



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.