

Le Conseil supérieur de l'aviation marchande donnera-t-il naissance à un « monstre »?

Le Conseil supérieur de l'aviation marchande, (CSAM), qui ne c'était pas réuni pendant près d'un an, a été consulté sur un projet de rapport sur le devenir de l'institution. Ce projet de rapport, censé être remis au Secrétaire d'Etat aux transports, établit un diagnostic et fait des propositions. Concernant le diagnostic, il est exact que les débats relatifs aux autorisations et retraits de licence et de lignes extracommunautaires n'ont plus vraiment lieu d'être, puisque le règlement européen est d'application directe. De là à en conclure que le CSAM ne sert plus à rien, loin s'en faut selon FO. FO a toujours estimé que ce Conseil était, en quelque sorte, le Conseil économique et social du transport aérien, permettant ainsi aux organisations syndicales et patronales de faire valoir leurs positions auprès de l'administration et du pouvoir politique.

Le CSAM est censé exprimer un point de vue sur les dossiers d'intérêt généraux ; en 2008, quels débats auraient pu, ou auraient dû avoir lieu ?

- l'entrée en vigueur du règlement européen EU-OPS, avec l'application directe des règlements édictés par l'EASA (agence européenne de la sécurité aérienne), et ses conséquences sur la DGAC ;
- la volonté de la commission européenne de faire un pas supplémentaire dans la libéralisation des services d'assistance et les dégâts sociaux constatés ;
- l'accord USA-UE de ciel ouvert, qui souffre d'absence de réciprocité au détriment des compagnies aériennes, et qui doit être renégociés.

Par ailleurs, nous avons appris que pour justifier de sa propre survie, le Conseil national des transports entend se rebaptiser « Conseil national des transports et de l'intermodal ».

N'était-ce pas là que les que le débat sur la pertinence de relier Roissy et Schipol par le TGV, créant ainsi un complexe intermodal européen de premier rang, aurait dû être dû avoir lieu ?

Malheureusement, plutôt que de redonner du sens à des institutions existantes, comme le CSAM ou le CNT, organisant des débats démocratiques pour sensibiliser ou conseiller le Ministre, ou Secrétaire d'Etat, le rapport conclu par la création d'un nouveau « bidule », l'autorité de régulation du transport aérien, (AIRTA). Cette autorité, dite indépendante, aurait à sa charge l'attribution –ou non – des licences, et le CSAM pourrait servir de « Tribunal » pour ceux qui essuieraient un refus. Elle serait également chargée de fixer le taux des redevances et des contrats de régulation économique et de sélectionner les prestataires d'assistance en escale.

Ce type d'autorité « publique indépendante » est directement inspirée de la doctrine néolibérale selon laquelle le seul rôle des services de l'Etat et de veiller à une concurrence loyale entre opérateurs privés dans l'intérêt des consommateurs, comme c'est déjà le cas pour les télécoms.

Une telle autorité, état dans l'état, ne manquerait pas de remettre en cause le rôle et les missions de la DGAC, permettant à l'Etat de se défaire de ses responsabilités. A juste titre, un membre du CSAM a comparé cette « autorité » à un monstre à qui l'on donnerait naissance sans pouvoir le contrôler à posteriori.

Paris, le 25 février 2009