

L'Edito du BN

Moins d'ACC en Europe ???

L'enquête annuelle commandée par la CE à la société anglaise HELIOS pour évaluer l'évolution du SES2 en 2010, a été publié en février dernier. Ce consultant a posé des questions sur les priorités du SES2 aux diverses parties concernées.

Il en ressort entre autres que:

-Pour améliorer la performance de l'ATM en Europe les outils considérés comme les plus efficaces sont par ordre décroissant: les FABs, l'extension d'EASA, le projet SESAR, la gestion de réseau, le plan de Performance FABs.

-Enfin, cerise sur le gâteau, l'étude questionne: "Il est prévu que la consolidation (dans le SES2, ndlr) inclura les Centres En route "De combien de Centres de Contrôle En Route l'Europe a t elle besoin?" La question ouverte permet de savoir jusque dans quelles limites les consolidations (comprendre restructuration et fusion, ndlr) sont possibles à long terme ?". Résultats:

- 47 % répondent 1 par FAB,
- 35% 1 par Etat,
- 12% comme actuellement
- 4% plus de 60 ACC

Commentaire d'Helios: "Il semble y avoir un consensus général pour dire qu'une nouvelle consolidation significative est faisable. Cependant, le degré de consolidation reste à déterminer. 50 % des ANSPs pensent qu'un par Etat au moins est requis, et 38 % d'entre eux optent pour un par FAB. Le plus grand nombre de réponse d'un par FAB provient des Fabricants d'équipements, (69%) , d'Organisations internationales (67 %) et utilisateurs de l'Espace aérien (63 %)."

A la lecture de ce sondage, on comprend mieux pourquoi ETF et ses membres ont toujours défendu un modèle non fusionnel et coopératif. Et pourquoi pour FO, chaque jour est un difficile mais absolument nécessaire combat.

➔ **Plan de performances du FABEC: c'est parti!**

Pour renforcer le FABEC, les six États travaillent actuellement à un plan de performances commun qui fixe des objectifs concrets pour 2012-2014 dans les domaines de la sécurité, la finance, l'environnement et la capacité.

Ces objectifs devraient être compatibles avec ceux de l'UE que la Commission décidera en coopération avec les États membres vers la fin de 2012.

La mesure de l'efficacité de coopération et des missions militaires sera aussi incluse dans ce plan.

Pourquoi les Etats s'engagent pour un plan de performance?

Le Plan de Performance FABEC est basé tant sur le Traité FABEC signé en décembre 2010, que sur la législation européenne (EU 2010/691). Les États veulent envoyer un signal fort à la C.E. démontrant leur engagement politique à l'amélioration de la performance des Services de la navigation aérienne en utilisant une approche commune.

Le plan, qui est actuellement en cours de finalisation, doit être adopté en juin 2011, avant d'être soumis à la Commission européenne.

Une conférence pour présenter le plan de performance du Fabec s'est tenue le 4 avril, avec les usagers de l'espace aérien, une autre avec les organisations syndicales le 11 avril. Enfin, une réunion de consultation formelle est prévue le 20 mai.

A la réunion du 11 avril avec les représentants des personnels, l'ensemble des syndicats du FABEC était invité.

La délégation ETF était composée de FO, la CGT et l'UNSA IES-SA pour la France, ainsi que des

représentants de syndicats Belges. Les membres de l'ATCEUC et de MARC avaient décliné l'invitation. Les thèmes principaux discutés étaient les suivants:

Comment gérer les performances du FABEC?

Le FABEC en chiffre:

6 États, 7 ANSPs civils et 3 militaires, 18.000 agents, 5.5 millions de vols, 55 % du trafic européen. Les principales prochaines étapes seront :

-Juin 2011: Adoption du 1er plan de performance, déclaration d'intention définissant la structure et le fonctionnement du FABEC (si les États arrivent à s'entendre, ce qui n'est pas encore le cas, la France s'opposant à l'Allemagne...)

-Juin 2012: Création du FABEC



La mise en place d'un plan de Performance a été rendu obligatoire par la législation européenne.

Selon les autorités du FABEC, "ce plan vise à :

-atteindre une meilleure performance collective plutôt que nationale

-améliorer la coopération entre ANSPS

-harmoniser et définir un cadre commun de performance"

Pour la CE, les FABs et les plans de performances sont considérés comme des éléments clés par rapport au règlement Ciel unique SES2.

(Suite de la page 1)

Une première période de référence (RP1, 2012-2014) servira de voie d'apprentissage, d'expérience et de développement pour la deuxième phase (RP2, 2015-2019).

Les domaines couverts par le plan de performance FABEC sont :

- le coût du service (les objectifs sont définis seulement au niveau national)
- la capacité
- la sécurité
- l'environnement
- l'efficacité des missions militaires

Structure du FABEC

- Les Etats membres seront représentés dans le Conseil du FABEC (FABEC Council)
- Les Autorités nationales de surveillances seront présentes dans le Comité Finances et Performances (DTA pour la France) et le Comité NSA (DSAC pour la France)

Mesures de l'efficacité économique

Les objectifs nationaux de coûts de service seront annexés au plan de performance FABEC.

La baisse des coûts prévue au niveau européen est de -3,5% par an soit -10% sur 3 ans pendant la RP1. "Les chiffres rassemblés devront démontrer l'effort de rentabilité du FABEC sur la base des objectifs nationaux. Les indicateurs de performance prévus sont : (pour l'en-route seulement)

- Coût total par heure de vol : coûts divisés par le nombre d'heures de vol
 - Coût économique total par heure de vol, ou par KM à savoir les charges plus les coûts dus aux retards
- Les taux unitaires des Services terminaux de navigation aérienne serviront d'indicateurs de performance à la RP2."

FABEC : Ca coince entre les Etats membres !

Après un lancement en fanfare, le FABEC rentre dans sa phase de mise en place, et là les affaires prennent une autre tournure. Les DG des DGAC vont devoir se réunir à huis clos ce mois-ci pour tenter de donner corps à une déclaration d'intention (normalement prévue pour fin juin) déterminant les conditions de fonctionnement des fournisseurs de service de la Navigation aérienne du FABEC. Lors du CTP DGAC du 4 avril, le DG lui-même a expliqué cette décision, qui fait suite à un désaccord persistant avec l'Allemagne notamment...

Quelles pénalités si les objectifs ne sont pas atteints?

Les ANSP et les Etats du FABEC ne souhaitent pas la mise en place de pénalités financières, pour la période RP1. L'ETF a fait connaître sa position : c'est une bonne chose, mais il faut aller au-delà de la période de phase 1, de manière permanente.

"Les incitations en cas de non respect des objectifs se feront sous la forme de plans de correction des problèmes au niveau FABEC avec l'accord des autorités de surveillances.

Les ANSPs seront collectivement responsables devant le comité Finance et Performance des NSAs. Ils pourront avoir des arrangements pour déterminer des actions appropriées spécifiques à chaque ANSP.

Les ANSP devront s'organiser collectivement pour superviser, agir, et informer les Etats et les autorités de surveillance, deux fois par an comme un minimum

Dans le cas où un objectif pourrait être dépassé, le Comité Finance et Performance passera en revue avec l'ANSPS les problèmes identifiés et les actions à entreprendre pour les résoudre, collectivement au niveau de FABEC, ou au niveau ANSP."

Principes créateurs du FABEC:

- Création d'un Conseil FABEC (niveau DG), assisté des Comités Espace aérien, Finances et Performances, Autorités de surveillances (NSA), Harmonisation, et d'une Commission consultative des ANSP
- Coopération généralisée entre Etats, visant la performance
- Gestion de l'espace aérien conjointe
- Harmonisation des règles, rôle de l'EASA
- Coopération entre ANSPs encouragée par les Etats.
- Politique de redevances commune
- Gestion de la performance commune (plan de performance FABEC)
- Coopération des autorités de surveillance (accord)
- Régime particulier de responsabilité (Scs transfrontaliers)

→ Objectifs de performances: Une fusée à plusieurs étages...

La performance pour les années à venir repose sur des objectifs déterminés à deux niveaux:

-**FABEC**: performance opérationnelle en-route, ne couvre pas le volet économique

-**National**: volet économique pour l'en-route, et performance des services terminaux

Elle est encadrée par trois niveaux de réglementations: les régulateurs nationaux NSA (DTA + DSAC pour la France), l'EASA, la Commission Européenne (assistée par la Performance Review Body/ PRU Eurocontrol)

Objectifs 2012/2014 fixés par le Comité Ciel Unique

Les objectifs fixés sont :

-**Environnement / Réseaux de Routes**: Réduction de 0,75 % en 2014 par rapport à 2009

Des raccourcissements de trajectoires sont demandés pour réduire les gaz à effet de serre. Mais la vraie raison est celle d'une économie de carburant pour les compagnies...

-**Capacité**/ Délais ATFM en-route : 0,5min/vol en 2014 (0,7 en 2012 et 0,6 en 2013).

Pour FO et l'ETF, il serait plus judicieux de mesurer les retards de plus de 15 minutes, perçus comme pénalisants pour les usagers du transport aérien.

-**Efficacité économique**: Coût unitaire moyen pour l'en-route : 53,92€ en 2014; 57,88€ en 2012; 55,87€ en 2013 soit 3,5% de décroissance annuelle) (voir ci-contre).

Mais au-delà, une attention particulière sera aussi apportée à ces objectifs

- **Sécurité** : Efficacité du management de la sécurité, Application de la classification RAT (outil de classification de risques), Rapport d'incidents non punitif (Just Culture)

- **Environnement/Réseaux de routes** : Utilisation effective des zones civiles et militaires,

- **Capacité** : Délais ATFM attribuables aux zones terminales et aéroports, Temps additionnel roulage, Temps additionnel ASMA

Aggregated global figure demonstrating the FABEC cost efficiency effort
(reporting tables November 2010; to be updated)

	2011	2012	2013	2014
FABEC planned determined costs in real Euros 2009 (x1.000)	2,484,248	2,528,013	2,535,166	2,563,187
FABEC Forecast # total service units (x 1000)	36,559	37,836	38,864	39,867
FABEC planned weighted average determined unit rate in €	67.95	66.82	65.23	64.29
Change n/n+1 in %	na	-1.7%	-2.4%	-1.4%
FABEC intermediate values and targeted determined en route unit rate	na	na	na	na
EU wide target and intermediate values in €	59.97	57.88	55.87	53.92

(Arrival Sequencing and Metering Area, pour aéroports de plus de 100.000 mvts)

- **Efficacité économique** : Taux unitaire moyen pour les zones terminales

Côté positif, les militaires, poussés par la création du FABEC et la C.E., vont devoir fournir des indicateurs concernant l'utilisation de leurs espaces, et notamment la pertinence de leur imperméabilité.

On va donc glisser peu à peu, vers une coopération civile-militaire permettant à terme plus de souplesse et de capacité... Enfin!

Commission Européenne: Des objectifs de performance irréalistes. Et RIEN pour la SECURITE...

La décision de la CE fixant les objectifs de performance en matière de fourniture des services de la navigation aérienne est parue au JO de l'UE.

Elle prévoit:

-la création de la Performance Review Body (PRB), organe d'évaluation des performances, désigné par la CE pour l'assister dans la mise œuvre du système de performance. Mais on cherchera en vain trace des objectifs de performance de la sécurité, ils n'existent pas pour la CE. FO, avec les syndicats de l'ETF, demande la mise en place d'indicateurs clairs et chiffrés de sécurité, une modification des objectifs de capacité et de coûts de service, un vrai dialogue social sur ces sujets à la fois au plan national et européen.

Vous souhaitez agir sur les choix et les orientations de la DGAC?

Nom/ Prénom:

Date et lieu de naissance:

Corps/Grade:

Affectation:

Tel professionnel:

Fax professionnel:

Adresse personnelle(Optionnel):

Tel personnel:

Email:

A _____, le

Signature

A renvoyer par fax au 0557928487 ou par courrier. SNNA-FO, DSAC/SO, BP70116, 33704 Mérignac Cedex

→ SESAR: Les clés du transport aérien de demain?



" 500.000 personnes dans le monde voyagent en avion à l'instant où vous lisez ces lignes" .

Cette publicité pour une Banque rappelle aux usagers de l'espace aérien la place du transport aérien dans l'économie mondiale... Son expansion prévoit un doublement du trafic d'ici 2030. Ceci confirme la nécessité de mettre en place de nouvelles procédures et de nouveaux outils pour la gestion de l'espace aérien de demain.

C'est le rôle dévolu à SESAR, bras armé technique de la Commission Européenne pour faire vivre la directive SES2.

Objectifs annoncés

- Gérer 3 fois plus de trafic,
- 10 fois plus de sécurité,
- Impact environnement de -10%,
- Coûts de l'ATM divisé par 2.

Cette usine à gaz d'un coût total de 3 milliards d'euros financé par la C.E., Eurocontrol , et des partenaires publics et privés, comprend :

- plus de 300 projets,
- sur lesquels travaillent 110 en-

treprises (ANSP, Fabricants d'avions, d'équipements, aéroports, etc),

- 2000 personnes,
- 27 pays....

Une autre objectif moins claironné, mais tout aussi prioritaire: mettre dans la course et financer les poids lourds nationaux du secteur (Airbus, Thales,..)

La phase de déploiement et la mise en service des outils issus du développement se dérouleront progressivement entre 2013 et 2025.

Déroulement des opérations

L'idée est d'améliorer la chaîne d'un bout à l'autre du décollage à l'atterrissage, par phase de vol. Le programme SESAR s'articule donc autour de 16 lots de travaux / ateliers (Work Packages).

Certains sont Transversaux (Concept, validation) , d'autres plus opérationnels basés sur l'apport des ANSP, d'autres plus techniques axés sur les équipements Sol/Bord

Chaque partenaire du programme est animateur d'un atelier WP spécifique.

La DSNA conduit le WP4 (En Route Operations), Thales-Indra le WP 10 (ATC systems), AENA (le WP 6 (Airport Operations), etc;

Chaque WP est subdivisé en SWP, puis en projets.

La DSNA contribue plus ou moins directement à presque 80 projets au sein des différents WP.



Une participation active de l'ETF

Mais pour que les personnels puissent amener leur expertise et donner leur avis sur les outils qu'ils vont utiliser demain, l'ETF a signé un accord avec SESAR JU qui rend possible la participation de représentants syndicaux dans les différents projets (33 actuellement). La tâche est ardue, mais des réunions régulières au sein du Comité ATM/ETF permettent de coordonner l'avancement des différents ateliers.

Cet investissement des membres des différents pays représentés à l'ETF est indispensable pour garantir un contre-poids aux objectifs des Compagnies aériennes et des ANSP.

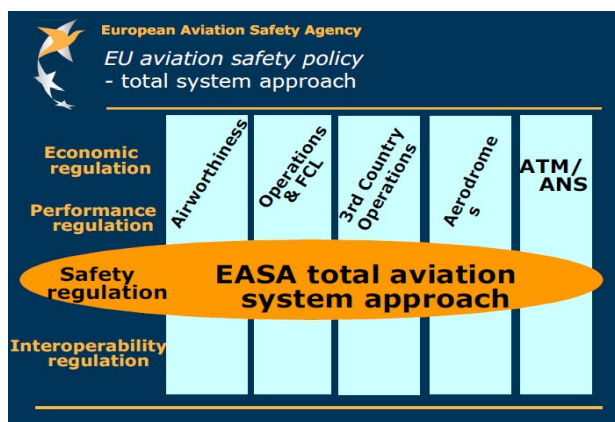
→ EASA: De la réglementation tous azimuts...



Devant l'ampleur de l'augmentation du champ de compétences de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, l'ETF a organisé le 8 avril à Bruxelles un séminaire sur l'EASA.

Les syndicats présents, dont FO, voulaient faire un point sur les compétences de l'Agence, et définir une stratégie offensive pour peser sur les réglementations impactant les personnels.

Aussi, l'ETF avait-elle invité M. Jules Kneepkens , Directeur de la Réglementation, à expliquer le stratégie poursuivie par l'agence, concernant les personnels ATM, les navigants (PNC/ Pilotes), l'assis-



tance en escale.

Les déclarations de M. Kneepkens ont confirmé l'analyse de l'ETF, qui va s'attacher à être davantage représentée dans l'EASA:

- à l'EASA Advisory Board,
- au Safety Standards Consultative Committee (SSCC),
- dans les Rulemaking groups.

Les délégués de l'ETF vont se donner les moyens de continuer à défendre la formation, les qualifications, les facteurs humains, la santé, la sécurité, la just culture, au sein de l'EASA et au-delà dans les instances européennes.