

RP2 ou le jeu de massacre !

LES COMPAGNIES AÉRIENNES, UNIES POUR LA CIRCONSTANCE, SE RUENT À LA CURÉE DU CONTRÔLE AÉRIEN EUROPÉEN. NOS «CLIENTS» SERONT-ILS NOS FOSSOYEURS ? OU FINIRONT-ILS PAR RECOUVRER LA RAISON ?

Tous dans l'arène

Le 15 novembre, la Commission Européenne organisait, à Bruxelles, une réunion inédite au cours de laquelle toutes les parties intéressées par le processus RP2 étaient rassemblées dans une salle pour échanger sur les objectifs de performance pour la seconde période de référence 2015 — 2019. Cette réunion se situait dans la continuité de la conciliation du 7 octobre, obtenue par l'ATCEUC après la menace d'une journée d'action le 10. Le SNCTA, membre actif de l'ATCEUC et leader pour l'organisation de la mobilisation du 10 octobre, a participé à cette réunion.

La Commission prétendait extraire de cette réunion de trois heures un consensus entre compagnies aériennes et fournisseurs de service de contrôle (ANSP) sur la hauteur des objectifs de performance pour les cinq années à venir. Les représentants des personnels étaient cordialement invités à faire part de leur avis, ou de leurs idées, pour parvenir aux objectifs fixés d'un commun accord entre parties... moquerie ou utopie ?

Le consensus impossible

Du déséquilibre ne peut naître le consensus, une loi que la Commission ne pouvait ignorer lorsqu'elle définissait la configuration de cette réunion.

Du côté des compagnies aériennes, un même objectif : la baisse des coûts ; et deux types de profils :

- ◆ les compagnies européennes classiques, en compétition au niveau mondial, qui craignent la perte de parts de marchés face à leurs concurrents nord-américains ou émergents (compagnies du golfe Persique entre autres),

- ◆ les compagnies *low cost* qui poursuivent une politique de baisse de leurs coûts d'exploitation, ou, plus exactement, d'augmentation de leurs marges, en tentant de reporter un maximum de charges sur les acteurs publics que sont les États, les régions et, maintenant, les ANSP.

Chacun pour soi et tout pour eux

Face à cette alliance de circonstance entre deux acteurs qui, d'ordinaire, se livrent une guerre sans merci dans le ciel européen, nous trouvons une myriade d'ANSP aux intérêts et objectifs différents, incapables de fédérer leur action, si ce n'est au travers d'une frêle association qui porte le doux nom d'une poésie lyrique portée naguère par les troubadours devant la cour*... Du prestataire irlandais bon élève au combattif espagnol ulcéré par la posture fermée de la Commission à l'égard de son pays en passant par l'attitude incantatoire du français qui espère convaincre, tous sont plus ou moins inquiets, mais chacun espère limiter chez lui l'impact des décisions de la Commission. Le pire est donc à prévoir pour 2014, lorsqu'il s'agira de décliner pour chaque ANSP la part de l'effort qu'il devra consentir pour participer à l'atteinte des cibles globales pour l'Europe que la Commission fixera en cette fin d'année.

Cette configuration est dramatique pour le contrôle aérien européen. Incapables de faire bloc contre l'agression caractérisée dont ils sont victimes, les prestataires risquent, *in fine*, de s'entre-déchirer pour s'assurer la place la moins exposée dans ce jeu de massacre orchestré par une Commission par trop fascinée par le modèle économique des compagnies *low cost*, modèle qu'elle verrait bien s'appliquer au contrôle aérien.

L'approche de la performance des systèmes de contrôle européens portée dans RP2 est inacceptable. Elle introduit une mutation en profondeur des missions du contrôle aérien qui seraient, dès lors, principalement tournées vers l'efficacité économique au seul bénéfice des compagnies aériennes. Les ANSP, exsangues, incapables de se moderniser et de se réformer pour assurer leurs missions, seraient alors dans l'impossibilité de garantir le plus haut niveau de sécurité. Le SNCTA n'acceptera jamais la mise en place d'une telle régulation qui expose dramatiquement les contrôleurs dans l'exercice quotidien de leur profession.