

Le 4 janvier 2012

Plan de performance DSNA

La DSNA, tout comme les autres prestataires européens, a remis son plan de performance à la Commission Européenne, pour les années 2012-2014. Ce plan tente de répondre aux exigences communautaires de capacité, d'efficacité économique, d'environnement (pour l'en-route) et de sécurité, cette dernière n'étant clairement pas la priorité de la Commission. Cependant, ce n'est pas un délire technocratique de plus qu'on enterrera à la première occasion. Avec l'abandon du principe de recouvrement de coûts, ce plan de performance servira à déterminer notre taux de redevance, et par conséquent notre budget pour les 3 ans à venir. Et à quelques ajustements conjoncturels près, il engage la DSNA.

Les exigences fixées par la Commission Européenne ont été dénoncées comme irréalistes par les organisations syndicales, mais le lobby des compagnies aériennes a bien fonctionné et la Commission réticente à revoir sa copie, pourrait demander aux Etats de s'entendre, ce qui n'est pas forcément bon signe vu la situation européenne actuelle.

L'UNSA-ICNA a analysé les différents plans, en particulier ceux de la DSNA et de notre voisin allemand, dont le modèle économique est encensé bien au-delà de la seule navigation aérienne. L'Allemagne a bien compris qu'il faut recruter pour que le trafic passe, dans un contexte de modification important de son dispositif circulation aérienne (4^e piste à Francfort par exemple), et elle justifie ainsi le fait qu'elle n'atteindra pas du tout les objectifs fixés par la Commission en terme de réduction des redevances (-3% prévus sur 3 ans pour un objectif fixé de -4,5% par an). La France, qui a déjà un taux de redevance beaucoup plus faible que le taux allemand, joue le bon élève (-7% sur 3 ans) mais à quel prix : trop peu de recrutements, fermeture d'approches, endettement programmé de la DSNA, etc. Qu'y gagne-t-on ? Les ICNA assurément rien, nos brillants managers auront peut-être le droit à une belle image et sûrement à une prime de résultats. Sauf que lorsque le bateau coulera, nous serons encore là, eux non !

Pourquoi un plan de performance ?

La réglementation européenne.

La Commission Européenne a établi par le Règlement n°691/2010 un système de performance pour les prestataires de service de la navigation aérienne (ANSP). Censé être « instauré et appliqué avec une vision à long terme des aspirations

de la société¹», il s'agit surtout de répondre au lobby des compagnies aériennes en garantissant une baisse drastique des coûts et une augmentation de la capacité.

Aussi, la Commission exige que chaque prestataire ou FAB lui remette un premier plan à 3 ans,

¹ Règlement UE n°691/2010, considérant 4

expliquant en détails comment il entend atteindre les objectifs qu'elle a fixés.

Le FABEC

La France, en tant que membre du FABEC, s'est aussi engagée vis à vis de ses partenaires sur des objectifs de régularité et environnementaux (efficacité horizontale des vols), et sur la mise en place d'indicateurs de sécurité. Ainsi, la DSNA se trouve doublement engagée : soit directement via son propre plan de performance, soit indirectement via le FABEC, qui a lui-même déposé un plan de performance.

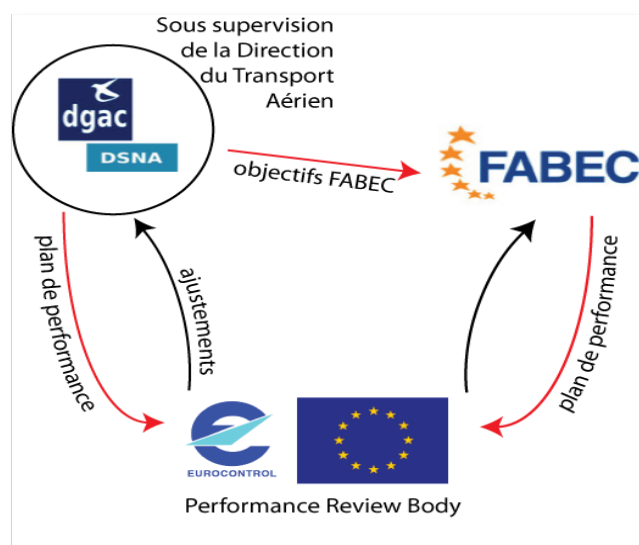
Le Performance Review Body

La Commission Européenne n'a pas la compétence pour examiner les différents plans de performance. C'est pourquoi elle s'est attachée les services d'un organe d'Eurocontrol, le Performance Review Body (PRB).

Cet organisme est chargé de consulter les différentes parties (ANSP, représentants des personnels, militaires, constructeurs et compagnies aériennes) et de définir des objectifs, en fonction de ceux fixés dans le cadre du deuxième paquet Ciel Unique (SESII) et des remarques formulées par les différents intervenants.

Il est ensuite chargé de recueillir chaque plan de performance, puis, par un système de navettes, de l'analyser et de proposer des modifications jusqu'à ce qu'il l'estime acceptable. Le PRB est donc le bras armé de la Commission Européenne en matière de performance de navigation aérienne.

En France, le plan est élaboré conjointement par la DSNA (le prestataire), et par la Direction du Transport Aérien (le « régulateur de performance ») qui veillera ensuite au bon déroulement du plan.



Les objectifs délirants fixés par la Commission Européenne

Il est intéressant de constater que s'agissant d'une activité dont la fonction principale est de garantir la sécurité des passagers et des populations survolées, la Commission Européenne n'a pas défini d'objectif de sécurité au niveau européen mais s'est contentée de mettre en place des indicateurs de performance. Elle peut clamer que la sécurité est un point capital et qu'elle agit dans l'intérêt des populations, les faits prouvent le contraire.

La Commission s'est plutôt attachée à l'environnement, à la régularité, et à la performance économique, pour lesquelles des objectifs très clairs ont été fixés.

Environnement

Amélioration de l'efficacité horizontale en-route (réduction de 0,6% à 0,8% de la distance additionnelle). Objectif louable, au détail près que les

distances de vol mesurées par la Commission sont les distances plan de vol et ne tiennent absolument pas compte des directes données par les contrôleurs !

Régularité

Réduction des délais par vol, soit le passage d'un délai moyen de 0,9 min/vol à un délai compris entre 0,7 min/vol (objectif bas) et 0,35 min/vol (objectif haut).

Il s'agit ici de l'ensemble des délais (ATC et autres), cette approche et ces objectifs ont été contestés par certains ANSP eux-mêmes, qui les ont jugés impossibles à atteindre.

Coûts

Réduction de 4,5% à 5% par an de la redevance sur la période 2012 – 2014. Via le règlement Ciel Unique, la Commission Européenne a fixé un ob-

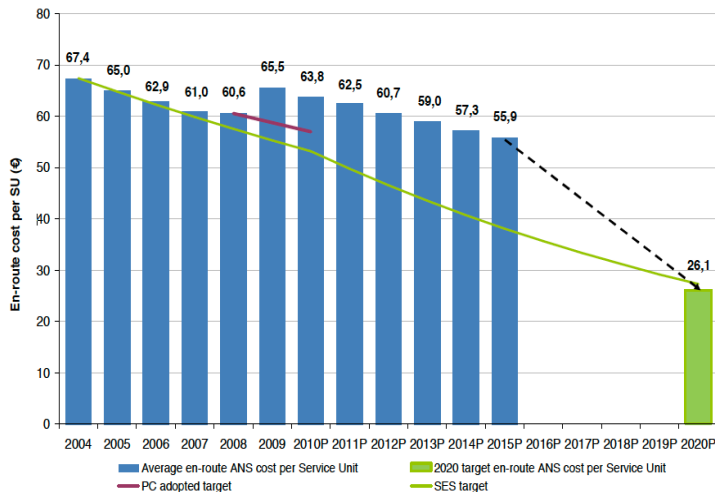
jectif de redevance en-route moyen de 26,1€ à l'horizon 2020. Encore une fois, les compagnies aériennes et les constructeurs sont ravis, et trouvent même que cela ne va pas assez vite.

Certains ANSP sont inquiets, car ils savent pertinemment qu'une majeure partie de leurs coûts est due à la masse salariale, en particulier aux contrôleurs. Il s'agira donc pour eux de les réduire à tout prix :

- Augmentation de la productivité horaire,
- Baisse ou gel des salaires,
- Forte baisse des recrutements.

(Tout ceci parle bien aux contrôleurs français...)

L'industrie aéronautique est en pleine mutation. L'ère du pétrole peu cher est derrière nous, les pressions augmentent sur les émetteurs de CO2 avec les droits d'émission carbone. Or, la technologie s'essouffle en matière de réduction de la consommation et des émissions polluantes. Si les gains ont pu être significatifs au cours des 40 dernières années, c'est moins vrai aujourd'hui. Il faut aller chercher ailleurs. Ce n'est pas un hasard si Airbus et Boeing se sont alliés dans le domaine



Source: Data submitted by States for calculation of route charges; SESAR output D2 (performance targets)

Figure 3-1: Trend in en route unit costs compared to SES targets de l'ATM. On peut ainsi lire sur le site de Boeing « The companies (NDR : Airbus et Boeing) will seek the acceleration of improvements to the world's air transportation management system in order to increase efficiency and eliminate traffic congestion. ». La Commission entend bien faire peser sur les ANSP, et donc sur les contrôleurs, les réductions de coûts qu'elle estime nécessaires pour maintenir le modèle économique actuel.

Le plan français : hypothèses fantaisistes, endettement programmé ?

Taux d'UDS, redevances ? Quelques éléments de compréhension.

La politique de redevances en Europe est basée sur les Unités de Service. La France prévoit, en fonction de la conjoncture économique, le nombre d'UDS qu'elle va percevoir chaque année. Elle fixe aussi ses coûts, qui doivent être les plus bas possible pour respecter les objectifs européens. Elle en déduit ainsi son taux d'UDS (souvent appelé taux de redevance), qui servira de base de facturation aux compagnies aériennes (en fonction de la masse avion et de la distance parcourue).

$$\text{Taux d'UDS année N} = \frac{\text{Dépenses prévues pour l'année N}}{\text{Nombre d'UDS prévues pour l'année N}}$$

Des hypothèses fantaisistes

Pour prévoir le nombre d'UDS, la Direction du Transport Aérien prend en compte plusieurs paramètres, parmi lesquels la conjoncture économique française et internationale, l'évolution du PIB, le prix du pétrole, les prévi-

sions de trafic, la recette d'Air France, l'impact des low-costs, etc...

Par exemple, la DTA a pris en compte une croissance du PIB français de 1,9% à 2,3% par an. Or, le gouvernement table sur une croissance 2012 de 1%, tandis que l'OCDE prévoit quant à elle 0,3% de croissance : on est bien loin des 1,9% retenus !

En conséquence, le nombre d'UDS prévu par la DTA est très élevé, en tout cas beaucoup plus élevé que celui prévu par l'organe chargé des statistiques au niveau européen (STATFOR). **Ceci n'a pas échappé au PRB qui considère que les prévisions françaises d'UDS ne sont pas crédibles.**

Nombre d'UDS surévalué, quelles conséquences ?

Certes, surévaluer le nombre d'UDS a un avantage pour la DSNA : il permet mathématiquement d'afficher un taux d'UDS relativement bas. Mais que se passera-t-il si les recettes ne sont pas à la hauteur des prévisions ?

Dans ce cas, un mécanisme de « partage de risques » existe, que le nombre d'UDS soit plus ou moins important que prévu. Cependant, les deux premiers pourcents ne sont pas couverts, ce qui signifie que si le nombre d'UDS réel est plus faible de 2% que celui prévu, la DGAC devra compenser, et donc **s'endetter d'environ 20 millions d'euros**

France et Allemagne : deux conceptions différentes :

Des prévisions de trafic bien différentes

Comme nous l'avons vu, la France a surévalué son nombre d'UDS, au risque d'aggraver son endettement.

L'Allemagne, elle, a fait le choix inverse : afficher un nombre d'UDS inférieur aux prévisions européennes de STATFOR. Ainsi, elle **minimise les risques d'endettement**. Au contraire, si le nombre d'UDS est plus important que prévu, elle empochera les deux premiers pourcents : environ 15 millions d'euros par an !

Vous avez dit réduction des coûts ?

Alors que la France adopte une politique drastique de réduction de son taux de redevance, l'Allemagne commence par l'augmenter pour ensuite entamer une baisse significative.

Le PRB juge la France et l'Allemagne de la même manière : leurs plans de performance ne respectent pas les objectifs de baisse du taux, mais dans les deux cas, le taux final est acceptable...

L'effort financier n'est pourtant pas comparable : sur la période 2012-2014, la France effectuera un effort financier supérieur de 100 millions d'euros à l'effort allemand. S'il s'avère que les prévisions du nombre d'UDS sont erronées, la différence d'effort financier pourra atteindre 160 à 200 millions d'euros sur 3 ans.

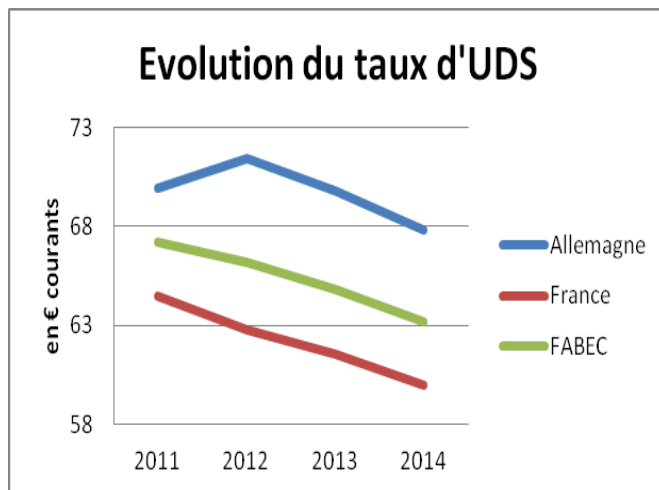
Une question se pose alors : pourquoi la DSNA a-t-elle le syndrome du « bon élève » ? Est-ce pour montrer au plus haut niveau politique que nous sommes bien appliqués à converger vers le modèle allemand ? **Est-ce une volonté délibérée d'endetter la DGAC au point que l'Etat n'aura d'autre choix que de s'en séparer ?**

Recruter ? Ou Pas...

Si la DFS a choisi de commencer par augmenter son taux, c'est en priorité pour recruter, 160

par an ! De quoi financer plusieurs dizaines de recrutements !

Si l'écart est encore plus important que prévu, une partie des risques sera couverte, mais les compagnies ne rembourseront qu'entre l'année N+2 et l'année N+5 : **la DGAC servira donc de banque pendant 5 ans.**



contrôleurs par an : « (...) Increased number operational staffs being trained is unavoidable to improve the current delay situation. This result in high costs for recruiting and training which will not allow any improvement in cost-efficiency in the medium term ». Les objectifs sont clairement annoncés, il n'y aura pas d'amélioration de la performance économique à moyen terme.

En France, au contraire, notre DSNA annonce : « une faible progression de la masse salariale » et invoque la RGPP. Ainsi, ce sont bien les personnels, et au premier plan les ICNA qui sont sacrifiés sur l'autel de la rentabilité. Comment ? **Le plan de performance évoque « la réorganisation de certains sites, une politique d'affectation, de formation et de gestion des tours de service plus cohérente »** ainsi que d'un « ensemble de mesures complémentaires visant à améliorer le fonctionnement des services du contrôle et à moderniser les règles de gestion des effectifs ». Derrière ces termes technocratiques, on entrevoit la **révision des tours de service, l'accroissement de la flexibilité, des menaces sur le travail en équipe et le un jour sur deux.** Le DSNA ne s'en cache pas : **il faudra faire plus avec moins !**

Une comparaison qui fait sourire le DSNA

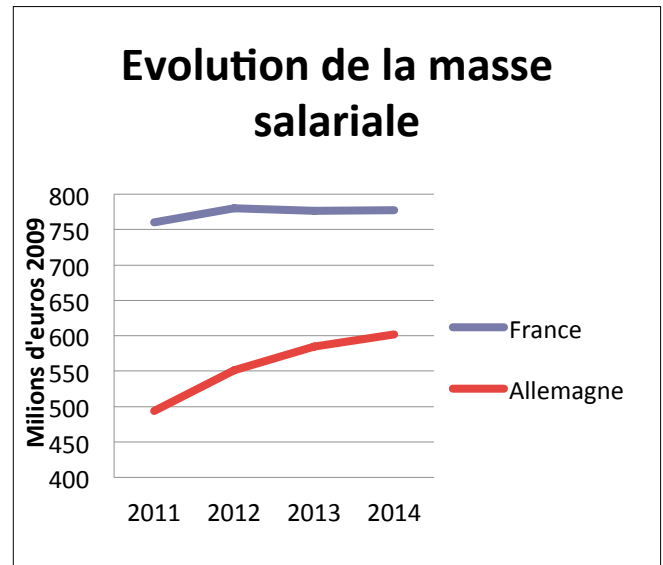
Nous avons évoqué lors du CT DSNA les disparités flagrantes entre France et Allemagne. L'argument de l'administration est simple : les situations sont différentes car **l'Allemagne souffre d'un sous-effectif marqué. Et c'est vrai. Au cours de dernières années, elle a privilégié l'augmentation des salaires, au détriment du nombre de contrôleurs.** Mais la réalité du trafic est là : pour croiser des avions et minimiser les délais, il faut du personnel, raison pour laquelle la DFS a décidé de recruter massivement.

La France, historiquement, a eu une démarche inverse : **modération salariale (en comparaison avec l'Allemagne) et dimensionnement à la pointe de trafic des effectifs.** Cette période est annoncée comme terminée et on nous demande d'accroître de manière importante notre productivité, contre rien. **Ceci nous fait dire au DSNA que le FABEC, ce ne sera pas les salaires français avec les conditions de travail allemandes.**

L'UNSA-ICNA continuera à défendre **une politique ambitieuse de recrutements et le maintien de nos conditions de travail.** Et nous n'avons pas honte de demander en CT/DSNA **le recrutement de 160 ICNA** pour 2012 (soit ni plus ni moins que nos collègues allemands gérant moins de trafic), **sous le silence moqueur des autres OS qui ont pourtant promis des chiffres du même ordre pendant la campagne électorale...** Le DSNA devra comprendre qu'en France aussi, faute de contrôleurs, il deviendra rapidement ardu de satisfaire les objectifs de régularité.

Et les approches ?

Les CRNA seront les premiers à faire les frais de la stratégie DGAC, cependant, les approches ne sont pas épargnées. Le DSNA annonce dans le plan de



performance que : « la DSNA poursuit sa stratégie nationale de réorganisation de l'espace inférieur par la création **d'un ensemble jointif d'une quinzaine de services du contrôle et d'information de vol** gérés par les organismes d'approche dans lesquels est rendu le SIV ». Cette stratégie, menée contre les personnels, a pour unique but une réduction supplémentaire des coûts.

Le mécanisme annoncé semble simple : il s'agit de transférer des effectifs ICNA des approches déclassées vers les 15 approches survivantes et vers les CRNA. Les approches déclassées seront quant à elles armées par des TSEEAC eux-mêmes issus de terrains plus petits. Et ces terrains plus petits actuellement armés par des TSEEAC ? Tout bonnement abandonnés au privé !

Un décret est d'ailleurs paru au Journal Officiel qui permet à d'autres prestataires que la DSNA de fournir le service du contrôle d'aérodrome sur le territoire français.

Quid des problèmes sociaux, de la mobilité, de la pérennité de notre modèle ? Autant de questions restées sans réponse, puisque seul compte le management financier.

www.concordia-fabec.eu

L'UNSA-ICNA ne passera pas sous silence la dégradation programmée de notre modèle performant

Les différences entre les plans de performance français et allemands sont criantes. A tel point qu'il convient de se demander si le plan français n'a pas pour unique but d'emmener la DSNA « dans le mur », ce qui faciliterait grandement le désengagement de l'Etat et permettrait le passage en Etablissement Public, tellement désiré par nos décideurs.

En effet, qui, parmi les parlementaires, représentants du peuple français, souhaiterait conserver une DSNA dans de telles conditions ? Mécontentement social, endettement, augmentation des délais, sans parler d'une campagne de presse qui ne manquerait pas de dénoncer les salaires « indécents » des contrôleurs, les ficelles sont grosses mais efficaces !

Le saviez-vous ?

Chaque année, la France reverse à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (Suisse) les redevances de route perçues, pour que SkyGuide contrôle au dessus du territoire français : 42 millions d'euros par an.

Les ICNA ne se laisseront pas faire si facilement, et certainement pas emmener ainsi à l'abattoir ! L'UNSA-ICNA continuera à se battre pour une DGAC unie, au sein de la Fonction Publique d'Etat. Elle ira à la rencontre des responsables politiques de ce pays pour leur exposer l'inanité du plan de performance français et leur démontrer comment celui-ci ne peut qu'amener à un sous-financement délétère de la navigation aérienne française, mettant in fine en jeu la sécurité aérienne dans le ciel de l'hexagone. Elle appelle l'ensemble des organisations syndicales représentatives de la DGAC à l'union sur ce sujet du juste financement de la DSNA, qui devrait faire consensus parmi tous les personnels.

Notre site : www.icna.fr

Nous contacter : unsa@icna.fr