

L'avenir de l'espace aérien inférieur se décidera à ce congrès

Et si on attendait sans rien faire ?

Une fiction alsacienne : le futur de Bâle et de Strasbourg en jeu

Devant les demandes in-considérées de Bâle en matière d'effectif, l'administration, même au risque d'hypothéquer l'avenir du CRNA E, bloque le processus de réorganisation du quart Nord Est. Une grève larvée de 10 jours a lieu mais sans réelles perturbations à Bâle comme à Strasbourg.

En juin 2007, le TGV Est qui relie Strasbourg à Paris est mis en service.

Cette année voit une première baisse importante de l'activité de la plateforme Alsacienne, 25% du trafic passager ayant fait le choix économique du train malgré la mise en place de promotions importantes sur les vols Air France.

2009, l'Allemagne retire à l'approche de Strasbourg la gestion des terrains de Baden, Karlsruhe et Lahrr. La DFS, soutenue par l'Etat, dans sa

phase de consolidation en prévision d'une lutte acharnée avec la DSNA et Skyguide ne fait pas de cadeaux à la France, d'autant plus que sa tentative de rapprochement avec Mosaïc n'a pas fonctionné.

Dans la foulée, les espaces allemands délégués à Bâle sont repris également, ce qui occasionne de grosses perturbations. La gestion de la plateforme bâloise est difficile, et, la tentative d'implantation d'une compagnie low-cost échoue au bout de 3 ans. La compagnie EuroSwiss n'a pas résisté à la mauvaise saison, aux retards inhérents aux procédures peu capacitives et surtout à la réfection de la piste qui a duré 5 mois.

Depuis 2008, le BO de Bâle n'a cessé de baisser malgré la courte embellie du trafic liée à la compagnie régionale. Des

perturbations ont eu lieu régulièrement pour cause de grève, le service minimum ayant été oublié, le terrain a fermé une journée ce qui a coûté 10 Millions de FS à la France pour violation de l'accord binational Franco-Suisse.

L'année 2010 voit alors les plateformes bâloise et strasbourgeoise passer dans la Catégorie 4 (anciennement Groupe D).

2012, en vertu d'un accord signé lors de la phase 2 de Mosaïc, le prestataire suisse reprend l'exploitation technique d'Euroairport (l'établissement public franco-suisse qui gère le terrain de Bâle). En 2015, seule la tour est conservée, comme évoqué depuis déjà 20 ans, l'approche, tout comme celle de Berne, est contrôlée depuis Zurich.

Une situation actuelle en équilibre précaire

En route pour la fiction ?

Force est de constater que les terrains ICNA ne semblent pas, aujourd'hui, être tous logés à la même enseigne. Entre certains, riches en personnels et en outils techniques, et d'autres, en sous-effectifs chroniques et

dépourvus de moyens, tous ont en commun une vulnérabilité inacceptable face à la conjoncture aéronautique ou la volonté d'une administration sans véritable projet.

Dans un futur proche, nous ne saurons défendre de manière continue et cohérente des effectifs ou des besoins techniques sans rapport avec le nombre de mouvements d'une plateforme touchée par la volatili-

té de lignes subventionnées. Or le but de la politique européenne est clair: développer le phénomène « low-cost » pour favoriser la circulation des citoyens européens à moindre coût quitte à faire le lit d'une concurrence entre les prestataires.

Qu'attendre alors des effets de cette politique européenne conjugués à ceux de notre politique nationale de régionalisation des infrastructures aéroportuaires?

Pour le SNCTA, il n'est pas question d'improviser demain

Un virage à négocier ensemble

Pour que la fiction ne soit pas notre réalité

L'élaboration d'une vision réaliste mais ambitieuse a nécessité la participation de beaucoup d'entre nous, notamment au travers du Forum Approche. Cependant, si le SNCTA revendique une force de proposition, il est avant tout un syndicat dont la « défense des intérêts moraux et matériels de ses membres »

la résistance des ICNA face à des enjeux qui dépassent le cadre des Etats mais plutôt

d'écrire, ensemble, aujourd'hui, un modèle qui organise notre avenir.

Pendant ce temps là...

- Les études et questionnaires envisageant l'application du ciel unique à l'inférieur se poursuivent.
- Les low-costs réveillent l'intérêt du parlement français décidé à ne pas passer à coté ainsi que les convoitises d'Air France qui, bien que dubitative au début, crée maintenant sa filiale...
- Le texte sur le cahier des charges des concessions aéroportuaires vient de sortir et le Titre II, art 8 indique : « Quand un service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) apparaît nécessaire, le concessionnaire propose ses services ou ceux d'un autre prestataire à la désignation par le ministre chargé de l'aviation civile ».

(/statuts/art 2/) est la priorité. Ainsi, ce principe aura présidé



What single choice ?

à tous les débats.

Il s'agit donc maintenant de se prononcer sereinement, ensemble, sur l'analyse et le projet proposés par la COMPRO.

Convaincus qu'un projet peut répondre aux problèmes actuels et préparer l'avenir, nous invitons tous les personnels à faire porter leur voix lors du congrès de Brest.



Visitez le site www.sncta.fr rubrique

