



Le 1^{er} mai 2010

Communiqué suite au communiqué de la Commission Européenne sur l'éruption du volcan Eyjafjöll

- La caisse ou je tire !

- Mais... elle est vide !?

- C'est pas grave : j'prends quand même...

L'éruption volcanique islandaise est un coup dur pour le secteur aérien (privé ou public) qui sort à peine de la crise économique. La Commission Européenne a décidé d'aider le secteur privé mais a (sciemment) oublié le secteur public, notamment la prestation de contrôle aérien, qui est pourtant un support de sécurité et de fluidité indispensable à cette activité. Aider financièrement le secteur public pourrait être, en effet, l'aveu d'une fausse route de l'actuel projet Ciel Unique. Le laisser se dégrader financièrement montrerait au contraire la nécessité d'un changement dans son fonctionnement. Par contre, le secteur privé est traité différemment. Faut-il y voir une preuve que l'Europe d'aujourd'hui est ultra libérale ?

La Commission Européenne « **communiqué** » suite au Volcan

Le 27 avril 2010, la Commission Européenne – en la personne de Siim Kallas, commissaire européen aux Transports – a publié une note d'information relative aux conséquences du nuage de cendres de l'Eyjafjöll sur le trafic aérien.

Après un état des lieux assez sombre sur les effets désastreux de la fermeture de la quasi-totalité de l'espace aérien européen pendant 7 jours et de l'annulation de plus de 100.000 vols, la Commission liste un certain nombre de mesures et de recommandations afin de permettre au secteur du transport aérien de rester à flots.

Ainsi, la Commission Européenne autorise les

Etats Membres à faire preuve de « flexibilité opérationnelle » pendant la période de reprise du trafic, notamment en ce qui concerne le respect des contraintes environnementales (nuisances sonores et quotas d'émission de CO₂) et l'utilisation des créneaux aéroportuaires.

La Commission Européenne permet aussi à titre exceptionnel aux Etats Membres de verser des aides d'Etat aux compagnies aériennes en difficulté, à la condition que cela ne « distorde » pas le marché et donc la libre concurrence entre les compagnies.

Demain, on contrôle gratis !

Parmi les mesures proposées figure une qui concerne plus particulièrement les contrôleurs européens : faisant le constat que les compagnies ont un besoin urgent de liquidités, la Commission suggère que les compagnies ne paient plus le service du contrôle aérien jusqu'à ce qu'elles aient reconstitué leur trésorerie !

Plus précisément, la Commission propose que pendant une période de temps limitée, le taux de redevances en-route soit fixé à 0 euro (le service du contrôle devenant ainsi gratuit), les ANSP pouvant recalculer un nouveau taux de redevances pour la deuxième moitié de l'année

2010 tenant compte du moins-perçu « selon le principe du recouvrement des coûts »...

Il est particulièrement savoureux que la Commission Européenne, qui agit de façon décisive pour tuer le principe du recouvrement des coûts (la France l'a abandonné au 1^{er} janvier 2010), se réfugie désormais derrière ce principe pour exiger des efforts financiers démesurés de la part des ANSP, et donc de tous les contrôleurs, au seul bénéfice des compagnies aériennes...

Mais il ne faut pas être dupes : il ne s'agit pas d'une simple avance sur frais ou décalage de

facturation : jamais l'Etat Français n'autorisera la DSNA à augmenter son taux de redevances de façon à compenser l'intégralité du coût d'une telle opération ! Déjà en 2009, alors que nous étions encore officiellement sous le régime du recouvrement des coûts, le taux de redevances n'a pas été augmenté suffisamment pour couvrir le moins-perçu dû à la crise. Qui peut croire demain à une augmentation substantielle du taux de redevances pour la deuxième partie de l'année 2010 ?

Vers une accélération du SES ?

C'est non sans toupet, et avec un opportunisme politique certain, que la Commission Européenne profite de la situation désastreuse actuelle du transport aérien pour promouvoir son projet « Ciel Unique ».

Il est évident que la situation que nous avons vécue, et la cacophonie ambiante n'avaient strictement rien à voir avec la prestation de contrôle en tant que telle, et encore moins avec les FAB. C'est la coordination au niveau étatique, sur l'ensemble de l'union européenne (et donc bien au-delà des FAB) qui a été défailante ! Comme a pu le déclarer M. Borloo en Conseil des Ministres, si le volcan a démontré que « l'Europe a été complètement absente dans cette affaire, on peut se demander si cela n'a pas été une bonne chose parce que s'il y avait eu une coordination européenne, avec le manque d'harmonie sur le sujet, cela aurait été pire »...

Quoi qu'il en soit, la Commission souhaite désormais « accélérer le Ciel Unique ». Et bien soit ! Il est donc temps que chacun fasse preuve de pragmatisme pour tenir ce nouveau calendrier, Commission et Etats Membres, et qu'ils se mettent rapidement en position de faire adhérer les personnels aux enjeux. En particulier, l'Etat français devra adopter une démarche beaucoup plus consensuelle et chercher à construire le FABEC opérationnellement, étape par étape, sur des bases socialement acceptables plutôt que de persister dans son approche fusionnelle. Nous invitons ainsi les responsables politiques à bien (re)lire CONCORDIA : la plupart des pistes s'y trouvent !

Des efforts déjà consentis par les personnels

Car rappelons que pour faire face à la crise du Transport Aérien et pour éviter de trop peser sur les compagnies aériennes, l'Etat français a déjà fait le choix de fixer un taux de redevances inférieur au coût réel de la prestation, forçant la DSNA à emprunter au total plus de 300 millions d'Euros ces 2 dernières années, et amenant à un endettement morbide dont tous les personnels de la DGAC peuvent mesurer au quotidien les conséquences sur leur vie professionnelle.

Cela suffit ! Le poids de la dette est déjà insoutenable et les efforts consentis par les personnels pour faire toujours plus avec toujours

moins n'iront pas plus loin. La DSNA n'est ni le FMI, ni la Banque Mondiale. Un peu de bon sens : lorsqu'on en est à essayer de payer ses factures d'électricité le plus tard possible (*sic !*), on n'est pas en position de travailler gratuitement pour améliorer le cash-flow d'Air France...

Si les Etats Membres souhaitent passer d'un système où ce sont uniquement les compagnies aériennes qui paient pour le service au système américain où le contrôle aérien est en grande partie financé par l'impôt, qu'ils le disent ! L'UNSA-ICNA pourra y voir une vraie cohérence avec le fait que le service du contrôle est un

service public de sécurité destiné non seulement aux passagers, mais aussi aux populations survolées. Mais bien loin de ces considérations, il

s'agit ici uniquement d'appliquer le vieux principe de mutualisation des pertes et privatisation des profits...

C'est la situation financière de tout le secteur qu'il faut assainir !

Depuis sa création, **l'UNSA-ICNA** alerte très régulièrement quant aux choix budgétaires absurdes et dangereux opérés par les pouvoirs publics, sous la pression d'une Commission Européenne qui n'a à l'esprit que les seuls intérêts commerciaux des compagnies, sans même s'intéresser un instant au nécessaire financement de la **sécurité**. Il s'agit ici du tout dernier signal d'alerte : les contrôleurs aériens ne se laisseront pas impunément « faire les poches » !

L'UNSA-ICNA exige que la DSNA bénéficie d'une aide de l'Etat afin de compenser non seulement le moins-perçu dû au volcan, mais aussi une partie de la dette contractée précédemment dans le seul but d'aider les compagnies aériennes utilisatrices de l'espace aérien français.

L'UNSA-ICNA propose que les fonds structurels européens soient utilisés pour aider **l'ensemble** des acteurs du transport aérien en Europe : compagnies, aéroports et ANSP. Oublier les ANSP serait un échec politique et l'aveu de la mauvaise voie prise par l'actuel Ciel Unique.

L'UNSA-ICNA estime que la gravité de la situation impose de réallouer une partie des

investissements européens (notamment dans le projet SESAR) en dépenses de fonctionnement pour faire face aux besoins urgents de trésorerie de nos centres opérationnels ; l'heure n'est malheureusement plus à une classique démarche contra-cyclique d'investissement pour sortir plus vite de la crise, mais à assurer notre subsistance même.

L'UNSA-ICNA appelle solennellement le gouvernement français à revenir au recouvrement des coûts pour la Navigation Aérienne dès 2011 et à peser de tout son poids pour que la législation communautaire à venir n'impose pas aux Etats Membres de passer à un système de régulation économique. Face à des situations de crise telles que le Transport Aérien vient de connaître, un système de pénalités et d'incitations financières n'a aucun sens, on le voit bien ; seule une réelle « caisse d'amortissement du risque » telle que défendue par **l'UNSA-ICNA**, alimentée en période de croissance permettrait d'aider vraiment les compagnies aériennes en des temps comme ceux-ci.

Gardons à l'esprit qu'il s'agit de financer de façon pérenne une activité vitale de sécurité ; agissons ensemble pour que le bon sens succède enfin au dogmatisme économique et à l'appât du gain !

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr

CONCORDIA : www.concordia-fabec.eu