

**SPECIAL INFOS EUROPE** n° 123 / Octobre 2012

Après les directives "Ciel unique" SES 1 et 2, voici la SES2+ : c'est le retour en force des principes de marché...

Depuis 1999, FO vous a régulièrement informé des évolutions du Ciel unique européen et de son action au sein de l'ETF pour défendre les personnels. Cette édition fait un point sur l'existant et le futur du SES.

Le "Ciel unique" : pourquoi faire?

Le Ciel unique s'est créé en 2004 sous la pression des compagnies aériennes, officiellement pour des raisons de retards dans le transport aérien, plus prosaïquement **pour faire baisser les redevances et autres taxes.**

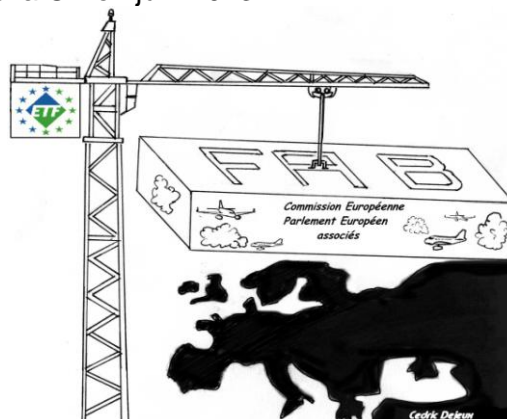
Sous l'impulsion de la très libérale Commissaire Européenne L. De Palacio en 1999, les directives SES1 puis SES2 (en 2009) ont ainsi engendré la création de créatures budgétivores, chronophages, s'autoalimentant mutuellement : la SESAR/JU, les FAB, l'extension du domaine de l'EASA à l'ATM et aux aéroports, le placement d'Eurocontrol sous la tutelle de la C.E...

La C.E. consulte les usagers avant la rédaction d'une nouvelle directive SES2 +

Selon la C.E. : *"le temps est venu pour une simplification et un alignement général de la réglementation en vigueur avec d'autres règlements récents pour rendre les règles du SES et de l'EASA mieux adaptées pour une utilisation future. L'objectif SES 2 + est donc de promouvoir une mise en œuvre rapide en s'appuyant clairement sur les principes déjà établis.../...Les deux cadres réglementaires*

doivent être développés en parallèle pour un système de transport aérien global et cohérent qui assure un environnement concurrentiel, efficace, clair et réglementé aux usagers de l'espace aérien .../... L'objectif de cette consultation publique est de recueillir les commentaires des parties prenantes en vue de la simplification, la clarification possible et la modernisation de la législation SES."

Ainsi, la révision du SES2 en SES2+ est déjà programmée. La CE a élaboré un questionnaire très orienté, disponible sur son [site](#), pour consulter les parties prenantes. FO invite les personnels de la DGAC à aller y jeter un coup d'œil pour mieux comprendre ce qui les attend et à le remplir pour donner leur avis, les petits ruisseaux faisant les grandes rivières... Ensuite le processus législatif se poursuivra avec une proposition de texte de la CE en juin 2013.



Une conférence européenne pour préparer cette nouvelle directive

La semaine dernière, **une conférence intitulée SES "the time for action"**, réunissait à l'initiative de la CE, des représentants de SESAR, de la Commission Européenne, du Parlement Européen, des Compagnies aériennes, des ANSP, d'EASA et d'Eurocontrol. L'ETF était invitée et a pu constater le peu de

cas qu'ils font des personnels. Les représentants de l'ETF sont intervenus à plusieurs reprises pendant la réunion et lors de rencontres informelles pour rappeler certaines vérités et ramener à plus de réalité une assistance entièrement dévolue à la cause des cost-killers. Notamment, concernant :

- les objectifs de performance :

ils sont peu réalistes et il manque des indicateurs et des objectifs de sécurité mesurables. ETF a demandé la prise en compte des objectifs de sécurité dans la période RP2 du plan de performance du SES (2015/2017) et a contacté le représentant de la PRB (performance review body) pour une réunion sur ce sujet.

A noter que les Compagnies et les députés européens ont également demandé dans le nouveau règlement un système de sanctions (financières bien sur) au cas où les objectifs des plans de performance des ANSP et des FAB ne soient pas atteints...

- la réduction des coûts et la rentabilité :

ETF a pointé l'incohérence des compagnies qui demandent à la fois des coupes drastiques dans les investissements, la formation, etc... et exigent en même temps un plus grand niveau de sécurité, plus de capacité et une meilleure qualité de service.

- les retards et la capacité :

le représentant des Compagnies aériennes européennes de l'AEA a établi une comparaison fallacieuse entre centres de contrôle et espaces aériens en Europe et aux USA. Cette démonstration visait à prouver la nécessité absolue et rapide de réorganisation de l'ATM en Europe.

L'ETF a répondu en demandant de comparer aussi les retards bien supérieurs aux USA. ETF a également rappelé que 70% des retards sont dus à d'autres causes que l'ATM et même en cas de « problème compagnie » les annonces à bord font état de « retards dus au contrôle »...

Enfin et pour enfoncer le clou, l'ETF a invité les Compagnies aériennes souhaitant une amélioration rapide et significative de la capacité à se tourner vers les Etats pour demander une augmentation du nombre de pistes sur les aéroports et une ouverture de l'espace aérien militaire.

- l'extension du plan de performance à l'espace inférieur :

pour ceux qui auraient des doutes sur les intentions de la DGAC à ce sujet, M. Schwartz, Directeur du Transport aérien, a déclaré : *"certains aérodromes doivent passer AFIS, car ils coutent trop cher"*. Les TSEEAC contrôleurs apprécieront en connaisseurs... Quant aux passagers, ignorant les subtilités AFIS / CTL, on devra sans tarder les informer de ce qui les attend.

- l'introduction des principes de marché (concurrence), dans les services dits "auxiliaires" :

FO s'était battu au sein d'ETF contre la directive SES1 pour expurger de la version initiale les articles concernant l'obligation de mettre en concurrence les services de contrôle et les services associés (Météo, Info aéronautique, CNS). Les syndicats avaient obtenu gain de cause.

Lors de cette conférence, le représentant de la C.E. a confirmé publiquement la nouvelle directive SES 2+ qui réintroduirait la mise en concurrence de ces services et donc leur privatisation.

ETF a pris la parole pour dire clairement que ses membres y étaient totalement opposés car :

- d'une part la qualité de service était liée à une chaîne de sécurité incompatible avec le jeu de la concurrence des services,
- d'autre part la politique inscrite dans les directives SE 1 puis 2 allait dans le sens de la défragmentation alors que l'introduction des principes de marché allait en sens inverse,
- enfin, aucune étude objective sérieuse ne démontre un gain significatif pour les compagnies aériennes.



La création d'une Agence Européenne de l'Aviation

La Commission européenne envisage la création d'une nouvelle "Agence Européenne de l'Aviation" (EAA), qui pourrait être bâtie à partir de l'EASA ou carrément la remplacer, pour superviser au plan réglementaire toute la chaîne aéronautique. A suivre ...

Les piliers du SES2 mis à jour

SESAR

Volet technique du SES, SESAR doit fournir les outils de demain pour permettre plus de « capacité » comprendre de « rendement ». C'est une véritable usine à gaz avec pas moins de 300 projets dont l'utilité de certains tient plus de la cosmétique sur l'existant que de réelle innovation.

Les ANSP et l'Union Européenne ont été priés de mettre au pot pour financer un budget qui fait le bonheur des industriels, dont Thalès : 2 milliards d'euros.

Après sélection, ETF a envoyé des délégués dans une trentaine de projets pouvant être structurant pour l'avenir de l'ATM.

A noter que sous les coups de boutoirs répétés de FO et d'autres syndicats, la DSNA diffuse enfin des informations aux personnels sur les travaux en cours. Une bonne initiative à saluer même si on peut déplorer ne savoir toujours pas quelles ressources et budgets sont affectés à quels programmes.

Après les études et la création d'outils, SESAR prépare activement la phase de déploiement prévu pour mi-2014. Les pressions sont, là encore, extrêmement fortes de la part des compagnies pour avoir des outils qui permettent de faire passer plus de trafic, avec toujours moins de personnels et pour baisser les taxes.

EASA

Des tests, toujours plus de tests pour les ATCO... Un exemple significatif du rôle actuel de l'EASA : Avoir réglementé par une directive la licence de contrôle transposée en loi nationale était insuffisant, pour ne pas dire insupportable pour la C.E. En élargissant les

domaines de l'EASA, elle amène la transformation de cette directive en un Règlement qui s'impose aux Etats membres sans adaptation possible. L'EASA reprend ainsi l'ensemble du texte pour y instiller ses modifications.

Concrètement cela pourrait se traduire pour les contrôleurs français par une vérification du niveau en langues anglaise et française, et l'introduction d'un contrôle des compétences sur la position pour le renouvellement des mentions. Des mois de travail et de négociations pour les représentants des personnels dans le cadre des Directives SES1 et 2 pour arriver à ça !

ETF poursuit donc ses participations aux travaux avec une EASA sous tutelle de la C.E. pour le nouveau texte.

FAB

Le 4 décembre, les FAB devront exister concrètement et juridiquement. C'est un processus qui est déjà bien avancé compte tenu des différences culturelles à prendre en compte dans les différents pays.

Mais c'est beaucoup trop lent aux yeux des compagnies et du Parlement européen qui demandent une approche top-down (comprendre un règlement). De son côté, l'AEA continue de demander d'urgence la mobilité chez les ATCO...

Eurocontrol

Le SES 2+ s'appuiera sur Eurocontrol. Outre ses tâches actuelles, l'agence se voit attribuer le rôle de Network et Infrastructure Manager. En clair, sous la houlette directe de la CE, elle supervise la gestion des réseaux... notamment en cas de mouvement social.



Rentabilité ou Sécurité ?

Quel que soit le lieu où l'on se rende, quelles que soient les réunions sur un des sujets du SES regroupant les cadres parties prenantes du transport aérien, la même rengaine revient sur le tapis : "les services ATM saignent les compagnies par leurs structures obsolètes et sont responsables de délais et de coûts insupportables".

Un seul mot d'ordre importe : la réduction des coûts. Plus le mensonge est gros, mieux ça marche et les medias le reprennent avec délectation. La sécurité est considérée comme un fait acquis qui ne saurait être impacté par les objectifs de performance délirants fixés par les compagnies et validés par la C.E...

La différence des échelles de temps de mise en place

La monnaie unique a mis 40 ans à se mettre en place. Techniquement cela aurait pu être l'affaire de quelques mois, mais il fallait que chaque Etat y trouve son compte. La négociation est la base, l'essence même de la construction européenne. Les compagnies aériennes qui raisonnent à l'échelle de l'entreprise et des bilans comptables annuels ne veulent pas le comprendre, et déploient un lobbyisme effréné pour casser les structures existantes espérant générer ainsi des profits à court terme.

L'expérience a montré en ce domaine qu'il faut avoir **une vision régalienne de l'intérêt général** autrement dit du service public, incompatible avec celui d'actionnaires qui demandent des revenus immédiats et performants...

Une nouvelle lutte se prépare : le SNNA-FO poursuivra ses travaux au sein de l'ETF et à la DGAC pour préserver la qualité du service public et les intérêts des personnels.

Contact: Michel Lenoir (SNNA-FO/ BN)

Vous pourrez approfondir votre connaissance des dossiers évoqués dans cette publication sur notre site <http://www.fodgac.fr/fr/europe-fabec/>.

***Vous souhaitez agir sur les choix et les orientations de la DGAC?
REJOIGNEZ LE SNNA/FO!***

Nom:

Prénom:

Date et lieu de naissance:

Corps/Grade:

Affectation:

Tel:

Fax:

Email:

A

, le

Signature

Email professionnel:

Tel professionnel:

Fax professionnel:

Adresse personnelle(Optionnel):

A renvoyer

-par fax au 05 57 92 84 87 ou

-par courrier. SNNA-FO, DSAC-SO, BP70116

33704 MERIGNAC cedex

