



Force Ouvrière

Syndicat National de la Navigation Aérienne

CRNA/SO avenue Beaudésert 33692 MERIGNAC Cedex Tel : 05 56 55 63 71 – Fax : 61 67
Lotus Notes : fo-crnaso@regis-dgac.net / E-mail: fosnna@aol.com / Site web: <http://www.snafo.com>

Ciel Unique: le grand bond en arrière !

La DSNA a organisé à la DGAC les 8 et 9 octobre, une conférence sur les FAB. Celle-ci était à l'initiative de l'ETF (Fédération Européenne des syndicats des Transports – FO, membre actif) et de CANSO (Association des fournisseurs de services de la navigation aérienne - DSNA membre).

Les objectifs étaient les suivants :

- Définition et Evaluation de l'approche ascendante "bottom up approach" pour la construction du FAB (des fournisseurs de services de la navigation aérienne vers les Etats et la C.E.). Les bénéfices et risques de ce concept ont été présentés.
- Identification des défis liés à la complexité de la mise en place des FAB.
- Echanges de vues concernant les domaines techniques et opérationnels des FAB.

Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, a ouvert la conférence en présentant sa vision du FAB : *"Le coût des services reste élevé en Europe. Le devoir des fournisseurs de services de la navigation aérienne est de réduire les coûts.../... Le High Level Group (HLG) a fait des propositions très intéressantes. La transformation doit se préparer.../... La construction des FAB implique une restructuration profonde pour des enjeux stratégiques..."* Air connu, issu des analyses de l'AEA, relayées par le HLG comme en 1999 lors de la "Communication" (pré-Directive) de **Loyola DE PALACIO**, Commissaire Européenne aux Transports de l'époque.

Sur ce sujet, on notera l'absence remarquée de **Jacques BARROT**, actuel Commissaire Européen aux Transports, invité mais "occupé" par ailleurs. Il était représenté par **D. CALLEJA**, Directeur du Département Transport Aérien à la Commission Européenne. Pour **D. CALLEJA** : *"La France souhaite que le rapport du HLG soit mis en œuvre.../... Il faut préparer un nouveau package législatif d'après les conclusions du HLG.../... Ce que la CE voudrait entendre de la part des OS, c'est :*

- nous restons engagés dans le ciel unique,
- nous souhaitons contribuer à l'amélioration de la sécurité,
- nous serons plus constructifs avec des idées et des propositions.
- nous avons besoin de résultats rapides... /... Nous sommes à votre écoute..."

Après cette déclaration, il a quitté son pupitre, pressé par d'autres tâches !

On appréciera le sens de l'écoute et de la communication de la C.E....

Patrick GANDIL, nouveau Directeur de la DGAC, et **Marc HAMY**, Directeur de la DSNA, ont offert à l'assistance un discours plus consensuel et pragmatique.

Lors de son intervention à la tribune, le vice-président de l'ATM Social Dialogue de l'ETF a remis les pendules à l'heure et exprimé le point de vue des personnels :

"Les personnels se sont engagés dans la mise en place du ciel unique et des FAB. Ils demandent à être étroitement associés à sa construction. Ils veulent être consultés et non pas seulement informés de l'avancée des travaux comme c'est le cas actuellement.../..."

- Ils sont attachés à la sécurité d'abord avant tout.../...
- Les FAB doivent permettre d'accroître la performance de gestion du trafic aérien.../...
- Il faut renforcer la coopération et les convergences de vue entre prestataires de services NA et les Etats, et impliquer davantage dans les développements des FAB les Ministères de la Défense Nationale."

Le représentant de l'AEA (association des compagnies aériennes européennes), Vincent DE VROEY a ensuite présenté sa vision des FAB et du ciel unique. En résumé : *"Compétition, privatisation, réduction des coûts et consolidation/défragmentation (comprendre restructuration) sont les remèdes incontournables pour passer plus de trafic et préparer l'ATM de demain..."*

FO a appuyé les revendications de l'ETF et exprimé, sans ambiguïté le point de vue des personnels : *"La Commission Européenne, à travers le rapport du HLG, veut accélérer la mise en place du ciel unique, revenir sur les points fondamentaux déjà refusés avec force par les personnels et remettre en selle des principes écartés lors du 1^{er} paquet législatif ciel unique en 2004 .../... Aujourd'hui comme hier, pour résoudre les problèmes d'engorgement du trafic aérien et de capacité des aéroports, les considérations d'intérêts financiers et les objectifs de performances économiques prennent le pas sur la culture de la sécurité. De plus le volet social reste inexistant, ce qui est inacceptable.*

Les personnels des services de la navigation aérienne sont déterminés à être entendus pour obtenir la mise en place de règles et d'organisations, au sein des FAB, qui :

- *augmentent la sécurité des passagers et des populations survolées ;*
- *tiennent compte des attentes des citoyens en terme d'environnement ;*
- *répondent au développement du trafic aérien ;*
- *garantissent aux personnels le maintien et l'amélioration de leurs statuts et des conditions de travail compatibles avec leurs missions de sécurité et de sûreté."*

Ce message, direct, a jeté un froid dans une assistance habituée à des déclarations plus consensuelles. Le FABEC et le ciel unique ne pourront se faire dans de bonnes conditions sans la prise en compte de l'expertise des personnels concernés.

Le travail en 3 ateliers a permis aux représentants de l'ETF, CANSO et AEA de confronter leurs arguments sur la construction des FAB (quelle approche, comment, quelles difficultés prévisibles, avantages/inconvénients, avec qui, etc...).

Le lendemain, **Alexander TER KUILE, Secrétaire Général de CANSO**, a présenté les recommandations du rapport du High Level Group que FO avait vivement critiqué la veille. Il a déclaré à propos des services auxiliaires (formation, information aéronautique, CNS, etc.) : *"Le marché est un régulateur naturel. C'est le meilleur mécanisme pour son efficacité.../...Il faut une gouvernance plus forte pour les fournisseurs de services de la Navigation Aérienne et Eurocontrol"*.

Le congrès s'est achevé sur une synthèse des travaux et la rédaction d'une déclaration commune ETF/CANSO (**Disponible sur notre site www.snafo.com Rubrique Dossiers internationaux/ FAB/ Déclaration ETF /CANSO Conférence FAB Paris octobre 07).**

Au final, cette conférence a confirmé le grand bond en arrière en matière de construction du ciel unique. La Commission Européenne, sous l'influence du lobby des compagnies aériennes, prépare un deuxième paquet législatif extrêmement libéral en s'appuyant sur le rapport du HLG. **Dans ces projets, la culture de la sécurité fait place au culte de l'intérêt financier** avec ses conséquences bien connues : restructurations, fusions, externalisations, réduction d'effectifs, pertes d'expertise, baisse de qualité de service, dégradations des conditions de travail, déficit de formation, manque d'investissement à long terme, etc...

Pour toutes ces raisons, **FO continue son action auprès des instances européennes et demande à la Commission la prise en compte de ses arguments et de ceux des personnels pour la mise en place du FAB et la réalisation d'un « ciel unique » basé sur la sécurité.**

Rencontre avec le nouveau Directeur Général de l'Aviation Civile

Le SNNA-FO a évoqué deux facettes du « ciel unique » et du FAB avec le nouveau DG le 12 septembre :

- La notion de DGAC unie et reconnue au sein du FAB et de l'Europe.

Sur ce point le DG a déclaré être favorable à une DGAC comprenant les fonctions « Opérateur, Régulateur et Régaliennes » au sein du FAB. Cette position est conforme aux demandes de FO.

- La privatisation et la mise en concurrence des services.

FO a rappelé deux points incontournables : la chaîne de sécurité et les limites à la capacité de gestion du trafic aérien.

- La chaîne de sécurité comprend l'ensemble des services et des personnels de la DGAC. Ces services ne doivent pas être mis en concurrence et la formation des personnels doit être de haut niveau sous peine d'affaiblir certains maillons de la sécurité. FO a rappelé qu'un avion part d'un aéroport, traverse l'espace aérien et se pose sur un aéroport. Dans cette optique la totalité des acteurs intervient pour apporter son expertise technique ou administrative au maintien et à l'amélioration du service.

Sur ce point FO a demandé au DG de confirmer que la totalité des organismes de contrôle (TWR, APP, ACC) doit rester au sein de l'opérateur unique DSNA.

Cette demande a été faite pour couper court aux « bruits » que certains prennent plaisir à lancer pour inquiéter les personnels des organismes des listes 5/6 (groupes F et G).

Le DG a confirmé qu'il était hors de question qu'il y ait un autre opérateur que la DSNA en France et qu'il n'est absolument pas prévu de privatiser ou de transférer les tâches DSNA sur les aéroports ou aérodromes des groupes F et G.

- Concernant la capacité de gestion, FO a rappelé que les deux variables de la capacité (espace et aéroportuaire) ont des limites qui ne peuvent être repoussées à l'infini :
 - L'espace aérien n'est pas extensible et malgré les progrès réalisés (matériels, procédures optimisées) il y a des normes d'espacement à respecter.
 - La capacité aéroportuaire est limitée par la capacité de la piste (il est impossible de poser 2 avions en même temps sur la même piste) et par la capacité des parkings et de l'assistance au sol.

Le DG a reconnu la pertinence de notre analyse sur ce point.

Contacts :

- Pierre MEYBON (BN) 05.57.92.84.86
- Michel LENOIR (BN) 06.23.75.03.38
- Thierry MOROT (BN) 05.57.92.84.86