

RP2, DANGER IMMINENT SUR LES SALLES DE CONTRÔLE !

Aux racines du projet...

«A single sky over a single market», tel était le slogan déjà évocateur de Mme Loyola de Palacio à la fin des années 90, initiatrice du projet Single European Sky (SES).

Après plusieurs années de débats houleux, le projet a vu le jour en 2004 avec une articulation toute européenne : un règlement cadre et 3 règlements d'application (services de navigation aérienne, utilisation/organisation de l'espace, interopérabilité des systèmes techniques).

Les premiers textes du règlement SES 1 ont amené, entre autres,

- la directive sur la licence des contrôleurs européens,
- la séparation fonctionnelle (et pas structurelle) entre régulateur (DTA), opérateur (DSNA) et surveillant (DSAC),
- la volonté de création de blocs fonctionnels d'espace FABs.

Seule l'entrée en vigueur de la licence avec ses obligations réglementaires fut une trace visible (en salle de contrôle) de ces textes. Pourtant, ils ont entraîné une réorganisation complète de la DGAC :

- certification complète des centres et des processus de formation
- modification d'espace,
- pilotage par objectifs,
- plans d'action...

Sans oublier un transfert de décision de l'échelon national vers l'échelon européen via la commission européenne s'appuyant sur Eurocontrol pour les aspects opérationnels et l'EASA sur les aspects liés au domaine de la certification.

Pourtant, la commission jugeant que le processus de décision prenait trop de temps à son goût, a créé un processus de décisions simplifié via la création du SSC (Single Sky Comitee), comité composé des représentants de chaque état et permettant à la commission d'avancer sans passer par des votes au Parlement.

2009, nouveau coup d'accélérateur

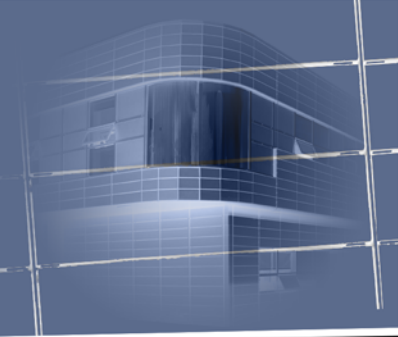
2009 marque la rédaction d'un nouveau règlement axé sur :

- la performance basée sur des indicateurs économiques,
- la création (obligatoire) de blocs d'espace fonctionnels, FAB, pour 2012
- le renforcement des pouvoirs de l'EASA, agence de la Communauté Européenne traitant de la sécurité aérienne.

Sur le premier point, la commission valide avec les États, ce qui est communément appelé «RP1» (Reference Period 1) avec des obligations de modérations de coût sur la période 2010-2014. Résultats : baisses de redevances des prestataires de navigation

CONFIDENTIEL

LE BUREAU DE SECTION DU CRNA SO



aérienne tout en se basant sur des projections de trafics à la hausse dont l'exactitude est TRES incertaine.

Sur le troisième, l'EASA transforme la directive licence en règlement et renforce de plus en plus les contraintes réglementaires sur les aspects de formation initiale et continue.

Quels impacts pour les centres/salles de contrôles ?

Impacts financiers

Dès 2010, quand l'Allemagne et la DFS faisaient faire un bond à leur taux de redevance en route en profitant pour réaliser de lourds investissements, la France et la DGAC, bons élèves de RP1, ont commencé à modérer le leur.

Sauf qu'en 2009, le trafic initialement prévu en hausse s'est écroulé. Résultat, l'endettement a explosé pour atteindre aujourd'hui 1,2 milliards d'euros sur un budget global de 2 milliards. Les parlementaires français, inquiets de la situation financière, imposent alors lors des votes annuels du budget, des gels successifs, obligeant la DGAC à des économies toujours plus importantes à tous les étages :

- Réductions des budgets de fonctionnement... tellement limités aujourd'hui qu'on ne paie plus les factures des fluides (eau, électricité, téléphone...) à partir d'octobre (paiements échelonnés en attendant la dotation de l'année suivante).

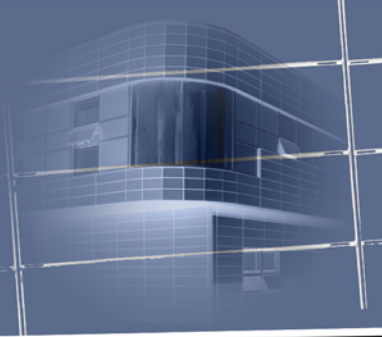
- Réductions à la portion congrue des moyens alloués aux experts dans l'ensemble des domaines techniques et opérationnels, pour préparer outils et/ou espace que nous aurons à gérer demain ou après-demain.
- En 2013, suite à un niveau de trafic hivernal atone, réduction dans la plus grande panique, du budget action sociale et de divers budgets « sociaux » provoquant un tollé général.
- Côté technique, les délais s'allongent. Les spécificités initiales ne peuvent souvent plus être tenues. Il s'agit coûte que coûte d'aboutir avec un système (que ce soit 3E ou le futur 4F) minimaliste sur lequel on nous promet aujourd'hui des développements ultérieurs.
- Pendant ce temps, le système actuel fatigue : le maintien de CAUTRA en service opérationnel coûte très cher, les pannes augmentent et des patchs sont conçus dans l'urgence pour pallier les insuffisances des systèmes. Pour ce qui est des approches et de leur futur système SYSAT, il est remis aux calendes grecques...
- La politique de réduction des ETP (Emploi Temps Plein) s'est amplifiée ces dernières années, d'abord avec un impact sur les métiers supports, puis lors du dernier protocole, sur l'ensemble des corps.

Et dans le FABEC, what's up ?

Du point de vue opérationnel, des études importantes entre prestataires de navigation aérienne ont été lancées pour améliorer

CONFIDENTIEL

LE BUREAU DE SECTION DU CRNA SO



Communication Locale

l'utilisation de l'espace aérien.

Hormis quelques projets de routes directes de nuit notamment, très peu de projets ambitieux visant à modifier en profondeur la gestion des flux de trafic se mettent en place dans la core area du FABEC. Chaque prestataire se heurte vite aux pertes financières qu'engendrerait la perte d'un flux de trafic.

Cet état de fait a mis en lumière les limites de la coopération entre prestataires voire même les différences statutaires et organisationnelles entre ces mêmes prestataires. Et les projets n'avançant pas ou peu, la commission européenne a redoublé d'efforts dans son projet de pression financière avec SES2+ et RP2.

Le rôle renforcé de l'EASA... et de la DSAC

Sur les aspects réglementaires, l'EASA contraint de plus en plus, et dans tous les domaines, le modèle français. Ainsi la transformation de la directive « licence de contrôle » en règlement réduit la capacité des États à faire valoir leurs différences.

- La formation ICNA a été profondément revue et plusieurs inquiétudes subsistent sur le futur de notre formation multi rating, pierre angulaire du statut ICNA.
- La formation continue elle aussi fait l'objet de pressions importantes pour la faire évoluer vers la vision « tout test » des Anglo-saxons.
- les contraintes liées aux exigences médicales amènent une augmentation sen-

sible du nombre de cas d'inaptitudes médicales.

Pour répondre à ses exigences et dans un environnement concurrentiel, La DGAC a décidé de promouvoir la DSAC en Europe en renforçant grandement ses moyens lors du dernier protocole au détriment de la DSNA.

Pourquoi maintenant ?

Pourquoi si fort ?

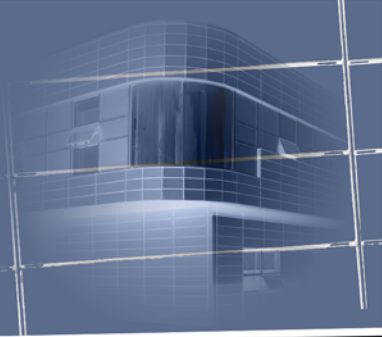
A l'issue du processus RP1, la commission Européenne aurait pu (et dû) tenir compte des mauvaises prévisions de trafic, des dizaines de millions d'euros perdus par les prestataires de navigation aérienne conduisant certains dans une situation financière catastrophique. Pourtant, elle a décidé avec RP2 de poursuivre voire même de renforcer le processus.

En tablant sur une baisse des coûts de 2.5% par an, adossée à des prévisions très optimistes de trafic sur les 5 ans du RP2 (2015-2019), les propositions de la CE conduisent à une baisse vertigineuse de 20% du taux de redevance à l'horizon 2019...

L'agenda européen aurait dû voir la réunion du Single Sky Committee (SSC) des 17/18 décembre dernier fixer la hauteur des cibles. Il semble que certains états ayant affiché leur opposition, la prise de décisions ait été reportée au SSC du 4 février. Le danger résidera dans la recherche par la CE d'un (très) mauvais compromis entre états pour arracher un accord.

CONFIDENTIEL

LE BUREAU DE SECTION DU CRNA SO



Communication Locale

Etrange période, on vous le concède, pour déclencher ce mouvement de grève massif. Et pourtant avons-nous d'autres choix en tant que syndicat, devant cette menace imminente qui nous paraît bien lointaine dans nos calmes contrées mais qui, sortie des textes obscurs de la CE, va se matérialiser très vite ? Avons-nous le choix ?

Depuis plus de 10 ans, nous tentons d'alerter les salles de contrôle sur les enjeux européens. Car depuis plus de 10 ans, nos métiers sont régis par des technocrates qui, sous pression constante et puissante de lobbyistes des compagnies aériennes, ont pour objectif de faire baisser les coûts du contrôle aérien et appliquer des règles de concurrence à un secteur d'activité qui ne peut se le permettre de par la nature même de ses missions de service public.

Comment espérer pouvoir continuer à fonctionner correctement dans ses conditions alors que :

- nos outils sont obsolètes et les investissements, qui auraient dû être réalisés bien avant, devront l'être au plus mauvais moment ?
- nos budgets de fonctionnement sont au plus bas ?
- notre taux de redevance, déjà trop bas pour recouvrir nos coûts, va fondre et le DSNA en personne dit être incapable de conduire un plan stratégique à 5 ans avec de telles restrictions ?
- les indicateurs de sécurité se dégradent ?

Avec en toile de fond, les attaques de plus en plus importantes qui vont finir de détruire un statut et des spécificités françaises qui ont pourtant montré leurs intérêts depuis 25 ans.

Il faut aujourd'hui dire **STOP** à cette vision simpliste qui met en danger l'avenir de notre profession et de l'ensemble des corps de la **DGAC**.

Il faut aujourd'hui que la **CE** et son commissaire aux transports, Siim Kallas, ancien apparatchik sous **l'URSS** devenu fervent libéral, réorientent leur politique de construction du ciel unique.

Il faut que les objectifs de performance soient réalistes et réalisables. C'est là tout l'objet de la semaine de mobilisation.

**VENEZ DÉBATTRE NOMBREUX À L'AG
DU JEUDI 23 JANVIER, 9H30,
DANS L'AMPHITHÉÂTRE !**

CHARLES JEAN-LOUIS (9) - COUROSSÉ GAËL (8) - DUMAIN JÉRÔME (6)
FABRE LAURENT (2) - LONNÉ STÉPHANE (2) - FAGGIANELLI BASTIEN (9)

encta +
membre du **MARC**