

Bienheureux aiguilleurs du ciel

LE MONDE | 09.02.10 | 14h39 • Mis à jour le 09.02.10 | 15h04

Mais y a-t-il un pilote à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'une des huit directions d'administration centrale du ministère de Jean-Louis Borloo ? A lire le chapitre que la Cour des comptes consacre à cette question dans son rapport annuel, présenté mardi 9 février, on en douterait !

Recevez dès 9 heures les titres du journal à paraître dans l'après-midi

Abonnez-vous au Monde.fr : 6€ par mois + 30 jours offerts

Sur le même sujet

ECLAIRAGE [Les rapports s'accroissent, l'opacité demeure](#)

LES FAITS [Le rapport de la Cour des comptes 2010, marqué du sceau de Philippe Séguin](#)

LES FAITS [Anne-Marie Idrac pressentie à la Cour des comptes](#)

COMPTE RENDU [Alain Juppé a refusé la présidence de la Cour des comptes](#)

ENTRETIEN ["Philippe Séguin a renforcé l'indépendance de la Cour des comptes"](#)

Edition abonnés [Archive : Philippe Séguin laisse une Cour des comptes en pleine mutation](#)

Huit ans après avoir analysé les relations sociales dans la navigation aérienne, la haute juridiction financière passe au crible la gestion du personnel de ce secteur si sensible. Le résultat de cet examen est éloquent. Les magistrats financiers déplorent l'existence, à la direction des services de navigation aérienne (DSNA), d'une organisation du travail "opaque", qui "pose des problèmes de productivité et de sécurité", et la persistance de négociations sociales

"déséquilibrées" - ce qui est rare - au profit du personnel.

Les 8 270 agents de la DGAC affectés à la navigation aérienne, dont 4 315 contrôleurs aériens, ont un statut à part dans l'administration. Leur temps de travail est *"probablement inférieur à 100 jours"* par an et leur déroulement de carrière est l'un des plus favorables de la fonction publique. Cette exception s'explique : une grève de ces agents ayant des incidences immédiates sur le trafic aérien et un coût important pour l'ensemble de l'économie du secteur, la politique des ressources humaines de la DGAC, observe la Cour des comptes, *"a été, plus que dans d'autres administrations, conduite avec le souci de limiter les conflits avec ces personnels"*. Mais que n'a-t-elle justifié pour assurer la paix sociale !

Soumis à des contraintes professionnelles lourdes (le travail en continu, les horaires variables et partiellement nocturnes, etc.), les contrôleurs aériens présentent la particularité de travailler à la fois trop et trop peu. Leurs vacations journalières sont longues : onze heures au maximum, dont 2 h 45 de pause, contre huit heures au maximum, trente minutes de réunion et 25 % de temps de pause pour leurs collègues d'Eurocontrol (Benelux et nord de l'Allemagne).

Cette longueur excessive des vacations, potentiellement dangereuse dans un métier qui *"exige une concentration et induit un stress parfois intense"*, est liée à l'organisation du cycle du travail sur la base d'un jour sur deux. Du fait de ces règles établies pour limiter le nombre de trajets domicile-travail des agents mais très contraignantes pour la DGAC, les contrôleurs français bénéficient de 97 jours de congés annuels, soit cinq semaines de plus que leurs collègues européens.

L'exception française ne s'arrête pas là. Le travail des contrôleurs est très largement géré par un chef d'équipe. A certaines périodes de

l'année, lorsque le trafic est plus faible, celui-ci peut donner aux aiguilleurs du ciel des autorisations officieuses d'absence, ou "*clairances*", qui s'ajoutent aux jours de repos officiels.

En 2008, le temps annuel moyen de travail effectif par contrôleur était estimé à 483,84 heures, soit 84 vacances par an, relève la Cour des comptes. *"Même en y ajoutant les jours de formation, observe-t-elle, les contrôleurs ne travailleraient que 99 jours par an, soit 20 semaines. Le phénomène de clairance paraît donc massif. Les contrôleurs bénéficieraient ainsi de 56 jours d'absence officieux (soit onze semaines), en plus des 97 jours de congés ou de repos officiels (soit 20 semaines)."*

Le plus extravagant dans cette organisation du travail est que seuls le chef d'équipe et le chef de salle connaissent le nombre et l'identité des contrôleurs aériens réellement présents. En revanche, le responsable de l'organisme de contrôle et la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), qui est chargée de s'assurer de la conformité du système de navigation aérienne aux règles de sécurité, n'ont qu'*"un accès limité à cette information"*. La DGAC a d'ailleurs reconnu, à l'été 2009, qu'elle avait des difficultés pour contrôler le phénomène de clairance *"en l'absence de système de pointage des présences ou de surveillance contradictoire des registres de tenue de position établis par les chefs d'équipe"*.

Lors des négociations sociales menées à l'occasion de la transposition de la directive de 2006 sur la licence communautaire de contrôleur aérien, les organisations syndicales françaises ont réussi à préserver l'opacité du travail. L'accord signé précise que les aiguilleurs du ciel doivent avoir effectué 200 heures de contrôle pour que leur licence soit prorogée, mais le registre des heures de contrôle, créé pour vérifier le respect de cette règle, est rempli par

les agents sans être visé par la hiérarchie, et rien ne permet de recouper les informations qu'ils donnent. C'est une des bizarreries du système français. Ailleurs, en Europe, la présence des contrôleurs à leur poste de travail peut être vérifiée : au Royaume-Uni, les contrôleurs doivent "badger" pour pouvoir travailler ; à Eurocontrol, un système comparable existe. En France, seul le centre de Reims avait, un temps, envisagé un système de contrôle informatisé. Il y a renoncé après consultation des instances représentatives du personnel...

Des protocoles triennaux encadrent, depuis 1988, les relations sociales de la DGAC (13 048 agents). Ils ont assuré *"une augmentation continue des avantages statutaires et indemnitaires"* aux agents de ladite direction, les mesures obtenues par les aiguilleurs du ciel étant progressivement étendues aux autres agents, notamment techniques, de l'aviation civile.

Signe de leur puissance, les organisations syndicales des contrôleurs aériens ont obtenu, en 2007, que ceux-ci accèdent à l'indice hors échelle A en fin de carrière, réservée aux corps d'encadrement supérieur issus de l'Ecole nationale d'administration (ENA) ou de l'Ecole polytechnique. Or, précise la Cour des comptes, *"les contrôleurs aériens ne sont pas un corps d'encadrement supérieur et leur formation n'a jamais été reconnue par la commission des titres d'ingénieurs"...*

Les années 2007-2009, pas vraiment fastes dans l'ensemble de la fonction publique, ont été excellentes pour les aiguilleurs du ciel : ils ont bénéficié de mesures catégorielles substantielles, les plus coûteuses qui leur aient été consenties depuis 1988. Par le jeu des primes, la rémunération d'un contrôleur aérien ayant dix ans d'ancienneté (6 552 euros par mois) est supérieure à celle d'un

ingénieur des Ponts qui se trouve dans la même situation (6 201 euros)...

Au cours de ces trois années, qui ont vu le ministre de la fonction publique, Eric Woerth, imposer progressivement à l'administration la règle du non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, les trois quarts des aiguilleurs du ciel cessant leur activité ont été remplacés. 223 emplois (équivalents temps plein) ont toutefois été supprimés. La Cour des comptes y voit une "*rupture réelle*" par rapport aux protocoles antérieurs qui prévoyaient des recrutements importants.

Faute de volonté suffisante de la part de la DGAC ou en raison des blocages syndicaux, les réorganisations des services prévues dans le dernier accord social triennal n'ont pas été menées à leur terme. Le projet "OPERA" de réforme du contrôle aérien en Ile-de-France, amorcé en 2004, reste entravé depuis l'origine par le jeu complexe des relations sociales à la DGAC, déplore aussi la haute juridiction financière.

Dans sa réponse, le ministre de l'écologie souligne que la DGAC est la moins chère de toutes les organisations comparables de navigation aérienne d'Europe. Il juge le temps de travail des contrôleurs aériens plus proche de 140 jours par an que de 100, et note que les aiguilleurs français sont nettement moins bien payés que leurs collègues européens. Enfin et surtout, il conteste l'analyse et le constat de la Cour relatifs aux risques que l'organisation actuelle du travail ferait courir à la sécurité. Moins affirmatif, le ministre de la fonction publique plaide pour un meilleur pointage de la présence réelle des contrôleurs sur leur lieu de travail et propose de lier davantage leurs primes à leur performance.

Hostile aux suppressions d'emplois et aux projets de réorganisation

européens, l'intersyndicale de la DGAC a déposé un préavis de grève du 23 au 27 février.

Claire Guélaud