



**BUREAU NATIONAL**

Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne

Le 7 septembre 2009

Communiqué suite à la note du Secrétaire Général aux Transports du 31 août 2009

## **La situation financière de la DGAC dans le rouge !**

**Les Organisations Syndicales ont reçu le 31 août une note du Secrétaire Général aux Transports sur la situation financière de la DGAC. Il en ressort notamment que le déficit d'exploitation s'élèvera au-delà des 150 millions prévus pour 2009 du fait de prévisions de trafic trop optimistes (ou trop peu pessimistes, devrait-on dire). Au delà des 100 millions d'euros déjà empruntés pour le budget 2009, de nouvelles mesures sont d'ores et déjà prévues afin de restructurer le budget de l'année 2010.**

Ces chiffres ne sont bien évidemment pas faciles à appréhender pour des personnels dont la finance est loin d'être le métier. Aussi, est-il certainement utile de rappeler à titre de comparaison que les derniers protocoles triennaux coûtaient aux alentours de 50 millions d'euros. En un an, la perte représente donc l'équivalent de 9 années de progrès social.

### **Le recouvrement des coûts et ses limites en période de crise.**

Le salaire des personnels du prestataire de navigation aérienne provient des redevances que payent les Compagnies pour bénéficier des services de contrôle. Le fonctionnement nominal est ainsi basé sur le recouvrement des coûts qui conduit à facturer exactement le prix de la prestation induite (salaire et investissement).

Evidemment, cette assiette de recouvrement est strictement encadrée, à la fois au niveau National et Européen avec des objectifs de performance économique qui ont d'ailleurs été parfaitement tenus par la DGAC jusqu'alors.

Les redevances versées par les compagnies sont fonction de la masse des

appareils et de la distance parcourue, modulées de ce fameux taux de recouvrement qui permet de prendre en compte la fluctuation du trafic. En résumé, à coût du service constant, si le trafic augmente, le taux de redevance va baisser d'une année sur l'autre et augmenter si le trafic baisse. Ce type de recouvrement des coûts a longtemps profité aux compagnies aériennes à qui la DGAC reversait le trop perçu quand les rentrées d'argent réelles étaient supérieures à celles anticipées. Aujourd'hui, l'effondrement historique du trafic aérien a pour voie de conséquence un trou béant dans le budget de la DGAC...

Notre site [www.icna.fr](http://www.icna.fr)

## Des solutions sournoises et dangereuses pour l'avenir des personnels...

La crise financière qui touche lourdement le Transport aérien depuis l'été 2008 a conduit à une décision politique historique : l'abandon du recouvrement des coûts. En clair, la DGAC a eu comme consigne de modérer la hausse de son taux de redevance afin de ne pas peser trop lourdement sur les Compagnies, notamment Air France. La DGAC, qui reversait donc de l'argent aux compagnies aériennes quand les cours de bourse flambaient et les stocks options grossissaient, se retrouve aujourd'hui à travailler à perte ! Alors si nos salaires se maintiennent, c'est tout simplement parce que notre employeur s'endette pour nous payer, joli tour de passe-passe qui présage d'un avenir délicat, compte-tenu notamment des négociations à venir autour du FAB EC où il

faudra nous battre pour défendre nos acquis sociaux et notre modèle social (qui a l'évidence ne sera plus pérenne puisqu'on aura volontairement endetté notre administration! CQFD pour expliquer qu'un changement de statut de notre entité soit nécessaire !).

Cette situation grave est donc avant tout la conséquence d'un arbitrage politique : de l'argent sans contrepartie au secours de Compagnies privées, arbitrage qui d'ailleurs n'a pas suscité de réaction bien vive de la part des syndicats en place à cette époque. Il faut également rajouter que dans un contexte de Révision Générales des Politiques Publiques, le gouvernement n'a sans doute pas hésité un instant à copieusement dégraisser notre administration et ce n'est pas terminé !

### Les propositions de l'UNSA ICNA

Evidemment, nous ne pouvons rester insensibles à la situation financière des compagnies aériennes et il serait illusoire de vouloir faire passer la baisse du trafic sur la seule hausse incontrôlée du taux de redevance.

Toutefois, à arbitrage politique, solutions publiques ! Au-delà des attermoissements dont font preuve nos collègues sur : où va-t-on glaner quelques précieux euros ? L'UNSA-ICNA s'engage et demande à ce que des solutions alternatives soient mises en place :

- Ainsi, la situation que nous traversons s'étendant bien au-delà des frontières nationales, nous souhaitons que des **subventions publiques européennes** soient demandées afin de combler le déficit des prestataires de service de contrôle, comme cela a pu être fait dans d'autres secteurs.
- D'autre part, nous demandons qu'une **redéfinition dans la priorité des investissements** soit menée. Doit-on sacrifier le fonctionnement de la DSNA sur l'autel de projets européens ? (Réduction drastique du Budget de l'ENAC, Gel pour l'extension de CRNA, Non renouvellement de matériel sur les Approches, etc.)
- Enfin, l'UNSA-ICNA revendique la mise en place d'une « **caisse d'amortissement du risque** », alimentée par les redevances en période de croissance et réinjectée en période de décroissance.

L'UNSA-ICNA ne peut rester sans réaction quand la DGAC et l'Etat choisissent de faire peser sur les seuls personnels les conséquences de la crise financière. Pour ceux qui en doutaient encore, l'appartenance de la DSNA à la fonction publique d'Etat français est plus que jamais remise en cause. Les choix de la DGAC l'illustrent chaque jour davantage.

**SOUTENEZ NOTRE VOIE,  
DÉFENDEZ VOTRE AVENIR,  
ET ADHÉREZ À L'UNSA-ICNA**

Notre site [www.icna.fr](http://www.icna.fr)