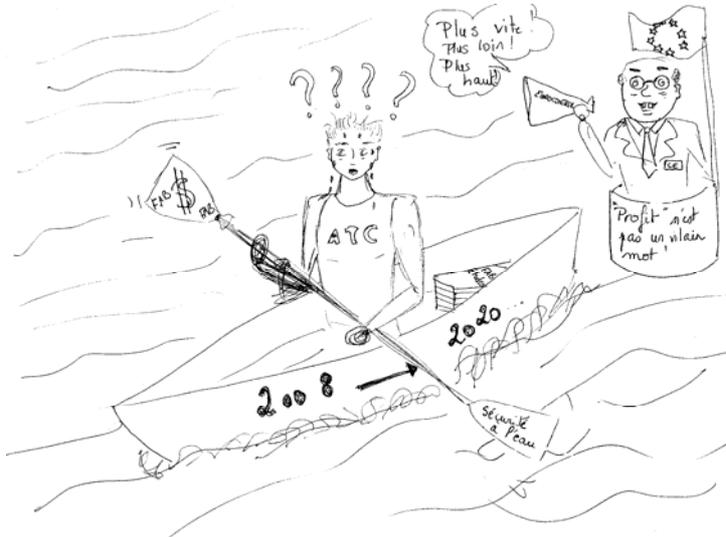


→ Numéro SPECIAL Europe: FAB / Ciel unique

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 remarquable 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, J.P. ETIENNE**, 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

(Suite de la page 1)

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 a 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.**

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.

Contact FAB: Michel LENOIR (BN / 0623750338)

✈ PLATEFORME INTERSYNDICALE:

Un signal fort envers la DGAC, les ANSP, et la C.E.

Pour montrer leur détermination à être associés aux destinées du Ciel Unique européen, les syndicats de la DGAC ont rédigé une déclaration commune indiquant clairement leurs positions.

FO l'a adressée au Directeur de la DSNA, au Directeur général de la DGAC, au Ministre des Transports, à CANSO (association des ANSP) et à la Commission Européenne. (Voir page suivante)



Ciel unique : vont-ils enfin comprendre ?

Le rapport de juillet 2007 du High Level Group (composé de directeurs généraux de l'aviation civile et d'Eurocontrol, ainsi que de représentants des compagnies aériennes et du milieu industriel) se focalise sur la notion de concurrence et de compétition dans les services de la navigation aérienne (ANS). Ainsi, selon les conclusions de ce rapport, privatiser les services de contrôle d'aérodrome, l'information aéronautique, ou les services CNS (Communication, Navigation et Surveillance), serait « la » réponse aux enjeux de demain...

Lors du premier paquet législatif Ciel unique, les syndicats avaient déjà mené une difficile campagne d'explication pour convaincre le Parlement et le Conseil de l'Europe que :

- Les prestataires de services relèvent d'un service d'intérêt général, non concurrentiel ;
- la responsabilité des Etats doit être entière dans la création et la gestion des FAB ;
- les représentants des industriels et des compagnies aériennes n'avaient pas leur place dans les processus de décision et de gestion des FAB.

La Commission européenne, à travers le rapport du HLG, veut accélérer la mise en place du Ciel unique, revenir sur des points fondamentaux déjà refusés avec force par les personnels et remettre en selle des principes déjà écartés lors du paquet législatif Ciel unique de 2004.

Le protocole 2007-2009, qui engage l'Etat français et les représentants des personnels, stipule que « les prestataires ont un rôle essentiel de proposition, même si les Etats sont responsables des initiatives réglementaires et de la préparation des accords internationaux... », « ...l'objectif de la DGAC est de démontrer que l'amélioration de la performance passe effectivement par une meilleure organisation et une meilleure gestion de l'espace aérien, ainsi que par des synergies nouvelles entre les prestataires de service et non pas par une réduction du nombre de centres... ».

« Sur le plan opérationnel et technique, l'objectif est de dégager des synergies sur l'ensemble des fonctions pertinentes à l'échelle du FAB, notamment en matière de :

- développement du réseau à moyen et long terme (Airspace Design - ASD) ;
- gestion de l'espace aérien aux niveaux 1 et 2 intégrant les parties militaires (ASD & FUA) ;
- gestion des flux et de la capacité (Air Traffic Flow and Capacity Management ATFCM),
- de management de la sécurité et de coopération technique ».

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 manière globale le constat est encore plus alarmant.

Que ce soient les recommandations du HLG, les études de faisabilité de FAB ou le projet SESAR, le ton est toujours le même : la pression sur les personnels pour baisser les coûts. De plus, le volet social reste toujours inexistant. Ce n'est plus acceptable.

Les personnels des services de la navigation aérienne sont déterminés à être entendus pour obtenir la mise en place de règles et d'organisation, notamment de 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 ou l'amélioration de leur statut et des conditions de travail compatibles avec leurs missions de sécurité et de sûreté.