

Le 17 mai 2013



## GREVE DU 12 JUIN: MOBILISEZ-VOUS !

Onze ans après l'action européenne des contrôleurs contre le ciel unique de Loyola de Palacio, la volonté libérale de la Commission Européenne de privatiser l'Air Traffic Management européen, et ses services annexes, et d'en réduire les coûts à tous prix ne faiblit pas. L'attaque que nous subissons en 2013 est au moins aussi importante, notre réaction devra être en conséquence.

Le Paquet Ciel Unique SES2+ en préparation vise clairement la DSNA puisqu'il implique sa sortie de la Fonction Publique, tandis que le plan de performance 2015-2019 RP2 affiche des objectifs irréalistes et dangereux. L'UNSA-ICNA, membre de l'European Transport workers' Federation (ETF) appelle les ICNA à rejoindre le mouvement européen du 12 juin.



 temps de lecture: 6 min

### SES2+: vers une Commission toute puissante ?

#### Séparation régulateur/opérateur: la France clairement visée.

Le projet de paquet Ciel Unique SES2+ prévoit d'imposer aux états une séparation structurelle entre opérateur (pour la France la DSNA) et régulateur (la DTA). Pour l'instant, la séparation n'est que

fonctionnelle entre les trois directions (DSNA, DSAC et DTA). Celle-ci nous avait déjà été imposée par la Commission, avec pour argument que seule une séparation pouvait garantir un haut niveau de sécurité. La Commission, comme à son habitude, visait plus loin: déconnecter dans un premier temps les opérateurs des régulateurs et des surveillants, pour ensuite organiser le marché des opérateurs. La France, seul pays avec Chypre à conserver dans la même organisation opérateur et régulateur, est clairement visée !

#### Vers l'Établissement Public ?

Quelles seraient les conséquences d'une telle séparation ? **L'éclatement de la DGAC !** La DTA, autorité régaliennne, restant dans la fonction publique au regard de ses missions, la DSNA ne pourrait plus rester dans le giron de l'État.

### LES POINTS CLÉS

- 1 Pour la deuxième fois depuis 2000, le contrôle aérien européen est gravement attaqué par la Commission Européenne via RP2 et SES2+.
- 2 Le plan de performance 2015-2019 RP2 fixe des objectifs de performance économique et de régularité «en route» irréalistes, provoquant une levée de bouclier des prestataires européens et de certains États, dont l'Allemagne et, espérons-le, la France.
- 3 Le paquet Ciel Unique SES2+ prévoit, entre autres, la séparation structurelle entre opérateur (DSNA) et régulateur (DTA). Conséquence: la DSNA transformée en Établissement Public.
- 4 L'UNSA-ICNA, membre de l'European Transport workers' Federation (ETF) appelle les ICNA à rejoindre le mouvement européen du 12 juin.



Pour la nième fois, la première réunion protocolaire a été repoussée, dans un climat social tendu et sur fond de possible remaniement ministériel. Qui parlait d'un protocole signé avant l'été ?

☞ suite page 2



☞ suite de la page 1

Compte tenu des volontés affichées de certains de nos dirigeants, il est évident que dans un premier temps, **elle serait transformée en Établissement Public, probablement du type Industriel et Commercial (EPIC)**, de par la nature des services rendus. Quant aux missions de surveillance, elles pourraient aisément être confiées à des prestataires privés, du type Veritas, sous le contrôle de l'EASA.

### **L'établissement Public, une fausse bonne idée !**

Les exemples ne manquent pas, le plus édifiant étant celui de France Télécom, devenu EPIC dans les années 90:

- La cohabitation entre fonctionnaires et les personnels sous contrat de droit privé fut un désastre, avec une ostracisation des fonctionnaires: carrières bloquées, mise au placard, etc. Les conséquences humaines ont malheureusement été dramatiques.
- l'EPIC est une porte grande ouverte à la privatisation, nous ne comptons plus les administrations transformées en EPIC qui ont ensuite été privatisées, France Télécom n'a pas fait exception.
- La notion de licenciement économique, inconnue des fonctionnaires (bien qu'existant dans la Fonction Publique mais jamais mise en œuvre), fait son apparition avec l'Établissement Public.

Les défenseurs de la transformation de la DSNA en Établissement Public argumentent que ce type d'organisation présente des avantages certains en terme d'indépendance budgétaire. C'est probable. En revanche, cela signifie pour les personnels le passage d'un statut de fonctionnaire à des contrats de droit privé, avec les risques associés (*voir encadré*). C'est aussi la porte ouverte à la privatisation de la navigation aérienne française, comme cela se fit dans d'autres secteurs d'activité. **Pour l'UNSA-ICNA, c'est inacceptable: la DGAC doit rester unie, dans la Fonction Publique d'État.**

### **Des pouvoirs renforcés.**

Les experts nommés de la Commission Européenne entendent renforcer leur pouvoir à travers leurs différents bras armés:

- L'Agence Européenne de Sécurité Aérienne devient l'Autorité Européenne de l'Aviation et a des prérogatives élargies,
- le pouvoir du Performance Review Body est accru en matière de régulation économique, au détriment des États,
- la gestion du réseau est transférée à Bruxelles, ce qui signe la fin des FMP.

De plus, il est prévu de donner des places aux compagnies aériennes dans les conseils d'administration des prestataires de navigation aérienne. Air France sera-t-il convoqué au CT DGAC ?

## **RP2: le plan de trop**

Comme nous l'avons déjà longuement évoqué dans le communiqué du 11 avril dernier «L'Allemagne contre la Commission», le deuxième plan de performance est en cours d'élaboration par le Performance Review Body.

**Pas d'objectif chiffré en matière de sécurité, seules la régularité et l'efficacité économique important à la Commission.** Ainsi, 3 scénarii sont envisagés, prévoyant des baisses de coûts allant de 15% à 30%, entre 2015 et 2019 ! Sur le plan de la régularité, ce sont des objectifs de retards moyens compris entre 0,5 et 0,2 min/vol qui seront imposés aux prestataires.

Il est inconcevable d'accepter de tels objectifs, qui saigneraient à blanc les prestataires, donc la DGAC.



**Le 12 juin, les contrôleurs européens devront se mobiliser pour montrer à leurs gouvernements respectifs et à Bruxelles qu'ils ne sont pas prêts à se laisser écraser par une Commission largement influencée par les lobbies des compagnies aériennes.**

Notre site : [www.icna.fr](http://www.icna.fr)

Nous contacter: [unsa@icna.fr](mailto:unsa@icna.fr)