



Syndicat National des Ingénieurs et Cadres de l'Aviation Civile

Aix, le 26 janvier 2010

## **Le choix du modèle de FABEC est déterminant pour l'avenir de la DGAC et de tous ses personnels**

L'objet de ce document est d'essayer de faire la synthèse des enjeux des évolutions européennes à venir pour la DGAC et tous ses personnels.

### **1) 11 janvier 2010 : le Secrétaire d'Etat aux Transports annonce que la France compte défendre la création d'un organisme intégré pour les services de la NA dans le FABEC :**

Le 11 janvier, M. Bussereau avait invité tous les syndicats de la DGAC pour « fixer le cadrer des discussions du nouveau protocole d'accord DGAC pour 2010/2011 qui doit déterminer les principales évolutions de la DGAC pour les prochaines années ».

A l'issue de cette réunion, M. Bussereau a diffusé à tous les personnels de la DGAC un communiqué annonçant :

- le retrait du projet de transformation de la DGAC en EPA dont aucun syndicat ne voulait.
- la confirmation de la suppression de 190 emplois en 2010 à la DGAC.
- la possibilité de rediscuter des effectifs 2011 (soumis à la règle RGPP du 1 agent partant à la retraite sur 2 non remplacé) si le trafic aérien repart à la hausse.
- **la volonté de la France de créer une « organisation intégrée de la prestation de services de la navigation aérienne au sein du FABEC ».** Les statuts du FABEC et celui de ses personnels sont à construire.

**Le ministère a donc choisi d'aller vers une fusion des prestataires de services de la navigation aérienne de la France (DSNA), de l'Allemagne (DFS), du Benelux et de la Suisse (Skyguide) au sein du FABEC. Selon le règlement européen « ciel unique 2 », tous les FAB doivent être créés d'ici à fin 2012.**

**En faisant ce choix, le ministère a privilégié le scénario voulu par 2 syndicats minoritaires (SNCTA et SATAC) et a donc refusé d'entendre la voix de tous les autres syndicats représentant 75% des personnels qui défendent le modèle de coopération renforcée pour le FABEC.**

Ceci a conduit l'intersyndicale SNICAC, CGT, FO, UNSA IESSA&ICNA a appelé les personnels à faire grève les 13 et 14 janvier. La CFDT avait également déposé un préavis.

## **2) 13 et 14 janvier : en faisant grève massivement les personnels DGAC apportent une réponse claire au gouvernement : revoyez votre copie sur le FABEC !**

La grève des 13 et 14 janvier a été très bien suivie dans les organismes de contrôle, à la DTI. Les personnels du siège (DSAC, DTA...) ont moins bien suivi se sentant à tort un peu moins concernés.

L'administration ne semble pas avoir entendu la volonté des personnels de la DGAC de conserver l'unité de la DGAC dans la Fonction publique.

En effet, le 15 janvier, le Directeur général a adressé un nouveau communiqué aux personnels. Il y indique avoir entendu les inquiétudes exprimées mais considère que les personnels qui n'ont pas fait grève soutiennent les orientations du ministre !! voilà un raccourci totalement aberrant.

Prenant le ministre au mot (« ces évolutions européennes se feront en étroite concertation avec les personnels »), l'intersyndicale SNICAC, CGT, FO, UNSA IESSA&ICNA a demandé au DG d'organiser rapidement un référendum sur le choix du modèle de FABEC.

## **3) Pourquoi le choix du modèle fusionnel pour le FABEC est-il mauvais pour tous les personnels de la DGAC ?**

La DGAC a une particularité (qui est aussi une force) en Europe : elle est l'une des seules administrations à regrouper l'ensemble des services concourant à la sécurité du transport aérien : prestations de service NA (DSNA), élaboration de la réglementation (DTA) et surveillance de l'application des règles de sécurité (DSAC).

La FAA américaine est organisée de la même manière.

### **Quelles seront les conséquences de la création d'un organisme intégré du contrôle aérien pour le FABEC ?**

- Une grande partie des personnels de la DSNA (plus 7000 agents sur les 12000 de la DGAC) sera intégrée dans une nouvelle structure dont les statuts restent à définir. Le statut des personnels dans le FABEC n'est pas défini. Mais une chose est sûre : il ne sera plus celui de la Fonction publique d'Etat. Il faut savoir **qu'en Allemagne, en Suisse et en Belgique, les personnels de la NA sont régis par une convention collective de droit privé**. Le prestataire unique cherchera inévitablement à faire des économies et réduira les effectifs, externalisera ce qui peut l'être : les services CNS, le développement des systèmes ATM, les services annexes : info aéronautique... . La réduction des coûts des services NA est une exigence des compagnies aériennes bien relayée par la Commission européenne. **Le ministre essaye de rassurer les personnels de la DSNA en promettant qu'ils pourront garder leur statut de fonctionnaire et qu'ils seront détachés dans le FABEC : on a joué la même musique aux anciens fonctionnaires de France Télécom..... . Il faut bien comprendre que le retour des agents détachés ne sera plus possible car la DSNA n'existera plus !!**
- Une petite partie des personnels de la DSNA ne sera pas dans le FABEC : les services NA d'outre-mer et peut-être ceux des services de contrôle des petits aérodromes.
- **Que deviendra le reste de la DGAC (environ 4000 personnes) ? Il est très probable que la DGAC ne restera pas une direction à part du ministère.** La DTA sera intégrée dans une des directions existantes (DG infrastructures et Transports) du MEEDDM. La DSAC sera elle aussi réorganisée dans un cadre européen à travers l'EASA pour la surveillance des FAB, des exploitants aéroportuaires et des compagnies... . Les personnels des DSAC IR exerçant des missions régaliennes pourraient alors se retrouver intégrés dans les DREAL ou les préfectures (sûreté aérienne).

En conséquence :

- **Il ne faut pas se laisser prendre au piège d'une administration qui veut rassurer ses personnels en faisant croire que la création du FABEC ne menace pas l'unité de la DGAC et n'aurait d'impact que sur l'organisation de la DSNA ; les effets « domino » sont évidemment inéluctables.**
- **La fin de l'unité de la DGAC signifierait aussi la fin du rattachement au budget annexe qui permet de financer des protocoles sociaux intéressants pour tous les personnels.**
- **Les IEEAC et les attachés qui exercent leurs fonctions d'encadrement ou d'expertise dans tous les services de la DGAC se retrouveront totalement dispersés: le démantèlement de la DGAC sera lourd de conséquence pour eux. Les passerelles entre services n'existeront plus, les statuts particuliers notamment celui des attachés d'administration de l'aviation civile disparaîtront.**

#### **4) Quelle suite au mouvement des 13 et 14 janvier ?**

**Face au refus du ministère d'entendre la voix de la majorité des personnels, l'intersyndicale va organiser de nouvelles AG dans tous les services et proposera une nouvelle mobilisation fin février.**

L'intersyndicale a décidé de boycotter toutes les réunions avec l'administration à l'exception des CAP.

L'organisation d'un référendum sur le choix du modèle de FABEC a été demandée au DG.

L'intersyndicale poursuivra son action jusqu'à que le gouvernement revienne sur sa décision et s'engage sur la voie pragmatique d'une coopération renforcée pour la création du FABEC en 2012.

#### **5) La position du SNICAC/CGC :**

Le SNICAC fait partie de l'intersyndicale qui a pris position pour :

- un modèle coopératif pour le FABEC.
- Le maintien de l'unité de la DGAC dans la Fonction publique d'Etat.

**Le SNICAC/CGC est favorable à la construction européenne : à condition qu'elle se fasse en étroite concertation avec les personnels concernés par les évolutions et qu'elle n'ait pas pour seul objectif de réduire les coûts au détriment parfois de la sécurité.**

Il faut bâtir une Europe sociale soucieuse des conditions d'emploi des travailleurs.

L'intégration des services de la navigation aérienne se fera peut-être un jour en Europe mais elle n'est pas envisageable sur le court/moyen terme.

EADS ne s'est pas fait en 3 ans. Il a fallu plusieurs décennies pour que les sociétés du GIE Airbus décident d'aller vers une organisation intégrée. Il en va de même pour les services de navigation aérienne en Europe : commençons par renforcer les coopérations, développer en commun, valoriser le savoir-faire de chacun, améliorer la productivité, harmoniser les taux de redevances....