

Qui a dit harmonisation?

La privatisation n'est pas un moyen
d'améliorer la circulation aérienne,
mais la compétition, si !

Ainsi en a décidé la Commission européenne des transports. Tout en prônant l'harmonisation dans un ciel européen libre de frontières politiques et de contraintes militaires rigides, elle veut lancer dès 2002 les fournisseurs ATM les uns contre les autres à la conquête du droit d'exploiter les voies aériennes. Comme il n'y aura peut-être pas de place pour tous, elle a fixé les critères qui fonderont son choix

Efficacité et économie.

Là, pas de surprise.

Ce qui nous surprendrait, ce serait qu'elle avance la sécurité comme critère fondamental d'efficacité. Aucun indicateur fiable n'existe en la matière et la sécurité est considérée par tous comme acquise. Restent donc les capacités et les délais... Alors, harmonisation ou compétition ? Il faudra choisir. Troquer des frontières politiques contre des frontières économiques n'est pas une solution efficace pour améliorer la gestion de l'espace. Limer les coûts n'augmente pas la sécurité.

Les contrôleurs, eux, ont bâti leur profession sur l'harmonisation et la collaboration. Par-dessus les frontières, ils travaillent ensemble pour fournir la meilleure sécurité possible aux usagers des transports aériens. Et tant que l'OACI mettra celle-ci en tête de liste de leurs missions, ça ne changera pas.

La décision de la Commission européenne est difficilement acceptable professionnellement et les compagnies aériennes qui la soutiennent se trompent. Elles font du commerce, pas nous. Nous assurons un service public. L'OACI n'a pas changé d'avis à ce sujet. En outre, l'exemple qu'elles donnent par leurs bouillons financiers, manœuvres économiques et autres déconfitures de toutes sortes n'est pas un exemple qui incitera les syndicats européens des contrôleurs de la circulation aérienne à rentrer dans ce jeu.

Alors, accords ou guerre des tranchées ? IFATCA et ATCEUC ont communiqué leurs positions respectives à la Commission européenne durant la pause estivale. Elles sont en phase et, paraît-il, elles ont déplu. Ces deux lettres sont publiées dans cette édition, en accompagnement à un article de fond sur la politique européenne future pour les services ATM. 2002 sera peut-être l'année du transport aérien. **Une chaude année...**

Skycontrol, octobre 2001 - 3

BP

Single European Sky

Ciel unique européen

Une histoire en quatre actes

Premier acte

Au cours de sa riche histoire, Gibraltar fut un temps dominée par les romains. Ceux-ci la baptisèrent « ne plus ultra » : Au-delà de ce point, va à tes risques et périls.

Pourquoi un cours d'histoire dans notre journal syndical ? Simplement pour souligner, alors que l'Europe unifie sa monnaie et se regroupe dans une bureaucratie bruxelloise toujours plus forte, que les dissensions sur le statut politique de ce rocher peuplé par quelques anglais ont retardé l'initiative sur un « ciel unique » . Après presque une année d'après négociations, l'Espagne et l'Angleterre sont tombées d'accord sur une clause pour Gibraltar dans les accords aériens. La voie menant à la réalisation d'un « ciel unique européen » est maintenant ouverte.

Les Romains ont-ils eu raison de définir Gibraltar comme le « ne plus ultra » ? En réservant un traitement différencié à ce rocher, l'Espagne et l'Angleterre permettent-elles à l'aviation européenne d'aller au-delà d'un point qu'il vaudrait mieux ne pas dépasser ?

Deuxième acte

Aiguillonnée par les compagnies aériennes, la Commission européenne a fermement décidé de résoudre le problème des retards et de la prétendue inefficacité des services de la navigation aérienne. Elle en a exprimé son intention dans une déclaration publiée fin 1999. Durant l'année 2000, les directeurs généraux des services ATM des quinze pays membres de l'Union européenne et leurs homologues militaires ont planché, dans un groupe de haut niveau, sur les améliorations possibles. Vue leurs positions géographiques stratégiques, la Suisse et la Norvège ont été associés à ces travaux. Le reste des parties intéressées dans ce projet, inclus les représentants des contrôleurs du trafic aérien, a eu le droit de s'exprimer dans un groupe industriel et social. Le rapport final du groupe de haut niveau a été publié à la fin de l'année 2000. Sur la base de ce rapport, la direction de la Commission européenne a rédigé une communication qui fonde la future législation européenne. Cette communication sera présentée officiellement à l'ensemble de la Commission le dix octobre. Elle sera probablement adoptée ensuite par le conseil des ministres des transports des quinze, puis par le Parlement européen. Une

consultation qui devrait se terminer au milieu de l'année prochaine. Une fois traduite en textes législatifs, les quinze pays membres, ainsi que la Norvège et la

Suisse au travers des bilatérales, auront quatre ans pour mettre en place les recommandations de la Commission européenne.

Pour l'anecdote, cette communication ultra secrète a été connue des syndicats membres d'ATCEUC et des associations membres d'IFATCA avant d'être transmise aux états et aux fournisseurs de service ATM. Elle sera rendue publique après le dix octobre et traite de trois grandes régulations

- La provision de services de la navigation aérienne dans un ciel unique
- L'organisation et l'utilisation de l'espace dans un ciel unique
- L'interopérabilité du système du management du contrôle du trafic aérien européen (Interoperability of the European

Air Traffic Management network)

Avant d'analyser ces trois points en détail, il est nécessaire de rappeler que **la Commission favorise la libéralisation dans tous les domaines ATM**, afin de créer un marché compétitif. Ceci pour opposer politiquement une entité européenne efficace aux fournisseurs nord-américains et asiatiques.

La provision de services de la navigation aérienne.

La Commission fixera les conditions d'exploitation de l'espace au-dessus des quinze pays membres, de la Suisse et de la Norvège. Elle émettra les règles nécessaires à l'obtention d'une licence d'exploitation. Elle joue ainsi un rôle de régulateur. Les gouvernements, à travers leurs organes de régulation (en Suisse, l'OFAC), devront ensuite établir un catalogue pour obtenir une de ces concessions qu'ils pourront distribuer à n'importe quel fournisseur ATM. La Commission part du principe que les fournisseurs établis dans les divers pays pourront, au début, continuer d'exploiter leurs espaces actuels. Les services auxiliaires (AIS, Météo, R&D, etc.) seront tout de suite privatisés et mis en compétition. Par contre, la mission du contrôle du trafic aérien étant par nature monopolistique, la Commission ne prévoit pas l'obligation de privatiser les fournisseurs ATM. Afin de gérer l'espace européen, elle propose aux États de créer des **blocs fonctionnels d'espace** (Functional Blocks of Airspace). Le ciel européen ne sera plus morcelé et confié à cinquante-cinq centres de contrôle, mais on verra émerger sept à neuf espaces affranchis des contraintes de frontières nationales et gérés de façon identique, un peu à l'exemple de Maastricht. Ceci ne veut pas forcément dire qu'il y aura une réduction du nombre de centres de contrôle « en route », bien qu'on puisse lire entre les lignes de la recommandation que ces chiffres soient l'« ultime ratio » de la Commission. Dans ces blocs fonctionnels d'espace, de nouvelles initiatives financières seront

applicables, par exemple l'adaptation du prix des taxes de route selon l'offre et la demande. Les conditions cadres pour obtenir le statut de fournisseur ATM auprès de la Commission sont déjà établies.

L'organisation et l'utilisation de l'espace dans un ciel unique.

La Commission créera une seule UIR européenne au-dessus du niveau de vol 285. L'accès à cet espace devrait être garanti à tous les utilisateurs (sic. mais surtout aux compagnies aériennes membres d'AEA). Les militaires devront mieux prendre en compte les besoins civils et faire de sérieux efforts en matière d'utilisation flexible de l'espace (flexible use of airspace). L'établissement de zones militaires par-dessus les frontières (cross border areas) et le déplacement d'autres zones proches des noeuds de trafic (core area) vers des régions moins denses sont proposés.

Théoriquement, tout ça est très bien. Mais pratiquement, la commission demande aux forces aériennes européennes d'aller s'entraîner en Sibérie. Et là, ça coïncera encore probablement longtemps du côté de la sacro-sainte souveraineté nationale. Enfin, la CFMU devrait, selon la proposition de la Commission, recevoir les fonctions de régulateur de trafic. Par exemple, des études d'Eurocontrol pourraient amener la CFMU à favoriser, dans le futur, le décollage d'un charter plein de supporters sportifs au détriment d'un vol à demi plein d'hommes d'affaire.

L'interopérabilité du système de management du contrôle du trafic aérien européen (Interoperability of the European Air Traffic Management network).

Tout en maintenant la sécurité au niveau actuel ou en l'améliorant, la Commission veut harmoniser les systèmes de contrôle du trafic aérien dans les quinze pays membres. Pour ceci, elle est prête à débloquer des milliards d'Euros afin de développer des nouvelles technologies, comme le mode S, Futilisation des satellites, etc. A ses yeux, ceci devrait aussi favoriser la mobilité des travailleurs.

Tout ceci en moins de 4 ans

Troisième acte

Pour arriver à ses fins, la Cornrnission a identifié des facteurs de mise en oeuvre (enablers) institutionnels, sociaux, techniques et d'harmonisation. Elle créera un organe nommé « comité du ciel unique » où seront représentées les directions générales d'aviation civile et leurs homologues militaires.

Au plan social, la commission parle d'une **licence européenne** qui permettrait la mobilité des contrôleurs du trafic aérien en Europe. Elle a parfaitement identifié le manque d'effectif, actuellement estimé à mille six cent personnes dans l'ensemble des pays concernés. Pour relever le défi social, la Commission pousse CANSO à entrer dans le dialogue avec les représentants des contrôleurs. Bousculé, CANSO a de la peine à se définir dans ce nouveau rôle. Deux réunions ont déjà eu lieu durant lesquelles skyguide a fait partie de la délégation patronale ».

La sécurité ne devrait pas diminuer. La Commission créera un régulateur « sécurité » sous la forme d'une agence européenne. Dans l'immédiat, cette agence aura comme seul et unique travail de certifier l'Airbus 380. Elle s'attellera ultérieurement à la sécurité dans les services ATC.

Quatrième acte

Que signifie ceci pour les contrôleurs du trafic aérien ?

Cela signifie que le ciel européen sera découpé en quelques morceaux plus au moins importants. Les pays nordiques créent un centre de contrôle à Malmö, qui contrôlera tout d'abord l'espace supérieur de la Suède et du Danemark, plus tard de la Finlande et de la Norvège. Les Anglais et les Irlandais créeront leur propre bloc fonctionnel d'espace. La DFS cherche un partenaire et les Autrichiens entraînent les Tchèques à gérer l'espace CEATS (Central Européen ATS Center).

Pour nous, cela signifie surtout que la petite Suisse doit se trouver des alliés européens au plus vite. Qui a dit centre commun... ?

Sur ce point, skyguide a réagi très rapidement aux textes législatifs proposés et essaie de réactiver le dossier Zone d'échange (ZOE) en l'élargissant vers le sud. Dans quelques années peut-être dirons-nous « ALPI RADAR » au lieu de « Geneva Radar » en saluant les pilotes sur la fréquence. Le défi est énorme pour la Suisse, puisque la Commission exigera des prestations efficaces et économiques dans un marché ouvert, ce qui pourrait inviter d'autres fournisseurs que skyguide à faire des offres pour reprendre la concession suisse. Donc, sans alliés forts, nos voisins pourraient se partager notre espace. Et nos places de travail...

Nos collègues français ont déjà fait la grève contre le risque de privatisation de leurs services. Les Slovènes également, mais pour manifester contre leur employeur qui refuse de continuer la formation parce que le centre CEAT reprendra leur espace aérien. Les actions sociales sont donc programmées un peu partout en Europe, y compris en Suisse.

IFATCA et ATCEUC, dont skycontrol fait partie, ont pris la défense de notre profession et de nos statuts sociaux. Après plus d'une année de travail à Bruxelles, elles ont encore une fois souligné à l'attention de la Commissaire aux transports les points inacceptables pour les contrôleurs sur ces deux plans. Madame de Palacio a promis une mise en oeuvre cohérente et progressive de la nouvelle loi et invite nos représentants à la préparer au travers du dialogue social.

Notre prochaine CCT sera encore négociée avec skyguide. Par la suite, il faudra peut-être se rendre à Bruxelles, par exemple pour négocier l'amélioration des « horaires Pradel » ... Il est également possible que l'administration européenne vienne en Suisse enquêter sur la disparition du radar primaire. Exagération ? Qui sait, les pilotes ont déjà conclu avec la Commission un accord sur la limitation de la durée du travail en vol.

La Suisse ne fait pas encore partie de l'Europe politique, mais elle a bientôt signé les bilatérales avec tous ses partenaires. Elle ne pourra pas arrêter le train quand il roulera, alors autant qu'elle y monte avant son départ. L'avenir, c'est ça ou la fusion avec Gibraltar...

BP

INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATIONS

Marc Baumgartner, Executive Vice President Europe, Rue de l'cole de Médecine 18, 1205 Genève, Switzerland Tel /fax +41 79 212 57 6.9 E-mail: evpeur(a)ifatca.org

Geneva, 24.7.01

Madame L. de Palacio

Vice-President of the European Commission

DG TREN

Rue de Mot 28

B-1130 Bruxelles

By email

Dear Madam,

IFATCA being aware of the imminent publication of Document COM (2001) 123 on the implementation of the Single European Sky and its 3 proposed annexes covering regulation, on the provision of Air Navigation Services in the Single European sky, on the organisation and use of the airspace in the Single European Sky, and, on the interoperability of the European air Traffic Management network, wishes to contribute briefly to the ongoing process for proposed regulation of the European parliament and of the council.

A. IFATCA welcomes the proposai for a single European LJIR in general, but is concerned with the fact that the proposed regulations for an EUIR will contribute to a competitive environment, and will lead to a 2 class system between EU and non-EU member states. The benefits of harmonising airspace, procedures, network, technical equipment is hampered by the permanent pressure for more benefits for the users.

B. The proposai of functional airspace blocks has the potential to lead to a total chaos in the current organisation of the airspace in the ECAC area. Competition among States, Air Traffic

Services Providers, is encouraged by this proposal and this not only for ancillary services but also for ATC. IFATCA draws your attention to the first strike of Air Traffic Controllers in Slovenia on the issue of losing their airspace to Croatia on 13th of July. Functional airspace blocks might be proposed including non-EU states (e.g. CEATS) and nothing caters for the fair access of non-EU States to obtain a license. The proposed solidarity measures are opposed to the general spirit of the document which favours competition for the sake of increased capacity.

C. IFATCA is worried by inconsistencies between current ICAO work (SARPS, PANS-OPS, policies on charges of airports and Air Navigation Services) and the proposed EU regulations in all domains of the current ATM.

D. The proposed communication lacks measures to validate applications for obtaining licenses for exploiting functional airspace blocks. What happens if the designated provider does not fulfil the promises mentioned for the application in the license ?

E. The impact to Air Traffic Controllers of the proposed regulations could be devastating, not only on the professional side but also on the working conditions. The proposed social dialogue, common ATM License and the mobility will not be sufficient to counter social unrest. There is a need for outlining clearly to the staff what these regulations will mean. Solidarity measures and social impact have to be discussed in appropriate bodies, otherwise the resistance of the ATCOs and the ATM staff will be great to make the European Single Sky live.

F. IFATCA favours the harmonisation of procedures and technical tool but is disappointed by some of the proposed measures to achieve this. Free Route, as such, has never been validated on a European wide approach, some of the technical tools proposed to assist the controllers and being integrated as a part to the successful achievement of the proposed regulations are not existing and the authors have still not understood the difference between a Radar Data Processing System and a Flight Data Processing System.

G. IFATCA is concerned by the ambitious time-table proposed. The only way this time-table could possibly be achieved is through a quick adhesion of the European Communities to Eurocontrol and the ratification of the Revised Convention. Only this will assist the aviation community using the ECAC Airspace to achieve a safer, more efficient and better managed European ATM network. By relegating Eurocontrol to a technical expert body the EC is creating a 2 class ATM system.

Once the communication has been proposed to the various European Union's bodies IFATCA will use the opportunity to comment through the official channels. In detail, the proposed regulations and wishes reiterate its interest to contribute to the work of the Single European Sky.

Assuring you of our highest considerations and respect,

Marc Baumgartner, EVP Europe, IFATCA

ATC EUC

Monday 23rd July 2001

Madame la Commissaire aux Transports

Rue de Mot, 28

B-1130 BRUXELLES

Dear Madam,

We have studied in detail your proposal for a regulation of the European parliament. As, to our knowledge, this document has not been officially released, we shall only comment on some of the main topics.

1. Safety : Safety is mentioned as the reason why the EC should gain competency in ATM matters, but its importance somehow seems to fade away when it comes to dealing with delays and with the implementation of a single market. According to the document, incentives, for example, should be set for the improvement of capacity, and not for the improvement of Safety. We would like to emphasise once again that Safety is an utmost priority for ICAO, and that it should always be the top priority for ATC.

If the ratification of the Revised Convention is mentioned, it is hardly compatible with the general spirit of the document. It is even in total contradiction, with the way Eurocontrol becomes, through the proposal, a simple technical expert that should be left at the EC disposal.

3. The European Single Sky concept vectors ideas such as harmonisation, interoperability, and the setting of global European objectives. We agree with those ideas. But we feel very strongly and would like to stress out once more that the very concept of single sky and the proposed single FIR are utterly incompatible with any idea of competition between States and/or Air Traffic Service providers, as is proposed in this document.

4. In fact, delays in Air Transport are used to liberalise Air Traffic Control. The current situation, especially as far as delays are concerned is very different from the one that is described in the introduction of the proposal.

Competition between States and/or Providers will not bring any improvement in Safety, much to the contrary, and the implementation of such a Single Economic Market in ATC will prevent any global European view in ATM. In doing so, it will also hamper any effort made to improve the situation in terms of safety but also in terms of delay.

ATCEUC will comment further and more in detail once your proposal is officially released.

With our highest considerations

Joël CARIOU

Secretary of ATCEUC

Intégration

Historique

Partant d'une ancienne idée de quelques parlementaires, les directeurs de l'OFAC, de swisscontrol et des forces aériennes (LKF, état major de coordination de la sécurité aérienne), publient en décembre 1997 un papier stratégique sur l'intégration des services civils et militaires de sécurité aérienne.

Cette intégration donne au Conseil fédéral un argument décisif pour vendre FLORAKO au Parlement : des synergies sources d'efficacité et d'économies. Le 20 **juillet 1998**, les conseillers fédéraux M. Leuenberger et A. Ogi décident l'intégration. Se basant sur le papier stratégique du LKF, le groupe de travail HELCO (Helvetia Control, nom de projet) débute ses travaux. En **décembre 1998**, il publie un rapport préliminaire dans lequel il recommande l'intégration. En **avril 1999**, son rapport en fixe les lignes générales et propose plusieurs variantes.

Dès connaissance du papier stratégique du LKF, Skycontrol suit le dossier par les canaux d'information de swisscontrol et du représentant du personnel au conseil d'administration. Au début, personne n'accorde le moindre crédit au projet. Après publication de la décision politique,

Skycontrol invite les autres syndicats à intervenir en commun à tous les niveaux pour préserver les statuts du personnel et la CPS, le maintien des compétences professionnelles civiles et la compatibilité européenne. Lors d'une entrevue **début 1999**, les présidents des syndicats informent en détail le directeur de l'OFAC de l'état déplorable de swisscontrol. Suite à deux courriers à M. Leuenberger, **fin 1999**, les syndicats obtiennent en **mars 2000** les garanties souhaitées et la promesse d'être associés aux travaux. En **avril 2000**, après avoir informé encore une fois toutes les parties concernées de l'état déplorable de l'entreprise, ils annoncent au président du conseil d'administration et aux secrétaires généraux du DETEC et du DDPS un large mouvement social si le comité de direction de swisscontrol est renommé « in corpore » à la tête de la nouvelle entreprise. En **mai 2000**, le président du conseil d'administration confirme à Skycontrol le maintien des statuts CCA. Finalement, le DETEC prie les syndicats de collaborer à la définition des objectifs stratégiques de skyguide. Les travaux « pratiques » d'intégration commencent **début 2001**, sous la houlette d'un comité de direction en partie renouvelé.

Etat actuel

Les travaux se déroulent depuis neuf mois par groupes de compétences. Les syndicats sont conviés à participer à ceux du « groupe social » depuis leurs débuts. Après quelques réticences initiales de skyguide, Marc Baumgartner est associé aux

débats du « groupe opérationnel » en tant que représentant du personnel plutôt que des syndicats. Nous présentons ici le résumé des travaux selon nos connaissances du jour.

Au plan social, le cadre de l'intégration à court terme est posé. Au 1^{er} janvier 2002, skyguide engage nos collègues militaires sous contrats individuels avec un salaire augmenté de 20% sur ordre de la Confédération, la retraite à 58 ans et des conditions inchangées en matière de durée du travail, de congés et de vacances. Ces derniers devraient rejoindre la CCT CCA au 1^{er} janvier 2004, avec des conditions sociales à déterminer après évaluation des fonctions au niveau des aéroports régionaux. Dans l'intervalle, ils seront soumis à un règlement d'entreprise **inspiré de notre CCT actuelle**. La constitution du capital de couverture des retraites de nos collègues fera partiellement l'objet d'un message au Parlement le printemps prochain. Jusqu'au versement de ce capital, skyguide devrait financer les retraites et en facturer les coûts à la Confédération. Sur ce point, la position des syndicats est claire: Pas de couverture financière pour couvrir les frais d'exploitation et d'intégration sociale (PP) du personnel militaire, pas d'intégration. L'assurance perte de licence de nos collègues devrait être définie dans les travaux de refonte de notre prévoyance professionnelle. Pour la petite histoire, le licenciement de nos collègues a précédé d'un jour la réception des CIT de skyguide, d'où une petite frayeur de nos collègues...

En ce qui concerne **les opérations**, l'écart actuel des compétences professionnelles ne permet pas de dégager de synergies importantes pour le service du trafic civil dans les grandes unités. Les CCA militaires conserveront leurs tâches actuelles. Ils devraient reprendre la totalité du DELTA et peut-être la TMA au 1.1.2002. A long terme, les participants ont imaginé des services régionaux desservis depuis Payerne et Dübendorf, et une nouvelle utilisation de l'espace devenu **commun**: nouvelles trajectoires, free routes, etc.).

Au plan technique, c'est le « black out » total. Les syndicats n'ont pas vu un seul papier du groupe de travail concerné. Toutefois, tout le monde s'entend pour dire qu'aucune synergie immédiate n'est possible. A moyen terme, un regroupement des spécialistes permet quelques espoirs.

Du côté **immobilier**, c'est l'attente. Le conseil d'administration a décidé la construction d'un nouveau bâtiment à Dübendorf pour autant que son financement soit accepté par le Parlement en 2002, dans le cadre d'une recapitalisation de skyguide.

Financièrement parlant, un plan de location diabolique des installations militaires (appréciation des rédacteurs) aurait été mis en place. Skyguide devrait louer à l'année les bâtiments militaires et facturer le montant des locations quatre fois par an à la Confédération. Un premier problème majeur reste la recapitalisation de skyguide pour financer les retraites de ses nouveaux employés et un nouveau bâtiment à Dübendorf. Un deuxième se dessine sous la forme d'une comptabilité qui devrait concilier taxes de routes civiles et paiement des services fournis aux forces aé

riennes sans permettre aux compagnies aériennes de clamer qu'elles subventionnent l'armée.

La formation, c'est le mystère. A. Schneider adapte le «Swiss Training Center» au nouveau cadre dans la tradition de l'état dans l'état. Seuls quatre procès-verbaux, laconiques, au point de confiner à la désinformation, ont été communiqués aux syndicats. Le programme de formation serait basé sur STRATUS. Il durerait 42 mois pour les tâches civiles et 52 pour celles de l'armée. Or ce concept pourrait être revu l'année prochaine.

Analyse

L'idée de fusionner les services civils et militaires de la sécurité aérienne n'est pas nouvelle. Elle a été reprise comme argument politique pour acquérir FLORAKO et implique une fois de plus la manipulation d'un service public. Le rapport qui la met en scène est lacunaire et la décision qui en découle n'a pas été évaluée ni préparée. Enfin, le manque de directives précises de la Confédération explique le désarroi des délégués de skyguide chargés d'intégrer socialement les personnels et le début chaotique des travaux.

L'information issue de la Confédération et de la direction de swisscontrol a été mauvaise. L'établissement du rapport HELCO et la mise en place des travaux ont été couverts par la plus totale confidentialité. Durant les travaux, une partie des groupes a travaillé sans jamais communiquer le moindre document, malgré les promesses de transparence. Skyguide fait maintenant un effort en publiant un bulletin régulier. Nous regrettons toutefois que celui-ci privilégie très nettement la psychologie du changement par rapport à l'avancement concret de l'intégration.

Avenir

Pour l'entreprise, déjà mise à sac par une précédente direction destructrice et contrainte d'ouvrir un chantier supplémentaire, l'intégration signifie certainement un alourdissement administratif durable et considérable. En contrepartie, l'apport opérationnel immédiat est maigre. Toutefois, la Suisse est le premier pays européen à franchir le pas de l'intégration totale, avec les avantages et les risques que comporte cette situation. Un avantage immédiat sera de fournir à skyguide un argument pour défendre sa place en Europe. Sur le papier, c'est un réel atout. Encore faudra-t-il traduire ce dernier dans les faits. Et là, la partie militaire devra passer la deuxième vitesse. Tout ce petit monde a basculé de l'univers administratif à celui de la productivité. Bienvenue au club !

BP