



Le 15 novembre 2009

Communiqué suite à l'abandon du recouvrement des coûts par la DSNA dans le budget 2010

La DGAC sonne l'HALLALI du RECOUVREMENT DES COÛTS

Stratégie et conséquences, l'UNSA ICNA informe

Ne doutons pas, derrière notre financement aux abois, c'est bien une chasse au coût des personnels qui sera organisée.

Qu'est-ce que le recouvrement des coûts ?

C'est facturer exactement aux usagers le coût du service rendu. Ce recouvrement se fait en France par la perception de redevances qui alimentent le BACEA (Budget Annexe de la mission Contrôle et Exploitation Aériens). Bien que perfectible par la création d'une caisse d'amortissement (lissant les

variations du taux de redevance en cas de crise), ce principe est doublement vertueux : d'un côté, il garantit au prestataire les fonds nécessaires à un niveau de sécurité maximum et de l'autre ne permet pas de bénéfice et donc éloigne d'éventuels appétits d'investisseurs privés.

Le recouvrement des coûts est-il appliqué partout ?

Presque... En Europe, le recouvrement des coûts était jusqu'à ce jour le mode de financement du contrôle aérien dans tous les pays, à l'exception notable de l'Angleterre. **Le NATS (prestataire anglais privatisé) a opté il y a quelques années pour un système figeant le taux de redevance sur**

des périodes de 5 ans.

Après quelques années de pertes colossales (le contribuable anglais étant obligé de remettre 600M€ au pot), le NATS dégage des profits depuis 5 années consécutives, reversés aux actionnaires (compagnies aériennes et Etat anglais). Seul 5%

A la défense de notre mode de financement

Avec l'abandon du recouvrement des coûts, la DGAC s'inscrit d'elle même dans une logique comptable où le contrôle aérien est un service comme un autre et où la sécurité a un prix. Mais rentabilité et sécurité font rarement bon ménage...

Les ICNA refuseront de payer l'addition, sur le secteur ou sur leurs feuilles de paie, de choix politiques basés sur des paris hasardeux de croissance.

L'UNSA-ICNA appelle l'ensemble des syndicats de la DGAC à se positionner et s'unir contre cette réforme qui mettra à mal tout notre modèle de fonctionnement et pourra à terme justifier notre sortie de la Fonction Publique.

Il exige le maintien du recouvrement des coûts, seul garant sur le long terme de la sécurité aérienne. Il revendique l'apurement rapide de la dette de la DGAC, souscrite au bénéfice des seules compagnies aériennes, au moyen de subventions publiques françaises et européennes.

Notre modèle est efficace, il est vertueux, sauvons-le !

de ce profit a été redistribué aux employés (au titre des parts qu'ils détiennent). Mais qu'en sera-t-il avec la crise ?

A noter que ce système dit de « price capping » s'est intégré dans une logique de régulation économique, où le financement du prestataire est

lié à sa performance : le NATS est amené à payer des pénalités financières en fonction de ses minutes de délai par exemple. Les centres français frontaliers connaissent bien les réticences de Londres à poser des régulations et les questions de sécurité que cela soulève...

L'exemple anglais fait tâche d'huile

Ces derniers mois, l'exemple anglais semble contaminer l'Europe entière.

Les Pays-Bas ont décidé de geler leur taux de redevances pour les cinq prochaines années. CANSO (Civil Air Navigation Service Organisation, l'organisation regroupant tous les principaux prestataires de contrôle) promeut ouvertement l'abandon du recouvrement des coûts. De leur côté, les compagnies passent à l'attaque. L'AEA (Association of European Airlines – le syndicat patronal des low-cost) accuse le gouvernement irlandais de vouloir faire de son territoire une « no-flying zone » en raison de l'augmentation de redevances de 17% nécessaire pour recouvrer ses coûts.

En Belgique, **il accuse Belgocontrol d'abonder au budget général de l'Etat pour faire payer aux**

compagnies le déficit public. Partout, le recouvrement des coûts est cloué au pilori et le price-capping promu comme étant plus adapté au mode de fonctionnement de compagnies aériennes qui ont besoin de prévoir à longue échéance. La logique comptable prévisionnelle l'emporte peu à peu sur le nécessaire maintien de la sécurité quelle que soit la conjoncture économique.

Selon vous ?

Un prestataire de service est-il là pour assurer la sécurité ou pour faire de l'argent ? Est-il acceptable que la sécurité des passagers et des populations survolées dépende d'une conjoncture économique volatile ? A qui iront les bénéfices potentiels ? Et surtout, qui paiera en cas de déficit ?

Pourquoi maintenant ?

Les attaques récentes des compagnies aériennes ne peuvent expliquer seules cet abandon progressif du recouvrement des coûts. Nous vivons le résultat d'années de lobbying et de pression de la Commission Européenne.

En effet, celle-ci avec ses textes « Ciel Unique 2 » a changé son fusil d'épaule quant à la façon de faire baisser les coûts du contrôle aérien. Là où elle souhaitait avec le « Ciel Unique 1 » organiser une concurrence frontale au sein des FAB (au risque de conflits sociaux), **elle préfère maintenant agir de façon plus insidieuse en remplaçant la mise en concurrence par la régulation économique du secteur.** Les prestataires ne se font plus la guerre à 3 ou 4 (au risque de recréer à terme un oligopole), mais sont tous comparés entre eux !

Cette mécanique consiste à mettre en place des

« indices de performance » pour pouvoir comparer tous les prestataires puis à leur imposer des « objectifs de performance » qui, s'ils ne sont pas atteints, entraînent des pénalités financières pour le prestataire.

Or, cette régulation économique n'est efficace qu'à condition d'abandonner le recouvrement des coûts (sinon, on recouvre les pénalités financières). La Commission Européenne pousse donc (sans l'obliger formellement) à un passage à une fixation des prix sur 5 ans.

Les prestataires, pris entre le marteau (les compagnies) et l'enclume (la CE) et pour certains échaudés de la crise financière qu'ils ont dû affronter sans « bas de laine » mais au moyen de coupes sombres dans leur budget se sont laissés convaincre et abandonnent tour à tour le recouvrement des coûts.

« Netherlands Air Navigation charges to be frozen for 5 years ». *CANSO news*. Numéro 50 (octobre 2009).

<http://files.aea.be/News/PR/Pr09-033.pdf>

La France bascule aussi

La France n'est nullement épargnée par ce mouvement inquiétant. **La note de la DGAC en date du 19 mai 2009 à l'attention des compagnies aériennes intitulée « Nouveau régime de redevances de Navigation aérienne mise en place d'un système d'incitation à la performance » est édifiante :**

« Il est envisagé de modifier le régime des redevances perçues pour la métropole, et d'abandonner le principe de recouvrement des coûts, tant pour la redevance de route que pour la redevance pour services terminaux. ».

« Le nouveau régime, prévu par les règlements européens en vigueur et cohérents avec les nouvelles dispositions communautaires en cours d'adoption, prévoit de déterminer à l'avance des taux unitaires sur une durée maximale de cinq ans. »

« Dans le nouveau dispositif, les redevances incluront une incitation économique à la performance, consistant en des modulations financières (au dessus ou en dessous des coûts prévus) en fonction des résultats et d'indicateurs et d'objectifs de performance annuels portant notamment sur la qualité de service. »

Depuis sa création, l'UNSA-ICNA alerte sur l'endettement morbide de la DGAC et la sortie du système de recouvrement qu'implique la non-augmentation du taux de redevances à hauteur

de nos coûts. Il apparaît aujourd'hui clairement que cette sortie n'est pas qu'un accident de parcours, mais une volonté des pouvoirs publics pour l'avenir : **La France abandonne le recouvrement des coûts.**

Si la DSNA est aujourd'hui le moins cher des grands prestataires européens et pourra dans un premier temps se permettre d'afficher des tarifs lui assurant une marge confortable, **l'objectif chiffré du FABEC pour 2018 est une baisse du taux moyen de redevances de 17 % !!!**

Les charges de personnel pesant à 70% sur les prestataires de contrôle, **nos conditions de travail seront évidemment la principale variable d'ajustement** dans le futur : celles-ci sont donc partout menacées, concurrence ou pas.

Les taux en Europe

Extrait de l'arrêté du 19 septembre 2008 publiant les taux unitaires de la redevance de route à compter du 1er janvier 2009 : « À compter du 1er janvier 2009, le taux unitaire global de la **France** est fixé à **61,49 euros.** »

Extrait d'Eurocontrol : les taux en septembre 2009

Belgique Luxembourg	Allemagne	Royaume- Uni	Pays- Bas
76,06	67,18	68,01	64,21
Suisse	Espagne	Italie	Autriche
74,65	84,14	66,01	60,43

La sécurité a maintenant un prix

L'abandon du recouvrement des coûts et les pénalités financières appliquées au titre de la performance vont avoir un impact sur la sécurité. **Moins de revenu, c'est non seulement moins d'investissement dans la sécurité mais aussi une dégradation de celle-ci.** Des pénalités basées sur

des indicateurs, c'est favoriser artificiellement tout ce qui permet à court terme de les améliorer individuellement, sans réflexion de fond sur le système global, sur le maintien d'une vraie sécurité.

Conditions de travail des contrôleurs : bientôt la gueule de bois ?

Extrait de l'Annexe PLF 2010 Budget annexe :
« Les contraintes économiques qui pèsent sur le BACEA depuis la fin 2008, conséquences de la chute du trafic aérien et donc des recettes, ont imposé des modifications importantes du projet de budget 2010 tel qu'inscrit dans la présentation pluriannuelle de l'équilibre du BACEA pour 2009-2011 »

« L'objectif de ce budget est de retrouver

l'équilibre en appliquant une série de mesures sur les dépenses et les recettes du budget annexe. »

« La stagnation du trafic en 2008 et la baisse qui se confirme pour 2009 dans un contexte où les effectifs de contrôleurs ont été dimensionnés sur une hypothèse de croissance conduisent à une stagnation de la productivité sur 10 ans (+15 % de contrôleurs et +16 % de trafic). »

Pour la première fois, le niveau d'emprunt (258M€) dépassera le niveau d'investissement (187M€) : l'emprunt est donc aussi utilisé pour financer des dépenses de fonctionnement. **En clair, la DGAC emprunte pour payer nos salaires !** Imagine-t-on que cela puisse être une situation d'avenir ?

Or, pour le gouvernement, les contrôleurs n'ont pas fait grand chose ces 10 dernières années et semblent la variable d'ajustement parfaite ! Mais si les derniers 18 mois de crise ont effacé plusieurs années de croissance forte de l'aérien, elles n'ont pas pour autant effacé de l'esprit des ICNA les efforts consentis année après année pour faire face à la demande de trafic, augmenter continuellement les capacités, le tout avec des outils peu adaptés (écrans MAGE, installations techniques indigentes dans les approches.....).

Réclamer aujourd'hui des baisses d'effectifs de contrôleurs au titre de cette stagnation du trafic (il est prévu 188 emplois de moins en 2010 sur le BACEA), c'est faire payer deux fois aux ICNA les gains de productivité réalisés ces dernières années et c'est **surtout ne pas préparer une seule seconde la reprise du trafic à l'avenir**. Comme toujours, la DGAC réagira au pied du mur quand il sera trop tard...

Un silence que l'on comprend

Comment expliquer la discrétion de violette de la DGAC envers ses personnels sur un sujet aussi majeur que le financement, alors que les compagnies aériennes sont au courant depuis le printemps et le projet à l'Assemblée Nationale ? Comment expliquer que la réunion sur le sujet ait été annulée dès la sortie du congrès de l'UNSA ICNA ?

La DGAC sait que les futures augmentations de redevances ne serviront qu'à éponger les dettes de la DSNA (qui représentent plusieurs années de protocole).

Elle sait que fixer des prix sur une échelle de cinq ans signifiera une pression accrue sur les personnels et leur imposera des obligations de rentabilité, à mille lieux des considérations de sécurité qui prévalaient jusqu'alors.

Elle sait que les personnels ne seront jamais prêts à accepter cela. Alors... autant ne pas trop en parler, non ?

Le prix de l'abandon du recouvrement des coûts

Extrait de l'Annexe PLF 2010 Budget annexe:
« La démarche de performance du prestataire de services de navigation aérienne sera renforcée à partir de 2010 par la mise en œuvre d'un nouveau système de redevances. »

« Des améliorations de productivité et des réductions de coûts devront en effet être recherchées par la poursuite d'une rationalisation dans l'organisation des services et de la maîtrise des coûts. »

L'augmentation du taux de redevance a été de 4,9% en 2009 après une baisse de 4% en 2008. S'il est prévu d'augmenter aussi le taux de 4,9% en 2010 et 2011, ce n'est pas pour recouvrer ou rembourser notre dette abyssale, mais avant tout pour converger vers la moyenne des taux appliqués chez nos partenaires européens (le but étant d'afficher un taux unique dans le FABEC).

Pour continuer à faire fonctionner le système de recouvrement des coûts, la DSNA aurait dû augmenter son taux d'environ 10% et non pas de 4,9%. Inenvisageable en temps de crise ?

La redevance de contrôle pour un A320 entre LEPA et EDDF revenant à environ 250€, soit 2,5 euros par passager, cela aurait représenté un surcoût de 12,5 centimes par billet. Certes, multiplié par le nombre de passagers transportés, la somme en jeu est rondelette, mais le passager se rend-il compte que l'on dégrade son niveau de sécurité en l'air pour l'équivalent d'une fraction de la taxe carbone ?

Cette volonté des compagnies de ne pas payer la sécurité de ses passagers à son juste prix ne relève pas d'une « bonne gestion », mais de l'inconscience ! Leurs dirigeants et les pouvoirs publics n'ont-ils tiré aucun enseignement des drames récents qui ont endeuillé l'aviation française ?

Notre site : www.icna.fr
Votre contact : unsa@icna.fr