

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL



OBSESSION !

À L'HEURE OÙ DES COMPAGNIES ANNONCENT DES PROFITS RECORDS, LA COMMISSION TENTE D'ÉTRANGLER LES ANSP. L'OBSESSION DE LA BAISSSE DES COÛTS N'A PAS QUITTÉ LA COMMISSION QUI FAIT FI DU CONTEXTE. ENDETTÉE ET CONTRAINTE DE SE MODERNISER, LA DSNA NE PEUT, ELLE, SE PERMETTRE DE LAISSER FUIR DE NOUVELLES RECETTES. LA MOBILISATION DES CONTRÔLEURS, À L'INITIATIVE DU SNCTA EN JUIN 2014, A RENDU POSSIBLE L'AUGMENTATION DU TAUX DE REDEVANCE. ILS SAURONT SE MOBILISER À NOUVEAU S'IL ÉTAIT REMIS EN CAUSE.

Le risky business des ANSP

Chaque prestataire est contraint de définir un plan de performance qui fixe, entre autres, l'évolution de son taux de redevances pour une période donnée. C'est un exercice complexe basé à la fois sur des prévisions de trafic et les coûts estimés sur une période de cinq ans. La France a effectué ce travail en 2014 pour la prochaine période de référence (RP2 : 2015-2019). Elle s'est basée pour cela sur les prévisions de trafic les plus récentes disponibles alors : celles de *Statfor*, publiées en février 2014. Sur la période précédente (RP1), le trafic a été inférieur aux prévisions du plan, ce qui a causé un manque à gagner pour la DSNA et contraint la DGAC à emprunter, notamment pour payer les salaires à certaines périodes de l'année. Ce déficit, artificiellement créé par une sous évaluation des taux, a également eu pour effet de différer les investissements essentiels à la modernisation des équipements de la DSNA, jusqu'à en émouvoir le Sénat dans un rapport récent. Sur la période RP2 qui débute, la France a, comme d'autres prestataires, choisi la prudence en privilégiant un scénario bas plutôt qu'une prévision moyenne. Il est toutefois intéressant de noter qu'il existe, pour éviter le risque d'estimations de trafic fantaisistes ou d'erreurs d'appréciation, un mécanisme de compensations d'écart appelé *Risk Sharing*. Ce système, mis en place pour éviter une pénalisation excessive des compagnies ou des ANSP, est une garantie face aux risques de fluctuations imprévues du trafic.

La stratégie de la Commission européenne

La Commission européenne, sous influence des lobbies des compagnies aériennes, n'a qu'un objectif : contraindre les ANSP sur deux aspects, la capacité et les coûts. Jugeant dans ces domaines les efforts des prestataires de contrôle du FABEC insuffisants, elle a rejeté leurs plans de performance présentés en juin 2014 et exige d'eux leurs révisions d'ici au 2 juillet prochain. La Commission a fait le choix stratégique de ne pas s'attaquer directement aux coûts fixés par les prestataires dans leurs plans de performance, qu'elle a du mal à contester, mais leur demande de prendre en compte de nouvelles prévisions de trafic opportunément plus avantageuses pour les compagnies. Pourquoi la Commission n'a-t-elle pas fait ce choix sur RP1 alors que la baisse du trafic aurait nécessité une augmentation du

taux de redevances ? Sans doute parce qu'à ce moment le mécanisme aurait profité aux ANSP ! Pourquoi enfin inciter à de telles mesures alors que les prestataires ont pris leur part de l'effort et que le temps est venu de rééquilibrer les comptes ? La logique de la Commission ne serait-elle pas : pile je gagne, face tu perds ?

Les redevances, la dette et l'investissement

Pour notre directeur général, la dette de la DGAC est un système de sécurité qui permet de faire passer les années difficiles aux compagnies sans augmenter les redevances. Elle est comme un parachute, un gage de sécurité... qu'il faut bien replier à un moment pour ensuite pouvoir s'en resservir. Pour ne pas augmenter les redevances, la DGAC a donc eu recours à la dette et a renoncé à investir. Le temps est venu de maîtriser la dette et de faire les investissements techniques et humains indispensables pour préparer l'avenir. Accepter une nouvelle fois le dogme de baisse des coûts et refuser encore d'investir reviendrait non pas à se tirer une balle dans le pied, mais à sauter sans parachute...

À trop vouloir gagner, on finit par tout perdre

Pour le SNCTA, le gouvernement ne doit pas oublier deux choses : **le respect de ses engagements**, en expliquant à la Commission que le plan réalisé l'année dernière doit s'appliquer même si l'évolution du trafic profite pour une fois aux ANSP, mais aussi que **la France reste souveraine** pour fixer son taux de redevance. Les engagements du Gouvernement en juin 2014 permettront d'accompagner la stratégie de la DSNA jusqu'en 2019 et notamment le déploiement des nouveaux outils de contrôle et l'accompagnement social des évolutions des conditions d'emploi des personnels. Le SNCTA et les contrôleurs ont décidé de dire stop aux taux de redevance de complaisance installés depuis trop longtemps en France par la DGAC. Toute révision du plan de performance de la France, qui conduirait à faire évoluer à la baisse les taux négociés avec le Gouvernement le 22 juin 2014, aura pour conséquence immédiate **le dépôt d'un préavis de grève de plusieurs jours à partir du 2 juillet**. Les compagnies ne pourront alors que regretter le jusqu'au-boutisme irraisonné de la Commission et ses conséquences sur leurs bilans comptables. Un équilibre a été trouvé en juin 2014, il doit être maintenu. À trop vouloir gagner, la Commission et ses affidés finiront par tout perdre.

POUR LE SNCTA, CEUX QUI VEULENT CHANGER LES RÈGLES DU JEU EN COURS DE MATCH SONT DES TRICHEURS.

S'ILS PERSISTENT, ILS SERONT SANCTIONNÉS. VERDICT LE 2 JUILLET AU PLUS TARD !

