

COM PROTOCOLE N°6 – 18 JANVIER 2010

Le travail ne fait que commencer !

LE SNCTA A PRIS CONNAISSANCE DES PROPOS DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT EN CHARGE DES TRANSPORTS QUI APPORTENT CERTAINES GARANTIES MAIS SOULÈVENT AUSSI DES INQUIÉTUDES. LE SENS DES ÉVOLUTIONS EUROPÉENNES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE INITIÉES PAR LE GOUVERNEMENT S'ORIENTE VERS LA CRÉATION D'UN SERVICE PUBLIC AU NIVEAU DU FABEC, MAIS DE NOMBREUSES ZONES D'OMBRE PERSISTENT SUR LES GARANTIES APPORTÉES.

Les discussions protocolaires devront apporter des garanties complémentaires et des précisions indispensables pour travailler pendant les 2 prochaines années à la mise en place du premier service public européen.

L'analyse SNCTA du communiqué du Ministre révèle :

- **des points positifs**, qui fixent un cadre de négociations dans lequel le SNCTA accepte de discuter.
- **Des points imprécis**, trop imprécis pour que le SNCTA consente à poursuivre les discussions, et dont il attend que l'État, par la voix de son Ministre ou de son administration, lève les doutes qu'il a lui-même instaurés.
- **Des points négatifs**, qui doivent être retirés de la table des négociations.

Attention ! L'orange est dominant. Que le Ministre précise le sens de ses choix, et le SNCTA sera alors en mesure de les requalifier en vert ou en rouge.

Cela conditionne la suite des discussions

COMMUNIQUÉ INTERNE

DU SECRETAIRE D'ETAT CHARGE DES TRANSPORTS
SUR LES ENJEUX DU NOUVEAU PROTOCOLE D'ACCORD
AVEC LES REPRESENTANTS DES PERSONNELS DE LA DGAC

Le Secrétaire d'État chargé des Transports, Dominique Bussereau, a rencontré l'ensemble des syndicats représentatifs des personnels de l'aviation civile le lundi 11 janvier 2010, pour fixer le cadre des discussions du nouveau protocole d'accord qui doit déterminer les principales évolutions de la DGAC à envisager dans les prochaines années.

Il a rappelé que le gouvernement était engagé depuis 1988 dans des protocoles d'accord triennaux avec les organisations syndicales représentatives des personnels de l'aviation civile (DGAC) pour moderniser la DGAC et l'adapter aux évolutions européennes, tout en assurant un progrès social pour les personnels.

Le gouvernement a décidé de poursuivre cette démarche de concertation à l'issue du dernier protocole signé en 2007 qui est arrivé à échéance fin 2009, et il a donc lancé les discussions sur un nouveau protocole DGAC. Il a rappelé que cet esprit de dialogue devait permettre d'éviter les conflits sociaux et a demandé aux représentants des personnels de faire preuve de responsabilité en cette période où le transport aérien reste durablement affecté par la crise économique mondiale.

Le premier objectif du nouveau protocole DGAC sera donc de faciliter la reprise du trafic aérien avec un espace aérien plus performant, c'est-à-dire plus sûr, plus accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisées, permettant aux compagnies aériennes des vols plus économiques et moins polluants.

Ceci ne peut se concevoir qu'au niveau européen sinon mondial. C'est pourquoi le nouveau protocole DGAC sera avant tout tourné vers la construction du ciel unique européen dans le cadre du nouveau règlement qui a été mis au point sous la présidence française de l'union européenne.

Le Secrétaire d'État 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** et que dans ce contexte serait recherché **un nouveau modèle de service public européen**, entièrement tourné vers la qualité du service rendu, avec la sécurité aérienne comme premier objectif, mais aussi le respect de l'environnement et l'efficacité économique.

Un « SIG », service d'intérêt général, au sens de la Commission européenne, non soumis à la concurrence : le SNCTA accueille très favorablement cette annonce capitale pour l'avenir. Une ambition partagée par tous les syndicats depuis longtemps au niveau européen et qu'il ne faut surtout pas sous-estimer. Mais attention ! Ce cadre, s'il est le bon, est encore trop flou et mérite des précisions pour être totalement acceptable.

Un service public européen, oui, mais sous quelle forme ? Si le SNCTA réclame la création d'une organisation internationale dirigée par les États, il refusera catégoriquement une simple délégation de service public donnée à des entreprises privées comme Vinci par exemple.

Ce projet européen sera articulé autour du programme européen de recherche et développement SESAR et de la construction d'un bloc d'espace fonctionnel commun avec l'Allemagne, le Benelux et la Suisse : le FABEC.

La DGAC devra s'intégrer à ces projets européens selon les orientations du rapport remis par le gouvernement au Parlement à l'occasion de l'examen de la Loi de Finances pour 2010 et en tenant compte de **certaines observations de la cour des comptes sur l'organisation du travail**.

Avec ou sans Europe il est choquant que le ministre argumente sur la base d'un rapport dont ni les personnels, ni leurs représentants n'ont eu connaissance. Le SNCTA est également scandalisé que certains médias puissent obtenir des informations avant les syndicats...des fuites semble-t-il, bien organisées !

Le secrétaire d'État a tenu à rassurer les personnels sur le fait que ces réformes ne remettraient pas en cause les éléments clés de la **« chaîne de sécurité »** qui font aujourd'hui la force des services de navigation français, comme **le travail en équipe et la continuité des services techniques et opérationnels entre le contrôle d'aérodrome, d'approche et de route**.

La chaîne de sécurité est un élément fondamental de notre organisation. Le SNCTA l'a dit, écrit et répété depuis plus de 4 ans, le service public européen doit rassembler tous les acteurs de la sécurité, tous les personnels des services exploitation, techniques et administratifs.

Le « sol à illimité » : de la bouche même du ministre, le modèle a également été annoncé. Là encore le choix est politique et détaché de la seule approche économique. La DGAC doit cependant préciser rapidement si « continuité du service » signifie bien unité du service.

Le travail en équipe est reconnu au plus haut niveau : le SNCTA est satisfait de voir que ce point, technique aux yeux d'un ministre, mais essentiel pour nous, soit posé comme élément fort de l'organisation du travail. Le SNCTA a toujours considéré le travail en équipe comme un pilier de la sécurité.

Le statut, la formation et la qualification des personnels de la DGAC, ne seront pas non plus remis en cause, leur intégration dans les services européens se faisant par voie de mise à disposition ou détachement ;

Un point positif, le ministre s'engage à préserver nos statuts mais aussi notre modèle de formation. Le SNCTA rappelle son attachement indéfectible à une formation ingénieur, multi rating et polyvalente. Une formation initiée, par le SNCTA, avec le statut ICNA au début des années 1990 et renforcée récemment avec la formation ICNA+. Notre exigence est non seulement de maintenir ce que nous avons participé à construire mais aussi de l'étendre à l'échelle du FABEC pour devenir la formation type des futurs Ingénieurs Européens du Contrôle de la Navigation Aérienne.

Le SNCTA propose dans son modèle de construction européenne le détachement dans une organisation internationale. Pourquoi le ministre ouvre-t-il la porte de la mise à disposition ? Le Syndicat souhaite connaître les raisons qui motivent cette ouverture sur ces 2 positions du statut général des fonctionnaires d'État. Le SNCTA exige aussi que soit confirmé, car cette seule phrase ne le fait pas, qu'il ne s'agit pas de possibilité transitoire (2 ou 5 ans renouvelables) mais bien de dispositions durables. Le SNCTA a toujours exigé le maintien du statut actuel avec un détachement (permanent et durable) dans un statut de fonctionnaire international. Les prochaines réunions devront apporter ces garanties.

Ce protocole devra donc marquer une étape décisive dans la transition vers les projets européens qui doivent aboutir à l'horizon de 2012 selon les orientations du règlement ciel unique. C'est pourquoi, il sera exceptionnellement limité à deux années, 2010 et 2011.

Après avoir rappelé ces orientations générales, le Secrétaire d'État a procédé à un tour d'horizon des principaux dossiers de ce nouveau protocole DGAC.

Point 1 : Le FABEC

En ce qui concerne la construction du bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC, le Secrétaire d'État a rappelé que la coopération entre services de navigation aérienne en Europe avait donné beaucoup de résultats positifs mais que l'organisation du contrôle aérien était restée fragmentée (autant de systèmes différents que de pays) et qu'il fallait donc passer maintenant à un stade plus avancé d'intégration pour atteindre les objectifs ambitieux validés par les États membres :

Pour le SNCTA ce processus est le seul qui permette une garantie absolue d'éviter la compétition entre les prestataires de navigation aérienne au sein du FABEC. Le seul moyen d'éviter définitivement la concurrence entre plusieurs prestataires, reste bien de n'avoir qu'un seul prestataire.

- Maintenir un haut niveau de sécurité malgré une croissance prévue du trafic aérien de 50% dans les quinze prochaines années ;
- Réduire la longueur des routes aériennes de 17 km en moyenne ;
- Réduire l'impact des vols sur l'environnement avec des niveaux de vols et des trajectoires optimisés ;
- Maintenir la ponctualité des vols, avec des retards imputables à la navigation aérienne inférieurs à une minute par vol en moyenne (malgré la croissance du trafic) ;
- Diminuer le coût unitaire des services (de l'ordre de - 20% d'ici 2025) ;

Ces objectifs chiffrés ne doivent pas éluder les questions fondamentales de la sécurité des vols et des conditions sociales.

La France s'inscrit donc dans une démarche qui puisse aboutir à la création d'une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne au sein du FABEC en respectant les principes suivants :

C'est un point fondamental. Il s'agit bien de rassembler toutes les activités qui contribuent à la sécurité : contrôle aérien bien sûr mais aussi maintenance, communication-navigation-surveillance (CNS), SIA, etc. Tous les services, toutes les personnes qui contribuent à fournir de la sécurité aux usagers et aux populations survolées.

- il devra être construit, sous forme d'un service public, de la navigation aérienne ;

Un service public : l'ambition est la bonne, mais l'organisation doit être précisée. Pour le SNCTA la caractéristique première de ce service est qu'il doit être dirigé par les États, via un Conseil des ministres chargés des transports qui nomme le DG qui dirige une fonction publique internationale. Le SNCTA refusera toute forme de délégation de service public, comme celui par exemple de la distribution de l'eau qui est assuré par des sociétés privées. Des précisions rapides sur cette question capitale sont essentielles.

- sa construction devra être réalisée et validée en concertation avec les personnels et les partenaires sociaux et son statut donner une grande place au dialogue social ;

Le SNCTA soutient cette démarche de l'Etat qui consiste à mettre en place un dialogue social plus moderne, plus proche des personnels pour la phase de construction. Un processus nouveau pour deux raisons :

- Les discussions ne se dérouleront pas uniquement avec les syndicats, comme c'est le cas d'habitude, mais les personnels y seront directement associés ;
- La construction devra être validée par les personnels. Cette annonce majeure mérite d'être débattue rapidement en Groupe de travail pour définir comment les choses pourront se dérouler et s'organiser.

Les personnels garderont ainsi la main sur les évolutions du début à la fin. Le SNCTA en a fait une revendication depuis le début des discussions.

Le SNCTA est satisfait de voir la « grande place » qui serait donnée au dialogue social dans le statut de l'organisation intégrée. Néanmoins tout reste à écrire sur ces conditions dont l'un des fondements premiers, pour le SNCTA, est qu'il devra être paritaire et à tous les niveaux du prestataire (local, régional, FAB...).

- les personnels de la DGAC pourront garder leur statut de fonctionnaire des corps de la fonction publique d'État en vigueur à la DGAC, maintenir leur mobilité à travers ses différentes directions et être intégrés aux structures européennes du FABEC en y étant mis à disposition ou détachés.

En se voulant rassurante au départ, cette formulation du ministre inquiète les personnels. Elle laisse imaginer que certains garderont leur statut et d'autres non...

La DGAC doit rapidement préciser le positionnement de l'État dans ce domaine. Pour le SNCTA il est évident que seul « garderont » à la place de « pourront garder » serait cohérent avec les engagements du ministre.

Les modalités politiques, juridiques, opérationnelles et sociales de cet organisme intégré selon les principes ci-dessus, seront au cœur des discussions de ce nouveau protocole DGAC.

Point 2 : Fonction de surveillance au sein du FABEC

Le SNCTA rappelle l'impératif de mobilité pour les personnels entre le prestataire et le surveillant, pour garantir la circulation des connaissances et des compétences. Cela implique que les conditions de travail et de rémunération soient équilibrées pour que les personnels puissent et veuillent être mobiles.

Le Secrétaire d'État a rappelé que l'organisation de la fonction de surveillance de la sécurité était l'une des questions essentielles de la construction européenne et qu'elle serait garantie par les États, par une organisation adaptée.

La France préparera donc avec ses homologues européens les modalités de coopération permettant d'assurer de manière efficace la fonction de surveillance au niveau du FABEC.

Plus généralement les évolutions de la DGAC intégrées à ce nouveau protocole devront permettre à l'autorité nationale de surveillance française (DSAC), par une construction équilibrée au regard de l'intégration du FABEC, de s'affirmer en Europe dans le cadre du modèle public souhaité et en articulation avec les compétences exercées par l'EASA.

Point 3 : Organisation de la DGAC

Le Secrétaire d'État a indiqué que l'évolution de l'organisation interne de la DGAC qui a déjà fortement évolué en 2005 pour assurer la séparation des fonctions de surveillance de celles de prestataires de service, n'était pas l'objectif premier de ce nouveau protocole. Même si la création d'un établissement public de type EPA, consoliderait l'unité de la DGAC et permettrait de nouer de nouveaux types de partenariats au sein de l'Europe, il a décidé en conséquence, de **retirer le projet d'établissement public administratif**, à la demande des organisations syndicales.

Le SNCTA rappelle qu'une des raisons de son hostilité à l'EPA (Établissement Public Administratif) vient du fait que, quoi qu'en dise le Gouvernement, si la DSNA, qui assure un service financé par des redevances, était transformée en Établissement public, celui-ci serait requalifiée par le juge administratif en EPIC, Établissement Public Industriel et Commercial, susceptible de recruter du personnel de droit privé et créant ainsi la compétition entre agents travaillant sous différents statuts. Ce sont les mêmes motifs qui ont été opposés à l'EPA France Telecom devenu très vite la Société anonyme France Telecom...

Ce retrait est donc un signe fort vers les syndicats et les personnels.

Point 4 : La formation

Le Secrétaire d'État a rappelé que la **formation des personnels** devait rester un axe prioritaire d'action pour la DGAC et confirmé que pour renforcer encore la cohésion de cette formation et sa représentation internationale, le **SEFA serait fusionné avec l'ENAC** à compter du 1er janvier 2011 sous la forme d'un établissement public administratif.

Le SNCTA soutient le principe de ce regroupement ENAC-SEFA qui permettra de construire un pôle international et global des formations aéronautiques. Le risque écarté de transformer cette nouvelle entité en EPSCP permet d'éviter de soulever des inquiétudes chez les personnels de l'ENAC, déjà en EPA.

Cependant –sujet fondamental – le ministre n'a pas abordé la question du niveau de recrutement et de formation pour lequel le SNCTA exige des précisions. Le statut d'ingénieur multi-rating doit être pérennisé, et doit donc être l'objectif de la France pour en faire le standard des Ingénieurs Européens du Contrôle de la Navigation Aérienne du FABEC.

Point 5 : Les recrutements

Le Secrétaire d'État a rappelé que la DGAC était concernée par la RGPP et que les protocoles DGAC donnaient les moyens de mener une réforme réellement performante des services de l'aviation civile en concertation avec les représentants des personnels.

La DGAC continuera à recruter ses personnels sur la durée du protocole, parmi les fonctionnaires ou contractuels de la fonction publique d'État, en respectant les plafonds d'emplois de la Loi de Finance.

Une nouvelle planification de ces recrutements sera cependant faite pour 2011 et au-delà, en tenant compte des orientations de la RGPP mais aussi des adaptations à effectuer en cas de reprise de la croissance du trafic, afin de maintenir les objectifs de performance prévus en matière de sécurité, d'environnement, de ponctualité et de coût. La DGAC devra en outre mettre en œuvre une profonde modernisation de ses fonctions supports.

Le Secrétaire d'État a donc invité la DGAC à discuter de ces points dans le cadre du nouveau protocole, en concertation avec les organisations syndicales.

Des portes semblent s'entrouvrir sur le recrutement. Le SNCTA rappelle sa revendication d'avoir un recrutement responsable des effectifs avec notamment 6 promotions d'ICNA sur les 2 prochaines années et un recrutement important pour les TSEEAC afin de pallier les manques déjà constatés en particulier sur les fonctions de contrôle.

Point 6 : Aspects sociaux

Le Secrétaire d'État a indiqué qu'une réflexion sera engagée pendant la durée du protocole, sur **un statut unifié des personnels du FABEC** dans lequel les personnels de la DGAC **pourront** être détachés (sans remettre en cause le principe du maintien des corps de la DGAC et la possibilité d'opter pour une simple mise à disposition).

Un statut unifié des personnels du FABEC ? Encore un effort, Monsieur le ministre ! « Un statut unifié de fonctionnaire international des personnels du FABEC » serait plus explicite... Il devient indispensable de préciser les garanties apportées par un tel statut (responsabilité et protection juridique, sécurité de l'emploi, droit de grève, mobilité, indépendance vis-à-vis des pouvoirs politiques, etc...). Tous ces éléments constituent les protections mais aussi l'environnement de travail des personnels. Avec cette revendication, le SNCTA relie directement le statut des personnels au droit public international reconnu comme l'un des plus protecteurs pour les salariés. La DGAC doit avancer dans ce domaine.

« Pourront », deuxième ! La méthode défendue par le SNCTA est la suivante :

- négociation, au cours d'un dialogue social largement rénové des nouveaux statuts ;***
- puis décision des personnels, pour le statu quo ou le basculement de l'ensemble du corps.***

Pour le SNCTA, soit le statut est bon et accepté et tout le monde y va, soit il ne répond pas aux attentes des personnels qui ne le valident pas et personne n'y va !

Il a réaffirmé le maintien de **la limite d'âge de départ à la retraite des contrôleurs à 57 ans**, en indiquant que le principe du droit à poursuivre au-delà de la limite d'âge de 57 ans ne pourrait s'appliquer aux contrôleurs aériens sans des études préalables et une adaptation du cadre réglementaire. « Je ne suis pas opposé à ce qu'on y réfléchisse mais ceci ne peut se faire sans un travail approfondi et une concertation très large, car cela pose des questions de sécurité et d'harmonisation du cadre européen qui doivent être étudiées avec prudence. » a-t-il ajouté.

Les propos du ministre sont imprécis sur ce point : il s'agit de la retraite des ICNA en tant que corps et non pas des « contrôleurs ». Il lui faut le préciser absolument. Par ailleurs, la position du SNCTA est claire : la limite d'âge est à 57 ans. Il n'est pas question pour le SNCTA de fragmenter le corps des ICNA en plusieurs catégories.

Pour favoriser les passerelles et maintenir l'équilibre entre les métiers de l'opérateur, du surveillant et du régulateur, en métropole et outre-mer, et permettre une mobilité optimale des compétences, le Secrétaire d'État a demandé à ce que dans les domaines d'expertise sensibles soit recherchée une **harmonisation des conditions de recrutement, de formation, d'emploi et de rémunération des personnels de la DGAC** avec leurs homologues européens du FABEC de manière à favoriser les rapprochements nécessaires à la construction du ciel unique européen.

« Harmonisation », un terme ambigu ! Le SNCTA n'acceptera jamais qu'une simple moyenne soit par exemple faite entre les conditions de recrutement et de formation des différents pays réunis au sein du FABEC. Le nivellement par le bas est inacceptable, l'harmonisation par le haut est impérative. Nous avons l'occasion inédite et unique de créer un véritable service public européen, il devra réunir le meilleur de chaque prestataire et la France est un modèle en matière de formation.

A court terme, le Secrétaire d'État a insisté sur **la nécessité de mettre en conformité le régime indemnitaire des personnels techniques par rapport aux observations de la cour des comptes**. Une refonte de plus long terme sera également mise à l'étude.

Même remarque que plus haut. Les syndicats sont cependant mieux informés du rapport de la Cour sur ce point précis puisque la DGAC en a déjà fait état lors d'une réunion récente. Le ministre semble vouloir expliquer ici que les primes des corps techniques sont en partie indexées sur l'inflation, ce qui serait, d'après l'administration, illégal.

Il a indiqué que la DGAC serait autorisée à maintenir dans le cadre de ce nouveau protocole des taux de promotion interne égaux à ceux de l'année 2009 pour l'ensemble des corps de la DGAC, et de maintenir le cadre d'emplois existant pour les ouvriers d'État.

En ce qui concerne la création d'un corps commun d'encadrement et d'expertise, la DGAC poursuivra les réflexions lancées dans le cadre du protocole 2007-2009.

Négatif ! Le SNCTA est le garant du statut ICNA, statut qui permet aux contrôleurs d'exercer des fonctions d'expertise et d'encadrement. Accepter un corps unique d'encadrement, ce serait un retour de 20 ans en arrière. Une époque où les contrôleurs contrôlaient et le corps d'encadrement « cheffait ». Chez nos partenaires du FABEC les compétences des contrôleurs sont déjà bien mieux reconnues dans l'encadrement puisque des postes de directeur leur sont ouverts depuis bien longtemps alors que nous nous battons encore sur de simples postes d'assistant de sub...

Elle examinera par ailleurs dans le cadre de ce nouveau protocole **l'assouplissement des conditions d'accès au corps des ICNA pour les contrôleurs d'aérodrome TSEEAC.**

Le SNCTA, syndicat de tous les contrôleurs, se réjouit que les contrôleurs TSEEAC puissent enfin accéder plus simplement au corps ICNA, juste récompense d'une expérience professionnelle de plusieurs années.

La DGAC évaluera également en concertation avec les représentants des personnels, un dispositif de validation des qualifications des personnels de surveillance de la sécurité et de la sûreté grâce à un système d'habilitation spécifique à ces métiers et une formation aux standards européens.

La DGAC pourra maintenir la convention de gestion établie dans le cadre du protocole précédent ayant pour but de rémunérer les personnels contractuels de façon similaire à leurs collègues fonctionnaires. La DGAC pourra également lancer dans le cadre de ce nouveau protocole des réflexions sur le télétravail en accord avec le « guide d'information du télétravail dans la fonction publique » de 1998, le rapport de Mr Morel-à-l'Huissier, député, publié en 2006 et le plan de développement de l'économie numérique de 2008.

La DGAC est aussi autorisée à lancer des discussions sur un dispositif de mutuelle et un système de prévoyance collective, en vue de créer un système de valorisation des retraites, sous réserve qu'il soit financé uniquement par les personnels et n'alourdisse donc pas les charges sociales de la DGAC.

Le Secrétaire d'État a indiqué que toutes ces évolutions devront pouvoir s'intégrer dans les objectifs de performance fixés à la DGAC qui doivent passer par des efforts dans le domaine de l'organisation du travail. Les mesures nouvelles devront pouvoir être financées par des gains de productivité ou l'augmentation de l'activité.

La DGAC pourra cependant s'appuyer également sur un niveau d'investissement soutenu, pour poursuivre sa modernisation et atteindre les objectifs du programme SESAR et du FABEC.