



Notre avenir dans l'Europe...

Extrait du communiqué du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, le 11 janvier 2010:
« Le Secrétaire d'Etat a rappelé que la France avait contribué à faire reconnaître aux services de la navigation aérienne leur caractère de **service d'intérêt général non soumis à la concurrence**(...) »

Il n'y aura donc pas de mise en concurrence de notre activité, et c'est dans ce cadre qu'il faut envisager l'avenir, contrairement aux domaines d'activités concurrentiels dans lesquels se trouvent France Telecom, La Poste, EDF (Sociétés Anonymes aujourd'hui). Il n'y a aucune fatalité à l'évolution du statut de la DGAC. Pour mémoire, EDF était un EPIC depuis sa création en avril 1946 ! France Telecom et La Poste sont devenus des EPICs en 1991. Bref, depuis 30 ans le sujet de l'Etablissement Public revient régulièrement sur la table de la navigation aérienne. Heureusement, le front syndical a permis de ranger ces projets dans les tiroirs.

Alors, quelle est la politique mise en oeuvre par la Commission Européenne dans les SES (Single European Sky)?

Le maître mot, c'est la **Performance**. La PRC (Performance Review Commission) construit des indicateurs de régularité, de sécurité et de coût, publiés prestataire par prestataire dans le PRR (Performance Review Report).

Parallèlement, le projet SESAR développe un système ATM qui devra permettre à l'horizon 2020 d'améliorer le niveau de sécurité tout en faisant face au triplement du trafic (de 2004), et baisser l'impact environnemental de 10%, le tout pour un **coût divisé par 2**.

Un système de pénalités et incitations financières est même mis en place pour « encourager » la performance selon ces critères...

Au regard de la PRR 2007 (avant la crise), la performance française est bonne. **Le prestataire français (DSNA) n'a donc pas à rougir de la comparaison et peut tout à fait défendre son modèle au sein du FABEC.**

Pourquoi ne pas s'engager aujourd'hui dans la voie du statut unifié?

Question de logique... Si tous les ATCOs (Air traffic Controller) dépendent d'un même statut, avec les mêmes conditions de travail, la politique singulière de la France depuis 20 ans volera en éclat. Si la DSNA ne manque pas d'effectif, les prestataires étrangers préfèrent faire travailler leurs contrôleurs plus, quitte à les payer plus cher. La souplesse dont dispose la France grâce à ses recrutements est trouvée dans les autres pays du FABEC au travers des heures supplémentaires et du « monorating » (en cas de besoin urgent d'ATCOs la formation est plus courte et moins onéreuse).

En conclusion, **en cas d'harmonisation des conditions de travail au sein du FABEC (salaires et horaires), l'application des indicateurs mettra rapidement en évidence le surcoût dû au nombre des contrôleurs français.** Le prestataire unique trouvera tout aussi rapidement des réponses pour faire baisser ces mauvais chiffres : diminution du nombre d'ATCO en France et/ou baisse des salaires.

Des garanties pour l'avenir?

Personne ne peut en donner. On ne possède vraiment que ce que l'on peut défendre. Qui se souvient d'une grève massive des contrôleurs aériens européens ? On peut faire confiance aux organisations syndicales européennes de contrôleurs pour négocier un statut « plaqué or », avec un pouvoir qui a tout intérêt à la création d'une Organisation Internationale (sortie du giron de l'Etat, postes d'encadrement, meilleure gestion des personnels...).

Mais que les salaires et la retraite ne viennent pas nous faire oublier le reste : sommes-nous assez dupes pour croire que **dans un fonctionnement de type privé, une fois l'accord passé, nos conditions de travail vont continuer à progresser, voire même seulement être maintenues en l'état?** En France, protégés par le fonctionnement de la Fonction Publique française, les ICNA ont su pendant plus de 20 ans les améliorer.

Précision : Gardons à l'esprit que tout détachement se fera sur des emplois avec **convention collective de droit privé**.

La Coopération contractuelle?

Un passage obligé. Le statu quo n'est pas possible.

La Commission Européenne regardera la capacité des Etats à construire une coopération réelle, particulièrement dans la « Core Area ». Ne nous trompons pas : ce sont les Etats qui doivent parvenir à s'accorder, par delà les retombées financières dépendant de l'endroit où sont tracées les routes . **Rappelons que la coopération contractuelle permet des mécanismes de compensations financières pour faciliter d'éventuels transferts de flux ou d'espace.**

Les conseillers du Ministre devraient s'évertuer à gérer les espaces limitrophes plutôt qu'à feindre de trouver les solutions dans un statut unifié des contrôleurs!... **Des améliorations concrètes dans cette zone seraient un beau signe de construction européenne efficace, bien plus qu'une hypothétique agence européenne du contrôle.**

Enfin, pour ce qui concerne le CRNA sud-ouest, la Coopération contractuelle dépasse le simple cadre du FABEC. Nous devons tisser des liens plus importants avec nos voisins ibériques.

Un tableau vaut mieux qu'un long discours (PRR 2007, chiffres 2006):

	DSNA (France)	DFS (Allemagne)	MUAC (Eurocontrol)	SKYGUIDE (Suisse)	BELGO CONTROL	LVNL (Hollande)	NATS (GB)	AENA (Espagne)
IFR contôlés	2935	2891	1610	1239	600	588	2505	1897
Délais total	2471	2193	969	1428	186	459	2975	2811
App (mn)	1005	1300		646	140	204	1227	1342
ACC(mn)	1466	893	969	1382	46	255	1748	1469
ATCOs Ops	2624	1731	220	321	228	191	≈1390	1993
Cout/ heure ATCO	64	108	126	110	116	88	99	168
Support Cost/ Composite Flight Hour	287	296	144	344	535	494	314	236
Productivité Comp flight hour/ATCO hour	0,75	0,86	1,79	1,11	0,64	0,99	0,95	0,54

*Les correspondants locaux remercient les courageux fondateurs de l'UNSA-ICNA, vecteur d'information factuelle et de prise de conscience dans les salles. Pour nous, l'appel à la grève est un ultime recours. Nous remercions donc aussi ceux qui nous ont suivi lors des journées des 13 et 14 janvier. **Gageons que le Ministre aura reçu ce message en renouant un véritable dialogue social !***

(≈50% de grévistes en salle de contrôle et ≈100% de grévistes en salle technique.)