



Le 20 février 2010

Communiqué sur l'abandon de la concurrence au profit de la régulation économique

La concurrence : vrai danger ou faux prétexte ?

« *Le contrôle de la Navigation Aérienne est une tâche impliquant l'exercice de l'autorité publique et n'est pas d'une nature économique dans la mesure où cette activité constitue un service public dont le but est de protéger à la fois les usagers du transport aérien et les populations survolées* ». Cette phrase, issue de la décision C364/92 de la Cour de Justice de l'Union Européenne, orne l'ensemble des communications de l'ATCEUC (coordination européenne de syndicats de contrôleurs à laquelle appartient le SNCTA).

Elle peut sembler une évidence pour tous les professionnels de la Navigation Aérienne et pourtant, le Ciel Unique a commencé à se construire sur le dogme de la concurrence entre les services de contrôle. Heureusement, sous la pression syndicale et l'impulsion d'Etats comme la France, le deuxième paquet Ciel Unique a rectifié le tir et la concurrence est aujourd'hui définitivement exclue du domaine du contrôle aérien. L'heure est désormais à la régulation économique par la performance. L'organisation recherchée doit maintenant s'adapter à ce nouvel enjeu.

Le mot « concurrence »

employé à tort et à travers

Alors que les personnels doivent se positionner pour le choix du modèle d'intégration au sein du FABEC, sans doute le choix le plus structurant de l'histoire de la Navigation Aérienne française, l'UNSA-ICNA déplore la distorsion des enjeux par certains, et la manipulation du débat qui en découle. Ainsi, **on entend abusivement que l'enjeu de la construction du FABEC est d'éviter la mise en concurrence des prestataires de contrôle**. S'ensuit l'habituelle comparaison avec France Télécom et la Poste, victimes de l'ouverture des marchés à la concurrence, qui doit achever de convaincre les indécis...

Discours bien rôdé, mais factuellement faux : l'ensemble des intervenants politiques, à tous les échelons, a confirmé que le contrôle aérien était désormais reconnu comme un « monopole naturel » et que **la notion de concurrence était explicitement exclue**. La Commission Européenne l'a fait acter dans le deuxième paquet « Ciel Unique » ; le Directeur Général l'a confirmé lors de l'ouverture des négociations protocolaires et le

Concurrence Vs Régulation économique

On parle de « mise en concurrence » lorsque le choix du prestataire se fait librement selon le prix affiché par ce dernier sur le marché. Appliqué au contrôle aérien, on pourrait imaginer que les secteurs transfrontaliers (ou le FAB tout entier) soient attribués au « moins-disant » (moins cher, plus productif, etc.). Ce modèle est explicitement exclu, et chaque Etat reste libre de choisir le prestataire qu'il veut au-dessus de son territoire national (principe de subsidiarité).

On parle de « régulation économique par la performance » lorsque les prix ne sont pas fixés par le marché, mais par une autorité indépendante (dite « régulateur économique ») qui les assortit de modulations en fonction des résultats affichés. Pour ce faire, des indicateurs avec des objectifs chiffrés sont définis. Avec ce système, la Commission Européenne dit en substance « je ne veux pas savoir comment vous vous organisez, mais soyez performants ! ». A ce jeu-là, la France est bien placée mais doit assurément consolider sa position à l'aide de coopérations contractuelles au sein du FABEC.

Secrétaire d'Etat aux Transports l'a écrit dans son communiqué interne du 11 janvier 2010.

Peut-on imaginer que tous nous mentent pour mieux nous endormir ? Lorsqu'en 1989, la Commission Européenne a lancé la libéralisation des services postaux, jamais elle ne s'est cachée de sa volonté de mettre en concurrence les opérateurs, et l'a inscrit dans chacune des « directives postales » successives. Elle s'est par

Un autre modèle économique...

La Commission Européenne a en fait changé son fusil d'épaule depuis 2000, et adopté un nouveau modèle économique pour accomplir son objectif (inchangé) : **baisser les coûts du contrôle aérien en Europe**. La régulation économique par la performance remplace ainsi la mise en concurrence, qui se révèle non adaptée au contexte.

Il ne s'agit pas de prétendre que l'un est meilleur que l'autre et que les personnels sont « sauvés ».

... pour d'autres solutions à trouver

Comme nous l'avons expliqué dans notre communiqué « la coopération contractuelle – le projet défendu par l'UNSA-ICNA », **la coopération contractuelle permet de conserver l'ensemble des missions de la DGAC** et donc de maintenir une structure transverse où les liens entre régulateur et opérateur seront les plus étroits et où l'influence du monde opérationnel sur la définition des indicateurs sera la plus tangible. Certes, les prestataires seront comparés entre eux (c'est déjà le cas avec la *Performance Review Commission* d'Eurocontrol...), mais cela n'aura qu'un effet psychologique sur les Etats (qui ne voudront pas apparaître comme « les derniers de la classe »), puisque le pilotage des indicateurs et des pénalités/incitations financières restera une prérogative purement nationale.

Là où s'arrête le parallèle entre le contrôle aérien et la boîte de petits pois qu'on achète dans un supermarché, c'est **qu'une telle comparaison au**

Le modèle fusionnel et l'obligation de productivité individuelle

En l'occurrence, **la fusion des prestataires de contrôle au niveau du FABEC est une réponse inappropriée**, voire perverse, aux enjeux de la

contre donnée le temps d'y arriver et cette libéralisation sera totalement réalisée en 2011, soit 22 ans après le début du processus. De même pour tous les autres secteurs libéralisés. **Lorsque la Commission veut faire quelque chose, elle le dit ; et quand elle le dit, elle le fait**. Pourquoi soudainement en serait-il autrement pour le Contrôle Aérien ?

Ainsi, l'indexation des prix sur la performance d'un système de sécurité et l'abandon du recouvrement des coûts ne sont pas sans poser un grand nombre de questions auxquelles il va falloir rapidement trouver des réponses. Mais il convient de comprendre en quoi la donne est désormais différente de ce qu'elle était avant ce revirement (rendant obsolètes les solutions trouvées à l'époque) et pourquoi il faut désormais explorer de nouvelles pistes.

niveau européen n'induit la concurrence que lorsque le consommateur peut librement choisir son prestataire, ce qui n'est évidemment pas le cas dans notre domaine d'activité (sauf de manière marginale et conjoncturelle – pétrole bas – sur certaines routes frontalières). En outre, le principe de subsidiarité s'applique ici (cf. encadré).

L'UNSA-ICNA attire donc l'attention des contrôleurs contre les raccourcis trompeurs qui viseraient à faire peur pour précipiter les personnels dans telle direction plutôt que telle autre. Ainsi, on ne peut regretter qu'en lieu et place d'un débat constructif sur le modèle d'intégration à poursuivre au sein du FABEC, certains se contentent de brandir la menace de la concurrence pour justifier la fusion comme d'autres invoquaient hier le danger des « armes de destruction massives » pour pousser à l'invasion de l'Irak.

afficheront probablement des performances bien supérieures à celles du FABEC), ni celles en interne. En effet, nous disposons actuellement avec la DSNA d'une « organisation intégrée », avec un « statut unique », et pourtant ce ne sont pas les points de comparaison qui manquent, systématiquement utilisés à charge contre les ICNA : I1, I2, temps de formation, etc. Nous en vivons les conséquences au quotidien.

Là où aujourd'hui des choix différents de mode d'organisation et de statut des personnels justifient des modèles sociaux différents et des conditions de travail adaptées, **où se situera la variable d'ajustement lorsque tout sera harmonisé jusqu'aux salaires et conditions d'emploi ?** La comparaison s'opèrera sur la productivité individuelle des contrôleurs ! C'est elle qui sera en première ligne lorsque les centres du FABEC seront comparés les uns aux autres (car ils continueront évidemment à l'être).

Dans un FABEC fusionnel, sera-t-il explicable que les contrôleurs de Karlsruhe réalisent deux fois

plus de mouvements que ceux de Reims avec seulement 50% de contrôleurs opérationnels en plus ? Pourra-t-on longtemps refuser en France (et particulièrement dans les centres du sud) les mesures de flexibilité qui permettent ailleurs de faire face aux effets de saisonnalité (jours supplémentaires, individualisation des horaires, etc.) ? **Inévitablement, si les conditions d'emploi et de travail devaient être harmonisées, cette harmonisation se ferait dans un sens (salaire, retraites,...) mais aussi dans l'autre (horaires, productivité,...).** Et cette évidence s'impose d'autant plus que **les contrôleurs français sont isolés dans leurs spécificités au sein du FABEC.**

Dans un domaine concurrentiel, il eut été intéressant de chercher à reproduire une situation monopolistique avec un statut unique des personnels. Avec la réorientation du Ciel Unique dans une logique de comparaison, **une fusion avec statut unique des personnels reporte en fait la comparaison des prestataires au niveau des individus eux-mêmes**, ce qui s'avère particulièrement dangereux...

L'abandon par la Commission Européenne du modèle concurrentiel à l'occasion du deuxième paquet Ciel Unique constitue une petite révolution. Elle doit modifier notre analyse, notre appréhension des enjeux, et évidemment des solutions à proposer pour éviter que les personnels ne soient les victimes des réorganisations à venir. Un modèle de FABEC fusionnel, avec un statut unique des personnels, n'est plus une solution adaptée aux nouveaux enjeux.

Par contre, une intégration du FABEC sur la base de coopérations contractuelles entre prestataires est totalement compatible avec le deuxième paquet Ciel Unique et permet d'envisager la construction européenne dans le respect des modèles sociaux de chacun tout en ne se fermant aucune porte pour l'avenir.

Mobilisez-vous les 23 et 24 février contre le FABEC fusionnel et la casse du statut ICNA et de nos conditions de travail !

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr