



# UNE REPRISE, ET DES QUESTIONS...

## 2- LE BUDGET DGAC

Le 02 juin 2020



Le trafic depuis la mi-mars a connu une chute historique. Le confinement des populations et la fermeture des frontières ont porté un coup sérieux au secteur aérien.

Les projections montrent désormais des scénarios de reprise progressive, plus ou moins rapide, mais la chute drastique du nombre de vols contrôlés ces mois-ci conduit à devoir rééquilibrer le budget des prestataires de navigation aérienne, pour 2020 et les années suivantes. Retour sur les mécanismes.

### LE BUDGET 2020 À RÉÉQUILIBRER

Les modèles classiques servant habituellement à établir les prévisions de trafic ont tous été secoués par cette crise totalement inédite et surtout inenvisagée, ils ne sont plus applicables en l'état. **Différents scénarios ont donc été construits, à partir de différentes hypothèses, plus ou moins favorables, sur les facteurs contributifs** - au premier desquels l'évolution du contexte sanitaire bien sûr, mais aussi l'évolution du prix du pétrole, ou encore l'analyse comportementale des motifs de voyages.

**Le scénario médian actuel table sur une baisse par rapport à 2019, de 61% pour l'année 2020, de 31% pour 2021, et il n'envisage un trafic comparable à celui de l'année 2019 qu'à partir de l'année 2024.**

D'ici là, le contexte économique de la crise qui s'annonce, et la nécessaire prise en compte des questions environnementales auront redessiné l'activité du secteur, la compagnie nationale ayant déjà annoncé une réorganisation de son réseau domestique par exemple.

D'un point de vue budgétaire, pour les prestataires de services que nous sommes à la DSN, ces mouvements en moins sont évidemment des recettes en moins, qu'il a fallu compenser en urgence, afin d'équilibrer le budget 2020.

**Les actions de lobbying des compagnies aériennes et les tractations vont bon train pour tenter de faire modifier le mécanisme de partage du risque trafic, qui s'appliquera cette année au profit des prestataires de navigation aérienne. S'ils ne veulent pas risquer de mettre en faillite leurs organismes de contrôle aérien, les États ne peuvent concéder qu'un étalement du recouvrement des surfacturations strictement nécessaires à l'équilibre des budgets. Il n'est pas envisageable que le mécanisme ne s'applique que les années où les ANSP doivent rendre les trop-perçus.**

### UN FORT ENDETTEMENT TEMPORAIRE

Aucun miracle, avec 61% de trafic en moins pour l'année 2020, le niveau de recettes ne sera pas suffisant pour équilibrer le budget de l'année. C'est le recours à un emprunt important qui permet à court terme de continuer à financer les activités de la DGAC, dont ses budgets d'investissement.

Si le scénario à 31% de baisse se confirme pour l'année 2021, un nouvel emprunt sera également nécessaire pour finaliser le budget 2021. **Aussi, il n'est pas exclu qu'à la fin de l'année 2021, l'endettement du budget annexe soit porté au niveau historique de 2,7 milliards d'euros.**

Néanmoins, et si ces chiffres donnent le vertige, les mécanismes de régulation économique européens ont prévu ces situations d'écart importants entre trafic prévu et rencontré. **En cas d'écart > 10%, le mécanisme de partage du risque trafic en vigueur aujourd'hui prévoit que 100% des pertes constatées soient refacturées l'année N+2.**

**Quoi de plus logique, pour des organisations à but non lucratif, qui doivent restituer leurs gains aux compagnies aériennes les bonnes années, d'avoir à leur refacturer leurs pertes les mauvaises années ?**

Évidemment que les sommes en question, qui plus est sur des acteurs déjà fragilisés, n'excluent pas de modifier la méthode de calcul pour que la surfacturation ne se concentre pas sur une seule année comme elle le devrait. **Mais revenir sur le principe même du mécanisme, juste parce que cette année il n'est pas favorable aux lobbies des compagnies aériennes, n'aurait aucun sens et serait inacceptable pour les prestataires de navigation aérienne.**

Il y a 10 ans, ces mécanismes de régulation économique et de partage du risque trafic ont été mis en œuvre en Europe pour remplacer le strict recouvrement des coûts. Aussi, si l'endettement du Budget Annexe s'annonce en effet à un niveau historique, il devra être temporaire !

ICNA, informez-vous, rejoignez-nous

Notre site : [www.icna.fr](http://www.icna.fr) | Nous contacter : [unsa@icna.fr](mailto:unsa@icna.fr)