



## **INFO AVIATION**

### **SPECIAL EUROPE**

n° 124 / Décembre 2012

# **SES2 + : Une attaque sévère du secteur ATM se prépare**

Dans son "Spécial Europe" d'octobre dernier, FO annonçait l'arrivée d'une nouvelle directive intitulée "SES2+". Pourquoi "2+"? Juste un artifice de communication de la Commission Européenne pour véhiculer l'idée qu'après le SES1 et le SES2, cette directive ne comporterait que quelques modifications mineures. C'est ainsi qu'elle est présentée aux medias.

En réalité, il s'agit d'une casse sans précédent des services et surtout une tentative de la CE de réintroduire tout ce que les syndicats, déterminés, ont refusé et réussi à repousser dans les SES1/2.

Au menu :

- restructuration des services,
- diminution du nombre de Centres de contrôle,
- externalisation des services CNS, information aéronautique, formation (au contrôle et autres), etc.

## **Les compagnies pourraient participer à la gestion ATM et fixer les objectifs de performance**

Mais cela va plus loin, car l'idée est de permettre aux compagnies d'avoir un droit de regard sur la gestion ATM via les FAB ou les ANSP et sur les objectifs de performances.

La tendance est lourde et la menace sérieuse. Nous allons devoir faire face à un tir groupé de la CE et du PE sous la pression des compagnies. Les arguments présentés pour justifier ce big bang qui ne dit pas non sont, évidemment, fallacieux.

S'appuyant sur les retards en 1999 (dont l'ATC n'était responsable que de 20%) pour créer le Ciel unique puis les FAB, la CE invoque

maintenant une mise en place trop lente des FAB et des coûts excessifs de l'ATM. Jusqu'à ce jour, les services ATM ont toujours recherché et trouvé, quoiqu'en disent les compagnies aériennes, des solutions pour accroître la capacité et la régularité du trafic, avec bien sûr, une sécurité maximale. Mais cette sécurité dans le ciel a un coût et les compagnies ne veulent pas le payer.

Le contrôle aérien étant considéré (pour le moment) comme une activité d'intérêt général monopolistique, la CE s'attaque aux services associés, qu'elle appelle "auxiliaires"

## **Des plans de performance sous pression**

Pour le nouveau plan de performance de la période 2014-2019 (RP2). La CE entend rendre les objectifs au niveau FAB obligatoires. Elle a menacé les Etats ne respectant les objectifs assignés pour la période RP1 de sanctions. C'est une véritable offensive orchestrée par Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne en charge des Transports. De son côté, Brian Simpson, président de la Commission des transports au Parlement Européen, lors d'une audition en octobre, estimait que la C.E. devrait être prête à tenter

une action en justice pour obliger les gouvernements à respecter leurs accords dans le cadre du SES. Qui est aux manettes derrière ce beau monde ? Encore une fois : l'AEA (association européenne des Compagnies aériennes) et ses acolytes. L'affaire est donc sérieuse, et l'ETF (Fédération européenne des syndicats des Transports représentant la majorité des personnels, y compris les contrôleurs) se prépare à la riposte. FO, membre actif d'ETF, a participé aux premières réflexions sur les modalités d'actions pour calmer l'ardeur



de la C.E, qui veut aller vite pour faire passer cette directive avant le renouvellement du Parlement Européen en 2014 et des changements de Commissaires.

## **Plan de performance pour 2014-2019 (Reference Period 2)**

Canso (association des ANSP) et ETF ont rédigé une plate-forme commune pour le plan de performance de la RP2. En voici quelques termes :

### **Sécurité**

La prise en compte dans le plan de performance d'indicateurs de sécurité doit être une priorité. Ces indicateurs seront utilisés pour surveiller le niveau de sécurité dans toute l'Europe et d'aborder les mesures d'atténuation si nécessaire. La suggestion de la PRB (Performance Review Body, organe d'Eurocontrol/CE) de lancer des études de faisabilité sur l'utilisation des flux de données automatisés (TCAS par ex) au niveau européen ne doit pas remplacer l'analyse locale. CANSO et l'ETF ont donc recommandé de continuer à travailler sur ces sujets et à développer la culture non punitive pour les reports d'incidents car cela représente une condition préalable pour l'alimentation et le bon fonctionnement de tous les indicateurs de sécurité.

### **Approche économique**

Les objectifs de sécurité ne doivent pas être soumis à des compromis avec les autres objectifs (Capacité, Environnement, Coût économique). Pour évaluer correctement les interdépendances entre la capacité, les coûts et de l'environnement, la fixation d'objectifs au niveau européen est nécessaire. Aussi, CANSO et l'ETF défendent l'idée proposée par la PRB d'aborder les liens entre les quatre domaines clés (Key performance areas) grâce à l'utilisation du concept de valeur économique globale. Cela devrait permettre l'évaluation de la cohérence des plans de performance avec ces objectifs et leur surveillance au cours de la période de référence.

### **Extension du coût économique aux zones terminales**

L'extension de la notion de rentabilité aux secteurs terminaux pose problème pour CANSO et l'ETF. Les coûts des services terminaux ne représentent que 20% des coûts liés à l'ATM, mais ces services sont cruciaux pour la performance globale de l'ATM. Par conséquent CANSO et l'ETF demandent à la CE d'agir avec prudence avant d'introduire des changements dans le cadre législatif sur ce sujet. L'approche top-down est inappropriée. En outre, CANSO et l'ETF demandent la prise en compte de la responsabilité des autres acteurs impliqués dans le secteur terminal (ANSP, exploitants d'aéroports, etc).

### **Les coûts incontrôlables**

Cette notion a fait son apparition dans les débats cette année. Les coûts incontrôlables se réfèrent aux coûts dont la gestion dépend de facteurs exogènes, tels les régimes de retraites et pensions. La CE veut les supprimer. Mais cela mettra en danger la stabilité des ANSP en Europe et sera préjudiciable à la performance globale du système européen ATM. CANSO et l'ETF proposent donc de continuer à analyser et identifier de manière claire et transparente les coûts qui sont liés à des facteurs exogènes.

### **Système d'incitation (et de pénalité)**

Pour Canso et ETF, les indicateurs de performance (KPI) et les incitations prévues pour les ANSP doivent seulement être axés sur les facteurs de performance dont les ANSP ont la responsabilité ou sur lesquels ils peuvent agir.

### **Processus de consultation**

Au niveau de l'UE, il n'y a eu aucune consultation des partenaires sociaux européens, bien que ce soit clairement mentionné dans la loi, pour la RP1 (2009-2014). Or, elle est nécessaire pour assurer la cohérence des objectifs d'un point de vue social. Afin de faire un meilleur usage des structures existantes de consultation au niveau de l'UE, le groupe d'expert "social" du SES doit être consulté officiellement pour fixer les objectifs de la RP2 et pour les périodes de référence à venir.

**Au-delà des positions communes, FO et les syndicats d'ETF ont déjà clairement fait savoir à la C.E. qu'ils combattraient l'application des principes de marché dans cette nouvelle directive.**



## VINCI et quelques autres, prêts à se partager le gâteau

Les crocodiles sont déjà prêts pour s'attaquer aux basses couches...

Hasard du calendrier, un communiqué de Presse du 3 décembre vient de nous apprendre que Vinci "Airports", filiale de Vinci (Autoroutes, Parkings, etc.) allait assurer l'exploitation de la plate-forme de Poitiers (hors navigation aérienne) :

*"Ce contrat d'une durée de 7 ans prendra la forme d'une délégation de service public d'exploitation et entrera en vigueur le 1er janvier 2013. Il comprend la gestion, l'exploitation, l'entretien et la maintenance de la plate-forme aéroportuaire : aérogare, pistes et équipements, ainsi que des implantations commerciales. L'ensemble du personnel de l'aéroport de Poitiers-Biard intégrera la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Poitiers-Biard, détenue à 100% par VINCI Airports, qui a su intégrer des salariés d'horizons et de compétences différentes, avec ses 1800 collaborateurs dans le monde.../... VINCI Airports assure le développement et l'exploitation de 12 aéroports, dont 9 en France, principalement dans le cadre de délégations de service public : Nantes Atlantique, Rennes Bretagne, Clermont-Ferrand Auvergne, Grenoble-Isère, Chambéry-Savoie, Dinard Bretagne, Quimper-Cornouaille, Saint-Nazaire Montoir, Ancenis, ainsi que le futur aéroport du Grand Ouest. VINCI Airports est également concessionnaire des trois aéroports internationaux du Cambodge, Phnom Penh, Siem Reap et Sihanoukville. Au total, ces douze aéroports ont accueilli un trafic de plus de 9,5 millions de passagers en 2012, en croissance de près de 12% par rapport à 2011, pour un chiffre d'affaires global de 180 millions d'euros".*

Nos voisins et collègues contrôleurs espagnols ont déjà goûté aux délices de ce type de transfert au privé. Les personnels au sol des aéroports (ground handling) ont subi les mêmes avanies depuis plusieurs années. Salaires à la baisse, conditions de travail dégradées, coupe dans les effectifs, etc.

**FO n'attendra pas pour réagir à ce qui se prépare : le dépeçage des services dits "auxiliaires" par la C.E. (Information aéronautique, CNS, formation, etc) dans un premier temps, puis des services du contrôle dans un 2eme temps.**

**La directive SES2+ n'est que le préalable à un SES 3 qui entend faire tomber la citadelle contrôle après les autres services. Nous devons en être conscients.**

## FABEC

Le FABEC va se doter d'une entité permettant la coordination des services supports et transversaux dénommée **Service Provision Support Structure (SPSS)**.

La structure, l'organisation et le nombre d'agents ne sont en théorie pas encore définis. Mais au regard de certains documents de travail du FABEC, les dirigeants des ANSP et de l'ASB du FABEC semblent savoir déjà clairement ce qu'ils veulent, et pratiquent le management flou, si

cher au DSNA français, en laissant les représentants des personnels à leur interrogation.

FO demandera donc des éclaircissements sur ce point au prochain CT DSNA.



## Autorité de surveillance

Par ailleurs, côté autorités de surveillance, la C.E. demande une séparation structurelle (et non plus de fonctionnelle, comme c'est le cas en France avec la DSAC/DSNA). FO a déjà fait connaître son opposition à ce projet.

FO vous invite à aller voir sur son site [www.fodgac.fr](http://www.fodgac.fr) rubrique Europe.

- Le questionnaire de la CE, préparatoire à la rédaction de la prochaine directive SES2+, et les réponses de FO.
- L'avis commun de Canso et ETF pour le SES durant 2014-2019.

**Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! [www.fodgac.fr/fr/adhesion/](http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/)  
Des renseignements? Contactez vos délégués aux questions européennes  
Michel Lenoir, Laurent Notebaert, Guilhem Magoutier (Amelia)**

