



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale de l'aviation civile

Secrétariat général

Compte-rendu
du Comité Technique Paritaire DGAC

Séance du 8 juillet 2008

PARTICIPANTS

Représentants de l'administration :

TITULAIRES

M. GANDIL

M. HAMY
M. MASSE

M. COFFIN
M. HOUALLA
M. ASSAILLY
M. GAUDIN

M. REVIRON
M. AUBAS

SUPPLEANTS

Mme DEYGOUT

Mme DESJARDINS
M. GOUPIL

M. CHARVE

EXPERTS (ADMINISTRATION)

DRE

M. BISSAUGE

SNIA

M. LASLAZ

DG/CAB

Mme CHEREL

SG/COM

M. GIRERD

DO

M. GEORGES

SG/SDP

Mme BEIX

Représentants du personnel :

TITULAIRES

USAC/CGT

M. BOLIS
M. RECH
M. BOZZIO (suppléant remplaçant un titulaire)

FO

M. MEYBON (SNNA/FO)
M. PENNES (SNPACM/FO)

SUPPLEANTS

M. GAUBERT (SNPACM/FO)

SPAC/CFDT

M. AUZOU

Mme PIETRI

SATAC/UNSA

M. BELLIARD

SNCTA

M. DURAND

M. GROSSI

M. BRIDE

EXPERTS

USAC/CGT

M. LOHAT

M. RAOUX

SNPACM/FO

Mme RUFFIER

SNNA/FO

M. BACHELIER

SNICAC/CGC

M. GORIN

M. RICHARD

SNAC/CFTC

M. de BLOCK

SATAC/UNSA

M. PARMENT

M. VERGER

UNSA/IESSA

M. GADEAU



ORDRE DU JOUR

- I. **Débat sur les dossiers européens de l'Aviation civile**

- II. **Arrêté fixant les opérations de restructuration de service au sein de la direction générale de l'aviation civile ouvrant droit à la prime de restructuration de service à l'allocation d'aide à la mobilité du conjoint instituées par le décret n°2008-366 du 17 avril 2008 (joint pour information : arrêté fixant les conditions de modulation de la PRS)**

- III. **Arrêté modifiant l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation du centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion (CEDRe)**

- IV. **Questions diverses**

La séance s'ouvre à 14 heures 10 sous la présidence de M.Patrick GANDIL.

Le président

M. Patrick GANDIL salue l'ensemble des personnes présentes. Ce CTP portera sur la stratégie de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), et en particulier sur ses problématiques européennes.

Norbert BOLIS est désigné secrétaire adjoint de séance.

Débat sur les dossiers européens de l'aviation civile

Dans le contexte actuel, M. Patrick GANDIL rappelle que la direction générale de l'aviation civile est en bonne santé. Elle accompagne le développement d'un secteur économique en croissance qui représente 2 % du PNB, et environ 200 000 emplois directs. Elle doit porter des politiques de moyen terme productrices d'emploi et d'investissements pour la sécurité, le développement économique ainsi que le développement industriel.

Dans un monde qui s'est globalisé, l'Union Européenne doit se consolider. Si les intervenants concernés sont capables d'accompagner le développement de l'Europe, ils découvriront qu'elle est un véritable multiplicateur de puissance pour les différents pays qui la composent. Le Ciel Unique européen fait partie de ces projets qui peuvent apporter à cette construction européenne le savoir-faire français.

Certains enjeux se présentent. Les avions doivent désormais être construits dans le souci d'économies d'énergie, tout en étant le plus silencieux et le moins polluant possible. Le contrôle de la sécurité aérienne doit également tenir compte de ces nouvelles problématiques environnementales. De nouveaux pilotes devront aussi être formés, du fait des évolutions actuelles de la démographie. Enfin, les fonctions support doivent être modernes et réactives, afin de favoriser la mutation de la DGAC.

Depuis longtemps, la DGAC a su se transformer et s'adapter au fur et à mesure des évolutions de son environnement économique. En 2005, elle a su réussir sa réforme, suite à la constitution du règlement du Ciel Unique européen de 2004 prévoyant la séparation fonctionnelle. Cette séparation fonctionnelle s'est consolidée dans le cadre du protocole 2007-2009. Enfin, la création de la direction de la sécurité de l'aviation civile, prévue au 1^{er} janvier 2009, devrait constituer le dernier acte de ses adaptations récentes.

Malgré ce contexte général d'évolutions fréquentes, des inquiétudes, voire des malaises sont apparus auprès des personnels après ces réformes successives. Leurs missions se sont pourtant enrichies. Elles continuent d'ailleurs à être affirmées et reconnues, et les contreparties sont nombreuses en termes de mesures sociales. Au final, il est important de rappeler que la DGAC est tout à fait reconnue et respectée au niveau professionnel, et que la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) est l'un des meilleurs opérateurs européens, tant sous l'angle économique que du point de vue des résultats physiques. Les inconvénients du changement sont donc de loin inférieurs aux avantages qui en découlent, d'autant qu'ils apparaissent profonds et résolument avantageux pour la sécurité du transport aérien.

Ensuite, avant que les différents intervenants ne présentent les défis européens et internationaux, Monsieur le Président rappelle que la DGAC possède les clés de son avenir et ne doit donc pas craindre les évolutions qui se présentent. Dans le dernier protocole 2007-2009, un modèle unique de coopération a été défini. Dès lors, si le Ciel Unique européen nécessite à long terme une structure européenne de navigation *ad hoc*, il convient de faire en sorte que la

DGAC y trouve sa place et puisse y exprimer tout son savoir-faire. En outre, cette structure devrait être l'occasion de défendre les savoir-faire français ainsi que l'emploi national. Une structure européenne serait en effet une réponse au besoin de transport aérien faisant face à la croissance du trafic contrôlé. Ainsi, bien que le long terme demeure par définition largement inconnu, il ne faut pas le refuser, tout comme il ne faut pas s'y projeter prématurément en manquant le court et le moyen terme. Une vision globale et une action organisée sur tous les secteurs temporels doivent auparavant être développées.

La formation et les métiers apparaissent primordiaux, car ces derniers porteront les évolutions statutaires de demain, pour toujours plus de reconnaissance des personnels qui accompliront les missions de la DGAC. Monsieur le Président a donc souhaité que soit distribué en séance le fruit d'un travail collectif sur les filières professionnelles, en vue d'ouvrir un large débat. Le point d'orgue de ce débat prendra corps le 12 septembre prochain, à l'occasion du conseil de la formation professionnelle.

Durant la séance, les missions seront donc présentées successivement sous l'angle des évolutions européennes, et un débat sera engagé au sujet des enjeux et des défis qu'elles recouvrent.

Le président

M. Patrick GANDIL propose une structure en deux temps. Le premier temps sera l'occasion de traiter les thèmes principalement régaliens du développement durable, de la fonction de régulation, de l'industrie aéronautique et des autorités de surveillance en Europe. Le second temps sera consacré à la stratégie européenne pour la navigation aérienne, aux opérateurs particuliers, ainsi qu'à la formation et aux métiers. Des débats seront tenus à la fin de chacun de ces temps.

M. Patrick GANDIL indique qu'il s'agit d'un CTP assez particulier, qui ressemble à un CTP qu'il avait conduit au début de la décentralisation, mais qui traite ici de l'ensemble du secteur d'activité. A ce titre, il considère qu'un CTP de ce genre, portant sur la stratégie sans appeler de décision ou de vote, devrait contribuer à apaiser une partie des inquiétudes du personnel. En effet, il ne s'agit ici que d'échanger des idées en vue de fixer une ligne d'orientation, afin de rassembler le personnel. Cette approche apparaît à la fois ambitieuse, importante et intéressante.

Le développement durable

Le bruit

Direction des affaires stratégiques et techniques DAST

Christian ASSAILLY rappelle que le principal enjeu du développement durable en ce qui concerne la DGAC reste le bruit. Il est devenu très difficile de construire de nouveaux aéroports à cause de ce facteur. Ainsi, l'aéroport Notre Dame des Landes aura pris près de 40 ans à sortir de terre. Les capacités existantes doivent donc être utilisées au mieux pour accueillir la croissance.

M. Dermagne, Président du Conseil économique et social, s'est vu confier une charte au sujet de l'aéroport de Roissy par le Président de la République, afin de permettre le développement de cet aéroport tout en satisfaisant les riverains. La mission de M. Dermagne s'achèvera prochainement. Il rendra son rapport à la fin du mois de septembre.

Dans ce domaine, la DGAC intervient tout d'abord par un soutien à la recherche des avions. Un objectif européen prévoit en effet de parvenir à une économie de 50 % sur le carburant consommé par les avions, de 80 % pour les NOx, et de 50 % pour le bruit. En ce qui concerne le carburant, il s'agit d'un véritable saut technologique, car les économies réalisées depuis trente ans ne s'élèvent qu'à 1 %. C'est une des raisons pour lesquelles le budget de recherche de la DGAC a plus que doublé pour atteindre 102 millions d'euros par an pour la recherche des avions, 60 % de cette recherche étant consacrés à l'environnement.

Des incitations économiques et réglementaires ont été mises en place pour renouveler les flottes. La taxe pour nuisance sonore aérienne a ainsi été revalorisée, notamment la nuit. Par ailleurs, il est fait en sorte que le trafic de Roissy se développe la nuit dans des proportions limitées. Il est actuellement gelé entre 0 heure et 5 heures du matin, mais continue à croître le soir ou le matin. Des réflexions sont en cours pour attribuer des créneaux en fonction de critères environnementaux.

Une réorganisation des trajectoires est en cours. En effet, comme l'a rappelé récemment Mme Kosciusko-Morizet, une altitude de 300 mètres supplémentaires permet d'économiser 50 % du bruit perçu par les populations survolées à 15 kilomètres de l'aéroport.

La formation des pilotes et des contrôleurs est également en révision, de même que l'insonorisation des logements.

Les normes OACI et européennes demeurent quant à elles assez contraignantes, car il est en effet impossible de les dépasser.

Enfin, des études d'impact économique sont en développement, afin de convaincre les riverains de la richesse des évolutions prévues, dans une large transparence du dialogue avec ces derniers. Ils restent cependant assez largement convaincus que la DGAC et l'ACNUSA cherchent à leur imposer des adaptations défavorables.

Certaines incertitudes demeurent, notamment avec l'EASA, qui affiche l'ambition de développer une compétence sur le bruit autorisé autour des aéroports. Le bruit est parfois considéré comme contradictoire avec la pollution sur un aéroport. L'EASA affiche à ce sujet des volontés très expansionnistes.

Le changement climatique

L'importance de cet enjeu est croissante, car l'image de l'aviation se dégrade, bien que les émissions restent faibles (3 % des émissions mondiales). En Angleterre, il apparaît ainsi un certain refus des organismes financiers de financer des projets aéronautiques, considérés comme associés à une industrie polluante.

L'absence de taxation sur le kérosène est en outre généralement mal perçue. Cette situation date de la convention de Chicago : le fait de taxer les vols domestiques et non les vols internationaux constituerait en effet une distorsion de concurrence.

La politique publique accorde désormais une priorité aux TGV sur les liaisons domestiques. En ce qui concerne les liaisons internationales, il s'agit d'inclure l'aviation dans le marché des permis d'émission européens, et de favoriser l'efficacité unitaire des avions. Les compagnies doivent ainsi adopter des politiques d'économies de carburant, pour limiter les émissions de CO2.

Les orientations de la DGAC à ce sujet sont les suivantes :

- accompagner l'intermodalité et favoriser l'interconnexion TGV ;
- apporter un soutien actif à une directive ETS (Emissions Trading Scheme, marché des permis d'émission) raisonnable et acceptable par le reste du monde ;
- se préparer à gérer l'ETS en 2012 ;
- prodiguer un soutien à la recherche Clean Sky ;
- afficher des objectifs environnementaux dans le Ciel Unique européen ;
- engager un travail avec les militaires pour raccourcir les trajectoires ;
- établir un bilan carbone sur toutes les installations de la DGAC.

Plusieurs incertitudes apparaissent :

- il existe une très forte opposition internationale au projet de réglementation ETS européen qui apparaît très unilatéral ;
- le processus post-Kyoto (qui sera développé en 2009 à Copenhague) risque de ne pas tenir compte de la spécificité avion ;
- il apparaît difficile de disposer d'un substitut au kérosène avant 2020.

Christian ASSAILLY aborde ensuite la réglementation. Elle a fait l'objet de nombreux allers-retours entre le Parlement et le Conseil pendant deux ans. Un trilogue (un compromis entre le Conseil, le Parlement et la Commission) a été obtenu le 27 juin 2008. Un vote du Parlement est prévu pour le 8 ou le 9 juillet, sur la base du texte commun sur lequel le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord. Une fois traduit dans toutes les langues de l'Union, ce texte devrait être adopté, c'est-à-dire vers la fin de l'année 2008. Il prévoit, à partir de 2012 et pour tous les vols à l'arrivée et au départ de l'Union européenne, l'intégration des quotas d'émission dans un marché. Toutes les émissions qui dépasseront les seuils fixés en 2005 seront achetées aux enchères. 95 % des émissions historiques seront gratuites, sauf en 2012 (où ce taux atteindra 97 %). Sur ce plafond, la part portée aux enchères s'élèvera à 15 %. Les débats ont été nombreux à ce sujet, car le Parlement avait voté un taux de 100 % de placement des émissions aux enchères. La France a maintenu une position très ferme pour que ce taux passe à 15 %, tout en maintenant une possibilité de révision à la hausse. Le produit des enchères servira à mettre en place des actions de recherche pour réduire les conséquences du réchauffement climatique. Il sera toutefois impossible d'imposer cette affectation aux Etats.

L'exploitation d'un pays tiers sera gérée par l'Etat produisant le plus d'émissions. Ainsi, la Grande-Bretagne prendra en charge les vols transatlantiques. Le coût de ces mesures dépendra notamment de la progression du trafic, mais reste difficile à anticiper. La hausse des coûts estimée a toutefois été placée entre 3 % (dans des hypothèses de taux des enchères de 15 %) et 7 % (pour un taux d'enchère de 100 %, ce que ne souhaite pas la DGAC), pour un coût de la tonne de CO2 compris entre 20 et 30 euros, et avec une croissance du trafic de 3 à 4 % d'ici 2020.

Il conviendra donc de gérer au mieux cette nouvelle réglementation, sur laquelle aucune réflexion n'a encore été engagée. Peut-être s'agira-t-il d'une gestion européenne, mais peut-être s'agira-t-il aussi d'une gestion purement française. Au final, il apparaît que ce système sera assez complexe à mettre en œuvre.

Inscrire l'aviation dans la politique de développement durable

Le Grenelle de l'environnement a produit 230 propositions, dont 11 ont concerné l'aérien. La DGAC est chargée de les suivre et de faire en sorte qu'elles soient suivies d'effets. Elles visent des réductions des consommations unitaires, des réductions des nuisances sonores et de l'émission de CO2. Les compagnies comme Air France doivent également s'engager à ne pas consommer plus de 3,7 litres de carburant par passager pour 100 kilomètres. Elles préconisent

la construction du Ciel Unique européen, la mise en place de SESAR, l'harmonisation des approches en région parisienne, la réduction du temps de roulage pour les avions de 10 % sur les Aéroports de Paris, l'augmentation de la TNSA sur les aéroports d'Orly et Nantes, et soutenir la directive européenne d'inclusion du transport aérien dans le marché des permis d'émissions. La loi Grenelle d'orientation devrait être votée en octobre 2008. Elle fixe des orientations stratégiques, mais il ne s'agit pas d'une loi normative. En outre, une convention d'engagement a été signée le 28 janvier avec les acteurs du transport aérien.

La DGAC a été relativement épargnée par le Grenelle de l'environnement, car elle a su convaincre qu'elle engageait de nombreuses actions et qu'elle allait continuer sur cette voie. 35 engagements ont ainsi été pris et sont valables pour trois années. La DGAC se doit désormais de les suivre, et les premières avancées sont bonnes. Il s'agira notamment de faire prendre en compte les enjeux que représentent les aéroports Charles de Gaulle et Orly dans la politique du Grand Paris, notamment dans l'économie de carburant en région parisienne.

La DGAC se doit également de contribuer à l'intermodalité. Pour cela, il est prévu de développer le maximum de liaisons et de raccordements TGV. Le projet CDG Express permettra ainsi la liaison directe avec Roissy en 15 minutes, ce qui permettra de réduire le nombre de voitures se rendant à l'aéroport. Le projet Carex est quant à lui moins avancé. Il permettra d'éviter le transport de fret à Roissy la nuit, sachant que l'indice de bruit à Roissy la nuit ne doit pas augmenter. Or, après une légère baisse, cet indice a recommencé à croître. Un projet de tramway est également prévu à Lyon en 2009. Enfin, une interconnexion TGV est étudiée à Orly, dans le cadre d'un barreau de TGV se rendant vers le Sud de Paris.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, il conviendra de développer les compétences environnementales. Une sous-direction développement durable a donc été spécialement créée. Elle prendra en charge la coopération et la cohérence avec la politique du MEEDDAT.

Christian ASSAILLY évoque ensuite le rôle de l'ACNUSA dans les lois d'application du Grenelle. Une nouvelle loi concernant l'aviation civile entrera en vigueur vers la fin de l'année 2008 et renforcera l'intervention de l'ACNUSA sur deux points. Tout d'abord, des procédures de sanctions seront désormais prises en charge par l'ACNUSA. Jusqu'à présent, l'ACNUSA prononçait des sanctions sur avis de la CNPN, sachant que le produit des sanctions atteignait 5 millions d'euros par an (pour un montant moyen des amendes de 8 000 euros). La CNPN écoutait les contrevenants, puis l'ACNUSA prononçait des sanctions, sans prendre en compte l'avis des contrevenants. Le Conseil d'Etat a ensuite estimé que le contrevenant devait également intervenir auprès de l'ACNUSA. Il a donc été décidé de supprimer la CNPN, et seuls les membres de l'ACNUSA prononceront des sanctions, assistés par des experts.

L'ACNUSA verra également croître ses prérogatives concernant la qualité de l'air, et l'ACNUSA devra organiser la transparence et l'information des riverains. La DGAC est en effet moins crédible pour s'en charger.

La régulation économique

Direction de la régulation économique : DRE

Pierre-Yves BISSAUGE rappelle que le domaine aérien au sens large était auparavant largement monopolistique. Désormais, l'évolution s'effectue par petites touches de plus en plus nombreuses et plus ou moins perceptibles. La libéralisation s'est accrue, mais elle va de pair avec des règles de gestion de la concurrence, et parfois le maintien de certains monopoles, quand il est impossible d'agir autrement. Quoi qu'il en soit, ces monopoles fonctionnent avec des règles très différentes de celles des monopoles administrés d'il y a vingt ans, en particulier les règles sociales et le développement des droits des consommateurs.

Ces règles sont essentiellement européennes, tant celles qui ont instauré l'ouverture des marchés (notamment le troisième paquet de libéralisation du transport aérien opéré le 1^{er} janvier 1993), que celles qui concernent la gestion du droit de trafic extracommunautaire. Il existe aussi des règles plus spécifiques au secteur, qui fixent des obligations de surveillance et proposent au régulateur un panel de sanctions. Ces sanctions peuvent être infligées par une action administrative, afin d'éviter d'avoir à recourir à une procédure juridique.

Bien que certains changements soient relativement anciens, ils ne sont pas encore complètement assumés, tant par le public que par certains partenaires professionnels, voire par certains dirigeants politiques. En effet, ces derniers ne sont pas toujours pleinement conscients des limites qui caractérisent le pouvoir des Etats. C'est le cas par exemple en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports saturés. Ce sujet est pourtant fondamental, car l'accès aux aéroports saturés est devenu le principal frein à l'exercice de la profession de transporteur aérien.

La différence d'intérêt, voire le conflit d'intérêt entre l'Etat régulateur et l'Etat actionnaire représente un autre changement culturel qui n'est pas tout à fait assumé, du fait du maintien de certaines entreprises publiques. A ce sujet, la DGAC affiche parfois des objectifs différents de ceux du ministère de l'économie, qui est le propriétaire de ces entreprises, du fait de sa position d'intervenant de régulation économique du secteur.

Ces évolutions nécessitent donc un décloisonnement des enjeux. La modification de l'organisation de la DGAC en 2005 a constitué une première phase, et la création de la direction du transport aérien (DTA) représentera une autre étape importante. Des liens commencent en outre à se tisser dans la négociation des droits de trafics internationaux avec les considérations environnementales. Le raisonnement a progressivement évolué, et au plan européen la notion de transporteurs étrangers, a fait place à celle de transporteurs disposant ou non d'un établissement en France. Les compagnies ou les aéroports ne partagent à ce titre pas toujours les mêmes enjeux, d'où l'importance de la tarification aéroportuaire.

Certaines attentes particulières se manifestent parmi les acteurs. Elles peuvent toutefois différer grandement. Un acteur pourra par exemple souhaiter bénéficier d'un accompagnement ou d'une écoute à ses préoccupations, tout en demandant que les avancées de ses concurrents soient freinées. Cela se traduit parfois par des contentieux qui créent de la jurisprudence. A ce sujet, l'important est de parvenir à faire partager une même vision entre les différents acteurs, les pouvoirs publics et leurs rôles.

Par ailleurs, il convient de préserver la fourniture de certaines données économiques. En effet, du fait de leur grande liberté, le suivi de ces acteurs nécessite de connaître précisément leur activité, afin de pouvoir intervenir quand c'est nécessaire.

Pierre-Yves BISSAUGE évoque ensuite les enjeux thématiques et les objectifs stratégiques. Au plan aéroportuaire, le principal objectif reste la consolidation de la réforme engagée en 2004-2005, avec un effort accru sur les aéroports restant sous la responsabilité de l'Etat (c'est-à-dire les aéroports les plus importants), et notamment la poursuite de la création des sociétés aéroportuaires au-delà de celles créées pour Lyon, Toulouse et Bordeaux. Mis à part les aéroports de Paris dont le statut est différent, il s'agit également de signer avec ces aéroports des contrats de régulation économique, par lesquels l'évolution de leur redevance sera encadrée sur cinq ans. Ces contrats serviront également à préparer l'ouverture du capital de ces sociétés, qui reste encore totalement public. D'ici là, les enjeux de ces ouvertures devront avoir été étudiés.

Les contrats de régulation économique ont vocation à inciter les exploitants aéroportuaires à une meilleure performance économique, et à afficher des objectifs d'investissement et de

productivité, afin de fixer l'évolution maximale des recettes. Ces contrats peuvent aussi comporter des systèmes de bonus et de malus servant à sanctionner la qualité de service de l'exploitant.

Ces évolutions aéroportuaires vont se transposer dans le domaine de la navigation aérienne. Ainsi, le règlement de décembre 2006 permet aux prestataires d'opter pour un système de facturation des redevances par une incitation à la performance, ce qui diffère du système de recouvrement complet des coûts actuellement en place en France. Ce système, indépendant du statut des prestataires, permet un calcul des redevances qui soutienne les investissements de sécurité et les améliorations de service. Il prévoit la fixation d'un niveau maximal de taux unitaire par année sur une période ne dépassant pas cinq ans, avec diverses modulations financières.

Ces évolutions sont en cours de mise en place. Un projet de règlement a d'ailleurs été récemment déposé par la Commission Européenne. Il rendra ce système obligatoire et non plus optionnel. En outre, la PRC aura pour rôle de définir des objectifs de performance communautaires, les organismes de surveillance étant chargés de la déclinaison de ces objectifs au niveau national. Ces objectifs pourraient par ailleurs être fixés au plan régional, notamment pour tenir compte de la création des FAB. En France, cela permettrait de prolonger des actions entreprises dans le cadre de l'établissement du contrat de service entre la DGAC et la DSNA, avec notamment la possibilité de renforcer le mécanisme incitatif à la performance.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, il s'agit surtout de gérer la transition de la libéralisation des droits de trafic extérieurs à l'Europe dans le sens le plus favorable possible aux intérêts des compagnies aériennes françaises et aux politiques nationales. Cette libéralisation ne sera pas automatique, et des contreparties devront être obtenues des pays ou des groupes de pays avec lesquels des discussions sont menées.

Il conviendra donc de développer des compétences nouvelles, tant économiques, sociales que juridiques. Bien que ces compétences nécessitent le plus souvent des personnels de catégorie A, les autres catégories de personnel ne devront pas pour autant être écartées. Enfin, il conviendra de tirer parti de toutes les synergies que la nouvelle organisation de la DTA pourra créer et des possibilités de mobilité qu'elle offrira.

L'industrie aéronautique

Direction des programmes aéronautiques et de la coopération : DPAC

René GAUDIN commence par un rappel des volumes de l'industrie aéronautique. Cette industrie engendre chaque année 33 milliards d'euros (industries civile et militaire confondues), soit 2 % du PIB. Le montant de ses commandes atteint quant à lui 66 milliards d'euros. Elles sont très majoritairement réalisées à l'export et très majoritairement dans le domaine civil. Les marchés militaires représentent en effet moins de 20 % de ces résultats. Le secteur compte 132 000 emplois directs et 260 000 emplois indirects. Sur vingt ans, il est prévu que 23 385,5 avions de plus de cent sièges seront construits, ce qui génèrera une création de valeur de 2 600 milliards d'euros.

Au plan européen, l'industrie aéronautique travaille avec trois commissaires. Le premier est M. Potočník, Commissaire à la Recherche. Un programme de soutien à la recherche appelé « programme commun de recherche et de développement en Europe » est une source de financement utile. Il complète sans les remplacer les programmes nationaux. L'opération phare conventionnée précédemment a été Clean Sky. L'importance de son montant (1,7 milliard d'euros) doit être relativisée par sa durée et son étendue, car il se répartit sur sept ans et entre vingt-sept pays. Il n'est financé qu'à 50 % par l'argent public de la Commission. Au final, il apparaît que le complément reçu par l'industrie française représente 50 millions d'euros par an.

Pour l'avenir, l'Europe et la Commission présentent des objectifs assez voisins de ceux de la DGAC. C'est notamment le cas de la compétitivité (notamment parce que les Etats-Unis affectent entre trois et cinq fois plus d'argent que l'Europe à l'industrie aéronautique), d'une volonté de diviser par deux le bruit et l'émission de CO₂, ou de réduire de 80 % l'émission d'oxyde de carbone. Ces objectifs sont fixés pour 2020, alors que le G8 s'est fixé des objectifs similaires pour 2050, ce qui est peut-être plus réaliste mais nettement moins ambitieux.

Certaines solutions restent encore à trouver pour faire face à divers obstacles. Ainsi le PCRD finance rarement des industriels pris séparément, mais plutôt des opérations de recherche de groupes d'industriels. Or, ces industriels sont généralement peu enclins à partager leurs connaissances avec les autres participants. Dès lors, les opérations partagées restent généralement des opérations dans lesquelles la concurrence est moins féroce. Enfin, la machine administrative reste très lourde. Ainsi, alors que Clean Sky a été amorcé il y a deux ans et lancé en janvier 2008, il n'a pour l'instant entraîné aucune signature de contrat avec l'industrie.

René GAUDIN évoque ensuite la recherche de stratégies dans le secteur. La Commission doit tout d'abord continuer à accroître ses efforts et travailler un peu plus rapidement. Des raisons simples peuvent expliquer l'inertie de la Commission, notamment l'inertie administrative ou le fait que la Commission s'est toujours méfiée des Etats. Dès lors, le pouvoir doit être transmis aux industriels et non aux Etats. Les industriels doivent donc devenir leaders dans les opérations comme Clean Sky ou les opérations de PCRD. Sous la présidence française, René GAUDIN espère qu'au moins un contrat sera signé dans le cadre de Clean Sky.

Quelques dérives dangereuses doivent être évitées au niveau de la Commission, notamment sa tendance à engager des actions d'aménagement du territoire au sens européen. Il n'apparaît en effet aucune raison valable d'affecter en priorité des crédits de recherche à des universités ou à des laboratoires des nouveaux entrants, lituaniens ou bulgares par exemple, qui ne sont pas toujours des leaders dans le domaine de l'aéronautique civile. Un équilibre reste donc à trouver, car il s'agit avant tout de promouvoir l'industrie européenne, et non d'aménager ou d'intégrer les nouveaux entrants. Enfin, les opérations de ce genre visent à obtenir le meilleur taux de retour pour l'industrie française. Ce taux s'élève à environ 25 %, ce qui représente l'un des meilleurs taux de retour d'Europe.

Un travail est également conduit avec un commissaire à la concurrence, Nelly Kroes, femme efficace et dynamique, d'ailleurs candidate à sa succession. Elle avait succédé à Monsieur Mario Monti. Elle s'est penchée sur l'encadrement communautaire, qui a connu des redéfinitions de seuil en 2007 ainsi que de nouvelles conditions de rendu-compte. La Commission est d'ailleurs de plus en plus sourcilieuse quant aux projets qui lui sont soumis. Elle l'est pour des raisons évidentes. Le Directeur Général de la concurrence indique en effet qu'il appliquera le droit de façon pointilleuse, depuis certains débordements italiens. Jusqu'à présent, les projets de la DGAC ont tous été validés par la Commission.

René GAUDIN indique ensuite que la DGAC applique comme stratégie le maintien de bonnes relations avec la Commission. Il faut en effet afficher une irréprochabilité totale, pour mieux faire pression sur les tricheurs, et pour assurer la position française vis-à-vis de l'OMC. Dès lors, la DGAC continuera à soumettre ses projets avec la plus grande transparence.

Le troisième commissaire avec lequel travaille la DGAC est Peter MANDELSON, Commissaire au Commerce. René GAUDIN rappelle que la Commission négocie au nom des Etats dans les enceintes comme l'OMC après avoir reçu, du moins en théorie, un mandat des Etats. Or les conditions dans lesquelles M. MANDELSON applique ses mandats de négociation divergent parfois des priorités des Etats. Les mauvaises langues pourraient par exemple estimer que le Commissaire au Commerce chercherait davantage à obtenir des accords plutôt qu'à défendre les intérêts de ses mandants, ou pourrait chercher à conclure des accords plus globaux comme sur le cycle de Doha et accorder plus d'importance au dossier de l'agriculture au détriment

d'autres secteurs industriels. René GAUDIN cite à ce sujet la plus grosse affaire actuelle du domaine, qui confronte l'Europe et les Etats-Unis, pour laquelle M. MANDELSON a cherché à obtenir un accord à l'OMC sans se placer comme négociant, aidé par l'équipe d'Airbus en place à l'époque. Cette équipe pensait qu'elle obtiendrait le marché des *tankers* si elle ne se montrait pas trop revendicatrice à l'OMC. L'évolution actuelle de ce marché se passe de commentaire. Quand les arrêts définitifs seront rendus – d'ici plusieurs années – une étude sera engagée pour voir s'il y a lieu d'adapter les procédures. Il est important de rappeler que les procédures françaises sont irréprochables (les avances étant remboursées), tandis que les Américains trichent sans honte aucune en ce qui concerne leurs crédits de recherche.

En ce qui concerne la Communauté et le nationalisme, les soutiens nationaux sont parfois coordonnés si cela apparaît nécessaire (c'est notamment le cas pour Airbus ou Eurocopter), afin d'éviter de financer deux fois le même projet. La concurrence reste cependant en place (Eurocopter n'est ainsi pas le seul fabricant d'hélicoptères). L'objectif recherché est de coordonner le soutien, mais aussi de favoriser l'emploi, la croissance et l'export en France.

René GAUDIN évoque ensuite les aspects sociaux et rappelle que le plan Power 8 correspond à la suppression de 10 000 emplois chez le constructeur, dont 4 300 en France. La chaîne de sous-traitance devra par ailleurs être réorganisée, et une part croissante de la production devra être localisée en zone dollar. Enfin, la vente des sites de Latécoère a été un fiasco complet. Il conviendra que d'autres opérations de ventes viennent contrebalancer l'image désastreuse développée par la vente de ces sites.

Le Président

M. Patrick GANDIL note dans ces présentations une certaine cohérence autour des logiques de régulation et d'évolutions techniques, qui apparaissent très imbriquées.

Les autorités de surveillance en Europe

DCS

Maxime COFFIN rappelle que les acteurs impliqués sont les institutions communautaires, le Conseil et le Parlement qui décident, la Commission qui propose et enfin l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne qui joue un rôle important d'expertise techniques). Les acteurs internationaux, (OACI, Eurocontrol) les autorités nationales et les opérateurs.

La fonction essentielle des autorités de surveillance est de vérifier la conformité avec les règlements, dans le dessein de répondre à un objectif généralement fixé au niveau politique. Il faut toujours œuvrer pour améliorer la sécurité, tout en cherchant à faire mieux au niveau environnemental ou au niveau économique, et assurer la poursuite simultanée de ces objectifs parfois. L'autorité de surveillance vise donc à traduire les objectifs politiques de sécurité en termes techniques, puis à vérifier la conformité. Elle s'en charge par des fonctions de réglementation et par des fonctions de contrôle.

Les fonctions de réglementation permettent d'élaborer une hiérarchie de textes législatifs, de textes réglementaires et de moyens de conformité, proches de spécifications techniques.

Les fonctions de contrôle s'appuient sur des audits et des méthodes de surveillance continue, et se traduisent par la délivrance de titres et d'autorisations permettant d'exercer une activité.

Actuellement, la **réglementation** est en cours de transfert du domaine national vers les institutions communautaires. Ce transfert est achevé pour la maintenance et la navigabilité des appareils. Il est engagé pour les opérations aériennes et pour les licences de personnel navigant, et il est en cours de discussion pour les aéroports et la navigation aérienne. Il convient de rappeler que la décision d'effectuer ce transfert ne peut être prise que par le Conseil et le Parlement mais ne peut être proposée que par la Commission qui seule a le pouvoir d'initiative.

Dans le cadre du transfert à la communauté, le problème de la hiérarchie des normes est abordé. En termes de sécurité, des règles fondamentales sont prises et intégrées au règlement de base, et un pouvoir d'adoption de règles de mise en œuvre est reconnu à la Commission (assistée d'un comité de représentants des Etats). Enfin, les spécifications techniques ont été confiées à l'Agence. Cette approche constitue une originalité notable dans le droit communautaire, ce qui confirme la volonté de permettre aux institutions d'intervenir dans la réglementation technique d'un domaine aussi spécialisé que celui de l'aviation civile.

En ce qui concerne les tâches de **contrôle** et de sanction, la règle générale du fonctionnement communautaire a été retenue : les textes sont fixés par le Conseil et le Parlement, et il revient à chaque Etat de faire appliquer ces textes chez lui, sous contrôle de la Commission. Globalement cette approche s'applique pour les autorités de surveillance, qui sont chargées d'appliquer les textes et de vérifier la conformité des opérateurs, sous le regard de la Commission. Toutefois, certaines exceptions sont à relever. Ainsi, tous les opérateurs des pays tiers sont aujourd'hui contrôlés par l'Agence, dans son domaine de compétence déjà existant (navigabilité et maintenance). La certification type des aéronefs dans son ensemble a également été confiée à l'Agence. Enfin, certains opérateurs européens peuvent, sur demande, relever de l'Agence. C'est le cas pour Airbus, qui disposait de quatre agréments de production en France, en Grande-Bretagne, en Espagne et en Allemagne, ce qui a fait l'objet d'un transfert à l'Agence.

Quelle est la position de la France et de la DGAC sur une telle organisation et ses évolutions ? La DGAC a été moteur dans l'approche européenne pour la sécurité, ce qui apparaissait indispensable à la création d'une Europe de l'aéronautique et à la constitution d'un marché intérieur libéralisé. Par ailleurs, ce système s'appuie en Europe sur des autorités nationales fortes. Dès lors, depuis la définition de ses grandes orientations en 2005, la DGAC vise à être une référence européenne des autorités de surveillance, tout en cherchant à développer un système cohérent respectant les intérêts communautaires et les systèmes mis en place par chaque autorité nationale. Par ailleurs, la DGAC a cherché à ne pas affaiblir les engagements internationaux préexistants, notamment vis à vis de l'OACI et d'Eurocontrol. Enfin, la DGAC a voulu favoriser une construction européenne raisonnée et consolidée, par une démarche progressive et le rappel du principe de subsidiarité chaque fois que cela était nécessaire.

Dans ce contexte apparaissent les éléments de stratégie de la DGAC. En premier lieu, celle-ci passe par le rappel que l'autorité de surveillance doit relever d'un pouvoir politique. Il est par ailleurs indispensable d'être présent à tous les niveaux des institutions communautaires, sans en négliger aucun. En outre, la légitimité de la DGAC doit s'appuyer sur la reconnaissance de la qualité de son travail, qui est l'un des objectifs de la création du SCN-DSAC. Ensuite, il convient de maîtriser l'extension des compétences dans la Communauté Européenne, en rappelant toujours le principe de subsidiarité. Enfin, il est déterminant de bien tirer profit de la possibilité française de développer une stratégie commune entre les opérateurs et le régulateur. Ce fut le cas notamment pour l'agrément d'Airbus, qui a été un moteur de l'intégration des autorités de surveillance. De même, les discussions en cours entre les prestataires de navigation aérienne ou entre les concepteurs des futurs systèmes et équipements de la navigation aérienne influenceront nécessairement fortement sur les types de coopération à retenir entre les autorités nationales, et entre celle-ci et les institutions communautaires.

Le président

M. Patrick GANDIL mentionne ensuite quelques points clés relevés dans ces interventions successives.

L'environnement irrigue la plupart des métiers de la DGAC (les métiers de régulation, les métiers de la recherche et des programmes ou les métiers de la navigation aérienne). Une interrogation est apparue : la DGAC doit-elle se lancer dans des contrôles environnementaux dans le contexte particulier de la montée en puissance de l'ACNUSA ?

Par ailleurs, l'extension actuelle de tous les domaines de la régulation économique a été présentée. La régulation intervient en effet très largement, tant par les règles de concurrence européennes qu'à travers le droit des passagers, qui représente l'une des fonctions protectrices de l'administration vis-à-vis de ses concitoyens. Enfin, la régulation économique de l'activité aérienne connaît déjà une existence bien réelle dans les règlements actuels.

Dans le domaine des techniques aéronautiques, plusieurs questions clés sont apparues, en particulier au niveau de la concurrence et de l'OMC, de l'organisation européenne du secteur, des financements européens, mais aussi des montages communs. Il est apparu que les financements n'étaient pas si transparents, mais il convient de ne pas se tromper de cible.

Par ailleurs, la multiplicité des silhouettes d'engins volants a été soulignée, ce qui se retrouve notamment dans les esquisses des bureaux d'étude. L'avion ou l'engin volant du futur ne ressemblera probablement pas à ce que chacun connaît aujourd'hui. Ces évolutions entraîneront sans doute de nombreuses conséquences sur les métiers du contrôle, de la certification, etc.

Ensuite, il apparaît qu'une partie importante des opérations de contrôle de sécurité a déjà été transférée au niveau européen, tout en restant exercée au niveau national sous l'œil de l'EASA. A ce titre, le transfert des responsabilités des aéroports et de la régulation aérienne commence à se profiler dans le cadre du second paquet du Ciel Unique. Ce second transfert n'a pas eu lieu, mais de nombreux débats auront vraisemblablement lieu à ce sujet.

La liberté du contrôle soulève en outre d'importantes questions quant à la pratique des métiers, notamment au niveau de la part de subsidiarité. Des difficultés mineures peuvent toujours être trouvées à un niveau infime, mais il s'agit avant tout d'un problème d'échelle. Or, la jurisprudence ou la règle de l'art de contrôle ne doivent pas s'élaborer dans un cadre isolé, mais dans le cadre d'une action au profit d'une autorité européenne.

M. Patrick GANDIL revient ensuite sur une phrase essentielle : l'autorité de surveillance doit relever d'un pouvoir politique. Or, ce n'est pas dans cette direction que s'oriente la rédaction actuelle, du fait de la constitution d'une autorité indépendante qui s'apparente quasiment à une cour suprême.

Enfin, du fait de la qualité des actions de contrôle de la DGAC, le rapport attendu à ce sujet devrait être très positif.

Débat

SNCTA

Stéphane DURAND souhaiterait disposer des diapositives sur lesquelles s'appuient les présentations des intervenants, afin de les diffuser largement.

Le président

M. Patrick GANDIL accepte de les distribuer. Elles seront diffusées après les amendements consécutifs aux échanges qui vont avoir lieu.

SNCTA

Stéphane DURAND s'inquiète de certaines informations transmises, en particulier au sujet de la régulation économique, mais pas tant sur son principe que sur le degré d'avancement général.

Par ailleurs, l'intervention des Etats au niveau européen a été largement mise en avant, mais elle ne se retrouve pas dans les textes. En effet, il y est indiqué que les Etats ne se sont pas investis et que la Commission utilise en conséquence l'espace laissé vacant.

Stéphane DURAND partage une grande partie du diagnostic exprimé, mais son avis est divergent en ce qui concerne les actions engagées.

Ensuite, qu'est-ce qu'un ciel réellement unique ? Stéphane DURAND souhaiterait obtenir des précisions à ce sujet.

Par ailleurs, il est surprenant que la Commission observe un manque d'engagement des Etats au niveau de la régulation économique et propose en réponse de mettre en place des indicateurs. Elle prévoit en outre de définir elle-même des objectifs, et de pénaliser ceux qui n'auront pas atteint ces objectifs. La Commission risque donc de devenir omnisciente et omniprésente, tandis que les Etats feront complètement marche arrière.

Il a été indiqué plus loin que l'extension de la régulation économique passait par une phrase simple qui consistait à « rendre obligatoire les incitations », avec des objectifs de coûts planifiés sur trois à cinq ans. Or, les prestataires ne risqueront-ils pas de surestimer les coûts ?

Enfin, il semble que la Commission agisse de manière un peu précipitée en ce qui concerne l'autorité de surveillance. Maxime Coffin a indiqué par exemple que « *les choix qui seront faits sur l'opérateur auront un impact direct sur les surveillants* ». Or, il est évident que le périmètre des surveillants régionaux doit correspondre à peu près au périmètre de l'opérateur. Dans le cas contraire, les décisions relèveront d'une Agence détachée de toute attache concrète.

En outre, les évolutions des métiers ont été mentionnées, mais il ne faut pas négliger la nécessité de maintenir des passerelles, voire d'accroître les passerelles existantes. Il ne faudra pas agir comme la Commission, dont les solutions proposées n'ont rien à voir avec son diagnostic de l'existant (qui est au demeurant assez bon). Elle semble imposer aujourd'hui ce qui a échoué en 2004. Par ailleurs, le terme « Commission Européenne » apparaît 65 fois dans le projet de règlement, et il est systématiquement suivi de termes comme « impose » ou « force ».

SATAC/UNSA

Alain BELLARD revient tout d'abord sur le premier exposé, au sujet du développement durable. Il a été indiqué que l'EASA voulait acquérir certaines compétences, et que la DGAC préparait sa réponse. Quelle est cette réponse ?

Par ailleurs, il a été indiqué que la DGAC n'était plus crédible, et que le contrôle de l'environnement allait être transféré à l'ACNUSA. Alain BELLARD s'en étonne, car le contrôle de l'environnement devrait plutôt être confié à la DSAC qu'à l'ACNUSA.

Ensuite, il serait temps de lancer une réelle autorité de surveillance européenne dans le cadre du second paquet du Ciel Unique. Or, il existait cinq hypothèses (conserver le *statu quo*, étendre la compétence de l'EASA, instituer une nouvelle agence, etc.), mais les raisons pour lesquelles certaines hypothèses ont été écartées n'ont pas été précisées. Plutôt qu'instituer une nouvelle agence, Alain BELLIARD suggère d'étudier la possibilité de mettre en place une autre solution que le développement de l'EASA, et il souhaiterait savoir pourquoi cette solution n'a pas été retenue. Les périmètres de l'opérateur de navigation aérienne et de l'autorité de surveillance doivent évidemment se suivre, et il semble que les personnes ayant rédigé le document distribué il y a peu de temps n'aient pas toutes été de bonne foi.

SNICAC/CGC

En ce qui concerne les compétences de surveillance dans le domaine environnemental, Olivier RICHARD rappelle que le SNICAC était favorable à l'élargissement des compétences de la DSAC lors de la réorganisation DCS. Olivier RICHARD note que des évolutions ont eu lieu, mais il souhaite que les avancées se poursuivent. Il convient par exemple d'étudier de près le partage des compétences entre l'ACNUSA et la future DSAC. La DGAC bénéficie certes de compétences dans le domaine, mais Monsieur le Président a rappelé avec justesse que le recours à l'ACNUSA pouvait être un gage de qualité, du fait de son statut d'autorité indépendante. Olivier Richard souhaiterait donc que la réflexion sur les compétences de la DSAC soit approfondie.

Par ailleurs, la navigation sur le terrain européen s'oriente vers des blocs transnationaux. Dès lors, la surveillance de ces blocs se pose, sachant que certains d'entre eux sont nationaux, et que d'autres sont multinationaux. Quel est alors le bon périmètre pour les autorités de surveillance ? Il apparaît donc important à ce titre de continuer à développer la DSAC et de soumettre des propositions au niveau européen, en scellant des alliances avec d'autres pays.

USAC/CGT

Norbert BOLIS estime que l'Europe n'impose rien d'autre que la constitution des FAB. L'organisation au sein du bloc fonctionnel reste du ressort des Etats, ce qui n'est pas remis en cause dans le second paquet du Ciel Unique.

Il a ensuite été rappelé que la DGAC se portait bien, ce qui ne peut être dissocié de la structure dans laquelle elle se trouve, c'est-à-dire la Fonction publique. Cette structure lui permet de bénéficier d'améliorations constantes, tant au niveau de la sécurité, de l'environnement que des capacités, malgré l'augmentation du trafic. L'USAC/CGT estime donc qu'il s'agit du meilleur contexte pour assurer le service public, et qu'il s'agit aussi du meilleur cadre pour les personnels.

L'inquiétude des personnels quant au changement a été rappelée. « Nous rappelons que le cadre de la Fonction publique nous apparaît comme le plus sécurisant pour les personnels, et que cette structure mérite d'être confirmée pour éviter que ces inquiétudes ne s'accroissent. Au sortir d'une période électorale, il apparaît que l'USAC/CGT est le syndicat qui a le plus progressé au cours de ces élections, sachant que sa volonté du maintien de la DGAC dans la Fonction publique a été avancée très clairement. La question de l'appartenance à la Fonction publique apparaît donc très sensible. Dès lors, il est important que la DGAC envoie un message clair sur ce point ».

Différentes évolutions sont possibles, notamment celle du modèle coopératif qu'applique la quasi-totalité des FAB. Ce modèle, qui constitue une façon pragmatique d'aborder le progrès, permet en outre de maintenir les structures actuelles.

Il est nécessaire de disposer d'un cadre précis pour pouvoir dresser des perspectives claires, sachant qu'il s'agit du principal sujet d'inquiétude des personnels. Toutefois, les questions techniques ne doivent pas non plus être négligées. Il convient donc avant tout de définir clairement les organisations.

Norbert BOLIS revient ensuite sur l'abandon du recouvrement des coûts au profit de la régulation économique. Il conviendra de rester attentif et prudent vis-à-vis de ce système, tout en prenant garde de ne pas tomber trop largement dans un système trop libéral, qui risquerait d'étrangler les prestataires au profit des compagnies aériennes.

SNCTA

Stéphane DURAND souhaite obtenir un complément d'information sur le taux de retour pour l'industrie française que M. Gaudin a mentionné, ainsi que sur la position actuelle de la France sur le projet de règlement.

DPAC

René GAUDIN indique que le taux de retour est l'ensemble des euros revenant aux industriels français rapporté au montant total des crédits alloués aux opérations similaires. La France affiche le meilleur taux de retour d'Europe, un taux qui dépasse largement ses cotisations. Il convient tout de même de rappeler que le niveau de développement aéronautique français est très bon.

SNNA/FO

Pierre MEYBON revient sur l'évocation du transfert de mesures de bruit à l'ACNUSA. Qu'est-ce que la DGAC obtiendrait dans ce transfert ? Quels en seraient les avantages pour la DGAC ?

Par ailleurs, une implication politique et technique des Etats vis-à-vis des décisions européennes est indispensable, dans un souci de crédibilité et pour rester pilote du système. La France occupe en effet une position assez privilégiée et dispose d'un poids pour faire valoir son point de vue.

Enfin, de nombreuses réunions ont eu lieu concernant la création des FAB. A ce titre, Pierre MEYBON souhaiterait connaître l'opinion de la DGAC et du Ministère. Un modèle de type coopératif ou fusionnel serait-il retenu ? Enfin, le maintien ou non dans la Fonction publique peut-il être renseigné ?

SPAC-CFDT

Thierry AUZOU se demande lui aussi comment évoluera la structure de la DGAC, et avec quels objectifs. Ensuite, le rapport sur l'étude de faisabilité du FABEC a été remis. Les organisations syndicales souhaiteraient en avoir connaissance. Thierry AUZOU insiste également sur l'importance de l'unité de la DGAC.

Le président

M. Patrick GANDIL apportera plusieurs réponses. Marc Hamy se chargera d'apporter divers éclairages sur la partie FAB.

Plusieurs questions ont porté sur le transfert des contrôles de bruit à l'ACNUSA. Il n'est pas question de transférer quoi que ce soit à l'ACNUSA. Les mesures que la DGAC réalise à son compte continueront. La seule interrogation soulevée consiste à déterminer si les mesures engagées sont suffisantes, ou s'il faut en conduire davantage.

En outre, l'ACNUSA a été en partie créée pour contrôler l'action de la DGAC, et plus précisément pour contrôler les avions dans un climat de défiance vis-à-vis de la DGAC, dont la perception du bruit différerait trop largement de celle des riverains. Même si ce climat s'est amélioré – notamment du fait des actions engagées par la DGAC en termes d'environnement – la confiance totale vis-à-vis des activités de la DGAC n'est pas encore une réalité. Personne n'accordera donc à la DGAC la responsabilité des contrôles de bruit.

Il ne s'agit donc pas de se substituer à l'ACNUSA, mais d'engager des contrôles, commandés par la DGAC pour la DGAC. Dès lors, il apparaît tout à fait louable de mener des actions de ce genre en interne.

Par ailleurs, la DGAC travaille déjà en ce sens pour l'ACNUSA : tout comme le champ d'activité de l'ACNUSA pourrait être élargi au-delà du sujet du bruit (notamment dans le champ de la pollution), la DGAC pourrait engager un nouveau dialogue avec l'ACNUSA, qui pourrait alors se tourner vers la DGAC pour qu'elle engage des actions particulières. La situation de défiance a donc évolué.

Au demeurant, au-delà d'un rapport de confiance avec l'ACNUSA, le développement d'un rapport de confiance avec l'ensemble des citoyens français apparaît autrement plus complexe. Il reste donc indubitablement de nombreux progrès à faire. La DGAC peut tout à fait contrôler sa propre activité, mais elle ne se substituera pas à l'ACNUSA pour le contrôle général de l'aviation.

Une autre série de questions a concerné la régulation économique. La régulation économique intervient dans différents textes à différents moments, sans qu'il n'y ait d'opposition entre la régulation économique et le recouvrement des coûts aux yeux de Monsieur le Président. La France a toujours défendu la possibilité de rester dans un système de recouvrement des coûts, ce qui n'interdit pas pour autant de fixer des objectifs et de conduire un débat avec l'ensemble des parties prenantes sur la fixation des objectifs. En outre, cela n'exclut pas non plus des incitations dans l'ensemble du système, en fonction de l'atteinte des objectifs. Aucune position définitive n'a donc encore été retenue, d'autant que la comparaison des pays utilisant le recouvrement des coûts avec ceux ne l'utilisant pas laisse apparaître de grandes variations de coûts.

En revanche, il n'est pas certain que les compagnies aériennes trouvent leur intérêt dans les systèmes de liberté des prix, sauf si elles sont actionnaires de la structure de navigation aérienne (ce qui est le cas dans un pays). Sans doute préfèrent-elles plutôt connaître des frais de fonctionnement bas et agir sur leur compte d'exploitation. A ce titre, Monsieur le Président n'a jamais entendu autour de lui de demandes de passage à un régime de prix afin d'augmenter le prix de la navigation aérienne.

M. Patrick GANDIL propose ensuite de revenir sur la réaction au projet Ciel Unique. Il est tout à fait clair que la Commission souhaite exercer un rôle hégémonique tout à fait excessif sur la régulation de ce projet. Marc Hamy et Monsieur le Président assistaient d'ailleurs la veille à une réunion d'EuroControl, où ils se sont exprimés sur ce point.

En ce qui concerne la Fonction publique, il ne fait aucun doute dans l'esprit de Monsieur le Président que la logique actuelle est une logique de Fonction publique, et pas d'entreprise privée. Ensuite, cette Fonction publique est et restera encore à moyen terme une Fonction publique nationale. Monsieur le Président ignore cependant quel sera son devenir à long terme. Une gradation possible existe certainement entre une Fonction publique nationale dans un cadre organisationnel national, et une Fonction publique européenne dans un cadre organisationnel européen (dont le développement s'effectuera à long terme, sur la durée de l'intégration européenne), avec entre celles-ci des structures intermédiaires.

M. Patrick GANDIL évoque ensuite la réaction de la DGAC quant au Ciel Unique. En ce qui concerne la régulation économique, il est inacceptable que la Commission fixe seule des objectifs pour la quasi-totalité des Etats et soit seule à les contrôler. En parallèle, l'idée que les Etats et les FAB travaillent seuls est tout aussi inacceptable. La solution à mettre en avant est donc probablement intermédiaire, dans une organisation collaborative du processus de décision. Dès lors, il sera fait en sorte de faire évoluer les textes et la pratique vers un système coopératif.

Par ailleurs, il est également déterminant d'y parvenir au sujet des routes, du fait des enjeux essentiels que revêt ce sujet en termes de souveraineté. A ce titre, il convient de rappeler que la définition des principales routes de circulation aérienne autour des aéroports donne lieu en droit français à une enquête d'utilité publique, tout comme pour la construction d'une autoroute ou d'un TGV. Contrairement à ce que souhaite mettre en place la Commission, il ne s'agit donc pas d'écouter la totalité des parties prenantes même si le but recherché est de disposer d'un tableau global, car il peut apparaître un écart assez important dans le relevé des appréciations.

En ce qui concerne la définition de l'autorité de surveillance, Monsieur le Président a déjà rappelé qu'il était impossible d'inscrire noir sur blanc que cette autorité devait être indépendante de toute structure. En revanche, il est clair que cette autorité de surveillance doit être indépendante des structures qu'elle est appelée à contrôler, et cette indépendance doit être suivie de près.

M. Patrick GANDIL n'exprime ensuite aucune opposition à l'extension des compétences de l'EASA, sachant que la structure intégrée d'organisation, de réglementation et de surveillance s'appuie ensuite sur des contrôles nationaux. Ensuite, il convient de connaître la philosophie d'action de cette structure, ce qui est particulièrement important en ce qui concerne les aéroports, qui sont des objets uniques dépendants de la géographie. Or, c'est aussi le cas pour la navigation aérienne, pour qui l'existence d'une plaine ou d'une montagne entraîne des variations assez significatives. C'est la raison pour laquelle la DGAC souhaite interroger l'EASA quant à sa philosophie d'action. Si cette interrogation ne reçoit pas de réponse, la DGAC souhaite s'orienter vers un débat de ministres sur ce sujet.

A l'heure actuelle, le fonctionnement s'appuie sur un régime de recommandations de l'OACI, qui passe par des déclarations de différence en cas d'insatisfaction, et éventuellement une augmentation de qualification des pilotes pour atterrir dans des sites difficiles. A ce sujet, Monsieur le Président cite souvent l'exemple de l'aéroport de Nice, qui connaît des procédures de circulation compliquées du fait de la présence des montagnes et de la mer. Alors que l'équilibre actuel fonctionne plutôt bien et n'a pas entraîné d'accidents, il reste toutefois fragile. Or, il apparaît plutôt hasardeux de remettre en cause cet équilibre en traitant chaque partie indépendamment, sans engager une réflexion sur chacun des termes de cet équilibre. Ce sujet est tout à fait important et doit être traité par les gouvernements, avant de déléguer une compétence nouvelle à un organisme particulier. Ce débat aura en outre des conséquences sur les métiers, car les contrôles varient s'il s'agit d'appliquer une stricte conformité et de faire de la DGAC un juriste technique, ou s'il s'agit d'apprécier une situation dans l'ensemble de ses dimensions.

Au nom de la France, Monsieur le Président est unanimement favorable à SESAR, notamment en ce qui concerne le contrôle en route assuré par la DSNA. L'adoption du *master plan* est cependant un préalable à une réelle progression sur le sujet.

DAST

Christian ASSAILLY revient sur la question portant sur l'extension des compétences de l'EASA sur l'environnement. Aucune réponse officielle n'a été transmise, mais les échanges informels laissent présager une réponse peu favorable de la DGAC. Hormis pour la certification d'avions, la DGAC estime que l'EASA n'a pas à intervenir, en particulier pour les PEB, la restriction des exploitations ou les VPE.

Par ailleurs, le transfert de la CNPN à l'ACNUSA est imposé par la jurisprudence du conseil d'Etat. A l'heure actuelle outre les problèmes juridiques, le système reste compliqué et peu compréhensible, et ce transfert va dans le sens d'une simplification.

Enfin, la nouvelle compétence en termes de qualité de l'air ne concerne pour l'instant que l'information des riverains. La DGAC estime simplement que l'ACNUSA saura mieux s'en charger.

SNCTA

Stéphane DURAND revient sur le financement et sur les modifications apportées au règlement. Il est indiqué qu'il n'y aurait pas de remise en cause du système de recouvrement des coûts. A ce titre, il serait intéressant d'organiser une réunion technique sur le projet de règlement, car le SNCTA aurait beaucoup de remarques à formuler.

Il relève ensuite une modification des règlements précédents : le « coût total » est devenu le « coût fixé ». Le montant « approprié » est devenu le montant « adéquat ». Au final, l'opérateur ne pourra plus dégager de bénéfices du fait du système de recouvrement des coûts, sachant qu'il risque d'être pénalisé en fin d'année s'il n'a pas atteint ses objectifs, et qu'il ne pourra de toute façon pas régler sa pénalité. L'opérateur devra donc dégager des économies pour essayer de s'en acquitter. De ce fait, Stéphane DURAND accepte d'entendre que la régulation économique ne remet pas en cause le recouvrement des coûts, mais il se demande si ce n'est pas le cas de ce projet de règlement.

Le président

M. Patrick GANDIL n'a jamais dit que ce projet de règlement ne soulevait pas certaines difficultés. Il a simplement indiqué qu'il n'existait pas d'opposition entre le principe de régulation économique défendu par la DGAC face au principe absurde des mécanismes correcteurs, et le principe de recouvrement des coûts. En revanche, Monsieur le Président partage l'avis exprimé de la nécessité d'entrer dans le détail.

SNCTA

Stéphane DURAND rappelle que les subventions croisées étaient autorisées auparavant, sous réserve de justification des opérateurs. Désormais, ces subventions croisées sont interdites. Quelles sont les conséquences de cette suppression ? Stéphane DURAND note que les modifications de ce genre sont très nombreuses.

Par ailleurs, le système politique présenté implique que les Etats devront s'inscrire dans un processus de codécision, plutôt que de subir des décisions imposées par la Commission Européenne. Mais pourquoi les Etats commenceraient-ils à se charger de ce qu'ils n'ont pas pris en charge depuis quatre ans ? Ils se sont en effet dissimulés derrière des questions de

subsidiarité et des thématiques militaires ou économiques pour ne pas agir. Comment les Etats seront-ils davantage présents du jour au lendemain ?

Enfin, Stéphane DURAND aborde le réseau de routes. La Commission Européenne se l'est en effet totalement accaparée, car il est rentable. Or, Monsieur le Président a apporté en réponse l'argument des enquêtes d'utilité publique. Stéphane DURAND rappelle alors que les enquêtes d'utilité publique s'arrêtent au niveau de Soissons. Cette réponse n'apparaît donc pas complètement satisfaisante.

Le président

M. Patrick GANDIL précise qu'il a apporté un triple argument : l'argument de la souveraineté, l'argument militaire et l'argument que les basses couches sont nécessairement liées aux hautes couches et, de ce fait, difficilement manipulables.

SNCTA

Stéphane DURAND souligne à ce titre un point positif : les notions de régions inférieures et supérieures de vol ont été supprimées.

SATAC/UNSA

Alain BELLARD souhaiterait que le transfert à l'ACNUSA s'effectue dans de bonnes conditions. En effet, les riverains se méfient beaucoup de la DGAC et déduiront de ce transfert qu'elle n'était pas efficace. Une communication pourrait par exemple accompagner ce transfert, afin d'apporter des explications. Il conviendrait d'agir pour que la DGAC soit à nouveau considérée comme crédible dans la conduite d'actions environnementales.

USAC/CGT

Norbert BOLIS interroge à nouveau la Direction quant à la régulation économique, car la réponse obtenue ne l'a guère rassuré. Il note que la situation actuelle est à la réduction des prix. Or, il en déduit que cela n'aura sans doute pas de conséquences positives pour les prestataires, les investissements ou les diverses préoccupations sociales.

Le président

M. Patrick GANDIL apportera une clarification. En ce qui concerne le cadre national, il n'est pas question de réduire les coûts, car la DGAC ne s'inscrit pas dans un régime de prix. La DGAC est d'ailleurs actuellement l'opérateur le moins cher, tant en clarification absolue qu'en rapport qualité-prix. En outre, un programme important d'investissement sera engagé prochainement. Enfin, la DGAC se situe dans une politique d'augmentation de ses tarifs, car elle ne sait pas fournir le même service à tarif constant.

Ensuite, certains ont estimé que les compagnies cherchaient à augmenter leurs bénéfices. Or, la situation n'est pas aussi simple : les compagnies souhaitent obtenir le service de la DGAC au moindre coût, ce qui est compréhensible, mais le passage dans un régime de prix ne garantira pas nécessairement des baisses de tarifs. En effet, la navigation aérienne est reconnue comme un monopole géographique de fait, et une compagnie aérienne n'a pas le choix de son prestataire. Il n'existe donc pas de marché sur lequel se forment les prix.

M. Patrick GANDIL aborde ensuite le cas de l'opérateur de navigation aérienne anglais, qui se trouve dans un régime de prix. Il propose des prix 35 % supérieurs à ceux de la DGAC, alors que l'activité parisienne n'est pas moins intense que l'activité londonienne. La DGAC a donc plutôt fait la preuve de l'efficacité de son système de recouvrement des coûts avec un

processus de protocole DGAC, de PPO et de débat avec les compagnies aériennes. Un véritable système CDM sur le pilotage des budgets annexes est donc déjà en cours et conduit à des résultats performants. Dès lors, ce système mérite d'être défendu. Monsieur le Président précise qu'il n'était pas hostile à un système d'incitation positive, qui peut très bien fonctionner dans un système de recouvrement des coûts, mais il rappelle que le système de pénalité n'est pas compatible avec le système de recouvrement des coûts. Il serait donc particulièrement hasardeux de passer dans un système de prix libres pour le simple plaisir de passer des pénalités.

DAST

Christian ASSAILLY souligne que la régulation économique de la navigation aérienne ne consiste pas uniquement à produire au meilleur coût. Il s'agit aussi de défendre des objectifs de qualité de service, de ponctualité, de sécurité et de respect d'objectifs environnementaux. Un opérateur qui satisfait ces objectifs peut espérer obtenir un bonus, ce qui est normal mais ne comporte pas uniquement une dimension économique.

SNCTA

Stéphane DURAND estime que la régulation économique existe aujourd'hui dans les faits. L'important est la manière d'en parler. Par exemple, l'expression « d'efficacité économique » (qui est tout à fait acceptable et logique) a été remplacée par le terme de « rentabilité ».

Par ailleurs, la disparition de la mise en concurrence mentionnée par Monsieur le Président ne suscite pas la même sérénité chez Stéphane DURAND. Cependant, comment qualifier la mise en place d'indicateurs et leur comparaison les uns par rapport aux autres, d'un pays par rapport à un autre ? Il s'agit manifestement de compétition, peut-être pas économique, mais par le biais d'indicateurs. Dès lors, la notion de concurrence apparaît encore plus marquée dans ce règlement qu'elle ne l'était dans les premières versions produites en 2004. Par exemple, la commission d'examen des performances a calculé une productivité de 0,71 heure de vol composite par heure de contrôle aérien. Un contrôleur n'a donc que 0,7 avion à contrôler à un instant T. Pour Stéphane DURAND, cet indicateur est parfaitement aberrant.

La Commission a pourtant entendu et compris les problèmes de fond que rencontrent les compagnies. Elle sait qu'ils ne sont pas uniquement liés aux coûts et qu'elles se préoccupent également d'économies de carburant ou des coûts de CO₂, et participent donc à l'économie du réseau et du système. Or, la Commission ne propose que la mise en place d'indicateurs, ce qui n'apportera malheureusement aucune solution concrète.

Le président

M. Patrick GANDIL confirme qu'il s'agit de compétition, et non de concurrence dans le sens où il est possible de se tourner vers un autre prestataire.

Stratégie européenne pour la navigation aérienne

DSNA

Marc HAMY ne détaillera pas le sujet de la régulation par la performance du monopole naturel de l'ATM. Dès lors que l'Europe reconnaît le monopole naturel, elle juge nécessaire de mettre en place un système de régulation.

Le FAB est un espace aérien de six Etats, organisé et géré comme un *continuum* opérationnel, proposant une réponse intégrée et performante aux attentes des clients et usagers de l'ATM, et le développement coordonné de l'accès aux grandes plateformes aéroportuaires de la *core area*. L'un des enjeux importants de ce sujet est l'accès aux grandes plateformes d'Europe comme Paris, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Genève, ou Zurich, sachant qu'il faudra aussi gérer les interfaces avec Milan, Londres et Rome. Enfin, les FAB présentent des ambitions opérationnelles et de coopération dans une feuille de route.

Comme l'a rappelé Christian Assailly, la performance passe d'abord par la sécurité, puis par l'environnement, enfin par la capacité et le rapport coût/efficacité. En termes de sécurité, la zone est extrêmement dense, et l'objectif premier est d'atteindre une diminution du nombre absolu d'accidents et d'*airprox* graves avec contribution NA. En termes d'environnement, l'objectif premier reste l'optimisation des profils et des trajectoires. En ce qui concerne la capacité, une hausse de 50 % du trafic est prévue d'ici 2018, pour moins d'une minute de délai par vol. Ensuite une diminution de 17 % du coût unitaire réel est visée d'ici 2018, sachant qu'une augmentation du coût global va de pair avec la baisse du coût unitaire.

L'étude de faisabilité du FABEC est terminée. Elle n'est cependant pas encore distribuée. Une discussion a eu lieu à ce sujet, et il a été décidé qu'il n'était pas possible de la distribuer tant que les Etats n'avaient pas formalisé leurs objectifs de performance. En outre, le droit à la propriété intellectuelle varie d'un Etat à l'autre et entraîne certaines difficultés. Quoiqu'il en soit, un résumé très synthétique de l'étude sera produit. Au final, l'étude est apparue comme un succès.

Les performances attendues à long terme sont atteignables et justifient la mise en œuvre d'une opération ambitieuse, ce qui passe par différentes étapes :

- la conception d'opérations communes ATM compatibles SESAR ;
- la définition d'un management commun de la sécurité ;
- la réorganisation de l'espace aérien à moyen et long terme ;
- la convergence vers un taux unitaire unique.

La mise en place du FAB EC passera notamment par l'engagement des Etats vers la signature d'un accord instituant formellement le FAB et protégeant la souveraineté nationale, tout en clarifiant le cadre d'intégration réglementaire et juridique du FAB.

Le calendrier du FAB, étalé jusqu'à 2018, produit une certaine impatience parmi les compagnies aériennes. Il est cependant difficile d'aller plus vite, du fait du temps nécessaire aux évolutions de système.

Les modèles de coopération entre ANSP sont de trois sortes : une coopération contractuelle, une alliance ou une ANSP unifiée.

En ce qui concerne les premiers bénéfices attendus du FAB EC, la sécurité apparaît comme prioritaire. Elle passe par différentes étapes :

- la réorganisation des espaces autour de trois points principaux ;
- la gestion de régulation du trafic ;
- la mise en œuvre d'outils ;
- le renforcement des échanges OLDI ;
- de la coopération aéronautique ;
- l'optimisation des systèmes CNS ;
- la mise en place d'un système de sécurité commun.

La convergence en euros constants des taux unitaires dans le FAB EC révèle que des gains de productivité ont eu lieu. La période 2002-2003 a certes été difficile à gérer pour tous, mais la Suisse a par exemple consenti à des efforts considérables pour se repositionner.

La zone FAB EC se trouve déjà à un niveau de coût inférieur à ses voisins. Toutefois, du fait des investissements prévus et de la décroissance anticipée pour les voisins, l'efficacité devrait être atteinte à un niveau plus global européen.

En ce qui concerne la simulation prévue pour faire évoluer le réseau de routes et la sectorisation, la zone simulée se situe entre la France, l'Allemagne et une partie du Bénélux en se concentrant sur les trois points jugés aujourd'hui les plus difficiles à gérer. La fermeture de certaines bases militaires pourrait cependant permettre d'élargir le spectre en ouvrant de nouvelles possibilités d'organisation de l'espace dans cette région.

En matière de coordination civile-militaire, l'année écoulée a permis à la Défense de se positionner définitivement sur le sujet, avec la mise en service au plus tard en 2015 de l'ensemble des CMCC.

Le programme SESAR affiche un objectif de sécurité multiplié par dix, un objectif de capacité multiplié par trois et une division par deux des coûts unitaires. Ces objectifs ne sont pas encore atteignables, mais les orientations du programme SESAR permettent d'afficher des objectifs un peu moins ambitieux dans les hautes densités de trafic, comme c'est le cas pour le FAB-EC.

La DSNA propose de contribuer à SESAR à hauteur de la quasi-totalité des efforts en expertise R&D et Ingénierie système.

Le programme SWIM représente quant à lui la mise en commun de tous les réseaux existants pour intégrer l'ensemble des opérateurs dans un système unique.

Le système ATM dit « de convergence » sera engagé progressivement. Il comprendra sans doute des fonctions étendues.

En ce qui concerne la navigation par satellite, une nouvelle société est en cours de création à Toulouse pour recevoir un contrat de concession de cinq ans de la Commission Européenne. Une généralisation aura lieu ensuite pour disposer de systèmes complets plus performants.

Les opérateurs particuliers

DCS

Maxime COFFIN aborde ensuite les opérateurs « particuliers », de l'aviation légère de l'aviation générale et des hélicoptères qui sont souvent regroupés ensemble même s'ils présentent naturellement des différences notables. Ils ont en revanche comme point commun de présenter des spécificités que la DGAC a parfois du mal à prendre en compte, et d'avoir eux-mêmes des difficultés à identifier au sein de la DGAC leurs bons interlocuteurs. Ainsi, à titre d'exemple, certains opérateurs d'aviation générale ne sont pas réellement des transports publics ni réellement des transports privés, et connaissent parfois des modèles économiques spécifiques (notamment de propriété partagée) et qui entrent mal dans la réglementation habituelle. Comme il s'agit généralement de très petites structures, elles ont parfois du mal à anticiper sur les changements pour bien comprendre les enjeux et avoir le temps nécessaire à y consacrer. Enfin, ils affichent une fragilité certaine vis-à-vis de la réglementation.

Malgré ces traits particuliers, ces opérateurs représentent un pouvoir économique et politique réel. L'aviation légère en France est évaluée à 150 millions d'euros, pour 100 000 pratiquants et 2 000 emplois directs. L'aviation d'affaires compte 24 000 avions à réaction dans le monde

(14 000 jets et 10 000 turbos propulseurs) et 2 500 avions pour l'Europe, qui réalise un chiffre d'affaires de 7 milliards d'euros. En ce qui concerne les hélicoptères, leur chiffre d'affaires s'élève à 8 milliards d'euros (construction incluse) et concerne 30 000 personnes.

Les propositions européennes représentent dans ce contexte des opportunités et des risques. Les opportunités doivent être étudiées à travers la capacité à dépasser certaines frilosités existantes. Par exemple, il est parfois plus facile de partir d'une page blanche, comme ça a été le cas pour la licence de pilote de loisir au niveau européen. Par ailleurs, les évolutions européennes devraient permettre d'éliminer certaines distorsions, avec une vigilance particulière sur les aspects non-techniques. En ce qui concerne les risques, tandis que l'Europe a parfois tendance à s'éloigner de très loin du terrain, la subsidiarité apparaît sans doute tout à fait essentielle.

Enfin, il est nécessaire de prendre en compte les petites structures, tout comme il risque d'être difficile pour elles de s'insérer dans les discussions de la DGAC. C'est précisément pour ces raisons que la mission MALGH élargie a été créée. Elle offre divers avantages :

- constituer un point d'entrée unique pour les petites structures ;
- faire passer les messages de et vers l'Europe ;
- développer un fonctionnement matriciel ;
- analyser l'efficacité des actions en termes de sécurité, d'image et de maîtrise des coûts.

Cette mission permettra aussi de vérifier que les impacts sur les opérateurs particuliers auront été mesurés et corrigés comme nécessaire.

La formation et les métiers

SG

Francis MASSE souligne que le contexte européen et international actuel est forcément bénéfique à l'emploi public et privé, tout d'abord parce que le Ciel Unique européen apporte une croissance du trafic aérien contrôlé. Il s'agit donc à la fois d'un défi opérationnel et technologique. En outre, une forte pénurie de pilotes apparaît, ce qui implique à la fois des recrutements et des efforts de formation. Les problématiques de développement durable et de cherté de l'énergie exigent ensuite l'engagement de programmes de recherche et de développement spécifiques à ces sujets dans l'aéronautique. Par ailleurs, l'ingénierie aéroportuaire doit répondre à de nouvelles exigences, tout comme les sociétés aéroportuaires doivent trouver un équilibre entre meilleure gestion et concurrence. Enfin, les compagnies aériennes demandent que l'ENAC développe des formations aux compétences nouvelles.

La demande de coopération internationale est forte et en croissance, et la DGAC se doit d'être présente sur ce terrain. La DGAC se trouve donc naturellement en mutation permanente et doit savoir spécifier ses besoins, tant ses besoins permanents que ses nouveaux besoins. En particulier, la fonction RH doit être beaucoup mieux intégrée, depuis la formation initiale jusqu'à la formation continue, et doit mieux prendre en compte la mobilité. Pour cela, les filières professionnelles se doivent de mieux accompagner les passerelles entre les missions et les métiers de la DGAC.

Pour atteindre ces différents objectifs, la DGAC peut compter sur deux écoles de formation : l'ENAC et le SEFA.

L'ENAC a été homologuée organisme de formation au contrôle aérien au travers d'une directive du Parlement européen. Cette homologation est fondamentale : elle ouvre la possibilité pour l'ENAC d'envisager des cursus de formation au contrôle au bénéfice d'autres pays européens,

ce qui lui permet d'accompagner le développement du Ciel Unique européen. Elle contribue également au besoin des formations d'être reconnues à l'échelle européenne. L'objectif européen comporte des projets concrets, comme l'anglicisation de la formation IENAC (dont 95 % des ingénieurs trouvent un emploi dans le secteur privé six mois après la sortie de l'école), la coopération Skyguide, l'Award Pegasus, etc.

L'ENAC participe également à de nombreux échanges internationaux de recherche, avec notamment des échanges de chercheurs.

L'ENAC conduit en outre des projets ambitieux avec le reste du monde, notamment du fait des besoins très forts de développer des compétences professionnelles.

Les pistes d'évolution de l'ENAC sont les suivantes :

- être capable de répondre de façon dynamique à des appels d'offres internationaux ;
- être capable de travailler en anglais à tous les stades d'un projet ;
- développer et valoriser les ressources liées aux projets internationaux ;
- mieux communiquer et lutter contre l'image franco-française de l'ENAC.

L'ENAC participe aussi à la formation au pilotage, avec Airbus et le soutien à l'export. Il s'implique également dans l'expérimentation et la validation du concept avec Air France, Airbus et le SEFA pour des cadets Air France. Enfin, des opérations régulières sont menées avec l'ASECNA, notamment sur des projets d'école.

SEFA

Marc HOUALLA aborde ensuite le SEFA et les évolutions du secteur de la formation pilotage. La demande se caractérise actuellement par une forte croissance du segment *ab initio*, notamment sur les CPL et PPL, ainsi que sur la formation avancée. Cette croissance provient essentiellement de la croissance du transport aérien en Asie et, dans une moindre mesure, en Europe et aux Etats-Unis. Cependant sur ces deux derniers continents, la demande en pilotes est également stimulée par le départ des personnes nées après la seconde guerre mondiale. La demande mondiale en pilotes de ligne est estimée à environ 18 000 nouveaux pilotes sur les vingt ans à venir.

L'offre du SEFA s'appuie notamment sur l'émergence d'un nouveau concept de formation de pilotes de lignes, appelé cursus international de formation des pilotes. Ce concept de formation a été approuvé par l'OACI. Il intègre dans un même programme la formation *ab-initio* et avancée.

Les acteurs de la formation en pilote de ligne sont nombreux à travers le monde, sachant qu'aucun ne dispose de plus de 5 % de part de marché. Peu de nouveaux entrants sont à noter dans le domaine de formation avancée, du fait des effets d'expérience importants. Une menace apparaît cependant au niveau de la création de Global Academy proposée par le constructeur de simulateurs CAE. La Global Academy se propose de fédérer autour d'un même concept de formation de nombreuses écoles de formation à travers le monde. Compte tenu de la pénurie de pilotes, il existe un risque de report de livraison d'avions du fait de l'absence de pilotes formés et donc un risque de dépendance des constructeurs d'avions aux capacités de la Global Academy.

C'est la raison pour laquelle EADS et Airbus songent actuellement à développer des partenariats avec des écoles de formation, afin de couvrir un risque de dépendance de ses livraisons d'avions à un ou des organismes de formation. Le SEFA peut justement jouer un rôle important sur ce point en se rapprochant d'EADS. Il s'agit en effet de l'une des plus importantes écoles européennes, dont l'appartenance à l'Etat est un gage de qualité. Enfin, son expérience

de plus de soixante ans, sa notoriété et la qualité incontestée de sa formation en font un partenaire tout indiqué.

En attendant ce partenariat, une formation appelée Airbus Cadet a été développée avec l'ENAC, et un partenariat est en cours de développement avec l'ESMA (l'Ecole Supérieure des Métiers de l'Aéronautique) pour une optimisation des ressources sur les marchés européens.

Par ailleurs, diverses autres actions sont en développement, notamment la possibilité de développer une école dans différents pays (Ukraine, Russie, Lybie, etc.). Ces divers projets pourraient permettre d'atteindre les objectifs de plan de réorganisation du SEFA prévu pour 2012 dès l'année 2010.

SNIA

Alain LASLAZ aborde ensuite l'ingénierie aéroportuaire. Il commence par un rappel des actions récentes, comme la suppression du SBA, du STBA et des SSBA et la mise en place de deux services à compétence nationale et d'un réseau territorial densifié. Par ailleurs, la complexité et la lourdeur des opérations peuvent conduire à des produits particulièrement complexes, ce qui entraîne la nécessité de développer de l'ingénierie dans des secteurs nouveaux.

Le développement durable est au cœur des préoccupations, et notamment le recours croissant à la HQE (la haute qualité environnementale).

SG

Francis MASSE indique qu'à chaque grande mission de la DGAC correspond des filières professionnelles et des métiers. Le document distribué en séance qui récapitule ces informations reste en débat jusqu'à la fin du mois d'août et sera abordé le 12 septembre prochain au Conseil de la Formation professionnelle.

En conclusion, l'approche métier permettra une meilleure connaissance de l'évolution des métiers et des parcours professionnels, et d'assurer un lien de cohérence entre d'une part les évolutions prévisibles des missions et des services, et d'autre part la formation. Face aux défis économiques et budgétaires ou aux défis de maîtrise des coûts et de développement de la performance, l'investissement dans la formation et dans les compétences doit impérativement être poursuivi.

Le président

M. Patrick GANDIL souligne que la partie opérationnelle de la navigation aérienne ne doit pas être négligée. A ce sujet, Maxime COFFIN a rappelé que la mobilisation du Parlement avait été particulièrement rapide sur un sujet qui pourrait apparaître minuscule. Or il est manifeste qu'un aussi petit sujet peut intéresser de nombreux parlementaires. Ce sujet est donc tout à fait important pour l'image de la DGAC. En outre, la logique des métiers et la question de la formation apparaissent elles aussi prépondérantes, à la fois en tant qu'enjeu pour chacun et facteur de cohésion pour la DGAC. Cependant, il s'agit aussi d'une activité et d'un marché européens et mondiaux, ainsi que d'une activité d'accompagnement de grands industriels. Il est important de rappeler qu'ils génèrent des sommes importantes, qui peuvent ensuite être allouées à divers autres systèmes. Ces problématiques doivent donc être abordées dans leur ensemble.

Débat

USAC-CGT

Norbert BOLIS revient sur le FAB-EC. Il observe que le rapport de faisabilité n'a toujours pas été distribué, alors qu'il est réclamé de toute part depuis longtemps. Il apparaît difficile d'entrer dans une analyse détaillée sans ce rapport. Par ailleurs, Norbert BOLIS exprime ses inquiétudes quant au dialogue social dans le FAB-EC. Or il est inadmissible que ce rapport ne soit pas transmis, d'autant qu'il ne présente aucun caractère confidentiel. Dans le cadre du travail avec des prestataires indépendants – qui est le cadre actuel – il conviendrait que l'indépendance du dialogue social soit assurée, même si certains prestataires ne souhaitent pas communiquer aussi ouvertement vers les représentants du personnel que ne le fait la DGAC.

Norbert BOLIS aborde ensuite les trois choix possibles d'organisation. Il rappelle que sa position est claire : il est favorable au modèle coopératif avec des ANSP indépendants, et à une coopération renforcée. Norbert BOLIS ajoute que le prestataire unique présenté par le passé comme l'Airbus de la navigation aérienne risque de perdre ce statut, du fait des probables suppressions d'emploi qu'entraînerait une concentration et ne souhaite pas un plan Power 8 de la navigation aérienne.

Norbert BOLIS relève ensuite une phrase mentionnée au sujet de l'ENAC : la volonté de gérer les priorités avec la DGAC. Il confirme l'importance du rappel de cette orientation.

Norbert BOLIS évoque ensuite la formation des IENAC. Il apparaît une forte demande pour des ingénieurs qualifiés, tant chez les constructeurs que dans les compagnies aériennes. La reconnaissance de ces ingénieurs est donc largement assurée, cependant seulement 5 % d'entre eux finissent par rejoindre la DGAC.

SG

Francis MASSE indique que c'est seulement le cas pour les non fonctionnaires.

USAC/CGT

Norbert BOLIS observe simplement que le ratio des fonctionnaires par rapport aux non fonctionnaires est déséquilibré. La compétence de ces ingénieurs étant particulièrement reconnue, la DGAC ne devrait pas se priver d'y avoir recours.

SNCTA

Stéphane DURAND revient sur le règlement européen et s'interroge sur le passage de l'ensemble de la partie « bloc d'espace fonctionnel » du règlement des espaces aériens au règlement cadre. Pourquoi ce changement a-t-il été opéré ? Par ailleurs, certaines prérogatives du FAB apparaissent dangereuses. Ainsi, si le règlement était adopté en l'état, le *bottom up* disparaîtrait indubitablement. Le FAB en cours de construction risque donc d'être totalement démantelé. C'est pourquoi les services de prestation de contrôle aérien et les services connexes devront être définis par la Commission.

Enfin, Stéphane DURAND note qu'il est indiqué qu'un FAB devra être constitué d'ici 2012, sinon le législateur légifèrera sur ce point. Or aucune définition du FAB n'a encore été apportée. De nombreuses inquiétudes demeurent donc au sujet du règlement.

Stéphane DURAND aborde ensuite le FAB-EC. L'emploi d'un taux unique apparaît comme une évidence. Il partage également le diagnostic de la Commission qui considère la réorganisation de l'espace aérien comme une clé de l'efficacité du système. Quant aux coopérations renforcées en termes de formation, le SNCTA y est favorable, à condition de définir en préalable en Comex sur quelles bases les formations doivent être engagées.

Stéphane DURAND revient ensuite sur la mention de M. Marc Hamy qu'il serait difficile de procéder à des changements en moins de cinq ans. C'est sans doute vrai, mais il est important de lever le plus rapidement possible les cadenas qui verrouillent le système actuel, ceux-ci étant principalement militaires et économiques. Or, il apparaît manifestement que ces verrous ne s'ouvrent toujours pas.

Quant à la coopération contractuelle, Stéphane DURAND estime qu'elle comporte plus de risques que d'avantages. Il est indiqué dans la présentation qui vient d'être diffusée que les alliances comporteront une direction transverse, des prestataires indépendants ainsi qu'une part d'intégration (sur certains aspects bien précis). Or, les aspects intégrés seront nécessairement retirés aux prestataires. Dès lors, il s'agira d'effectuer de la désintégration de prestataires pour parvenir à une intégration de l'autre côté. Stéphane DURAND rappelle ensuite qu'il est naturellement favorable à une ANSP unifiée, pas pour des problématiques dogmatiques, mais parce qu'il s'agit de la seule manière de répondre aux problèmes rencontrés et d'assurer un réseau de routes. En outre, il s'agit de la seule solution permettant de construire un cadre d'évolution qui soit paisible, complet et non risqué, tout en renforçant le statut des personnels.

Stéphane DURAND estime enfin que les améliorations qu'apporteront les simulations effectuées d'ici à la fin de l'année demeureront minimales. Or, le plus important reste de savoir faire mieux, tant au niveau militaire que de l'action économique, c'est-à-dire de constituer une caisse commune. Toutefois, le prestataire ne peut pas y répondre, car ce sujet concerne la souveraineté et le domaine du militaire.

Au final, le travail engagé a tout de même permis de prendre conscience de la possibilité de travailler en commun, et de réaliser qu'il existait de nombreux points communs, au-delà de nos différences de nationalité. Or, cette différence ne représente qu'un point de détail dès lors que la construction européenne est engagée.

Ensuite, l'ENAC et le SEFA constituent indéniablement une clé pour l'avenir. Il faut donc les tourner vers l'international. Le SNCTA n'est d'ailleurs pas opposé à leur fusion. Une réflexion regroupant l'ENAC et le SEFA pourrait à ce titre être intégrée au nouveau protocole.

SNNA/FO

Pierre MEYBON confirme que le fait de ne pas recevoir de copie du rapport a constitué une réelle déception. Une incertitude risque de demeurer quant au modèle de FAB-EC qui sera proposé au niveau ministériel.

L'objectif d'amélioration de la sécurité est tout à fait compréhensible. Dans le même temps, il n'apparaît pas si simple de passer au taux unitaire uniformisé (malgré la démonstration du DSNA en ce sens), sachant que les règles sociales changent d'un pays à l'autre et que cela entraînera des variations sur le taux de redevance. En France, le système de protocole social présente un coût certain. Or, il ne faudrait pas que la logique protocolaire s'en trouve entravée, et qu'une autorisation des voisins soit demandée pour engager un protocole ou disposer d'un budget. Une révision de l'organisation devra donc probablement être engagée.

Par ailleurs, certaines améliorations ont été avancées quant aux SLCC. Au-delà de ces évolutions, des impacts organisationnels et sociaux sont également à prévoir. Pierre MEYBON rappelle ensuite qu'il s'est déjà exprimé en faveur d'un FAB coopératif.

Pierre MEYBON ajoute que les possibilités de dialogue social dans les FAB sont demeurées assez restreintes, et que certains modèles étaient bien moins favorables que d'autres. Ainsi, les représentants suisses des salariés ne disposent que de 72 heures pour traiter l'ensemble des problèmes.

Pierre MEYBON évoque ensuite la formation ENAC. Malgré les beaux discours mettant en avant l'ENAC comme une véritable vitrine, il est manifeste que les moyens humains mis à disposition de l'ENAC restent fournis par la DGAC. Il conviendrait donc que les agents de la DGAC soient traités en priorité et non après les promotions étrangères. Certaines personnes en formation observent en effet que le traitement de leur dossier passe après certains autres dossiers. L'ENAC doit donc être reprise en main par la DGAC, qui reste son autorité de tutelle.

Pierre MEYBON aborde enfin le document proposé à la lecture pendant les vacances d'été, sachant qu'un avis est demandé à la fin août. Il annonce qu'il n'aura pas le temps de le lire et de rendre un avis dans un délai si restreint. Il proposera donc des remarques au CTP de septembre. Rebondissant sur la mention de restructurations et de réductions d'emplois, Pierre MEYBON tient à remercier les 400 personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce document.

SATAC/UNSA

Alain BELLIARD annonce ensuite qu'il ressent un pincement en entendant les mots ENAC et homologation dans la même phrase.

En ce qui concerne les services connexes de l'article 18 bis, Alain BELLIARD renvoie les intervenants aux pages 14, 15 et 16, dans lesquelles se trouvent des fragments intéressants. A la page 14 il est indiqué que « *les redevances favorisent la fourniture sûre efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et de rentabilité et encourageant la fourniture de services intégrés* ». A l'article 18 bis, page 15, il est indiqué que « *la commission réalise une étude prospective sur les conditions d'application future des principes de l'économie de marché à la fourniture et à la désignation des services dans les domaines de la communication, de la navigation, de la surveillance, météo et information* ». Enfin, la page 16 indique : « *sans préjudice de la publication par les états membres de l'information aéronautique, la Commission, en collaboration avec EuroControl veille à la disponibilité par voie électronique d'une information* ». L'information aéronautique est donc en accès libre.

Au final, il est donc indiqué qu'un service intégré sera rendu, que la loi du marché sera appliquée, et que tout cela est déjà gratuit. Alain BELLIARD souhaite recevoir un complément d'explications à ce sujet.

SNPACM/FO

Didier PENNES est en phase avec les positions exprimées par les autres représentants du personnel. Il n'est pas non plus hostile au rapprochement de l'ENAC et du SEFA. Or chacun d'eux dispose d'un statut et d'un mode de fonctionnement différents. Il convient donc d'agir sans précipitation. Par ailleurs, Didier PENNES note qu'un chargé de mission travaille déjà sur le dossier. Il convient donc que les organisations syndicales soient informées de l'avancement du dossier. En outre, le plan de réorganisation que connaît actuellement le SEFA (et qui a été constitué en étroite concertation avec les organisations syndicales) ne doit pas être mis en péril.

UNSA/IESSA

Dominique GADEAU revient sur la notion d'intégration au niveau de l'ATM et du CNS. Il ne souhaite pas que les services qui se chargent de l'ATS soient privés des moyens d'intervention sur les CNS. Par ailleurs, Dominique GADEAU souhaiterait connaître la structure juridique

envisagée. En effet, il est fait mention d'un traité de constitution du FAB en 2012 et d'un engagement en novembre 2008, alors que la structure juridique n'a pas encore été annoncée. En outre, il rappelle qu'il est attaché à la promotion de la licence pour le personnel technique sur le FAB, sachant que certains d'entre eux sont sur le point de l'obtenir.

SNICAC/CGC

Olivier RICHARD souligne que la manière de concilier toutes ces évolutions européennes avec l'organisation actuelle de la DGAC constituera un sujet important pour les personnels. L'ensemble des grands domaines d'activité de la DGAC est en effet concerné, et les personnels conservent à l'esprit que les règlements Ciel Unique paquet 1 ont déjà entraîné une réorganisation partielle de la DGAC. D'autres évolutions de ce genre seront-elles nécessaires ? Les personnels sont en effet attachés à un modèle intégré, pour la France comme pour les personnels. Il est important de communiquer sur ces sujets.

USAC-CGT

Norbert BOLIS revient sur le point des externalisations. Il lui semble qu'un certain consensus apparaisse contre ces externalisations. Le plus important reste cependant de trouver comment empêcher la désintégration des prestataires.

L'une des options du FAB prévoit le recours à un prestataire unique, ce qui signifie de fusionner les prestataires du FAB. Or certains services ont déjà été externalisés dans certains pays. Il apparaît donc difficile de préconiser un système intégré de l'aviation civile et avoir recours au prestataire unique, car il serait difficile de demander aux Allemands par exemple de réintégrer des fonctions déjà externalisées.

Le système actuel de la DGAC intégré dans la Fonction publique apparaît donc pour Norbert BOLIS comme le meilleur moyen d'empêcher des revers trop pénibles du fait des externalisations. Si un tel consensus apparaît sur l'opposition aux externalisations, un consensus sur le meilleur moyen de s'y opposer devrait également pouvoir être atteint sans difficulté.

SNCTA

Stéphane DURAND revient ensuite sur la mention de M. Hamy des premiers bénéficiaires attendus du FAB-EC. Ces bénéficiaires diffèrent-ils selon les scénarios retenus ? Ensuite, comment construire et gérer un réseau de routes ? Le FAB-EC envisage-t-il de laisser cette gestion à une entité européenne, ou envisage-t-il de conserver certaines prérogatives ? Si oui, lesquelles ?

Par ailleurs, Stéphane DURAND remercie Alain Belliard d'avoir mentionné le SIA. Il est tout à fait favorable à la méthode consistant à passer par une déclaration d'intentions puis par la rédaction d'un traité. Cela permet d'asseoir un engagement de la politique publique relativement important.

Stéphane DURAND revient ensuite sur les droits et devoirs des différents personnels, souvent véhiculés par une certaine méconnaissance. Le ministre a par exemple récemment apporté une réponse quant à la comparaison des statuts. Or, le plus important est d'engager réellement ce travail de comparaison des statuts, afin de déterminer quelles craintes étaient partagées et s'appuyaient sur des causes réelles, afin de pouvoir les corriger. Il souhaite ensuite que la notion de protocole social soit développée au niveau du FAB, car il s'agit d'un très bon outil de promotion et de dialogue social.

Enfin, Stéphane DURAND remercie l'intervenant ayant qualifié les objectifs du SESAR d'inatteignables. Ils sont en effet absolument irréalistes et les personnels n'y ont de toute façon jamais cru.

SATAC/UNSA

Alain BELLIARD souligne pour sa part que l'autorité de surveillance ne devra pas être négligée si le prestataire de service de la navigation aérienne évoluait. Il rappelle également son attachement vis-à-vis des passerelles, qui représentent une richesse considérable permettant notamment de mettre des expertises à disposition de l'autorité de surveillance.

SNCTA

Stéphane DURAND partage complètement cette remarque. Il souligne que la mixité n'est pas encore une réalité affirmée, et qu'il faudra travailler en ce sens.

SNNA/FO

Pierre MEYBON rejoint à son tour cette intervention, qu'il a toujours défendue.

USAC-CGT

Norbert BOLIS note que certaines passerelles existent déjà et ne posent aucun problème.

SATAC/UNSA

Alain BELLIARD souligne qu'il convient justement de les conserver.

USAC-CGT

Norbert BOLIS confirme que leur attache au niveau de la DGAC peut être renforcée.

UNSA/IESSA

Dominique GADEAU estime nécessaire cette confirmation. En effet, la phase de séparation du surveillant et de l'opérateur ne fait que commencer. Leurs deux cultures vont donc commencer à cheminer parallèlement, pour finir par s'écarter. Or, le surveillant finira par avoir besoin des compétences de l'opérateur pour pouvoir juger du fonctionnement de l'opérateur.

DSNA

Marc HAMY apportera plusieurs réponses aux différentes interrogations et remarques entendues. Le rapport des groupes de travail constitue un document très volumineux et un travail extraordinaire. Ensuite, le projet du FAB a été engagé il y a deux ans, et un travail de croisement d'expériences et de mises en commun des réflexions a permis de déboucher sur un partage de compétences et une recherche d'objectifs communs tout à fait intéressants.

Les différences culturelles et de statuts se sont véritablement effacées, au profit de la recherche de la meilleure efficacité possible. Marc HAMY tient à ce titre à souligner la richesse des échanges qui émanent des réunions.

L'accord de tous les partenaires quant à la transmission du rapport de faisabilité n'a pas encore pu être obtenu, notamment parce que ce rapport pourrait encore soulever des critiques. Certains répugnent à engager une communication généralisée avant que les Etats n'annoncent

leur engagement. Ce rapport ne s'accompagne en effet d'aucune action précise et ne constitue encore qu'un ensemble d'études techniques. L'attente des compagnies aériennes vis-à-vis de ces études est par ailleurs élevée, et c'est surtout sur ce point qu'il est important de demeurer prudent.

En ce qui concerne sa dimension de dialogue social, aucun élément de ce rapport ne devrait suspendre les représentants du personnel. Au demeurant, Marc Hamy reste pour sa part disposé à rendre ce document consultable en interne, d'autant que la légitimité des représentants du personnel pour le recevoir est complète. Par ailleurs, ce rapport comporte des informations tout à fait instructives sur les analyses, les démarches, les comparatifs et même sur certaines difficultés rencontrées, aussi bien politiques que juridiques. Mais la manière dont ce document est transmis doit être concertée avec les autres partenaires du FAB-EC et maîtrisée vis-à-vis de l'extérieur pour éviter qu'il ne soit exploité de manière négative. Quoi qu'il en soit, un plan de communication devrait être développé par les partenaires du FAB-EC d'ici au 14 juillet et la DSNA va discuter avec ses partenaires de la possibilité de diffuser tout ou partie du document en interne tout en exigeant un niveau de confidentialité élevé.

Marc HAMY aborde ensuite l'inclusion des FAB dans le règlement cadre. Il s'agit d'une obligation. Tous les pays doivent faire partie d'un FAB d'ici 2012.

SNCTA

Stéphane DURAND en déduit la disparition du *bottom up*.

DSNA

Marc HAMY affirme que le principe du *bottom up* est toujours valable.

En ce qui concerne l'étude des services annexes et des conditions du marché, il est important de comprendre que le premier projet se trouve très en deçà du rapport du groupe des experts de haut niveau (HLG). Marc HAMY souligne donc la tendance à une très grande prudence générale par rapport à la recommandation du HLG.

Marc HAMY revient ensuite sur la mention de cadenas au niveau des activités de la Défense. Les opérateurs confirment en effet l'importance du sujet des militaires dans l'étude de faisabilité. Les autorités de Défense ne se sont d'ailleurs pas dérobées. Marc HAMY pense qu'ils sont disposés à s'engager dans une réflexion pour savoir comment gérer les espaces aux niveaux de coordination 1, 2 et 3, à l'échelle du FAB-EC, tout en maintenant un certain nombre de gardes fous (droit de veto par exemple).

Marc HAMY évoque alors la présentation des trois modèles du FAB-EC et la question de savoir si un modèle particulier est privilégié. Sur un plan théorique, plus l'intégration sera grande, plus les bénéfices seront importants, mais plus l'engagement politique nécessaire sera aussi dimensionnant, soulevant des questions juridiques, techniques ou sociales complexes. Dès lors, le rapport n'apporte pas de conclusion définitive. Il préconise plutôt une démarche progressive constructive, constatant que les opérateurs peuvent s'engager d'ici 2012 sans que des changements politiques, statutaires ou d'organisation profonds n'aient lieu à cette date.

L'impact sur les DCC est quant à lui effectivement prévu. Il convient cependant de rappeler que le défi du passage des militaires vers les CMCC, notamment par des équipements intégrés, prendra du temps.

Marc HAMY rappelle ensuite que l'information aéronautique faisait effectivement partie du rapport du HLG. Or, l'approche de la Commission à ce sujet apparaît elle aussi assez prudente, dans la mesure où elle est associée à la mise en réseau des services. Il s'agit donc de

construire une information aéronautique intégrée au niveau de l'Europe. Le SIA est d'ailleurs déjà en relation avec une banque de données communes. Un cadre et une orientation sont certes fixés, mais le cadre n'apparaît guère contraignant. Le placement d'éventuels gardes fous sera décidé lors de réunions d'échanges. Il reviendra donc aux Etats de déterminer jusqu'où devra s'étendre la précision du règlement cadre. Par ailleurs, un consensus sera d'autant plus difficile à atteindre que le niveau de détail croîtra. Au final, ce rapport devrait donc rester assez général.

Une certaine prudence s'observera également en ce qui concerne le CNS, sachant que les outils ne sont pas toujours utilisés de manière performante et que des progrès dans l'intégration des réseaux existants sont donc possibles sans remettre en cause les bases du fonctionnement actuel.

Par ailleurs, le FAB-EC va plutôt vers un alignement par le haut des structures juridiques des personnels, avec notamment la mise en œuvre des licences pour les contrôleurs qui renforce globalement les exigences professionnelles. En ce qui concerne la licence ATSEP, une décision commune n'est pas encore prise mais si le FAB-EC parvient à une telle exigence cela pourra constituer une véritable référence pour le Ciel Unique. Pour l'heure, le stade de définition demeure général, et l'exigence des standards professionnels au niveau européen n'a pas encore été détaillée.

En ce qui concerne le protocole social au niveau du FAB, Marc HAMY s'est rendu à une réunion à Madère de CANSO au cours de laquelle il a présenté le fonctionnement du dialogue social français, et ce modèle semble effectivement intéresser d'autres services de navigation européens. Au niveau du FAB-EC il faudra aboutir éventuellement à une planification commune des objectifs de performance et donc effectivement créer des liens entre les discussions protocolaires et celles du FAB. C'est la raison pour laquelle deux des principaux partenaires de la DGAC sont d'ores et déjà invités à la Commission de stratégie de la DSNA. Il faudra développer ce type d'échanges cependant, rien n'est encore détaillé au niveau des études de faisabilité.

USAC-CGT

Norbert BOLIS revient sur une phrase relativement péremptoire de Marc Hamy : « *plus on est intégré, plus il y a de bénéfices à obtenir* ». De quels bénéfices s'agit-il ? A l'heure actuelle, une seule certitude existe : tout ce qui se met en place avec un prestataire unique peut aussi se mettre en place dans le cadre d'une coopération. Le seul gain qui pourrait être espéré prendrait alors la forme d'économies d'échelles, ce qui se réalise toujours aux dépens des salariés, en particulier du fait de réductions d'effectifs. La dimension sociale ne doit pourtant pas être négligée.

Norbert BOLIS revient ensuite sur l'alignement vers le haut dans le FAB. De belles promesses peuvent toujours être formulées, mais des prestataires ayant baissé le niveau technique de leurs agents pourraient difficilement s'orienter vers un nouvel alignement vers le haut. Norbert Bolis exprime ses doutes sur la possibilité d'un protocole social au niveau du FABEC.

DSNA

Marc HAMY indique qu'un partage entraîne presque toujours une progression de l'efficacité économique (effet échelle). Les gains ne sont toutefois pas seulement économiques. Ainsi, le fait de disposer d'un seul système en Europe permettrait sans aucun doute d'accroître l'efficacité opérationnelle et technique du contrôle aérien. En parallèle, il a déjà souligné que ceci faisait croître aussi la complexité des problèmes à régler sur le plan politique et social. Rien

n'est donc simple et il faudra quitter le domaine des spéculations théoriques pour évaluer un à un les progrès réalisables et la manière dont on construit le FAB-EC.

En ce qui concerne le fait que l'intégration pourrait augmenter la pression économique, Marc HAMY souligne la volonté première d'obtenir une haute qualité de service. Personne ne transigera sur la sécurité. En outre, chacun a conscience des enjeux importants que représentent l'environnement et la capacité. Dès lors, l'aspect économique est toujours pris en compte en dernier. C'est d'ailleurs pour cette raison que des *benchmarks* sont lancés, afin de mieux situer où est le bon niveau d'équilibre entre cette exigence de qualité et les contraintes économiques.

SNCTA

Stéphane DURAND rappelle que la construction européenne passe par une construction. Il ne s'agit pas pour autant de fusionner la France et l'Italie ou la France et l'Allemagne, car chacun conservera sa diversité. L'important est de poursuivre cette construction. Or, l'Europe continuera à avancer à une seule condition : elle doit arriver à être efficace à tous les niveaux, y compris au niveau social.

SNNA/FO

Pierre MEYBON a conscience que les partenaires européens se penchent de près sur la sécurité ou la capacité. Or, la fourniture d'un service de qualité ne signifie pas pour autant que les conditions sociales soient acceptables.

Par ailleurs, la culture sociale diffère selon les pays de l'Union, notamment au niveau des méthodes et des habitudes de travail. Il semble donc difficile de transposer directement des structures d'un pays à l'autre, ou de mettre en place des organisations communes, quel que soit le mode de FAB retenu par les Etats. A ce titre, Pierre MEYBON (SNNA/FO) rappelle qu'il considère que la décision revient aux Etats et non à la Commission.

La notion de maîtrise du dialogue social doit être la seconde prérogative la plus importante, après la sécurité. Ainsi, une structure efficace pourra être développée, avec la participation complète des partenaires. Pierre MEYBON (SNNA/FO) souhaite donc interroger à nouveau la DGAC quant au modèle de FAB qu'elle envisage de retenir.

Le Président

M. Patrick GANDIL présentera sa position sur ce point. Il rappelle tout d'abord que tous les représentants du personnel ont souhaité obtenir le rapport du FAB-EC. Or ce rapport n'appartient pas à la DGAC. Monsieur le Président propose toutefois d'en produire un résumé, afin de souligner les points saillants autour desquels avancer. Il s'agit manifestement d'un blocage à la diffusion, mais une diffusion partielle ou synthétique semble cependant possible. La confidentialité n'est pas acceptable pour un document de cette ampleur : il faut disposer d'un véritable outil de dialogue social. Monsieur le Président propose donc de faire en sorte de débloquer cette situation.

En ce qui concerne le FAB-EC, il semble qu'il soit demandé à Monsieur le Président de choisir entre deux ou trois modèles. Or, il doute que la question se pose réellement ainsi. Son sentiment – ou peut-être son opinion politique vis-à-vis de la construction européenne – s'oriente vers une réelle intégration et la création des Etats-Unis d'Europe. Les frontières s'atténueront sans doute sur de nombreux processus techniques, de vie quotidienne ou de circulation des personnes, mais cette création ne fera pas pour autant disparaître les variations et la diversité.

Mais avant d'y parvenir, quelles évolutions se profilent ? Monsieur le Président est persuadé qu'il convient non seulement d'œuvrer dans un premier temps pour un système de coopération parallèle, mais aussi d'organiser une caisse unique. Or la création d'une caisse unique ne passe pas uniquement par la mise en place d'un taux unique et la création d'une clé de répartition. Il convient d'abord de parvenir à une situation où les frontières du ciel et de la terre seront différentes. Disposer d'une caisse unique avec une gouvernance commune apparaît certes comme une situation difficile, mais il s'agirait néanmoins d'une progression importante. Dès lors, il convient de ne pas négliger les étapes de court terme (avec une pluralité d'organismes), de moyen terme (dans un maintien d'organismes distincts travaillant de façon relativement fusionnelle), et de long terme (par une véritable intégration et allant aussi de pair avec la création d'une Europe politique). Les questions de souveraineté seront en effet nécessairement abordées durant ce processus, et pas uniquement au niveau civil et militaire. Monsieur le Président cite alors l'exemple du projet de création d'une nouvelle route aérienne entre la France et un pays avec lequel les échanges sont compliqués. Il a alors été contacté pour souligner que tout le monde serait satisfait si cette route n'était pas créée (Monsieur le Président confirme d'ailleurs qu'elle ne l'a pas été). Pour l'heure, la structure actuelle de l'Europe empêche de fonctionner de la sorte, car les processus gouvernementaux n'ont pas encore atteint un tel niveau d'intégration. Cependant, cela n'apparaît pas impossible à l'avenir.

M. Patrick GANDIL ajoute qu'il sert un gouvernement qui vise à aller assez loin dans l'intégration. Il est cependant évident que cette progression est complexe et que ce chemin est pavé d'embûches.

Il est certain qu'il ne faut pas avoir peur du taux unique au regard d'une structure sociale ou d'éventuels protocoles. Tout d'abord, la DGAC est l'intervenant le moins cher, et ce depuis longtemps. Il ne sera donc jamais demandé à la DGAC de revoir ses paramètres de fonctionnement à la baisse dans une formule d'intégration financière. Par ailleurs, la DGAC continue à proposer des tarifs intéressants, malgré la large intégration du CAP-Expansion dans ses évolutions. Dès lors, la logique protocolaire ne suscitera jamais de difficultés pour des raisons financières. Soyons clairs : dans une logique de Fonction publique française, cette question ne soulève aucune difficulté particulière.

En revanche, il apparaît plus complexe d'essayer d'entraîner les collègues vers un niveau protocolaire. Or, les questions de dialogue social se posent partout et semblent plutôt assez bien traitées en France. Par ailleurs, la technique protocolaire y est plutôt bien acceptée par les compagnies aériennes, car elle permet une certaine prévisibilité. Il n'est donc pas certain que cette voie soit immédiatement écartée.

En outre, le choix de la Fonction publique apparaît comme un choix important pour Monsieur le Président. Il pourrait toutefois s'agir d'une Fonction publique évolutive, située à mi-chemin entre d'une part une structure nationale et une structure d'organisation internationale, et d'autre part une structure essentiellement française fonctionnant avec des détachements, ce qui est sans doute le cas pour longtemps encore. D'autres solutions pourraient également être retenues, similaires par exemple à celle des fonctionnaires européens.

Il est donc important de fournir un travail de comparaison des statuts, tant du statut individuel des agents que du statut des organismes. Si la DGAC se connaît au mieux, elle connaîtra au mieux ses forces, ses faiblesses et sa capacité de progression. Or, il convient de ne pas attendre que la signature du MOU du FAB-EC ait lieu. En effet, il s'agira d'un document diplomatique qui gommara vraisemblablement toute aspérité.

Par ailleurs, les DSNA des différents pays ont observé que les éléments qu'elles avaient mis en place fonctionnaient plutôt bien. Or, le plus difficile est de parvenir à caractériser la situation de manière suffisamment précise pour pouvoir avancer, tout en évitant d'exacerber certaines peurs excessives. C'est ce que Monsieur le Président attend du MOU.

Par ailleurs, aucune réponse définitive sur le statut ne sera apportée. L'important est de parvenir dans un premier temps à un résultat intermédiaire vers le passage à une caisse commune et une capacité de travail conjoint, en particulier sur le sujet des routes ou des limites d'espace.

Dans cette mise en place, la licence des personnels techniques occupera une place importante. En effet, les métiers transposés au niveau européen correspondent soit à des diplômes reconnus ou co-reconnus (dans des domaines où les normes professionnelles restent limitées), soit à des systèmes de licences (dans des domaines où les normes professionnelles sont fortes).

La structure actuelle de la DGAC repose sur une construction à trois bases : une base régaliennne, une base d'opérateur de navigation aérienne et une base de contrôleur de sécurité. Ces trois bases sont séparées, mais demeurent dans un ensemble unitaire. Par ailleurs, cette organisation repose sur certains avantages, en particulier la possibilité de circulation des personnes (qui est un avantage de mobilité de carrière), et le fait de disposer de fonctionnaires qui ont exercé plusieurs métiers et peuvent donc se charger de tâches de réglementation ou de contrôle. Il est important de parvenir à conserver cet atout tout au long de la construction. Dès lors, il est important d'étudier si ce modèle est exportable au niveau des collègues, sachant que la FAA est à peu près autant intégrable que la DGAC. Les deux plus grosses DGAC mondiales reposent donc sur des modèles intégrés – sans citer la Chine et l'Inde, pays avec lesquels la DGAC n'a guère de relations. Le modèle de la DGAC est donc une spécialité française, bien qu'un certain pays anglo-saxon que Monsieur le Président ne citera pas fonctionne globalement de la même manière.

Il est parfois considéré que la structure de la DGAC est efficace parce que son système intégré permet des optimisations relativement automatiques. En effet, chacun des trois acteurs connaît les besoins et les enjeux des autres et ne cherche pas à entrer en collusion avec ceux-ci.

M. Patrick GANDIL aborde ensuite les passerelles et confirme qu'elles représentent effectivement un enjeu fondamental. Des progrès importants sont d'ailleurs encore nécessaires. Ainsi, les spécialisations techniques nécessaires à un instant T dans les fonctions de contrôle et les fonctions régaliennes ne sont pas toujours accessibles immédiatement.

Le document sur les filières qui a été distribué devrait contribuer à la progression de la DGAC dans ce domaine. En effet, l'un des objectifs les plus importants de cet outil concerne justement la circulation.

M. Patrick GANDIL évoque ensuite le souhait de transmission d'un message à destination des personnels quant aux évolutions à venir. Il a pris note de ce souhait. Or, les évolutions se succèdent en permanence, et l'adaptation est donc incessante. Si un message à destination des salariés était nécessaire, il ne pourrait s'agir d'un message de réconfort et de stagnation. En revanche, il est certain que les structures bâties (et qui se sont finalement trouvées renforcées par la réorganisation) semblent adaptées pour prendre en main la phase d'intégration européenne. Ensuite, il est certain que des évolutions importantes auraient lieu si l'intégration européenne aboutissait. Il est toutefois encore prématuré d'esquisser dès à présent leur contour possible.

Au demeurant, une communication peut être envisagée à partir de la série des transparents qui vient d'être projetée, après quelques retouches et échanges éventuels avec les représentants du personnel. Ces transparents présentent en effet des pistes mais aucune réponse, sachant qu'il est manifestement prématuré d'apporter des réponses à la veille d'une présidence française de l'Union qui débattrait justement du Ciel Unique, de SESAR ou de l'EASA. Un premier tome informatif peut donc être envisagé immédiatement, et un second tome en janvier ou février, suite à la présidence française.

M. Patrick GANDIL aborde ensuite SESAR, qui apparaît extrêmement structurant pour tout le contrôle aérien et la structure industrielle de la DGAC. Il permettra de disposer d'une conception commune du contrôle aérien dans toute l'Union, au-delà du partage des coûts de développement. Or tous les principaux opérateurs de navigation aérienne travaillent conjointement sur Airbus, tout comme Airbus travaille avec les trois grands constructeurs européens. Malgré les concurrences entre les intérêts des industriels, ils sont tout de même attachés à la définition d'un concept commun. Ces concepts communs pourront donc être utilisés dans un futur proche en Europe, aussi simplement qu'un automobiliste peut passer d'un véhicule à un autre après un temps d'adaptation rapide.

Quelle forme prendra l'intervention de la DGAC ? Tout d'abord, elle sera un expert des métiers de la navigation aérienne. Les métiers de la navigation aérienne sont en effet très compliqués et s'inscrivent forcément dans une logique d'interface homme-machine. Il s'agit en outre d'un des rares cas où le facteur limitant sur certaines opérations est la capacité du cerveau humain. Or, la capacité à lancer des actions de recherche ne peut que reposer sur une pratique très exercée du contrôle aérien, et probablement aussi sur une pratique des opérations de pilotage.

Cette capacité constitue un métier essentiel de la DTI, et il s'agit de la base de sa compétence. Ensuite, même s'il est louable de travailler conjointement avec les industriels, il est important de séparer à nouveau les intervenants, et de savoir dresser des spécifications techniques et des cahiers des charges précis. Enfin, le métier de la réalisation matérielle revient sans doute au constructeur (pour partie, il ne relève déjà plus de la DGAC), ce qui ne signifie pas pour autant que la DGAC doive s'en détacher complètement. Une question redoutable apparaît d'ailleurs : comment être réellement compétent en termes de recherche ou dans la constitution de cahiers des charges sans les réaliser soi-même ? Cette question peut d'ailleurs être retournée, car il arrive aussi que des intervenants qui se chargent eux-mêmes de la réalisation n'arrivent pas à prendre le recul nécessaire à la constitution d'un cahier des charges global. Une réflexion doit donc être acquise sur la manière dont les compétences sont acquises.

Enfin, deux autres métiers concernent à l'évidence la DGAC : la mise en ligne et la maintenance en temps réel du système. Or, il est fondamental que la DGAC puisse choisir et assumer les éléments importants de sa sécurité. Dès lors, les difficultés importantes rencontrées avec France Telecom n'auraient peut-être pas mieux été gérées en interne. Au moins l'auraient-elles été en toute responsabilité.

En ce qui concerne l'ENAC et le SEFA, Monsieur le Président rappelle qu'une idée avait été lancée dans un contexte enflammé de réduction des coûts. Cet incendie est aujourd'hui éteint, mais il ne faut pas en déduire qu'il suffit de rester inactif. Il faudra reprendre le traitement de ce sujet dans l'étude et le dialogue, dans une organisation plus organisée. En outre, Monsieur le Président a pris note de l'importance que revêt l'ouverture européenne et mondiale de l'ENAC et du SEFA pour les représentants du personnel, et de la préférence qu'ils souhaitent voir accordée aux agents de la DGAC. Peut-être faudrait-il commencer par assouplir cette institution. Ce sujet, comme celui de la DTI ou celui du FAB EC, apparaissent comme des questions essentielles du prochain protocole. Elles devront faire l'objet d'études préalables et de débats, dans leur phase de croissance. Une conclusion plus opératoire pourra sans doute être formulée après la présidence française.

SPAC-CFDT

Thierry AUZOU souhaiterait reporter le traitement des deux points suivants inscrits à l'ordre du jour.

SDP

Georges CHARVE craint qu'il ne soit pas possible de repousser la demande d'avis, car il doit apporter une réponse à des agents que cet avis concerne directement.

SPAC-CFDT

Thierry AUZOU précise que son organisation syndicale a de nombreuses remarques à formuler. Il aurait par exemple souhaité que la notion protocolaire de mobilité choisie, qui n'apparaît plus dans le texte du décret, soit rétablie.

SDP

Georges CHARVE rappelle que le décret se situe au niveau interministériel. Ce décret est en outre passé par le Conseil Supérieur de la Fonction publique. Il convient donc de ne pas se pencher sur le décret, mais sur son application par arrêté au niveau de la DGAC.

Le président

M. Patrick GANDIL souhaite que le sujet soit traité.

Arrêté fixant les opérations de restructuration de service au sein de la Direction générale de l'Aviation civile ouvrant droit à la prime de restructuration de service par le décret n°2008-366 du 17 avril 2008 (joint pour information : arrêté fixant les conditions de modulation de la PRS)

SDP

Georges CHARVE rappelle que le protocole prévoyait des mesures d'accompagnement des opérations de restructuration de service.

La DGAC avait élaboré trois textes : un décret créant une indemnité exceptionnelle de mutation, un arrêté d'application fixant les montants et un arrêté fixant la liste des services concernés par les restructurations.

Ce projet avait été transmis à la Fonction publique et au budget en août 2007. Les représentants de la Fonction publique ont indiqué lors d'une réunion début janvier qu'ils allaient produire un nouveau texte reprenant l'ensemble des dispositions du texte IEM, compte tenu des consignes gouvernementales sur la RGPP. L'analyse et le traitement des trois textes proposés ont donc été interrompus.

Le 17 avril 2008 est sorti le décret cadre de la « prime de restructuration de service », qui prévoit une mesure complémentaire (l'allocation d'aide à la mobilité du conjoint). Ce décret cadre demande à être décliné dans chacune des administrations concernées par des restructurations. La déclinaison que la DGAC a adoptée et qui est proposée ce jour est calculée au prorata des sommes prévues initialement, adaptée au plafond de la Fonction publique. Georges CHARVE ajoute que le plafond initial atteignait 10 700 euros, et que le plafond de la Fonction publique est passé à 15 000 euros.

Georges CHARVE présente ensuite les différences par rapport au décret et à l'arrêté prévus. La première concerne les personnels visés par ce texte. Le décret cadre s'applique aux contractuels à durée indéterminée. Tous ceux qui ne sont pas encore passés dans le cadre d'un contrat à durée indéterminée ne peuvent pas faire l'objet d'une indemnité pour restructuration de service.

Ensuite, les ouvriers d'Etat avaient été prévus dans le décret initial, mais ne figurent plus dans le décret de la Fonction publique. La négociation se poursuit encore à ce sujet avec le Budget et la Fonction publique. Au final, soit la DGAC sortira son propre texte concernant les ouvriers

d'Etat, soit la Fonction publique corrigera son décret en y intégrant les ouvriers d'Etat. Cette solution semble actuellement la plus probable. Or certains agents de la DGAC sont déjà concernés par cette restructuration de service. Ils ont reçu une lettre individuelle présentant la procédure mise en place, afin de calmer leur ardeur.

Georges CHARVE rappelle qu'il s'agit de textes ministériels, signés par la DGAC. Si de nouveaux services devaient être ajoutés, des modifications pourraient toujours être apportées, notamment pour que la DSAC puisse être incluse. La principale difficulté concerne donc les ouvriers d'Etat. Les avancées du traitement de ce dossier seront présentées au fur et à mesure.

SNPACM-FO

Pierre GAUBERT interviendra sur le personnel ouvrier. De manière générale, il regrette que les textes qui les concernent aboutissent tardivement. Par ailleurs, ce texte est relativement urgent et pourrait mettre en péril les mesures mises en place actuellement au SEFA.

SNNA/FO

Pierre MEYBON s'interroge sur le cas des personnes travaillant à durée déterminée, sachant que certaines personnes dans ce cas travaillent à la DGAC depuis cinq ans.

SPAC/CFDT

Magdeleine PIETRI observe qu'il est indiqué que les agents concernés sont les agents mutés ou déplacés dans le cadre d'opérations de restructuration. Elle souhaiterait que soit précisé qu'il s'agit d'agents ayant accepté une mutation ou un déplacement dans le cadre de ces réorganisations. Il n'y a en effet pas de mutations contraintes.

USAC-CGT

Norbert BOLIS soutient cette intervention. Il précise que certaines pressions sont parfois exercées sur les collaborateurs pour qu'ils acceptent de se déplacer. Or, il est important de rassurer les personnels.

SDP

Georges CHARVE rappelle que l'ensemble des personnes déjà concernées fera l'objet d'une nouvelle décision d'affectation, afin de pouvoir toucher une indemnité cohérente avec la date de parution des textes.

Un seul contractuel est éventuellement concerné. Or, son passage en CDI doit être opéré au 1^{er} janvier 2009. Il est donc convenable d'attendre qu'il soit en CDI avant d'étudier son dossier, ce que Georges CHARVE effectuera en lien avec le SEFA.

En ce qui concerne les mutations non contraintes, Georges CHARVE souligne qu'il ne peut aller à l'encontre de la RGPP. En revanche, le protocole est applicable. Les mouvements ne s'effectuent en effet qu'avec l'accord des individus. Georges CHARVE rappelle qu'à ce titre qu'il doit gérer de nombreuses difficultés, car une personne qui demande sa mutation ne peut être bénéficiaire de la PRS. Il rappelle qu'il a dû dans certaines CAP et à plusieurs reprises retirer le traitement de certains postes, pour pouvoir opérer la mutation dans l'intérêt des services. Par ailleurs, il est impossible d'aller à l'encontre des textes de la Fonction publique et d'indiquer que les personnes ne sont pas mutées dans l'intérêt du service. La philosophie du protocole est donc toujours respectée.

Le Président

M. Patrick GANDIL apporte une précision. Si un agent est volontaire pour être muté mais que cette mutation est trop encadrée par des textes, la DGAC risque de rencontrer des difficultés pour l'indemniser. Il faut donc différencier les deux textes : considérer que l'indemnisation est liée à la mutation, et que la logique protocolaire et le fonctionnement interne de la DGAC conduisent à considérer cet agent comme un agent volontaire.

Ensuite, un acte de mutation sera édité dans l'intérêt du service, puis l'indemnisation sera versée. L'ajout d'une précision inutile au texte, qui reste un pur texte d'indemnisation, serait donc une erreur. C'est en effet le texte protocolaire qui définit les conditions dans lesquelles l'agent est muté ou non. Enfin, le texte d'indemnisation se limite à rappeler que l'agent sera indemnisé, dès lors qu'il sera muté.

SNNA/FO

Pierre MEYBON précise que les agents qui choisissent de se rendre sur des postes non locaux doivent pouvoir s'y rendre dans les faits. Il rappelle à ce titre que la création d'une cellule dédiée à la gestion de ces agents avait été mentionnée. Les partenaires sociaux souhaitent participer sur ce point, dans l'intérêt des agents et des services.

SDP

Georges CHARVE confirme qu'il n'y aura aucune mutation d'office sans l'accord de l'agent. Au demeurant, il est vrai que certaines propositions sont soumises à des agents, ce qui est parfois mal interprété par ces agents. Georges CHARVE propose de rendre compte par écrit du nombre de cas déjà traités et du nombre de cas non encore traités.

SNPACM-FO

Pierre GAUBERT souhaite connaître la date de parution approximative du texte.

SDP

Georges CHARVE précise avoir indiqué dans la lettre qu'il a envoyée que la situation devrait être réglée à la fin de l'année 2008. L'important est de ne pas trahir le protocole et de trouver la situation qui convient. Georges CHARVE précise que des mesures du Ministère de la Défense sont également devenues caduques du fait du nouveau décret.

Georges CHARVE rappelle que le premier vote concerne l'arrêté lié à la prime de restructuration de service, calculée selon le changement de résidence familiale et la composition de la famille, ou selon le non-changement de résidence familiale et la composition de la famille. Les sommes en jeu peuvent atteindre 15 000 euros. L'indemnité de perte d'emploi du conjoint fait partie de l'arrêté interministériel et figure en supplément par rapport à ce qui a été mis en place à la DGAC.

SDP/2

Marie-Laure VAUCLIN indique que l'arrêté soumis aux voix concerne les opérations de restructuration de services. Il comporte une annexe qui liste les opérations de restructuration et les services ayant été restructurés ou en cours de restructuration.

SNICAC/CGC

Olivier RICHARD revient sur la restructuration DCS mentionnée par Georges Charve. Pourquoi celle-ci n'est pas intégrée dans le projet d'arrêté ?

SDP

Georges CHARVE préfère attendre que le texte DSAC soit sorti. Quand il sera sorti, la modification pourra être passée directement.

SNICAC/CGC

Olivier RICHARD souhaite donc qu'il soit acté que la DSAC est également concernée par l'arrêté.

SPAC/CFDT

Magdeleine PIETRI souhaiterait que la mention des supports exercées au bénéfice de la DSNA soit retirée. En effet, certains de ces services supports seront probablement impactés par la transformation de la DCS. Le service support ne doit pas être négligé.

SDP

Georges CHARVE souhaite entériner ce qui a déjà été réalisé, quitte à effectuer des modifications *a posteriori*, si nécessaire. Par ailleurs, cette remarque ne porte que sur les fonctions support de la DSNA. Or, la prochaine modification concernant la DSAC portera sans doute sur l'ensemble de la DSAC. Georges CHARVE ne relève donc aucun dysfonctionnement particulier dans la rédaction.

Le CTP émet un avis favorable à l'unanimité.

Arrêté modifiant l'arrêté du 3 mars 2005 portant organisation du centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion (CEDRe)

SDP

Georges CHARVE indique que le travail sur le CEDRe est en cours. Deux points méritent des améliorations : l'adjoint du CEDRe était auparavant qualifié « d'adjoint technique ». Cette appellation a entraîné une difficulté de fond dans le cadre de la réorganisation du CEDRe. Cette appellation se limitera désormais au terme d'adjoint. En outre, le Secrétariat général du CEDRe doit entrer dans un cadre normal de dénomination et s'appeler désormais Département administratif, sachant que les fonctions ne changent pas.

Ce CTP ayant créé le CEDRe, ce vote lui revient.

USAC/CGT

Sylvain RECH est favorable au retrait du mot technique pour définir plus largement le poste d'adjoint. Il précise que l'article 2 de la fiche de présentation transmise ne propose que des modifications de forme. Cependant, Sylvain RECH observe qu'il n'existera pas de chef de service administratif.

SDP

Georges CHARVE l'infirmes : ce poste existera. L'appellation « Secrétariat général » devient simplement « Département administratif », ce qui correspond bien plus aux normes de la DGAC du fait de la taille réduite de ce service. Une des fonctions de l'ancien Secrétariat général du département remonte d'ailleurs à la Direction du CEDRe. Il s'agit de la communication. Un chef de département administratif sera donc en poste, en plus des chefs de division.

SPAC/CFDT

Magdeleine PIETRI demande si ce changement impactera les personnels.

SDP

Georges CHARVE répond que ces modifications étant passées en CTP CEDRe, les fonctions et les attributs des personnels ne changeront pas du fait de ces évolutions de dénomination.

Le CTP émet un avis favorable (17 pour – 2 abstentions).

Questions diverses

Communication des syndicats à destination des personnels (DSNA)

SPAC/CFDT

Magdeleine PIETRI indique que le CTP DSNA prévoit de modifier les conditions de la communication des syndicats à destination des personnels. Or ces conditions sont plus contraignantes que celles qui sont prévues dans le cadre de la convention sur le dialogue social. Elle estime que ce point n'a pas vocation à être traité par le CTP DSNA et demande donc qu'il lui soit retiré.

DSNA

Marc HAMY préférerait que le débat ait lieu comme prévu. Il donne sa parole : aucune condition ne sera imposée.

SPAC/CFDT

Magdeleine PIETRI estime que les conditions du dialogue social doivent être les mêmes pour tous les salariés de la DGAC. Elle considère que ce point devrait plutôt être traité en CTP de la DGAC.

Le Président

M. Patrick GANDIL indique qu'une discussion en CTP peut toujours être remontée, si cela est nécessaire.

Cas du concours TSEEAC/CEAPF en Polynésie française

SNNA/FO

Pierre MEYBON aborde le dysfonctionnement du SEAC en Polynésie française concernant le concours de TSEEAC/CEAPF : deux postes en concours externe et un poste en concours interne. Les deux concours ont dû être annulés, car ils n'avaient pas été publiés au JO. Quatre agents auraient dû être recrutés et formés, pour une intégration de l'ENAC en septembre.

Il est désormais impossible d'organiser un nouveau concours dans un délai rapide pour permettre une intégration normale de l'ENAC à la rentrée 2008. Dès lors, les agents seront huit au lieu de quatre à la rentrée 2009.

Pierre MEYBON souhaiterait que la liste complémentaire du concours 2007 soit utilisée, car le concours 2008 n'a jamais existé. Cela permettrait aux services de fonctionner et de ne pas être surchargés.

SDP

Georges CHARVE indique qu'il s'est agi d'un recrutement organisé en tout indépendance, c'est pourquoi il a été décidé d'annuler ce concours. La proposition de Pierre Meybon semble certes imparable, mais le concours a bel et bien été organisé, bien qu'il ait été illégal. La moindre procédure juridique annulerait immédiatement la décision d'utiliser la liste complémentaire. Ce concours annule en effet la liste du concours précédent.

Il a été décidé de fixer un nouveau calendrier avec la Polynésie française. Ce calendrier n'est malheureusement pas cohérent avec la rentrée de septembre 2008. L'intégration des personnes s'effectuera donc en septembre 2009. Cet exemple est malheureux. Il convient d'en tirer les enseignements nécessaires, pour que les règles de la Fonction publique soient toujours appliquées au mieux.

Le Président

M. Patrick GANDIL confirme qu'il est dommage d'attendre un an. Une analyse du processus de recrutement aura lieu, et un arrangement exceptionnel va probablement être recherché avec l'ENAC.

Blocage des recrutements 2008

SNPACM/FO

Didier PENNES aborde enfin les recrutements 2008, qui ont notamment été bloqués pour les ouvriers d'Etat. Or ce blocage suscite des difficultés pour le bon fonctionnement des services. Un rectificatif budgétaire ayant été mentionné, des évolutions sont-elles à prévoir ?

SDP

Georges CHARVE confirme que des recrutements initialement bloqués ont été débloqués, et que d'autres recrutements auront lieu. Il a d'ailleurs rendez-vous dès le lendemain avec le contrôleur budgétaire -comptable ministériel- à ce sujet. Il tiendra informés les représentants du personnel. Sous réserve de l'accord du Président, il propose de présenter lors du CTP de septembre un bilan des recrutements effectués et des diverses mesures sociales engagées.

Le Président

M. Patrick GANDIL remercie les intervenants pour la richesse de ces échanges. Le compte rendu de ce CTP permettra de produire un document particulièrement utile.

Le Président

Signé

M. Patrick GANDIL

Le secrétaire

Signé

Marie-Laure VAUCLIN

Le secrétaire Adjoint

Signé

M. Norbert BOLIS