

Etat des lieux et perspectives

TOUTE EVOLUTION NE PEUT SE FAIRE SANS REALISER QUE NOS NOUVEAUX REGULATEURS SONT LES INSTANCES EUROPEENNES ET SANS PRENDRE EN COMPTE LE CONTEXTE ELARGI QU'EST L'UNION EUROPEENNE. QU'ON LE VEUILLE OU NON, NOUS SERONS DEMAIN TOUS EUROPEENS ET C'EST DANS CETTE OPTIQUE QU'IL FAUT S'INSCRIRE, AU RISQUE SINON DE VOIR NOTRE EDIFICE RASE PAR LA MACHINE EUROPE ET REBATI AVEC SES PROPRES INSTRUMENTS : DEREGULATION ET MISE EN CONCURRENCE.

Une Europe en construction

Au lendemain du conflit 39-45, les Etats ravagés humainement par 2 guerres mondiales se sont engagés dans la construction de l'Europe afin de garantir la paix.

Comment ?

Pour éviter les conflits, il faut rassembler les peuples en atténuant leurs différences pour éviter la division. La Commission Européenne crée ainsi des outils réglementaires imposés à tous les membres de l'Union. Ils entraînent un nivellement social, technique, etc. des peuples.

Cette construction essentiellement économique est principalement due à une présence prépondérante auprès des instances européennes

des lobbyistes économiques par rapport aux lobbyistes sociaux.

Toutes les activités seront réglementées

Depuis les années 90, plusieurs activités ont été la cible des dérégulations.

Les communications, par exemple, qui ont vu l'apparition de nouveaux opérateurs, français ou non, sur notre territoire. Les conséquences sur l'opérateur historique ont été nombreuses, telles que le démantèlement des activités de ce dernier et une modification des statuts des personnels (les nouveaux embauchés ont des contrats de droit privé). L'énergie aussi a été

impactée avec le changement de statut de nos entreprises, GDF se voyant bientôt obligée de fusionner avec une entreprise de droit privé. Dans les transports, le rail vit un début de dérégulation sur le transport de fret et la fin de concessions de certains tronçons à la SNCF. Des textes sont en cours d'étude pour déréguler les professions de notaires, comptables, agents immobiliers, bijoutiers,...

L'Europe poursuit sa construction et fatalement un modèle européen existera pour chaque domaine de la société. Le contrôle aérien ne fait aucunement exception à cette démarche, qui a amené chez nous les textes « ciel unique ».

Les modèles déjà construits :

Le regroupement à outrance : DFS

Face à ces enjeux, la DFS, prestataire allemand en courte finale pour la privatisation, a choisi la forte concentration de ses services d'approche. Il ne reste plus que 2 centres d'approche à Langen (près de Francfort) et à Munich, et des tours isolées.

De plus, la DFS ne rend pas le service dans toutes les tours : elle a créé une filiale de contrôle « low cost » pour répondre aux besoins

spécifiques des aéroports régionaux. Cette filialisation lui permet d'embaucher des contrôleurs en dehors de la convention collective de la DFS, et donc bien moins chers. La prochaine étape envisagée est le contrôle d'aérodrome « à distance » à l'aide de caméras qui surveillent les pistes.

Je régionalise ce qui ne rapporte pas : NATS

La solution anglaise est fort différente. Le NATS a gardé l'exclusivité uniquement sur le

contrôle en-route et les gros aéroports internationaux, où la fréquentation rend la prestation financièrement acceptable. Partout ailleurs, les gestionnaires des aéroports lancent des appels d'offres et le prestataire de contrôle le moins cher (pas forcément le NATS) gagne le marché pour une durée de quelques années. Certaines sociétés de handling aéroportuaire se sont diversifiées et proposent aujourd'hui aussi du contrôle aérien.

La France et la tentation centralisatrice

La politique actuelle

Lors de ces 15 dernières années, la DGAC a brillé par son absence de stratégie et sa vision « pragmatique ». Les plus petits terrains ont été déclassés les uns après les autres, parfois pour des raisons opérationnelles ou sociales, le plus souvent pour des raisons économiques. Le but,

plus ou moins affiché dans le passé, était d'arriver à une approche par SNA. En cela, la politique française procédait de la même démarche que l'allemande : regrouper le plus possible pour baisser les coûts.

Ne répond pas à tous les enjeux

L'aspect purement économique ne correspond pas à un plan global qui peut satisfaire les usagers.

Cette politique répond à certaines des questions qui se posent : rationalisation des coûts, création d'approches « transrégionales » ayant vocation à rester dans le giron de l'État et ne pas être décentralisées...

Mais aucune logique opérationnelle ne préside à ces centralisations : le plus souvent la grosse approche absorbe la petite mais continue à consacrer l'essentiel de ses moyens techniques et humains au service du terrain co-implanté. Le service rendu sur les terrains secondaires est irrémédiablement dégradé. Quant au défi posé par les « low-cost », particulièrement la flexibilité croissante dans l'organisation des flux qu'ils imposent, il n'est pas relevé.

Quelle organisation pour demain ?

Pour répondre aux enjeux

Refuser une évolution mauvaise et non maîtrisée est une chose. Promouvoir l'immobilisme et refuser d'ouvrir les yeux en est une autre qui nous amènera au pied d'un mur et nous fera violemment basculer dans l'inacceptable : la privatisation de nos tours puis de nos approches.

Il nous faut donc proposer un modèle alternatif, qui réponde à la fois à notre attachement

Ne parlons même pas de la dimension sociale le plus souvent ignorée alors qu'elle est au cœur de la problématique...

Toutes ces raisons ont amené le SNCTA à exiger lors de son dernier congrès la fin de cette politique de centralisations non maîtrisées et la définition d'une nouvelle politique cohérente, opérationnelle et sociale pour nos organismes d'approche.

Alors notre bilan

Entre 1992 et 1999 : Carcassonne est centralisée par Toulouse, Calvi par Bastia, Figari par Ajaccio, Cannes par Nice, Caen et Le Havre par Deauville, Calais, Merville et Le Touquet par Lille, Bron et Valence par Lyon, Vichy par

Clermont, Toussus par Orly et Châteauroux par Poitiers.

En 1999 (arrêté du 08/07/99) avec la création des listes, l'approche de Dinard était déjà programmée pour une reprise par Rennes et celle de Bergerac par Bordeaux puis en 2000 ce fut le tour de Béziers par Montpellier.

Aujourd'hui après la périphérisation d'Agen par Toulouse le 28/10/05 et celle d'Avignon par Marseille programmée en 2008 et décidée par l'administration il y a plus de trois ans, d'autres déclassements de terrains sont à l'étude : la reprise de l'approche de Saint-Etienne par Lyon ou Clermont-Ferrand et celle de Perpignan par Montpellier. Cela s'arrêtera-t-il là ? C'est à nous d'imaginer une alternative.

au service public et à la sécurité, à nos aspirations sociales, et aux enjeux qui se posent, que ceux-ci soient d'ordre opérationnels ou économiques.

Le virage doit se prendre aujourd'hui

Il est encore possible d'écrire son avenir, mais plus pour longtemps et écrire un tel modèle ne sera pas facile : il faudra des trésors

d'inventivité et de travail. Convaincre nos pouvoirs publics de l'adopter plutôt qu'une des solutions libérales en vigueur chez nos voisins sera aussi fort délicat. Mais c'est possible. Si nous y croyons. Si nous le défendons.

Nous faisons partie d'une des rares professions qui ont encore la possibilité d'écrire leur propre avenir. Saisissons cette opportunité avant que l'on nous retire le stylo !

DEMAIN LA DSNA DEVIENT LE NATS

Aujourd'hui, le NATS, c'est :

4 centres en route et d'approche devenus 2 Centres

14 aéroports gérés (sans approches), certains confiés par le ministère, d'autres 'gagnés' sur des marchés publics

1 école qui forme aussi des extérieurs

Un fonctionnement en partenariat public privé (état 49% personnels 5% compagnies 42%, aéroports 4%. Des recapitalisations importantes et malgré ceci, un déficit chronique amenant à des coupes sombres dans les budgets et les personnels.

Le NATS, c'est 1700 contrôleurs pour un volume comparable à la France qui en emploie 4200.

Le modèle du NATS, appliqué en France demain, ce serait :

2 centres en route (par exemple : Brest et Aix) et 1 centre d'approche (par exemple : Paris)

8 aéroports en gestion de l'ATC directe et les 5 plus gros gérés par contrat avec les 'propriétaires' suite à la réorganisation de 2007.

Sur les terrains, un système de contrôle « lowcost » à la néerlandaise serait mis en place pour faire au moins cher. Deux à trois contrôleurs en poste pour gérer les actuelles 'petites' listes 2 et listes 3.

Une compagnie détenue par l'état à moins de 50%, le reste étant détenu par les personnels (5%), ADP et Vinci (5%) et un 40% à un consortium de compagnies, Air France en tête avec ses filiales Britair et Régional mais aussi le groupe TUI et quelques « low costs ».

Dans un premier temps, une partie des agents dont le nombre baisserait à terme de 4000 à 2000 verrait leur traitement augmenter.

Mais, rapidement, l'ATC étant structurellement non-rentable, tandis que la hausse du prix du carburant fera peser une pression lourde sur les compagnies et donc nos redevances, il faudra, pour éviter le naufrage, geler voire baisser les salaires tout en limitant les investissements. Notre niveau de sécurité implacablement dégradé, un puissant service de communication sera chargé d'affirmer le contraire tout en dénigrant nos voisins, devenus des concurrents.

Ce monde vous fait rêver ? Ne faisons rien, il arrive tout seul !

Vous voulez écrire votre avenir, celui 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