

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL



## PERFORMANCE, DE QUI PARLE-T-ON ?

L'ADMINISTRATION A EXPOSÉ, LE 6 JUIN DERNIER, LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE (RP2) POUR LA DSNA. LÀ OÙ LES RÈGLEMENTS IMPOSENT UNE CONSULTATION DES PERSONNELS, LE DIRECTEUR GÉNÉRAL NOUS A PRÉSENTÉ LE BAIL QU'IL A DÉJÀ SIGNÉ AVEC LA COMMISSION ET LES COMPAGNIES AÉRIENNES POUR 5 ANS. CET ENGAGEMENT PRIS, IL NE RESTERA PLUS AUX CONTRÔLEURS QU'À S'ADAPTER À LA SEULE EXIGENCE QUI COMPTE AUX YEUX DE NOS DIRIGEANTS, CELLE DU COÛT. POUR LE SNCTA, LA PERFORMANCE EST D'ABORD CELLE DES HOMMES ET DES SYSTÈMES, AVANT D'ÊTRE CELLE DES COMPTABLES.

### Confiance et performance

La réalisation d'un plan de performance consiste en premier lieu, pour son auteur, à établir un cloisonnement strict des objectifs sécurité, environnement, capacité et économie. Une fois brisés les liens, pourtant évidents, entre ces items et la performance économique isolée, tous les excès sont permis. C'est ainsi que, sans complexe, le directeur général peut, lors du CT DGAC, qualifier de *mauvais* les ANSP les plus chers, et de *meilleurs* ceux aux tarifs modérés. La pression des lobbies est passée par là. L'argent n'est plus pour nos dirigeants un moyen nécessaire à la réalisation de nos missions, mais un objectif au même titre que les autres, il est même le premier d'entre eux. En écho à nos doutes, la direction brandit l'étendard de la confiance. Mais comment suivre ceux qui, depuis des années, ont tout laissé filer et ont conduit le premier ANSP européen au déclassé technologique, au surendettement et au recul social ?

### Une partie jouée d'avance

C'est donc lors du CT DGAC du 6 juin que l'administration a organisé *in extremis* la pseudo consultation qu'elle doit aux représentants du personnel sur le plan de performance France. Comme nous le craignons, le document présenté est **non modifiable**. Il est de toute évidence le fruit d'une négociation conduite en catimini avec les principales compagnies et des représentants de la Commission. Toute possibilité d'amendement écartée, nos directeurs, tour à tour, nous ont expliqué comment la poursuite de la politique qu'ils conduisent depuis des années, et qui nous a mené à l'échec, aurait, dès 2015, des vertus nouvelles. Pour le SNCTA, la stratégie tarifaire poursuivie dans le plan RP2 France s'inscrit dans la continuité et l'ordre de grandeur des évolutions ne dépasse pas l'épaisseur du trait. Ce n'est pas la communication, tantôt rassurante tantôt menaçante, de la direction qui changera la donne. Les faits sont têtus, les chiffres sont là, à nous d'en juger.

### Rattraper le temps perdu

Les contrôleurs qui se sont mobilisés lors des assemblées générales de janvier dernier ont voulu dire stop à la politique tarifaire conduite depuis dix ans au seul profit des compagnies aériennes. Ils attendent aujourd'hui un réel inversement de tendance, certainement pas des ajustements à la marge.

Le prix de nos services, le volume du trafic et l'inflation sont les trois piliers d'un plan RP2 qui devra soutenir, jusqu'en 2020, les investissements, le fonctionnement des services et la masse salariale (effectifs, salaires, retraites). Sur ces trois points l'horloge s'est arrêtée, aujourd'hui il nous faut certes la remettre à l'heure, mais surtout rattraper le temps perdu. Pour cette raison, la simple remise à niveau des taux de redevance proposée aujourd'hui par l'administration est insuffisante. Il nous faut un complément de recettes net qui permette à la DSNA de dépenser, sur la période RP2, sensiblement plus *et mieux* que ce qu'elle a fait jusqu'à présent.

### L'art de la manipulation

Pour la direction, comme pour la CGT, sa nouvelle chargée de communication, il en va de la revalorisation des redevances comme de celle de nos salaires. Là où l'on nous présente des hausses, il n'existe en réalité que baisses ou ajustements. On connaissait la chanson avec la hausse virtuelle des salaires du protocole 2013, on nous sert maintenant une hausse théorique de recettes de plusieurs centaines de millions d'euros avec RP2. Le procédé est éprouvé, mais la ficelle est grosse :

- ♦ quand les contrôleurs perdent, en 8 ans, près de 1000 € par mois (*dont 450 € sur le salaire de base* <sup>[1]</sup>), on leur assure qu'ils en ont gagné 250 grâce au protocole 2013 ;
- ♦ quand, dans un communiqué, la DSNA indique pouvoir disposer, par la hausse des redevances, de plusieurs centaines de millions d'euros de recettes nouvelles, c'est d'une capacité nouvelle de dépense de moins de 4 M€ <sup>[2]</sup> dont elle dispose en réalité.

<sup>[1]</sup> [Source USAC CGT](#) — <sup>[2]</sup> Voir tableau page suivante



Le plan de performance RP2, présenté le 6 juin ne prévoit pas de hausse généralisée des taux, mais une variation de la redevance de route à la hausse et une redevance terminale à la baisse. Il n'intègre pas les conséquences de l'inflation qui conduiront à l'absorption de près de 60 % de la hausse prévue dans ce plan. Ce n'est pas en euros 2014 que Thalès facturera à la DSN l'étude et le déploiement des futurs outils entre 2015 et 2019 !

## Une approche qui exclut les hommes

Si l'on peut concéder que le directeur des services de la navigation aérienne affiche aujourd'hui une politique volontariste sur les investissements, il n'en demeure pas moins que l'administration, dans son ensemble, recherche à l'heure actuelle

exclusivement le financement, *a minima*, des investissements prévus et connus. Dans le plan qui nous est présenté, la DGAC proscrit *de facto* toute possibilité d'évolution favorable jusqu'en 2020 des postes hors investissement. En faisant cela, elle ne protège pas les contrôleurs des effets imprévisibles du vieillissement des outils (*pannes, obsolescences révélées*) et installe un chantage inique à notre rencontre qui voudrait nous faire choisir entre nos outils et nos conditions d'emploi.

Le SNCTA n'acceptera jamais cet oukase. Les contrôleurs ne sont pas responsables de l'état de délabrement du système qu'ils exploitent comme ils ne sont pas responsables des déboires des compagnies aériennes françaises. Pour les pouvoirs publics et l'administration, c'est l'heure des choix, les contrôleurs ne paieront plus pour leurs erreurs !

Aujourd'hui soutenue par les contrôleurs malgré des systèmes défectueux ou obsolètes, la performance de la navigation aérienne de demain ne se fera pas sans eux. Le SNCTA mettra tout en œuvre pour défendre une approche de la performance qui s'appuie d'abord sur les hommes aidés par les systèmes.

**DU 24 AU 29 JUIN, ASSURONS NOTRE AVENIR. POSONS LE CASQUE, SUSPENDONS LES ÉTUDES ET LES FORMATIONS.**

|  |                           | UDS  |                 |                  |                  |                  |                  |
|--|---------------------------|--|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|  |                           | <i>Chaque vol est caractérisé par un nombre d'UDS (unités de service), auquel s'applique le taux unitaires de redevance de la zone de tarification.</i>                |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | 2014 (Réalisé)   | 2015 (Prévu)    | 2016 (Prévu)     | 2017 (Prévu)     | 2018 (Prévu)     | 2019 (Prévu)     |
| UDS Route, en milliers (Évolution prévue RP2 France)   |                           | 18 226   | 18 487          | 18 604           | 18 714           | 18 876           | 19 064           |
|  |                           | TAUX   |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | <i>Le taux unitaire de redevance correspond au prix de l'UDS (unités de service). Plus ce taux est élevé, plus la rémunération des services de contrôle est forte.</i> |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | 2014 (Réalisé)   | 2015 (Prévu)    | 2016 (Prévu)     | 2017 (Prévu)     | 2018 (Prévu)     | 2019 (Prévu)     |
| Application à la redevance de route 2014 de l'inflation prévue au plan RP2 (1,4%/an)                   |                           | <b>65,77 €</b>   | 66,69 €         | 67,62 €          | 68,57 €          | 69,53 €          | 70,50 €          |
| Proposition d'évolution de la redevance de route dans le plan RP2 France                               |                           | 65,77 €  | 69,05 €         | 70,07 €          | 70,09 €          | 70,06 €          | 69,60 €          |
| Écart entre la valeur du taux 2014 corrigé de l'inflation et les prévisions de taux du plan RP2 France |                           | 0,00 €   | 2,36 €          | 2,45 €           | 1,52 €           | 0,53 €           | -0,90 €          |
| GAINS  | TOTAL :<br>110 501 080 €  | 0,00 €   | 43 629 320,00 € | 45 579 800,00 €  | 28 445 280,00 €  | 10 004 280,00 €  | -17 157 600,00 € |
|  |                           | UDS  |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | <i>Chaque vol est caractérisé par un nombre d'UDS (unités de service), auquel s'applique le taux unitaires de redevance de la zone de tarification.</i>                |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | 2014 (Réalisé)   | 2015 (Prévu)    | 2016 (Prévu)     | 2017 (Prévu)     | 2018 (Prévu)     | 2019 (Prévu)     |
| UDS Terminale, en milliers (Évolution prévue RP2 France)   |                           | 1 013,70   | 1 057,10        | 1 093,60         | 1 097,20         | 1 118,00         | 1 142,20         |
|  |                           | TAUX   |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | <i>Le taux unitaire de redevance correspond au prix de l'UDS (unités de service). Plus ce taux est élevé, plus la rémunération des services de contrôle est forte.</i> |                 |                  |                  |                  |                  |
|  |                           | 2014 (Réalisé)   | 2015 (Prévu)    | 2016 (Prévu)     | 2017 (Prévu)     | 2018 (Prévu)     | 2019 (Prévu)     |
| Application à la redevance terminale 2014 de l'inflation prévue au plan RP2 (1,4%/an)                  |                           | <b>233,23 €</b>  | 236,50 €        | 239,81 €         | 243,16 €         | 246,57 €         | 250,02 €         |
| Proposition d'évolution de la redevance terminale dans le plan RP2 France                              |                           | 233,23 €   | 228,62 €        | 226,96 €         | 225,14 €         | 221,38 €         | 218,16 €         |
| Écart entre la valeur du taux 2014 corrigé de l'inflation et les prévisions de taux du plan RP2 France |                           | 0,00   | -7,88 €         | -12,85 €         | -18,02 €         | -25,19 €         | -31,86 €         |
| GAINS  | TOTAL :<br>-106 698 766 € | 0,00 €   | -8 324 895,06 € | -14 048 552,92 € | -19 775 317,27 € | -28 159 878,79 € | -36 390 121,93 € |

**Capacité offerte de dépenses nouvelles dans RP2 France (2015 - 2019) : 3 802 314 €**

