

La vie de pacha des contrôleurs aériens

Certes, les aiguilleurs du ciel exercent un boulot stressant. Mais quand même... Leurs avantages acquis, uniques en Europe, relèvent d'un autre âge.

Combien de jours les contrôleurs aériens travaillent-ils par an? 140, comme le disent les syndicats? 125, comme le soutient la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)? Dans un rapport publié en février dernier, la Cour des comptes a mis tout le monde d'accord: 84 jours! Il est vrai que l'autogestion en vigueur dans les tours de contrôle ne facilite pas les calculs. Un chef peut en effet autoriser une partie de ses troupes à quitter leur poste lorsque le trafic est faible. Dans le jargon maison, on appelle ça une «clairance». Mais cette permission de sortie est délivrée à l'insu du reste de la hiérarchie. «Je n'ai aucun registre pour vérifier qui a travaillé et combien de temps», nous confirme, gêné, le patron de la DGAC, Patrick Gandil. Avant d'ajouter: «Cette année, les choses vont changer!»

La Cour des comptes, elle, s'impatiente. En huit ans, elle a rappelé trois fois à l'ordre cette administration chargée de la navigation aérienne. Dans sa dernière salve, elle dénonce «l'organisation du travail opaque» et la dérive de la masse salariale, qui représente plus de 60% des dépenses (1,9 milliard au total en 2009). Plombés par ces frais de personnel, les

comptes ont viré au rouge depuis 2006. Et les caisses sont tellement vides que la direction a dû emprunter 65 millions d'euros fin décembre pour payer les salaires. Quant à la dette, elle dépasse désormais le milliard d'euros, contre 740 millions en 2005. Intenable, selon le rapporteur de la loi de finances, Charles de Courson. «La DGAC doit être réformée, et vite», s'alarme-t-il.

A condition que l'Etat se décide enfin à y mettre son nez. Car, jusqu'ici, cette administration puissante, qui contrôle la sécurité des avions et des aéroports, délivre les permis de voler et gère au quotidien les couloirs

aériens, a bénéficié d'une paix royale. «Les pouvoirs publics s'en sont toujours lavé les mains, car ce sont les compagnies qui financent son budget, via les taxes et les redevances qu'elles lui versent», lâche Jean-Baptiste Vallé, président du Scara, syndicat qui réunit une vingtaine de transporteurs. Avec la crise du transport aérien, amorcée en 2007, le nombre de vols a baissé. Comme les recettes de la DGAC. Mais le train de vie de la maison n'a pas changé. «Elle a pris de mauvaises habitudes», note le député Charles de Courson. Et pas seulement dans les tours de contrôle.

Au siège d'Issy-les-Moulineaux, une cathédrale de verre à deux pas de l'héliport, les pontes disposent de chauffeurs et de garagistes, un privilège hérité du temps où la DGAC entretenait les avions du gouvernement – c'est maintenant l'armée qui s'en charge – ainsi que d'une salle à manger privée. Les services administratifs, qui rassemblent plus de 1000 agents, sont pléthoriques. «Entre nous, on appelle cet endroit le château, ironise le dirigeant d'une compagnie: il y a tellement de monde que l'on a rarement le même interlocuteur.» Bichonné et très



Ils partent à la retraite à 57 ans

Ils coûtent 20% de plus que leurs collègues allemands



entouré, le management est donc mal placé pour faire la leçon aux 4 300 contrôleurs et remettre en cause leurs «acquis sociaux», comme les fameuses clairances.

Une prime pour les inciter à travailler à Roissy plutôt qu'à Nice

Ces absences officieuses posent pourtant de vraies questions sur la sécurité de notre ciel. Certes, le contrôle français n'affiche pas plus d'incidents que ses homologues européens. Mais l'augmentation de ces petits arrangements internes, pointée par la Cour des comptes, inquiète: comment la Direction peut-elle s'assurer que les aiguilleurs sont en nombre suffisant si elle ne sait pas qui est présent? Dans un rapport remis en octobre au secrétariat



Les pros du radar cumulent les avantages: ceux de la fonction publique et ceux de leur propre statut.

PHOTOS: NEA, GETTY, PORNANOFF

d'Etat aux Transports, le patron de la DGAC l'a d'ailleurs confessé: il ne peut compter que sur «le professionnalisme des contrôleurs et le sens des responsabilités des chefs d'équipe» pour «garantir le maintien des règles de sécurité». Pas très rassurant.

Au-delà même des clairances, c'est toute l'organisation du travail qui pose problème. Les plannings sont conçus sur le principe très rigide d'un jour sur deux travaillé. Un cas unique en Europe: nos aiguilleurs s'avalent des journées à rallonge, jusqu'à 8, 25 heures «au casque», contre 5,5 heures en Allemagne, et récupèrent le lendemain. Difficile, dès lors, de s'adapter aux multiples variations du trafic qui change selon l'heure, le jour, la saison... Grâce à une gestion fine des effectifs, l'aéroport d'Atlanta, qui

dispose de quatre pistes comme Roissy, parvient à traiter 140 décollages ou atterrissages à l'heure, contre 125 maximum à Charles-de-Gaulle. Réputé fatigant, le plus gros aéroport d'Europe pêche en outre par la jeunesse de ses équipes: dès qu'ils ont assez d'ancienneté, les contrôleurs chevronnés demandent leur mutation à Nice ou à Marseille. «Nous avons dû instaurer une prime spécifique à Roissy pour essayer de les retenir», soupire Patrick Gandil. Sans grand succès.

Cet exemple illustre bien la façon dont la DGAC gère ses relations sociales: à la carotte. Ses 12 260 employés cumulent les avantages du statut de fonctionnaire et ceux de protocoles salariaux, dont le dernier, signé en 2007, l'a conduite à distribuer plus de 54 millions d'euros supplémentaires sur trois ans.

Choyés, les contrôleurs français doublent leur salaire grâce aux primes. Ce qui leur vaut, mine de rien, d'être les mieux payés d'Europe: si l'on ramène leur rémunération brute (115 000 euros par an) au nombre de jours travaillés (84), ils «coûtent» en moyenne 1 380 euros par jour, contre 1 150 euros en Allemagne et 700 euros en Suisse. La retraite, enfin, sonne tôt: à 57 ans, et même à 50 ans à partir de quinze années de service actif.

On comprend, dans ces conditions, que les syndicats fassent bloc pour empêcher toute réforme. Les deux principaux, le SNCTA, le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien, et la CGT, recueillent respectivement 54 et 30% des suffrages parmi les aiguilleurs. Et ils s'y entendent pour défendre leur territoire. Depuis des années, la

DGAC envisage de rassembler ses trois centres de contrôle parisiens (Orly, Roissy et Athis-Mons) sur un seul site, plus grand et plus efficace. Une première étape devait aboutir au transfert d'une trentaine d'aiguilleurs d'Orly, bastion de la CGT, vers Roissy, acquis au SNCTA. Mais les deux camps refusent de travailler ensemble et une grève de trois jours en 2008 a enterré le projet. L'initiative européenne de regrouper les contrôles aériens français, allemand, belge, suisse, hollandais et luxembourgeois d'ici à 2012 pâtit elle aussi de ces luttes de clans: le SNCTA n'est pas contre, mais une intersyndicale menée par la CGT, avec la CGC, FO et l'Unsa, s'y oppose. Après deux conflits, en janvier et février derniers, le gouvernement a confié une mission d'évaluation au député socialiste Gilles Savary, histoire de temporiser.

La DGAC et ses autorités de tutelle sont trop proches

Les fonctionnaires du secrétariat d'Etat aux Transports sont d'autant moins enclins à engager le bras de fer qu'ils sont nombreux à être issus des rangs de la DGAC. Prenez Marc Hamy, l'actuel directeur de cabinet du ministre Dominique Bussereau: entre 2006 et 2009, cet ingénieur de l'aviation civile a dirigé les services de la navigation aérienne. «C'était assez cocasse de le voir faire l'étonné quand la Cour des comptes a sorti son rapport, lui qui connaît la situation mieux que personne», note le patron d'une compagnie étrangère. De hauts responsables de l'aérien sont passés eux aussi de l'autre côté du manche: Pierre-Henri Gourgeon, le directeur général d'Air France, a dirigé la DGAC de 1990 à 1993. Pierre Graff, le patron d'Aéroports de Paris, a fait de même de 1995 à 2002. Quant à Michel Wachenheim, qui lui a succédé jusqu'en 2007, il représente désormais la France à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Pas sûr que ces grands anciens pèsent de tout leur poids pour inverser les gaz... *Caroline Michel* ♦