



SPECIAL INFOS EUROPE / FABEC

Le FABEC avance, SESAR essaie de suivre en parallèle...

Objectifs de performances des FAB en Europe

Le Single European Sky Expert group, composé de représentants des personnels, de CANSO (association des ANSP), de la Commission Européenne s'est réuni le 11 mai à la demande de la CE pour examiner les dossiers du Comité Ciel unique où siègent les DG des DGAC européennes. Il englobe donc aussi les FAB.

Evaluations de la performance Plans pour la période 2012-2014 (RP1)

La CE supervise les performances des FAB d'après les [évaluations de la PRB d'Eurocontrol](#).

De nouveaux objectifs seront discutés cet automne.

Par sa recommandation du 23 novembre 2011, la Commission a demandé à certains Etats de réviser leurs objectifs et les plans de performance. Ces objectifs, irréalistes pour FO, avaient été adoptés par la Commission en février 2011 pour la première période de référence RP.

Les résultats de cette évaluation sont contenus dans un rapport en deux volumes :

le [volume 1](#) contient l'évaluation globale et des recommandations de la PRB. Le [volume 2](#) contient les rapports de la PRB pour chaque plan national. Les recommandations de la PRB servent de base pour de nouvelles mesures à prendre par la C.E. Les 14 et 15 juin 2012, ce dossier sera examiné lors de la réunion du Comité Ciel unique.

Pour la RP1, ETF a rappelé le manque de consultation des personnels tant au niveau national que FAB. Le processus de consultation pour la RP2 devrait permettre d'y remédier.

Demain se prépare aujourd'hui : Plans de Performance pour la période 2015-2019 (RP2)

La Performance Review Body (Eurocontrol pour la CE) a déjà fourni à la CE [un document](#) intitulé "Approche réglementaire proposée pour une révision des plans de performances durant la RP2 et au-delà".

Le 19 juin, Eurocontrol organisera une réunion avec toutes les parties prenantes afin de discuter de l'issue de la consultation publique concernant la RP2. Cet atelier examinera les réponses reçues lors de cette

consultation. Les représentants d'ETF y participeront. Les conclusions seront utilisées pour les plans de performance pour la RP2.

ETF a demandé que les autorités de surveillance (NSA) consultent obligatoirement les organisations syndicales sur les plans de performance nationaux et FAB.

FO a rappelé la nécessité de prendre en compte des indicateurs de sécurité dans la réalisation des Plans de performance.

Entretien avec Georg Jarzembowski, coordinateur de la Commission européenne pour les FAB au niveau des Etats.



M. Jarzembowski était invité par la C.E. à venir débattre avec les membres du SES expert group.

Politiquement "libéral", il a expliqué que : *"Les objectifs de performances proposés par les États membres ne sont pas adéquats et doivent être améliorés... Ce sera très difficile pour le Blue Med, à cause de la crise économique en Grèce et en Italie pour mettre en place ce FAB, mais il faut le faire.../... Tous les FAB ne sont pas constitués, notamment en raison d'élections politiques, mais ça avance.../... Les Danois, Suédois,*

Irlandais et Anglais envisagent un FAB fusionné, c'est une bonne chose..."

ETF a rappelé au Coordonateur que *"les problèmes liés à la fusion d'ANSP au sein d'un prestataire unique, comme NUAC justement (Danemark, Suède) au sein duquel le dialogue social au niveau national n'existe plus.../... La conception des routes et du freerouting progressent mais l'on ne gagnera guère de performance de ce côté là, tant que le dossier Civil Militaire ne sera pas plus avancé. Coté Sesar, les FAB sont en attente de résultats concrets."*

FABEC

En vue de la création officielle du FABEC prévue pour la fin de l'année 2012, les directeurs de tous les ANSP du FABEC se sont mis d'accord pour mettre en place une [organisation commune dotée d'une personnalité juridique morale.](#)

Cette décision est fondée sur une approche fonctionnelle qui suppose qu'une structure commune n'est pas une fin en soi, mais doit répondre à un besoin identifié. Le but de cette structure est de subvenir aux besoins du FABEC au cours de la phase opérationnelle. Elle aura donc un statut juridique propre avec les personnes ayant l'indépendance nécessaire pour penser "FABEC" sans être contraint par les intérêts nationaux des ANSP. Elle se dotera rapidement des ressources professionnelles disponibles pour démarrer le FABEC, dès

lors que chaque ANSP, seul, ne peut fournir de telles ressources à temps, en quantité ou en qualité.

Un programme dans sept domaines a été convenu entre les ANSP et sera réalisé avec l'appui d'une structure commune de soutien.

Reste à déterminer le périmètre de cette entité, ses fonctions, notamment la conception de l'espace aérien, la planification des opérations, la planification technique, la planification des programmes et leur gestion, la gestion de la performance, de la sécurité, les fonctions supports, la communication et la consultation des stakeholders, etc...

On en saura davantage au cours des prochains mois. La forme juridique légale appropriée et la localisation géographique doivent encore être négociées...

SESAR: Révision du Européen ATM Master Plan

Pour mémoire, ce plan sert de feuille de route pour la modernisation du système de gestion du trafic aérien et pour le développement puis le déploiement de SESAR.

Le 12 juin 2009, seize nouveaux membres ont rejoint les deux membres fondateurs de l'entreprise commune SESAR (SESAR Joint Undertaking (SJU)) que sont la Commission Européenne et Eurocontrol, dont DSN et 5 autres ANSP (AENA, DFS, ENAV, NATS, NORACON). A l'horizon de 2016, ces membres auront produit 16 "work packages" visant à fournir des résultats tangibles pour le programme de recherche et développement SESAR. Ces WP ont pour but de développer les éléments techniques et opérationnels (spécifications, procédures, prototypes, rapport de validation etc...) pour progressivement aboutir à l'industrialisation, le déploiement et la mise en service d'un système ATM de nouvelle génération.

Quatre domaines sont concernés :

- les activités opérationnelles (WPs 4 à 7),
- les activités développement système (WPs 9 à 13),
- les activités "system-wide information management" (WPs 8 à 14),
- les activités transverses.

Selon la CE, la révision du plan initial de 2008 était devenue nécessaire en raison de perspectives à la baisse du trafic (doublement prévu en 2033 au lieu de 2020), de la contribution aux travaux OACI de la 12ème conférence de Navigation Aérienne (novembre 2012), et surtout de la mise en place de la structure de gouvernance du déploiement des avancées technologiques. En fait, la 1ère version, véritable usine à gaz, était à trop détaillée et irréaliste.

Les membres du conseil de SESAR JU sont maintenant invités à fournir leurs



commentaires sur le document avant le 20 juin 2012. La Commission européenne va consulter son Comité du ciel unique européen (SES Committee) et Eurocontrol le corps consultatif de l'Agence (Agency advisory body) et de son Conseil provisoire. L'objectif est que la mise à jour du plan directeur ATM européen soit approuvée par le Conseil d'administration de SESAR JU à sa prochaine réunion le 3 juillet.

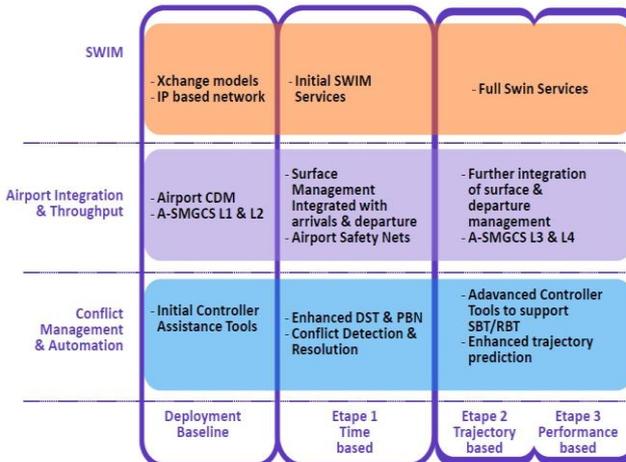
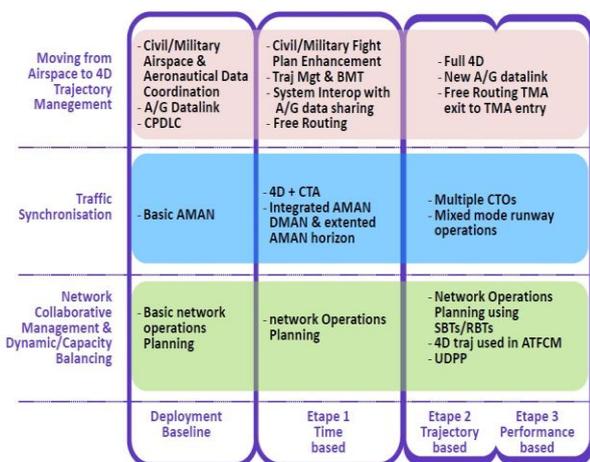
Conférence SESAR/FABEC organisée à Paris par la DSNA

La DSNA a organisé une conférence le 22 mai intitulée "SESAR & FABEC : des trajectoires convergentes" pour faire un point sur l'avancement des travaux SESAR et les applications possibles au niveau FABEC. La participation de la DSNA dans SESAR est conséquente : 150 agents sont impliqués au quotidien dont 60 experts DO dans les CRNA et SNA, auxquels il faut ajouter la participation ponctuelle de 30 experts à des expérimentations. Si on peut se réjouir de la nécessaire participation à la création du FABEC et de nouveaux outils pour améliorer la gestion du

Compte tenu de l'ampleur des travaux, FO a décidé d'informer régulièrement les agents de la DGAC sur l'avancée des différents GT (Work Packages) de Sesar et des interventions d'ETF (voir notre dernière parution http://www.fodgac.fr/media/pdf_files/IA-MARS-AVRIL-12.pdf, et notre site <http://www.fodgac.fr/fr/europe-fabec/sesar/>)

trafic aérien, il n'est pas admissible qu'elle se fasse au détriment des tâches dévolues à la DSNA, qui manque d'agents dans de nombreux services. Mais pour que les avancées des travaux de SESAR aient un sens, il faut qu'il y ait une mise en cohérence des feuilles de route et des concepts opérationnels de FABEC et de SESAR, une plus grande implication du FABEC dans les activités de développement de SESAR (Free Route, XMAN, ...)

Voici les axes d'évolution retenus:



(Source DSNA)

Face aux dossiers considérés comme prioritaire par la CE, les compagnies et les ANSP, la DSNA a présenté les systèmes de gestion du trafic aérien à venir.

L'Espace Free Route

L'Espace "Free Route", dont rêvent les compagnies avec un plancher commun au FL365, plus bas lorsque c'est possible. La mise en œuvre sera progressive jusqu'au concept complet Free Route sur toute l'étendue du FABEC, en trois étapes : amélioration du réseau de nuit, création de

routes directes de week-end, extensions transfrontalières (fin 2016 pour la DSNA), puis Free Route pendant l'activité militaire (étudié/mis en œuvre de 2014 à 2018 pour la DSNA), enfin "Business trajectories" (telles que développées dans SESAR, après 4-FLIGHT pour la DSNA).

Gestion des vols à l'arrivée :

- le projet "XMAN / AMAN" (WP 6.8.4 AMAN/DMAN)

Le but de ce projet est de développer et d'évaluer un concept opérationnel pour la

gestion intégrée des arrivées et des départs (concept XMAN) pour les plates-formes ayant



des pistes (ou systèmes de pistes) avec des interdépendances entre les trafics à l'arrivée et au départ. Le principal bénéfice de ce

concept devrait porter sur la réduction du délai global, un peu plus de capacité et une meilleure prédictibilité des vols.

-le projet FAIRSTREAM (FABEC ansps and AIRlines in Sesar TRials for Enhanced Arrival Management), hébergé au sein du FABEC pour SESAR JU

Des vols tests seront réalisés par la DSNA, la DFS et Skyguide pendant trois exercices de mai-juin à septembre-octobre 2013. Les CRNA Ouest, Sud-Ouest, Nord et le Centre

de CDG seront concernés, avec 2 à 3 vols par site et par jour sur 2 mois (entre 140 et 210 vols par site).

-Point de Convergence (Point Merge System) pour les TMA étendues (Région Parisienne)

Face à la croissance du trafic et des contraintes techniques, humaines, et environnementales, le concept du point de convergence permet l'amélioration de la

gestion du trafic, la poursuite en descente continue, une meilleure adaptation à la capacité.

-Programme 4-FLIGHT

Les objectifs du Ciel unique sont connus : augmentation des performances de système ATM, diminution du coût, standardisation, harmonisation. L'idée est donc de remplacer des systèmes ATM existants difficiles et coûteux à adapter (CAUTRA pour DSNA, SACTA pour ENAV).

Par ailleurs, il est devenu nécessaire de passer enfin à l'environnement électronique pour la DSNA, d'introduire des outils d'aide

au contrôle, et de revoir le traitement des vols (co-flight).

La transition sera progressive, par centre. A noter qu'avec ERATO, la DSNA entend mettre en service l'environnement "stripless" au CRNA Ouest et au CRNA Sud-Ouest à l'hiver 2013/2014. Il devrait apporter de nouvelles aides pour les contrôleurs en-route qui seront intégrées dans 4-FLIGHT à partir de 2017.

Projet Dynamic Demand and Capacity Balancing (dDCB)

Ce projet vise à anticiper et résoudre les surcharges de travail, réduire la complexité du trafic, accroître la capacité du secteur de contrôle et la fluidité des vols.

Un premier exercice d'évaluation opérationnelle a eu lieu en novembre 2011 avec la participation des FMP du CRNA Est, des centres de contrôle de Londres et de Maastricht, du Network Manager

d'Eurocontrol et de onze compagnies aériennes. Le bilan a montré l'intérêt d'ajuster en dynamique la demande et la capacité.

Le prochain essai est prévu en 2013. Il engagera plus de centres (en-route, approche et aéroports), plus d'acteurs, plus de scénarios, plus de fonctionnalités : il s'agira de valider opérationnellement le processus complet du dDCB.

Vous pourrez parcourir les dossiers évoqués dans cette publication sur notre site www.fodgac.fr, rubrique Europe. Les mots soulignés renvoient, pour la version électronique, vers des fichiers à lire ou télécharger.

Contacts: Michel Lenoir (SNNA-FO/ BN)

**Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?
REJOIGNEZ LE SNNA-FO !**

Nom :
Prénom :
Date et lieu de naissance :
Corps :
Grade :
Affectation :
Adresse professionnelle :

Email :
Adresse personnelle (Optionnel):
A....., le..... Signature

Tel :
Fax :

A renvoyer par fax au 05 57 92 84 87 ou par courrier :
SNNA-FO, DSAC/SO, B.P. 70116
33704 MERIGNAC CEDEX

