

Les contrôleurs du ciel contre une privatisation

Alors qu'il est de plus en plus question de «ciel unique» en Europe, les représentants des unions professionnelles des contrôleurs aériens tirent la sonnette d'alarme: pour eux, il serait dangereux de confier le contrôle aérien (ATC) à des intérêts privés.

Redoutant la privatisation de l'ATC, ils ont élaboré une solution désignée «Mosaic», une association de

tous les syndicats et guildes de contrôleurs du Benelux, de France, d'Allemagne, d'Italie, ainsi que ceux qui sont détachés à Eurocontrol (Maastricht). Leur but: éviter qu'une privatisation ne mène à une compétition entre fournisseurs de services de navigation aérienne, poussant par exemple les compagnies à éviter le survol de pays «trop chers». ▸ Lire en page 8

Peut-on imaginer un système «Airbus» pour le contrôle aérien?

Les aiguilleurs du ciel redoutent une privatisation du contrôle aérien.

En 1992, la Cour européenne de justice déclarait que le contrôle de la navigation aérienne était «une tâche dévolue à l'autorité des États et qu'elle n'est pas de nature économique, dans la mesure où cette activité d'intérêt public est destinée à protéger à la fois les utilisateurs du transport aérien et les populations survolées par les avions.

Alors qu'il est de plus en plus question de «ciel unique» en Europe, les représentants des unions professionnelles des contrôleurs aériens estiment qu'il serait dangereux de confier le contrôle aérien (ATC) à des intérêts privés. En d'autres

termes, ils redoutent une privatisation de l'ATC et ont élaboré une solution alternative désignée «Mosaic». Au sein de Mosaic sont représentés les syndicats et guildes de contrôleurs du Benelux, de France, d'Allemagne, d'Italie, ainsi que ceux qui sont détachés à Eurocontrol (Maastricht).

Ce qu'ils craignent avant tout est que la privatisation de l'ATC amènera automatiquement la compétition entre les fournisseurs de service de navigation aérienne (ANSP: Air Navigation Services Providers). On peut comprendre qu'une compagnie éviterait le survol de pays «trop chers» point de vue redevances, lorsque des options existent.

Assurer la compétitivité impliquerait des réductions d'effectifs, des systèmes de pénalités en cas de re-

tards et, dans ce contexte, une pression accrue sur les aiguilleurs du ciel qui «pourraient même être à leur tour contrôlés avec des caméras dans les centres ATC», redoute Volker Dick, président de la TUEM, le syndicat des contrôleurs d'Eurocontrol.

«Déjà à Maastricht, la pression est insidieuse car elle joue sur les coûts pour prouver indirectement que le centre est toujours indispensable». Olivier Nicolay, de la guilde des contrôleurs de Belgocontrol, renchérit: «Le modèle libéral est inquiétant car il est incompatible avec la sécurité aérienne.»

DU CIEL À L'INFINI

Avec Mosaic, c'est la première fois que plusieurs associations représentatives de contrôleurs aériens s'unissent pour déposer un projet

complet sur la table des ministres européens des Transports. Pourquoi eux?

Simplement parce qu'ils estiment que la supervision du modèle devrait se situer à ce niveau.

L'idée est en effet de créer un contrôle aérien européen unique, sous tutelle publique et sans fragmentation des espaces.

Chaque centre contrôlera certes une zone géographique, mais du sol jusqu'aux plus hautes altitudes. Pas question d'obliger les avions, par exemple en phase d'approche, de devoir changer continuellement d'interlocuteurs (avec des systèmes ANSP différents).

Mosaic se veut un programme réaliste en trois phases: une première étape consistant à intégrer davantage la coopération entre les États; phase deux, la création d'un régime financier commun; étape ultime: l'intégration de toutes les ressources humaines au sein d'une entité unique. Cette intégration, explique Olivier Nicolay, «devrait se faire sur le modèle Airbus».

La rationalisation du système impliquerait que chacun travaille dans sa spécialité et fournisse ses services à l'ensemble.

«Les Belges sont, par exemple, spécialistes des publications techniques; qu'ils s'en chargent pour l'ensemble. Ils ont aussi, à Belgocontrol, des centres d'entraînement reconnus; qu'ils servent à tous!»

Bref, l'Union européenne a désormais un projet structuré et mis au point par des spécialistes.

Il serait irresponsable de ne pas en tenir compte. Mais les contrôleurs aériens connaissent les embûches. Comme le déclare Frédéric Deleau, lui aussi à Maastricht: «Nous sommes bien conscients que nous sommes en concurrence avec des lobbyistes privés qui sont superbement bien rodés à ce genre d'exercice; nous n'en sommes, sur ce point, qu'à nos balbutiements». ♦

Patrick Anspach



Photo Belgo

Les Belges, par exemple, disposent de spécialistes des publications techniques qui pourraient travailler pour l'ensemble des contrôleurs européens.