qu'une des 6 options étudiées par le prestataire suisse (statu quo, centre virtuel Genève/Zurich, centre unique Genève, centre

unique Zurich, délocalisation des secteurs suisses dans un ACC existant, centre tri-national). Un éventuel rapprochement Zurich/Munich est aussi sur la table. Quoi qu'il en soit, on voit bien que

l'optique choisie dans la construction du FABEC est très pragmatique : la réduction des coûts passera par une diminution des centres de contrôle (c'est la politique dite de « consolidation », chère à la Commission Européenne).

Un tel centre serait toutefois une très mauvaise nouvelle pour la DSNA : cela conduirait à créer un nouveau prestataire en France (sous la forme d'une « agence européenne », cf. supra) qui affaiblirait considérablement la DSNA en lui enlevant la responsabilité de toute la partie Nord de l'espace français. Nos recettes diminueraient considérablement remettant certainement en cause l'équilibre financier de notre système de péréquation, notamment au niveau du financement du service dans les aéroports. Par ailleurs, le FABEC étant clairement focalisé sur la « Core Area », on peut légitimement penser que ce nouveau centre, qui occuperait une place stratégique, se verrait allouer la majeure partie des moyens...

Ce projet est-il sérieux ou n'est-ce qu'un rideau de fumée pour se positionner face aux autres prestataires du FABEC ou donner des gages fallacieux à telle ou telle OS ? On ne peut que rester dubitatif face à la volonté d'une

administration de transférer des secteurs du sud vers le nord, alors que dans le même temps elle envoie massivement les personnels faire le trajet inverse (voir les dernières CAP), tout en expliquant qu'il n'y aurait pratiquement plus de recrutements pour les prochaines années... On a beaucoup de mal à voir une parcelle de cohérence dans tout cela !

La péréquation : une nécessité pour notre organisation du sol à illimité

La DGAC perçoit pour les services du contrôle deux types de redevance : l'une dite « en route » et l'autre pour services terminaux. Tous nos services ne sont pas soumis à redevances : pour le VFR, sur certains aérodromes avec peu de trafic commercial,...

La péréquation est un système de vases communicants qui permet de faire financer par les organismes les plus rentables ceux qui perçoivent insuffisamment de redevances (approches de moyenne importance). Sans cette péréquation le coût des services d'approche serait fatal pour notre organisation du sol à illimité.

GT détachement

L'administration semble vouloir s'appuyer sur le projet de fusion des services de nos collègues pour avancer ses plans. Elle a ainsi annoncé la création d'un GT « détachement » visant à expliquer comment les contrôleurs devront aller travailler dans le centre tri-national et quelles garanties sociales leur seront concédées.

Commentaire de l'UNSA-ICNA

Au grand jeu du « qui manipule qui ? », les contrôleurs se retrouvent malheureusement perdants. La DGAC confirme, en créant un GT « détachement », que si un prestataire indépendant est créé pour gérer un centre transfrontalier, seuls certains personnels de la DGAC y seront détachés et que ceux-ci seront gérés par des contrats de droit privé.

Qui peut sérieusement croire que l'on retrouvera dans ce centre, où travailleront contrôleurs suisses et allemands croiseurs de plots salariés de droit privé, les conditions d'emploi appliquées en France et, notamment, une organisation pluridisciplinaire de nos fonctions, le « I » de

ICNA ? Le cadre d'emploi risque bien d'être celui décrit par la licence de contrôle : formation minimale, spécialisation maximale... Et si le détachement permet un retour dans le corps d'origine, il ne faut pas s'attendre à ce que cela soit aussi simple qu'une mutation en CAP.

Enfin, s'il est probable que ce futur centre n'arrivera pas à fidéliser un grand nombre de contrôleurs français, il ne faut pas non plus rêver quant à la place laissée aux français au niveau de la Direction. Comme chez EADS, Airbus, Eurocopter, Alstom, etc. la remise en cause systématique du management français ne laisse pas augurer d'une influence majeure.

Une autre voie

L'UNSA-ICNA alerte les contrôleurs quant aux orientations qui semblent se dessiner. On ne peut envisager une évolution européenne que sur des orientations claires et partagées par l'ensemble des acteurs, au premier plan desquels se trouvent les personnels.

La Commission Européenne et le Parlement Européen ont certes fixé des objectifs qui doivent conduire à une réduction des coûts facturés aux compagnies aériennes. Mais il est possible de répondre à cette obligation par la compétence et l'unité, en démontrant la valeur du système social français. **La DGAC doit être efficace et puissante, elle en a clairement les moyens et la compétence. Mais pour cela notre administration doit faire sa révolution culturelle**, abandonner ces éternels projets oiseux à 20 ans qui n'aboutissent jamais au profit de projets concrets à court/moyen terme au service des contrôleurs (refonte des espaces, renouvellement des matériels – particulièrement en approche, nouveaux outils de contrôle, réglementation plus opérationnelle, etc.) qui seuls peuvent faire une vraie différence au quotidien. Là résident les véritables gains opérationnels de demain.

L'UNSA-ICNA sait que la construction européenne est essentiellement et malheureusement économique. Notre rôle de syndicat n'est pas de s'opposer à cette réalité objective, mais de faire en sorte que cette construction ne se fasse pas au détriment de la sécurité et des conditions sociales des personnels.

Il s'indigne contre l'utilisation systématique par certains de la peur et de la simplification à l'outrance des enjeux pour justifier l'abandon de notre modèle social et le recul permanent dans le fol espoir de contrer la Commission Européenne.

Petit à petit, on nous conduit de la grande Europe du contrôle, aux FAB, puis à la division de la DGAC puis maintenant à celle de la DSNA, en ne faisant miroiter finalement rien d'autre qu'une poignée d'euros « hors impôts » pour les quelques

détachés qui auront l'honneur d'être les futurs cobayes du modèle licence et devront troquer leur statut d'Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne contre un poste « d'opérateur de première ligne » !

L'UNSA-ICNA porte dans son nom l'engagement ferme à défendre le statut ICNA, qui seul permettra aux contrôleurs, grâce à leur niveau de formation, à la pluridisciplinarité et à l'exercice de fonctions d'expertises d'encadrement ou d'études, de participer à la définition et à la construction de ce qui sera leur avenir. Il défendra l'unité de la DGAC, ne considérant pas que les autres corps qui nous entourent soient une charge à externaliser mais, au contraire, qu'ils sont une richesse et une force pour le fonctionnement du service public.

Enfin, nous devons prendre en compte l'évolution de la société, la montée en puissance des considérations d'ordre écologique, le changement des habitudes de travail (réduction des voyages)... Tout comme l'augmentation du prix des carburants, ces nouveaux paramètres demandent, sans aucun doute, une remise à plat des objectifs et méthodes de la navigation aérienne, et une nouvelle analyse de la situation. L'heure n'est plus à la concurrence, à la déréglementation, mais nous devons au contraire nous préparer à évoluer vers plus d'organisation, plus de réglementation, et une coopération accrue avec nos voisins.

La DGAC est un des rares ensembles à couvrir la globalité des fonctions de l'aviation civile. Elle dispose d'atouts considérables pour affronter sereinement l'avenir. Ne laissons pas quelques fantasmes faire voler en éclat cette unité qui fait notre force et assurera notre futur.

L'UNSA-ICNA, estime qu'une autre Europe est possible. Une coopération contractuelle entre prestataires du FABEC, respectant l'indépendance et les spécificités de chacun, sans consolidation forcée ni remise en cause des modèles sociaux, est aujourd'hui la voie la plus simple, la plus rapide, la plus efficace de préparer l'évolution du transport aérien. Mais pour cela, il nous faut garder nos espaces, notre force de cohésion et notre unité.

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr