

# Un service public soumis à des contraintes

REDEVANCES DE ROUTE, VOLUME IMPORTANT DE TRAFIC, FLEXIBILITE DE GESTION : TOUS CES FACTEURS FONT DE L'ESPACE AU DESSUS DU FL245 UN GATEAU APPETISSANT ET RENTABLE POUR LEQUEL LES PRESTATAIRES DE CONTROLE AERIEN N'HESITERONT PAS A SE BATTRE. A CONTRARIO, LA DISPERSION DES AEROPORTS ET LA PLUS GRANDE COMPLEXITE RELATIVE DU SERVICE D'APPROCHE FONT DE L'ESPACE AERIEN INFERIEUR UN ENDROIT COUTEUX, SUR LEQUEL DES ECONOMIES IMPORTANTES SERONT IMMANQUABLEMENT RECHERCHEES. COMMENT FAIRE EN SORTE QUE LA SECURITE N'EN PATISSE PAS ? SERONS-NOUS LES PREMIERES VICTIMES DE LA BAISSSE DES COUTS ?

## **Un service à l'attention d'usagers exigeants...**

### **Les passagers**

Les populations d'Europe veulent se déplacer sûrement et rapidement. L'avion rapproche les régions et les pays. La réussite de la construction européenne est de voir le plus grand nombre possible de citoyens circuler librement et aisément. La Commission Européenne, représentant les intérêts du citoyen européen, veille à cela en favorisant la création de nouvelles lignes via des règlements et en assurant l'accès au transport aérien au plus bas prix possible. Cependant elle a tendance à oublier celui de la sécurité.

### **Les majors**

Les hubs des grandes compagnies aériennes arrivent à saturation et l'Europe risque de se retrouver en panne de capacité aéroportuaire dès la fin de la prochaine décennie. Et cela sans prendre en compte l'ouverture de notre ciel à un nombre croissant de compagnies extra européennes. La demande de capacité aéroportuaire ne fera donc que croître.

### **Les low cost**

Les compagnies « low cost » sont devenues un vecteur incontournable du développement

## **... Un service : un coût...**

### **Actuellement**

Le contrôle aérien est actuellement financé par un mécanisme dit de « recouvrement des coûts », c'est-à-dire que ses coûts sont entièrement imputés aux usagers (compagnies aériennes) par voie de redevances. Lesquelles compa-

gnies aériennes répercutent bien entendu ce coût sur le prix du billet.

En France, deux redevances existent : une redevance de route, proportionnelle à la masse de l'avion et la distance parcourue, et une redevance pour services terminaux, uniquement proportionnelle à la masse.

### **L'aviation générale**

Les usagers de l'aviation générale ne souhaitent pas plus de services qu'aujourd'hui, et certainement pas payer pour eux. Ceux-ci ressentent la fiscalité imposée sur leur activité comme déjà très pénalisante. Néanmoins la croissance du trafic commercial nécessitera une technicité de plus en plus grande et des outils adaptés pour faire cohabiter les deux types de circulation en toute sécurité. Qui devra en supporter le surcoût ?

## **LA COMMISSION PROFESSIONNELLE**

### **Un organe directeur investi**

Le SNCTA, syndicat professionnel et démocratique, est constitué en plusieurs « organismes directeurs », chacun chargé d'une tâche différente. Ainsi, le Bureau National est l'exécutif du syndicat, son bras séculier. La Commission Professionnelle (ou COM PRO), l'une des 4 commissions permanentes du SNCTA, a quant à elle pour mandat l'étude des questions relevant de la profession de contrôle.

Son rôle n'est donc pas politique, mais prospectif. C'est à ce titre que le congrès de Marne-la-vallée (nov. 2005) l'a mandatée pour travailler sur l'avenir des approches. Le fruit de sa réflexion fera l'objet de motions présentées au prochain congrès et soumises à l'approbation de l'ensemble des adhérents.

La COM PRO n'écrit donc pas la politique actuelle du SNCTA, mais contribue à définir celle de demain.

Mais il est faux de dire qu'un centre se finance et recouvre ses coûts par les redevances qu'il génère : il existe de complexes mécanismes de péréquations horizontales et verticales. Ainsi une grande partie du financement des services d'approches et d'aérodromes est assurée par les redevances perçues en « en route ».

Ce système, pour éthique qu'il soit, est abhorré par une grande partie des compagnies aériennes qui n'acceptent pas de payer pour un service qu'elles n'utilisent pas. Celles-ci ont donc tout fait pour que ce système évolue.

### **Demain : un volume, un coût**

Sous le lobbying des compagnies, la CE s'est donc penchée dans le cadre du ciel unique sur le financement des services ATS. Un texte est en cours de rédaction (charging regime). Dans l'état actuel, il uniformise les pratiques des différents prestataires et ne semble pas perturber

### **... Un service : une politique française**

#### **Régionalisation**

Depuis les années 80, l'Etat s'est lancé dans une politique de décentralisation vers les collectivités territoriales. C'est dans ce contexte qu'une loi d'août 2004 prévoit qu'au premier janvier 2007, tous les aérodromes hors ceux fixés par décret seront transférés aux collectivités territoriales ou à un groupement de celles-ci. Régions, départements ou communes deviendront les nouveaux propriétaires des aérodromes et choisiront le gestionnaire. Il n'est pas pour le moment question de transfert de service du contrôle mais pour combien de temps encore ?

#### **Les gestionnaires**

Les gestionnaires actuels des aérodromes sont majoritairement les chambres de commerce, c'est-à-dire des établissements publics. Mais demain cette gestion sera déléguée à des socié-

celles du prestataire français : un leurre pour le rendre acceptable, une vieille méthode de la CE. Car les mécanismes d'identification des coûts sont écrits : une redevance terminale pour les services d'aérodrome (de la finale au parking) et une redevance « en route » pour les services au-delà de l'aérodrome. Entre les deux, pas d'échanges. Il est aussi possible de subdiviser la redevance de route en créant un volume pour une TMA, à l'intérieur duquel seuls les coûts de ce volume seront recouverts. C'est le début de la fin de la péréquation telle que nous la connaissons (du sol à illimité). Au morcellement financier que cela impose, répondra inévitablement à terme un morcellement de la prestation de service...

Cet outil est aussi un outil de baisse des coûts. Le développement de l'aéroport desservi sera favorisé par une redevance faible. Il deviendra donc obligatoire d'abaisser les coûts liés à ce terrain pour le rendre attractif.

tés privées, totalement (comme à Chambéry et Grenoble) ou partiellement. Sur les aérodromes dont l'Etat gardera la propriété (listés par décret), il sera créé des « sociétés aéroportuaires » : des sociétés mixtes dans lesquels se côtoieront les collectivités territoriales, des actionnaires privés et les CCI.

#### **La délégation de service ou l'externalisation**

En demandant à un autre de fournir le service, celui qui délègue (l'Etat pour nous actuellement) n'a plus d'obligation de moyens mais est simplement garant du résultat vis-à-vis de ses mandants, usagers et citoyens. Il n'est plus prestataire de service mais simple surveillant, vérifiant que le service est rendu selon les normes. L'obligation de moyens est alors transmise au prestataire.

### **Les pressions**

Les compagnies sont des lobbyistes puissants : le texte sur le charging regime le démontre. Certains vols (militaires, VFR, IFR d'entraînement...) sont exonérés de redevance. Le financement des services qui leurs sont rendus est assuré par la taxe de l'aviation civile imputée aux usagers. Les pressions fiscales sur les compagnies et les nouvelles taxes sont telles qu'elles réclament systématiquement la baisse de cette dernière et donc une optimisation des coûts non recouverts par les redevances pour services.

Ce texte va alors favoriser l'émergence d'un nouveau partenaire - le gestionnaire d'aéroport - dont les contraintes de développement seront liées aux coûts de services : un nouveau lobbyiste en puissance qui aura l'appui des politiques locaux.

### **Un service finalement comme les autres**

Le contrôle aérien, bien que service public de sécurité, va inévitablement être confronté à une volonté d'externalisation de la part des puissances publiques. D'ores et déjà, les mentalités évoluent et sur les aérodromes le contrôle aérien n'a plus la place centrale qui était la sienne autrefois. Au contraire, l'activité de contrôle est de plus en plus déconsidérée et vue par les autorités aéroportuaires comme une prestation de services comme une autre, à côté des bagagistes, des pompiers et des aviateurs. Lorsque dans le même temps apparaissent en Europe des prestataires de contrôle d'aérodrome privés, on ne peut que s'interroger : combien de temps avant que l'Etat ne délègue le contrôle aérien, cette activité mineure, à d'autres ?

## **LE MOT DU BN : SOLIDAIRE DU SOL A ILLIMITE**

### **Syndicat professionnel ou professionnels du syndicalisme : à vous de juger !**

La politique volontariste d'affectation d'effectif, la présence quotidienne du syndicat pour répondre aux problèmes techniques et humains et le volet indemnitaire du protocole 2004 témoignent de l'investissement permanent du SNCTA pour les listes 3 et 2. Notre action est concrète, bien loin des discours lénifiants et idéologiques qui ne mènent nulle part.

Nous continuerons à mettre toute notre énergie ces 3 prochaines années pour nous montrer digne de la confiance manifestée lors des dernières élections professionnelles. Le travail de la COM PRO entre dans cette démarche. La profession a besoin de bâtir son modèle d'organisation des services dans l'espace inférieur. Sinon, elle s'en verra imposer un autre. Seuls nous, contrôleurs, avons la compétence et la légitimité de proposer un modèle efficace qui intègre pleinement la dimension sociale trop souvent oubliée par la construction européenne.

Ceci vous fait réagir ? Vous voulez en savoir plus sur l'avenir à 10 ans des terrains de liste 2 et 3 ? Venez en parler, apporter vos idées, votre contribution au FORUM APPROCHES organisé par la COM PRO le mardi 23 mai 2006 à Athis-Mons.

Pour plus de détails, une adresse : [compro@sncta.fr](mailto:compro@sncta.fr) .