



INFO AVIATION

SPECIAL EUROPE

N° 126 / Mars 2013

Ciel Unique Européen : le temps est à l'orage ...

Depuis plusieurs mois, l'ATC est redevenu la cible privilégiée des instances européennes et des compagnies aériennes. Le rapporteur de la Commission Transports du Parlement européen et le Vice Président de la Commission Européenne chargé des Transports ont eu des mots très durs concernant les performances des services de la navigation aérienne.

ETF avec l'appui de FO, avait [publié en décembre dernier une déclaration](#) pour réagir à ces attaques.

En fait, tout cela concourt d'une volonté et d'une stratégie libérales, sans fondement ni justification au plan opérationnel au niveau européen et mondial.

Revue de détail de la situation actuelle ...

Objectifs de Performance

Le plan directeur de performance présente des objectifs de réduction de coût ne reposant sur aucune analyse sérieuse. Les objectifs affichés sur 5 ans sont irréalistes, les prévisions de trafic ne sont pas non plus reliées à la réalité. La Performance Review Body, rattachée à la CE et émanation de la PRC d'Eurocontrol présente des scénarii avec par exemple pour la capacité des délais : entre 0.2 et 0.5mn /vol, et un rapport de coût économique de -4% par an. **En revanche, il n'y a pas d'objectif de sécurité au niveau européen !** Un processus de consultation est en cours jusqu'en mai 2013 puis la PRB proposera un rapport à la CE en septembre.

Les objectifs élargis de l'UE pour la période 2014-2019 (RP2) devraient donc être adoptés en décembre 2013.

[FO avec ETF contestent évidemment ces objectifs peu réalistes](#) et ont dénoncé le fait que les leçons de la RP1 (2011-2013) n'aient pas été prises en compte.

ETF et CANSO ont publié [une position commune](#) à l'attention des membres du PE et de la CE.

Par ailleurs, les syndicats d'ETF ont validé une réponse globale et déterminée à la procédure de consultation obligatoire de la CE actuellement en cours.

La CE veut finaliser le plan avant la fin de l'année avec une "proposition" en avril 2013.

Nouvelle Directive SES2+ en préparation et rôle du SES Expert-Group

La Commission Européenne a doté le Comité "Ciel unique" (SSC, niveau DG) d'un "groupe d'experts" (SES Expert group) chargé de donner son avis sur le volet social des textes qu'il étudie. Lors de la réunion du 1er février, le groupe recevait un représentant de la Commission Européenne qui a présenté les projets de changements de réglementation pour la nouvelle directive SES2+.

Pour la CE, les changements résultants des FAB ne sont pas assez rapides et veut également introduire les principes de marché en déclarant que l'ATC est un monopole de fait et ouvrir les autres services à la concurrence.

La CE présente son projet au Parlement Européen et aux medias comme un toilettage du SES2, alors même que le contenu va bien au-delà. La Commission veut aller vite pour boucler cette directive avant les élections au Parlement Européen prévues l'année prochaine et attend une première lecture au PE avant l'été.

La discussion lors de cette réunion a été très vive. Les représentants de la délégation ETF ont clairement exprimé leur désaccord avec ces concepts. **FO a rappelé que "ETF a toujours participé de manière constructive aux règlements européens depuis dix ans, mais qu'aujourd'hui, c'est terminé, puisque la CE veut réintroduire tout ce qui avait été rejeté par les personnels dans le premier paquet Ciel unique".**



CANSO (Association des fournisseurs de service de la N.A.) soutient certains points du texte mais pas tous,

loin s'en faut. ATCEUC est sur la même ligne qu'ETF.

Comparaison de la gestion ATM entre les USA et l'Europe

C'est récurrent, dans toutes les réunions et dans les media, la CE présente une comparaison des coûts... gracieusement fournie par les compagnies de IATA et de l'AEA.

Les chiffres sont en défaveur de l'UE. Pour 16 700 ATCO en Europe contre 14 600 (-13%), les américains contrôlent environ 66% de vols IFR en plus, et les heures de vol contrôlées sont de 13.8 Millions (UE)

contre 23.4 (+70%). **Evidemment les chiffres ne prennent pas en compte la situation complexe du réseau européen, les contraintes dues aux espaces aériens militaires, etc...** Cette présentation passe également sous silence que 60% du budget des USA vient des taxes/redevances, les 40% restant venant du budget fédéral. Pour FO et ETF, il faut comparer ce qui est comparable et ce n'est pas le cas.

Licence de contrôle EASA

L'Europe prend une direction de plus en plus anti démocratique. Un bon exemple : la licence de contrôle européenne. Une directive avait été élaborée avec les partenaires sociaux et votée au PE, puis transposée par chaque Etat au niveau national. **Ce n'était pas suffisant pour la CE, qui a élargi les compétences de l'EASA à l'ATM, puis demandé que la Licence fasse l'objet d'un Règlement EASA directement applicable.** C'est une perte de temps et d'énergie

considérable pour l'agence elle-même, mais surtout pour les ANSP et les Autorités de surveillance (dont la DSAC), chargés de revoir leur copie dans les détails.

FO était présent au sein de la délégation ETF en janvier à Cologne, lors de la journée de consultation des parties prenantes sur cette nouvelle licence **pour défendre les ATCO** et rappeler certaines évidences à l'EASA. **FO a demandé :**

- **une réécriture de la notion, nouvelle, d'inaptitude provisoire** (un peu trop confondue avec la mise en doute des compétences, dans le nouveau texte),
- **une clarification des textes sur l'inaptitude médicale** pour y faire apparaître clairement la possibilité de contre-expertise (2^{ème} avis) et la possibilité de recours,
- **le maintien des conditions actuelles ISP,**
- **la prise en compte des instructeurs TSEEAC de l'ENAC (qui avaient été oubliés de TOUS)** et une « loi du grand-père » qui permettra aux instructeurs aujourd'hui en fonction de continuer à exercer leur profession même s'ils ne remplissent pas les nouvelles conditions,
- **la suppression de la validité limitée à 9 ans pour le niveau 6** en anglais,
- **le retrait de la mesure imposant une évaluation en France du niveau de français pour les contrôleurs français,**
- **le maintien du système PIFA en vigueur.**

En France, dans le cadre du dialogue social, la DSAC et la DSNA ont conjointement organisé une réunion pour présenter les points saillants du texte en cours de révision et définir les positions françaises. Sur ces points, la DSAC et la DSNA sont globalement en phase avec FO et les OS françaises. Malgré certaines

réticences de la DSAC, la France devrait défendre un texte plus favorable et surtout plus adapté aux conditions réelles et à l'organisation française.

(Pour plus de détails, voir les présentations sur notre site.)

Remote control tower : Le contrôle d'aérodrome à distance



FO a déjà évoqué ce nouveau concept dans ses précédentes publications : un contrôleur, dans une salle de contrôle (comme pour une APP par ex), a devant lui

plusieurs écrans pour un panoramique à 180° (cf un simulateur). Ces écrans affichent des départs vidéo de caméras installées sur un aérodrome. Le contrôleur, en



appuyant sur un bouton peut visualiser la situation sur plusieurs aérodromes, et ainsi en fonction des appels, passer de l'un à l'autre.

Pour FO, ce système est hautement accidentogène, et l'a fait savoir à l'EASA, lors de la réunion sur la licence ATCO à Cologne. Développé dans le cadre de SESAR, le projet est entré dans la phase de certification du matériel déjà installé (en Norvège).

En Allemagne, la DFS veut installer deux centres pour commencer, et ce dès 2014.

Cette technologie pose beaucoup de questions. C'est un nouveau concept mais est-ce encore un métier de contrôleur ? Initialement prévu pour un fournisseur un service AFIS, l'EASA l'a étendu aux services de contrôle d'aérodrome. La question est

CONTROLE-t-on encore quoi que ce soit dans de telles conditions ??

Par ailleurs, qu'en est-il de la protection du réseau de données pour garantir une image fiable et sécurisée ? Surtout pas de réponse pour le moment !!! Connaissant les architectures réseaux et les technologies employées aujourd'hui, on peut nourrir de sérieux doutes sur la fiabilité du réseau et des données !! La sécurisation pourrait avoir un coût non négligeable, laissé de côté par les fabricants et pas encore pris en compte par les prestataires de service.

Pour découvrir ce monde « merveilleux », où plusieurs fabricants se disputent un marché prometteur, vous pourrez visionner [la video de SAAB](#) : c'est instructif.

L'OACI rentre dans la danse ...

L'OACI, jusqu'ici chargée uniquement des questions techniques liées à la sécurité de l'Aviation Civile, va désormais traiter les questions économiques, et les étendre au secteur ATM.

Le thème de la prochaine [conférence décennale de l'OACI ce mois de mars](#) est : **"Challenges et opportunités de libéralisation. Le rôle de l'OACI : Faciliter, promouvoir et assister les Etats dans le processus de libéralisation".**

Et parmi les questions prioritaires qui seront traités :

- commercialisation et Privatisation des aéroports et des ANSP,
- plan d'action pour la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire,
- économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

Les recommandations suivantes concernant les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et sont soumises à l'examen de la Conférence :

a) les États devraient envisager de créer des entités autonomes pour fournir les services de navigation aérienne, en tenant compte de leur viabilité financière ainsi que des intérêts des usagers et des autres parties prenantes ;

b) l'OACI devrait veiller à ce que les politiques, les orientations et autres éléments indicatifs ayant trait à la gouvernance, la propriété et la gestion des ANSP demeurent pertinents, à jour et adaptés à l'évolution de la situation ;

c) l'OACI devrait continuer à suivre les changements qui se produisent.

Quelles conséquences ?

Ce n'est pas un hasard, le lobby libéral après avoir noyauté la CE s'attaque maintenant à l'OACI.

Les recommandations qui seront votées serviront de socle et de référence. Les Etats et les Compagnies vont

s'appuyer sur les conclusions et recommandations de la conférence pour :

- déstructurer encore plus le marché,
- abaisser les conditions de travail de milliers de gens pour le profit de quelques actionnaires bien organisés **et encore au détriment de la qualité de service et de la sécurité !!**

Au niveau européen et services de la Navigation Aérienne, il apparait clairement que la directive en gestation "SES2+" sera renforcée par cette nouvelle

réglementation. **Devant ces coups de boutoirs simultanés et coordonnés, une réaction est donc devenue absolument nécessaire.**

Les syndicats de l'ETF se sont réunis la semaine dernière à Bruxelles pour convenir d'une action commune en plusieurs phases :

- **déclaration commune sur le SES2+ ,**
- **rencontre avec les députés de la Commission Transports au PE,**
- **rencontre avec les ministres des Transports (niveau national),**



- rappel de la position ETF lors du prochain SES expert group du 17 mai 2013 pour avis à destination du Comité Ciel unique (SSC/DG) des 11 et 12 juin qui se déterminera sur le texte du SES2+ pour une proposition à la CE,
- journée d'action européenne commune de tous les syndicats de l'ETF le 10 juin, la veille de la réunion du Comité Ciel Unique.

FO et les autres syndicats français de l'ETF vont donc rencontrer les personnels et les sensibiliser aux dangers du SES2+, même si la période n'est pas la plus favorable compte tenu des négociations

protoculaires. Mais, comme pour le SES1 et pour le FABEC, la menace est suffisamment sérieuse et les conséquences assez sévères, pour justifier un mouvement social de grande ampleur.

La DFS dit "non" aux Objectifs de performance de l'UE ...

Les organisations syndicales européennes ne sont pas les seules à faire connaître leur opposition aux objectifs de performance de l'UE imposés par la CE. Les Etats commencent à se réveiller, même si au départ ils avaient donné leur accord. Selon le magazine "Aviation Week" qui cite "un fonctionnaire de haut rang de la CE" : **"La Commission européenne (CE) est confronté à un nouveau revers sur la mise en œuvre du ciel unique européen (SES), après que l'Allemagne ait bloqué la procédure de vote sur les règlements établissant des objectifs de performance pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les frais de services de navigation aérienne pour 2015-2019".../.. "Le ministère allemand des Transports a demandé d'arrêter le processus et veut relancer les négociations sur des objectifs de performance moins sévère, car il a accepté des hausses salariales de ses contrôleurs du trafic aérien l'an dernier.../...de 5,2% en deux étapes de plus de 17 mois, tandis que certains employés seraient encouragés et recevraient une nouvelle augmentation"**

"L'Allemagne est à la recherche de soutien des autres membres du FABEC pour faire pression en vue de définir des objectifs moins ambitieux, mais la Commission n'est pas disposée à faire des concessions supplémentaires".

Par ailleurs, et c'est l'effet boomerang, les deux nouveaux règlements sont aussi controversés par l'AEA (Associations de compagnies aériennes européennes) et IATA (Association internationale du transport aérien). Le mois dernier, elles ont demandé au commissaire européen aux Transports Siim Kallas de retirer ce projet de règlement.

Les représentants des Compagnies font valoir que *"les nouvelles règles entraîneront une augmentation des frais pour les SNA au lieu d'une baisse des charges, comme prévu dans le paquet législatif SES, notamment les redevances pour les zones terminales jusqu'en 2019. La législation actuelle ne traite pas de frais terminaux et plusieurs États l'an dernier les ont augmentés : en Italie, doublement de 121,50 à 254,34€, en Allemagne de 6.2%, Pologne de 7%, Hongrie de 19.8%, Portugal de 38.3%".*

Ces informations mettent en relief la stratégie contre productive et à contre-courant de la DGAC : baisse des effectifs et des recrutements, baisse des investissements, stagnations des rémunérations, soumission à la politique libérale de la Commission Européenne ...

A moins d'un sursaut de bon sens de dernière minute pour suivre des Allemands qui pour une fois ont eu une réaction saine !!

**Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?
REJOIGNEZ FO ! www.fodgac.fr/fr/adhesion/**

**Des renseignements? Contactez vos délégués FO aux questions européennes :
Michel Lenoir, Laurent Notebaert, Guilhem Magoutier**

