

Magazine

# UNSA-TRANSPORT

N° 12

Feux Verts



SEPTEMBRE 2007

PRIX : 2€50

## MOSAIC

# L'UNSA-Transport s'associe

## Sommaire

- P3 Édito
- P4-5 Vie fédérale Service minimum
- P6-9 Aérien Le ciel européen
- P10 Urbain et Interurbain Un accord sur la pénibilité au travail serait-il en vue ?
- P11 Fluvial et Maritime Pilotes de pilotines : galère au quotidien
- P12 Europe Transport routier : l'Europe avance de nouvelles règles
- P13 Route et logistique Taxis parisiens : l'UNSA défend la profession
- P14-15 Du côté des syndicats
- P16 Juridique ORSEU : des experts au service des CE-CHSCT

## Le ciel européen

### Les origines

L'idée d'un ciel unique européen existe depuis longtemps. EUROCONTROL\* a été créé en 1960 par les six États fondateurs dans le but d'initier un espace aérien unique. Ce résultat n'a été que partiellement atteint, mais l'idée est toujours présente.

De 1999 à 2005, le trafic a augmenté de plus de 14% dans le ciel européen, malgré le ralentissement dû au 11 septembre 2001. L'Europe compte maintenant près de 8,5 millions de vols par an et jusqu'à 28 000 vols par jour. Pour la Commission, la capacité de l'espace aérien a certes été augmentée de 80% depuis 1990, mais demain l'effort devra être encore plus important. En effet, le trafic aérien ne cesse de croître. EUROCONTROL estime qu'il va doubler voire tripler d'ici 2020. Les systèmes actuels pourront répondre à cette augmentation jusqu'en 2015. Après cette échéance, des mesures plus radicales devront être prises afin d'éviter une congestion fatale du ciel.

### Un marché unique, une devise unique, un ciel unique ?

L'Europe a éliminé des frontières au sol avec le marché unique européen de 1985. Elle a réussi à démanteler les frontières économiques et monétaires. C'est pourquoi, l'idée d'une disparition des frontières aériennes fait son chemin.

En 1999, arguant des retards générés sur le trafic civil par les bombardements sur le Kosovo, l'Europe relance l'idée d'un ciel unique. Elle met en place un groupe d'experts à haut niveau, civils et militaires, qui remet son rapport en décembre 2000. Le principal reproche concerne le système de gestion du trafic aérien européen. Il est jugé trop coûteux, entravé par des méthodes de travail hétérogènes et contraint par des routes aériennes basées sur les frontières nationales. La



commission propose alors une approche législative pour résoudre ces différents problèmes.

Le grand absent de ces règlements est le volet militaire qui est un très gros consommateur d'espace aérien. En effet, dès le début, le travail de la Commission est retardé par une querelle entre l'Espagne et le Royaume-Uni à propos de l'aéroport de Gibraltar. Le Conseil européen de Göteborg rappelant l'importance du projet, ces deux États membres se sont finalement mis d'accord pour exclure Gibraltar du futur « ciel unique ». Beaucoup d'États, malgré la fin de la guerre froide, estiment que les objectifs de rentabilité commerciale ne peuvent être considérés comme prioritaires par rapport aux enjeux de sécurité. Les événements du 11 septembre n'ont fait que renforcer ce sentiment. Il s'agit là d'une question qui se situe au cœur de la souveraineté des États membres. C'est pourquoi il semble difficile de donner un pouvoir de décision, sur ce sujet, à la Commission.

### Le paquet législatif dit « ciel unique » est composé de quatre règlements :

- **Un règlement-cadre sur le ciel unique** européen prévoit une nouvelle organisation institutionnelle, qui confie à la Communauté européenne un rôle réglementaire. Pour élaborer les réglementations en matière de circulation aérienne, la Commission s'appuiera sur un comité composé de représentants des États membres.

- **Un règlement sur l'organisation et la gestion de l'espace aérien** qui a pour objet de créer un espace aérien sans frontières, en instituant une région unique d'information de vol (RIV) composée elle-même de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB).

Une RIV est une portion d'espace aérien dans laquelle sont fournis des services de trafic aérien, et dont les limites coïncident traditionnellement avec les frontières. Chacune est soumise à des règles particulières, propres à chaque



État responsable. Ainsi, les RIV actuelles seront fusionnées en une seule portion d'espace aérien, à l'intérieur de laquelle les services de trafic aérien seront fournis selon les mêmes règles et procédures. Cette unification commencera par l'espace aérien supérieur, qui accueille la plupart des vols internationaux, avant d'être étendue à l'espace aérien inférieur.

La Commission élabore ensuite des règles de gestion des flux de trafic aérien, en collaboration avec les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les utilisateurs de l'espace aérien. L'objectif visé est d'optimiser l'utilisation des capacités de vol.

• **Un règlement sur la fourniture de services de navigation aérienne**

concerne les services de contrôle du trafic aérien, les services de météorologie et les services de recherche et de sauvetage. Rien n'est dit sur le statut, public ou privé, des prestataires de services : chaque État membre reste compétent sur ce point. Ce texte prévoit un système d'autorisation de fourniture de services et un mécanisme d'évaluation de leur conformité. Il impose une séparation entre les fonctions de surveillance et d'exploitation, pour prévenir les conflits d'intérêts.

En ce qui concerne les redevances, payées par les compagnies aériennes, il prévoit qu'elles doivent être fixées selon les principes de non discrimination et de transparence. Elles doivent refléter les coûts réels.

• **Un règlement sur l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien** a pour objectif d'assurer la compatibilité technique des différents systèmes et composants nationaux de ce réseau.

Ce texte prévoit l'adoption d'« exigences essentielles » s'imposant à tous les opérateurs et aux industriels, ainsi que la définition de standards européens. Il constitue une évolution importante par rapport à la situation actuelle, où les spécifications techniques élaborées

par EUROCONTROL ont un caractère non obligatoire. En fait ce règlement va plus loin qu'une simple interopérabilité technique : il pousse à trouver une forme d'interopérabilité financière, voire politique, voire même sociale. Le véritable enjeu se trouve là.

■ **SESAR\* ou la réponse des industriels au ciel unique.**

Très vite les industriels avec THALES en tête, ont perçu leur intérêt dans le ciel unique. En effet, depuis la mise en place de radars comme moyens de surveillance, le contrôle aérien n'a que très peu évolué dans ses principes : il reste dans une large mesure « artisanal » et repose entièrement sur la capacité individuelle des contrôleurs à gérer toujours plus de trafic en toute sécurité. Malgré l'évolution importante des systèmes techniques, des augmentations importantes d'effectifs sont inévitables pour que la fiabilité et la sécurité du trafic aérien puissent être maintenues sans changement des méthodes de travail. L'idée est ici de proposer un nouveau système, homogène et transeuropéen, qui permette de répondre plus particulièrement aux défis du règlement

interopérabilité. Ce projet se nommait SESAM avant d'être repris et financé par la Commission.

L'objectif de SESAR est d'optimiser le trafic aérien et de le rendre plus sûr, par l'utilisation de nouvelles technologies de communication et de contrôle entre le sol et les avions. Il devrait être une première application d'envergure du système européen de navigation par satellite Galileo. SESAR permettra, par ailleurs, de remédier à la fragmentation actuelle des systèmes employés par les prestataires de services de navigation aérienne en les faisant converger.

Aux yeux de la Commission européenne, il s'inscrit dans la lignée des programmes industriels Ariane, Airbus ou Galileo. Sa réalisation devrait se dérouler en trois phases :

• **la phase de définition.** Elle est exécutée par un consortium regroupant des compagnies aériennes, des aéroports, des fournisseurs de services aériens, des industriels et des associations de professionnels dont l'UNSA-IESSA fait partie. L'objectif est d'élaborer en deux ans (2005-2007) la feuille de route du projet, comprenant la définition des



# Aérien

## Le ciel européen

technologies à déployer et l'organisation du programme. Elle est cofinancée par la Commission au titre des réseaux transeuropéens, et placée sous la responsabilité d'EUROCONTROL qui en apporte le financement complémentaire. Le budget pour cette phase est de 60 millions d'euros :

- la **phase de développement** (2008-2013) consistera à développer les technologies fondamentales conformément à la feuille de route. L'entreprise commune créée pour ce besoin aura pour mission de coordonner la mise en œuvre du projet SESAR et reposera sur un partenariat privé-public entre l'Union européenne, Eurocontrol et l'industrie. Le montant de cette deuxième phase, estimé à 300 millions d'euros par an, sera réparti, à parts égales, entre la Commission, Eurocontrol et l'industrie ;

- la **phase de déploiement** (2014-2020) reviendra largement au secteur privé, tant pour la mise en œuvre que pour le financement. L'entreprise commune sera amenée à se transformer en un organe à caractère principalement privé qui assurera le développement du projet selon les ambitions initiales. Cette structure devra néanmoins permettre aux pouvoirs publics de conserver une participation dans le projet.

### Le FAB Central ou la réponse forcée des Etats au ciel unique.

Issus des règlements « ciel unique européen », les FAB (Functional Airspace Block) doivent être créés sur l'initiative des Etats : C'est une démarche dite bottom-up (du bas vers le haut).

Il s'agit de découper l'espace aérien supérieur en blocs, et ensuite d'en déléguer l'exploitation à un ou plusieurs opérateurs.

Si plusieurs pays sont concernés par le même FAB, un accord intergouverne-

### Quelques paramètres sur le FAB auxquels l'UNSA-IESSA et le SATAC UNSA sont très attachés

- **Le FAB DOIT ALLER JUSQU'AU SOL** afin d'assurer une cohérence de l'opérateur et du financement. Nos professions seraient les 1<sup>ères</sup> à en subir les conséquences. Si l'opérateur des plates-formes aéroportuaires est différent de l'opérateur supérieur, que deviendront les IESSA de ces plates-formes ? Quelles missions seront confiées aux TSEEAC ? Comment et par qui sera fixée la limite ?

- **L'ESPACE AÉRIEN FRANÇAIS ne doit pas être morcelé en multiples petits FAB.** Cela faciliterait l'apparition dans notre espace

de multiples opérateurs qui tenteraient de grignoter la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne : opérateur public français) et empièteraient sur les domaines de compétences des corps de la DGAC.

- **NOUS DEVONS CRÉER UN FAB** au moins à l'échelle de notre espace aérien actuel. Ainsi notre opérateur, qu'est la DSNA, restera viable sous sa forme actuelle, avec des services tels que notre école nationale (ENAC), notre direction de l'ingénierie (DTI) ou encore notre Service de l'Information Aéronautique (SIA) qui auront des volumes d'activité qui garantiront leur existence. Ceci n'est pas contradictoire avec l'étude de FAB frontaliers qui peut permettre de résoudre des problèmes qui se posent déjà aujourd'hui.

mental sera nécessaire pour permettre sa création. En principe, seul l'espace aérien supérieur est concerné (celui qui rapporte le plus de redevances). Il s'agit, en fait, d'un outil pour créer davantage de concurrence entre les prestataires. Pour l'UNSA-IESSA, le FAB est un moyen de favoriser la consolidation sans que la Commission ne donne aux Etats de notice explicative, mais avec une échéance pour 2008. Bien sûr la Commission est prête à récompenser les Etats les plus zélés et à pénaliser les défenseurs d'un service d'intérêt général.

### Le FAB Franco Suisse.

L'étude a débuté en octobre 2004 pour finir en 2006, rattrapée par le FAB Central. Ce FAB est particulier car nos 2 pays ont des accords de délégation d'espace aérien depuis de nombreuses années.

### Le FAB Central.

Six États y participent : l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Ils se sont associés pour réaliser une étude de faisabilité détaillée portant sur la création d'un FAB au cœur de l'Europe. L'espace aérien concerné est l'un des plus denses au monde en terme de trafic. Il se caractérise par des routes aériennes civiles et militaires étroitement imbriquées. La zone regroupe également la plupart des aéroports européens les plus fréquentés, et les aérodromes civils et militaires y sont implantés avec une forte densité. Lancée en 2006, l'étude de faisabilité détaillée sera la base sur laquelle les six États s'appuieront pour décider ou non de créer le FAB Europe Centrale. Ensuite, tout peut aller très vite, surtout pour les personnels.





## MOSAIC ou la réponse des syndicats et des professionnels au ciel unique.

**MOSAIC est le groupement Européen de 20 associations/syndicats issus de 7 pays créé début 2006. Il a pour objectif de proposer un modèle imaginé par les personnels pour le ciel unique Européen si cher à la Commission Européenne. De nombreux autres pays souhaitent, à présent, y participer, tel que l'Autriche par exemple.**



Le syndicat des contrôleurs français, après avoir initié ce projet, a souhaité, dès le début, y associer le maximum de partenaires professionnels et syndicaux. Naturellement, l'UNSA a répondu favorablement à cette invitation.

Le modèle MOSAIC réfute l'idée que l'Europe puisse se construire par le biais de la compétition économique entre les acteurs de la navigation aérienne. MOSAIC propose une coopération renforcée entre les opérateurs européens sous statut public afin de déboucher, à terme, sur la création d'un véritable Service public européen de la Navigation Aérienne. MOSAIC propose la construction d'une organisation internationale sous statut public (comme l'ONU ou l'OMS par exemple). Où, les personnels y seront détachés de leur statut d'origine vers un statut de fonctionnaire international ou européen.

### Comment ?

Il s'agit de réunir les différents acteurs dans une même entité européenne afin

de donner naissance au premier service public européen. C'est pourquoi, il devra être alimenté uniquement par des fonds publics européens et par les redevances des compagnies aériennes. Tout opérateur privatisé ou en phase de privatisation ne pourra pas entrer dans le projet. La construction de MOSAIC se fera suivant deux modes :

- Un premier mode dit « coopératif ».
- Un deuxième mode dit « intégration » où les moyens financiers et humains seront communs.

Le passage entre ces deux modes se fera par une phase de transition. Un pays pourrait très bien rester sur un mode coopératif.

### Pourquoi l'UNSA-IESSA et le SATAC UNSA se sont-ils engagés sur ce projet ?

Ils ont souhaité s'engager sur le projet MOSAIC pour ne pas laisser la concurrence s'installer entre les acteurs. Les personnels qu'ils représentent en seraient les premières victimes, comme on le voit sur le dossier de la fragmentation

des systèmes techniques : la solution préconisée est l'externalisation (privatisation) des services techniques ! Nous sommes convaincus que MOSAIC nous permettra, avec l'aide de nos collègues européens, d'apporter des solutions viables socialement et économiquement pour répondre aux défis qui nous attendent, tout en gardant un haut niveau de sécurité. Ceci est réalisable uniquement dans une organisation intégrée (service technique et service exploitation). Avec le lancement du projet SESAR par la Commission Européenne, sous l'impulsion d'AIR TRAFFIC ALLIANCE, fondé par EADS, AIRBUS et THALES, nous avons compris que les choses allaient évoluer dans les services techniques. SESAR est la réponse industrielle à l'exigence d'interopérabilité. MOSAIC est une opportunité pour les personnels techniques de la DGAC, à la fois pour garantir la qualité du service rendu et pour assurer leur avenir.

\* EUROCONTROL : Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne  
\* SESAR : Single European Sky ATM Research