



Que faut-il savoir sur les FAB ?

18 questions essentielles pour les non-spécialistes

1. Qu'est-ce qu'un FAB ?

Un "Bloc d'Espace Fonctionnel". Officiellement un volume d'espace découlant des exigences opérationnelles sans être bridé par des frontières nationales. Ils seront nécessairement transfrontaliers et sont déjà en cours d'élaboration.

2. D'où viennent les FAB ?

Des textes "Ciel Unique", adoptés au niveau européen en avril 2004

3. Y-a-t-il des arrière-pensées dans les FAB ?

Oui. A l'origine, il s'agissait de faire des appels d'offres par FAB pour attribuer le service de contrôle à tel ou tel prestataire. Ce qui aurait mis les organismes de contrôle en concurrence au détriment des salaires et de l'emploi. Aujourd'hui la Commission européenne veut utiliser le concept de FAB pour obliger les services de contrôle européen à fusionner en grosses entités régionales. Elle appelle cela la consolidation.

4. Quelle taille a un FAB ?

Il n'a pas été défini de taille maximum ou minimum. On s'oriente néanmoins vers de gros FAB, couvrant plusieurs Etats.

5. Quand travaillerons-nous au sein d'un FAB ?

Dès qu'ils seront en place, soit en 2009 au plus tard.

6. Qui construit les FAB ?

Les Etats décident, sur proposition des prestataires de service, en consultant les syndicats. C'est l'approche "bottom-up", obtenue grâce aux grèves contre le Ciel unique en 2000-2002.

7. Si on ne fait rien, que se passera-t-il ?

En 2009, la commission européenne menace de reprendre la main et nous imposera une vision centralisée des FAB. Ce sera la méthode "top-down". L'objectif à peine caché de la Commission est la consolidation, c'est-à-dire la disparition au sein des FAB des petits prestataires de contrôle. Nous avons donc tout intérêt à réussir avant, et à nous mêler de leur conception pour imposer une autre vision.

8. Qui contrôlera dans un FAB international ?

Deux cas se présenteront :

Soit un seul prestataire du contrôle et il y aura fusion (consolidation) des prestataires précédents. On parle alors de **FAB fusionnel**.

Soit, il y a plusieurs prestataires faisant, grosso-modo, ce qu'ils faisaient avant, avec une coopération renforcée. On parle alors de **FAB coopératif**.

9. Quel sera notre statut dans un FAB ?

Tout dépend de la nature du FAB.

Dans un FAB coopératif, chacun reste maître chez soi et il ne devrait pas y avoir d'impact sur les statuts.

Dans un FAB fusionnel, la réorganisation est lourde de menaces en terme de statuts, d'emploi et de nombre de centres d'exploitation. N'oublions pas que l'intention sous-jacente est la baisse des coûts.



L'USAC-CGT et le SPAC-CFDT sont membres actifs de la Fédération européenne de travailleurs des Transports (ETF) dont le JATMWG est la branche navigation aérienne. Le JATMWG représente plus de 20.000 personnels en Europe.



10. Sommes-nous engagés dans un projet ?

Pour ce qui nous concerne, une étude est bien avancée pour un FAB Franco-Suisse, qui pourrait rapidement devenir Franco-Italo-Suisse.

C'est un projet de FAB coopératif. Il englobera l'ensemble de l'espace inférieur et supérieur géré par les prestataires et concernera donc tous les organismes de contrôle (aérodromes, approches et CRNA).

11. Où en sont nos voisins proches ?

Le Royaume Uni et l'Irlande élaborent un FAB ensemble. Idem pour l'Espagne et le Portugal. L'Allemagne, les Pays-Bas et le Benelux font de même.

L'Italie s'était engagée dans un projet avec certains pays à l'Est (Slovénie, Roumanie, Tchéquie etc...). Ce projet de FAB fusionnel piloté par Eurocontrol avec une approche totalement "top-down" se nommait CEATS. Compte-tenu des difficultés et de l'opposition des syndicats, il a été abandonné. L'Italie se tourne maintenant vers le projet Franco-Suisse, avec le soutien des syndicats Italiens.

12. Faut-il une redevance unique dans un FAB ?

Nous sommes opposés à cette idée qui favoriserait des fusions et disparitions de prestataires. Dans un FAB coopératif, il est logique que chaque prestataire fixe le coût des services qu'il rend, et que le taux de redevance varie d'un prestataire à l'autre.

13. Les FAB seront-ils en concurrence ?

Sur des routes proches de leurs frontières, il sera possible de faire une sorte de dumping tarifaire pour attirer le trafic. Mais c'est déjà le cas aujourd'hui, par exemple entre Maastricht et Reims.

14. Certaines compagnies aériennes seront-elles favorisées au sein d'un FAB ?

Si le contrôle est assuré par une entreprise privée et qu'une compagnie aérienne en possède des parts, l'argent qu'elle verse pour les services du contrôle lui revient en partie au titre d'actionnaire. C'est le cas, sur Londres, avec British Airways et le NATS. On s'éloigne bien d'un service public.

15. Le FAB peut-il amener notre privatisation ou changement de statut ?

Dans un FAB fusionnel, oui. La fusion d'un service ou d'une entreprise d'Etat avec des entreprises privées aboutit toujours à la privatisation. Voir fusion KLM/Air France, ou GDF/Suez. Et nos voisins sont quasiment tous de droit privé. Dans un FAB coopératif, chaque Etat reste maître des statuts du prestataire de services du contrôle. Une privatisation serait donc une décision politique nationale et non pas la conséquence du FAB.

16. Un FAB peut-il casser le service public ?

Dans le cadre d'un FAB coopératif, non. Le FAB n'est qu'un espace, chaque Etat décidant du statut des services y opérant. Le service public est davantage mis en danger par le pilotage des performances par objectifs (PPO), car ces objectifs ne sont pas exclusivement de service public.

17. Tous fonctionnaires européens dans un FAB ?

La notion même de fonctionnaire européen ne doit pas être confondue avec notre fonction publique : cela reste essentiellement un détachement avec des conditions d'emplois proches du domaine privé. Les instances européennes œuvrent avec pugnacité à réduire le nombre de fonctionnaires et à libéraliser/flexibiliser l'emploi. Le contexte politique ne permet donc pas cette espérance.

18. Que font l'USAC CGT et le SPAC CFDT à propos des FAB ?

Nous sommes intervenus lors du dossier "ciel unique" pour amoindrir considérablement la nocivité initiale du concept FAB. Nous avons travaillé ensuite avec nos partenaires européens pour défendre un modèle coopératif à l'opposé du modèle fusionnel et concurrentiel voulu par la Commission européenne. Nos positions sont celles du JATMWG (ETF), auquel nous participons activement. C'est un travail de fond mené depuis plus de 4 ans par nos militants.



L'USAC-CGT et le SPAC-CFDT sont membres actifs de la Fédération européenne de travailleurs des Transports (ETF) dont le JATMWG est la branche navigation aérienne. Le JATMWG représente plus de 20.000 personnels en Europe.

