



Économie
Les cent jours (travaillés) des aiguilleurs du ciel

Catherine Maussion

279 mots

10 février 2010

Libération

LBRT

15

8941

Français

Copyright 2010. SARL Libération. All Rights Reserved.

Ils sont à temps plein, mais ne travaillent au mieux que cent jours par an. Les aiguilleurs, champions de la réduction du temps de travail, sont épinglés avec saveur. Presque du Séguin pur jus. Certes, ce métier "exige une concentration et induit un stress parfois important", mais pourquoi diable les vacations journalières sont elles aussi longues - onze heures maximum dont 25% de temps de pause -, qui conduit à leur accorder un jour de repos par jour travaillé, s'interroge la cour.

Le plus extravagant, ce sont les "clairances", sortes de billets d'absence, accordées en toute discrétion par le chef d'équipe lorsque le trafic est faible, en sus du régime officiel des repos. Chers, nos 4315 contrôleurs... Dès dix ans d'ancienneté, leur traitement dépasse celui d'un ingénieur des Ponts, alors qu'ils n'en ont pas le titre. A faire pâlir les employés de la SNCF, qui ont droit aussi à leur chapitre, en nettement plus light.

A l'exception de ces "facilités de circulations", des billets quasi gratuits dont profitent les cheminots et leurs familles, soit un petit million d'ayants droit (843 217 personnes). Au final, la Cour des comptes tacle plutôt sobrement l'entreprise, victime de "rigidités structurelles et réglementaires", et dont "les modes d'organisation et les règles statutaires pèsent sur la productivité du travail", faute d'avoir suffisamment évolué. Un exemple, dans le fret, l'écart de productivité entre la SNCF et le privé est de 30%. Autant de constats qui devraient ravir Guillaume Pepy, le patron de la SNCF qui n'a de cesse de les dénoncer.

LI20100210357.xml

Document LBRT000020100210e62a0002a

FIGARO ECONOMIE Enquête
Les RTT secrètes des aiguilleurs du ciel

Fabrice Amedeo; famedeo@lefigaro.fr

FABRICE AMEDEO

434 mots

10 février 2010

Le Figaro

FIGARO

A

18

20381

Français

(c) Copyright 2010 Le Figaro.

EN FRANCE, les **aiguilleurs du ciel** travaillent peu, mais quand ils travaillent, ils travaillent trop. Ce paradoxe résume l'analyse de la Cour des comptes sur les rythmes de travail dans les tours de contrôle françaises. L'institution de la rue Cambon a confirmé des informations publiées le 23 septembre dans Le Figaro, mettant en évidence un système de RTT officieux baptisé « clairances ». Il s'agit de « l'autorisation officieuse d'absence que donne un chef d'équipe alors que l'équipe doit assurer une vacation ». Selon les magistrats, les contrôleurs français n'assurent pas plus de 155 vacations par an et bénéficient de 97 jours de congés.

Les clairances ramènent en moyenne le temps de travail à 84 vacations par an. « Le phénomène de clairance paraît donc massif », explique l'institution. Les contrôleurs bénéficieraient ainsi de 56 jours d'absence officieux (soit 11 semaines) en plus des 97 jours de congés ou de repos officiels (soit 20 semaines). « Les clairances sont qualifiées de « pratiques surprenantes dans une activité vouée à la sécurité pour laquelle la transparence et le contrôle devraient être la norme ». Interrogés sur le sujet, les syndicats d'**aiguilleurs du ciel** rappellent que leur métier est très contraignant et stressant. Ils expliquent que les effectifs dans les tours sont calibrés sur les heures de pointe, et que les clairances permettent aux salariés de quitter leur poste de travail dans les périodes creuses.

La Cour des comptes s'est également intéressée à l'organisation officielle du travail des contrôleurs aériens et à ses carences. Il en ressort que, contrairement à leurs voisins européens, les **aiguilleurs du ciel** français ont des vacations très longues, pour limiter le nombre de trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Ils restent en moyenne 8 h 15 à leur poste lors d'une vacation, soit 2 h 45 de plus que leurs collègues européens, « au risque d'un affaiblissement de leur attention ». Il semble que, malgré les avertissements de la Cour des comptes, la Direction générale de l'aviation civile « refuse de remettre en cause cet acquis social ».

Ce rappel à l'ordre des Sages de la rue Cambon fait suite à une étude qui avait déjà été consacrée au sujet en 2002. « Rien n'est fait et rien ne sera fait, regrette une source au ministère des Transports. Les contrôleurs aériens ont un tel pouvoir de nuisance dès qu'ils font grève qu'on ne touche pas à leurs acquis sociaux comme ça. »

109.0.3575650520

Document FIGARO0020100210e62a0009p

france

Amendes routières, contrôle aérien, voitures de police : les principales piques du rapport

VINCENT COLLEN

1,280 mots

10 février 2010

Les Echos

ECHOS

03

20612

Français

All rights reserved - Les Echos 2010 Visitez le site web: lesechos.fr pour plus d'informations.

· 15 % des contraventions routières annulées à Paris

Contrôlé pour la première fois par la Cour, le système des amendes routières de police (1,46 milliard d'euros en 2008) est jugé opaque. L'Etat est incapable de dire combien d'amendes sont infligées chaque année aux automobilistes, ni leur montant ou leur nature. Gérées par différents services (ministère de l'Intérieur, services des radars, polices municipales, etc.), elles sont recensées par des logiciels qui ne communiquent pas entre eux. Cette situation crée une grande opacité et alimente « bien des suspensions », commente la Cour, qui en veut pour preuve la fréquence des sanctions annulées par la préfecture de Paris : plus de 15 % des amendes y ont été annulées en 2007, dont plus de 525.000 l'ont été directement par les services de la préfecture, en dehors de tout cadre légal. Pour y remédier, la Cour demande l'application de la circulaire de 2002, imposant que le pouvoir de classer sans suite soit du ressort exclusif du ministère de l'Intérieur.

· Contrôleurs aériens : toujours plus d'avantages

Pour la troisième fois en huit ans, la Cour s'en prend au fonctionnement « opaque » de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), accusée de favoriser l'absentéisme des contrôleurs aériens, au détriment de la productivité et de la sécurité. Au centre de ses critiques : l'organisation du temps de travail dans les centres de contrôle, autogérés par les **aiguilleurs du ciel** . Si les contrôleurs aériens français font de plus longues journées que leurs collègues européens - jusqu'à 8 h 15 min par vacation, contre 5 h 30 min pour leurs collègues d'Eurocontrol -, ils travailleraient en moyenne moins de cent jours par an. Et ce, grâce à des pratiques déjà condamnées dans les précédents rapports de 2002 et 2006, et jamais éliminées, du fait de l'incapacité de la DGAC à contrôler le temps de présence effectif de ses agents. La Cour dénonce aussi les protocoles d'accord triennaux censés prévenir les grèves, qui ont permis aux syndicats de contrôleurs d'obtenir une revalorisation constante de leur indice statutaire, en passe de rejoindre celui des polytechniciens (alors qu'ils n'ont pas le titre d'ingénieurs), assortie d'une inflation des primes. Et ce en échange de gains de productivité peu ou pas réalisés et alors que la DGAC enchaîne les déficits.

· L'usage surprenant de certaines voitures de police

Le parc automobile des services centraux de la police nationale (1.469 véhicules) fait l'objet d'un usage parfois injustifié, et souvent dangereux. Injustifié, parce que les agents l'utilisent à des fins personnelles « sans autorisation formalisée ni assurance complémentaire ». Une trentaine de véhicules sont aussi mis à la disposition permanente de personnes n'exerçant aucune fonction au ministère de l'Intérieur (ancien président de la République, anciens Premiers ministres, hauts responsables administratifs, etc.). La Cour n'a pourtant « eu connaissance d'aucun texte régissant ces mises à disposition demandées oralement par le cabinet du ministre ». Le nombre élevé d'accidents révèle, en outre, une « conduite peu respectueuse des règles de sécurité ». En 2007, près de 80 % des véhicules des services centraux (79 %) ont été accidentés ! Les voitures mises à la disposition des cabinets font l'objet d'un accident tous les six mois et demi, en moyenne.

· Les retraites coûteuses du Cese

La caisse de retraite des anciens membres du Conseil économique, social et environnemental est particulièrement déséquilibrée. Malgré une subvention de l'Etat qui représente près du quart de ses ressources et le recours massif à un fonds de réserve, elle affiche un déficit de plus de 4 millions d'euros. Et les ressources du fonds de réserve s'épuisent rapidement : il pourrait même « disparaître à l'horizon 2013 » si aucune mesure n'est prise. La Cour pointe « un risque budgétaire certain » : le total des engagements hors bilan de l'Etat pour les droits acquis par 1.086 anciens membres est évalué à 218 millions d'euros. Pour éviter une « fuite en avant dont l'Etat supportera seul les conséquences », le rapport recommande de jouer sur l'âge de départ et/ou le montant des cotisations ou bien de faire évoluer le dispositif « vers un régime complémentaire en capitalisation à cotisations définies ».

· Anciens combattants des colonies : injustice persistante

La Cour dénonce « des problèmes persistants en matière d'égalité de traitement » pour les anciens combattants des ex-colonies françaises, une injustice évoquée en 2006 par le film « Indigènes », de Rachid Bouchareb. Malgré les mesures prises en 2002 et 2007, le montant des pensions militaires de retraite versées à près de 50.000 Africains, Maghrébins ou Asiatiques reste en « décalage très important » avec celles qui sont attribuées aux personnes de nationalité française : 19.971 euros par an en moyenne pour les Français, 1.276 euros pour les autres. Des différences « de l'ordre de 1 à 10 » sont constatées même à grade équivalent : 646 euros pour un sergent marocain, 7.512 euros pour un sergent français. C'est dû notamment au fait que la valeur des points, l'indice et les règles juridiques permettant de calculer le montant des pensions ont été figés (« cristallisés ») lors de l'indépendance de ces pays.

· L'Etat ne prévient pas le surendettement

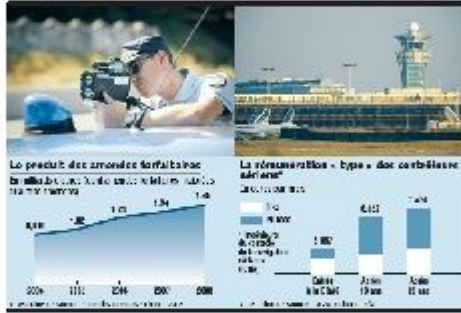
En cause : l'absence de politique de prévention et de pilotage stratégique de l'Etat, qui s'est contenté de déléguer le secrétariat des commissions à la Banque de France (commissions constituées selon des choix individuels, critères de recevabilité mouvants, responsabilité hypertrophiée des agents de la Banque de France, etc.). Par ailleurs, les coûts supportés par la Banque de France sont élevés et non maîtrisés. Les banques doivent participer aux coûts de fonctionnement des commissions. En matière de prévention, la Cour est favorable au durcissement des mesures comprises dans la réforme du crédit à la consommation. Un fichier positif « pourrait éclairer la prise de risques des banques », indique-t-elle. Si le Parlement crée une commission d'étude, celle-ci devra statuer dans « les plus brefs délais ». Si le nouvel encadrement des cartes de fidélité et de crédit est inefficace, il faudra « étudier la possibilité de les interdire à terme ».

· Les dérives systématiques des programmes d'armement

Sous-estimation systématique des budgets, jusqu'au-boutisme technologique, contrats mal négociés : la Cour n'est pas tendre sur la conduite des grands programmes d'armement, même si, note-t-elle, les réformes engagées vont dans le bon sens. Premier investisseur de l'Etat, le ministère de la Défense consacre en moyenne une dizaine de milliards d'euros par an à ses équipements. Après avoir épluché depuis 2005 la totalité des programmes de plus de 5 milliards d'euros (à l'exception des frégates FREMM) et pointé l'exécution des lois de programmation 1997-2002 et 2003-2008, la Cour en a conclu que tous ces programmes ont coûté plus cher et duré plus longtemps que prévu.

· Education : l'anomalie des inspecteurs de Paris

La semonce ne concerne que 22 personnes, mais elle est explosive. Les inspecteurs de l'académie de Paris ont vu au fil du temps leur gestion évoluer vers des conditions de nomination et d'emploi déconnectées de toute fonction d'inspection. Depuis une dizaine d'années, les effectifs ont triplé et ces nominations ont servi à placer des collaborateurs d'autorités politiques. Plusieurs d'entre eux ont été rémunérés - 4.500 euros net par mois - alors même qu'ils n'exerçaient aucune fonction, ce qui, note le rapport « ne peut qu'appeler les plus vives critiques, sans préjudice des suites juridictionnelles qui pourraient être données ». Le ministère de l'Education nationale a engagé depuis leur suppression.



020356966836

Document ECHOS00020100210e62a0000x

TRO

Les rapports s'accumulent, l'opacité demeure

540 mots

10 février 2010

Le Monde

LEMOND

3

Français

(c) Le Monde, 2010.

POUR la troisième fois en moins de dix ans, le **contrôle aérien** français se retrouve dans le collimateur de la Cour des comptes. A deux reprises déjà, en 2002, dans un rapport public thématique, et, en 2006, dans le rapport public annuel, les sages de la rue Cambon avaient relevé les dysfonctionnements du système de contrôle français.

Dans son rapport de 2002, la Cour notait que " les modalités d'organisation du travail dans les organismes de contrôle - manquaient - de souplesse et - étaient - déficientes " et ajoutait que, compte tenu des modalités d'organisation dans les Centres en route de la navigation aérienne (CRNA), les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) contrôlaient, en moyenne, moins de vingt heures par semaine.

Cette polémique a rebondi au mois de septembre 2009, après qu'un article du Figaro a révélé que les contrôleurs " n'assuraient souvent que douze heures hebdomadaires ", créant ainsi un sous-effectif propre à générer des situations dangereuses.

Devant ces révélations, le secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau, avait demandé au directeur général de l'aviation civile, Patrick Gandil, de lui faire parvenir, dans les vingt-quatre heures, des " éléments d'analyse et d'information sur les événements rapportés ".

Sans véritable surprise, le rapport rendu le lendemain assurait que le " système de **contrôle aérien** français - était - sûr et efficace ". Sur la durée du travail, le directeur général précise que les " contrôleurs aériens ont un rythme horaire de trente-deux heures en moyenne par semaine, correspondant à vingt-quatre heures de tenue de position maximale, une fois décomptés les temps de pause légaux ".

Dans le rapport remis à Dominique Bussereau, la DGAC reconnaît quand même, à mi-mots, qu'il est difficile de contrôler les contrôleurs. " La DGAC reconnaît qu'en l'absence de système de pointage systématique des présences il est difficile de contrôler effectivement le phénomène ", déplore M. Gandil.

" Suivi personnalisé "

Reste que dans le cadre de la licence européenne de contrôleur mise en place en 2007, les contrôleurs doivent maintenant remplir dans un carnet leurs heures de tenue de poste. A la demande la Cour des comptes, la DGAC s'est engagée à mettre en place " sans tarder " un " suivi personnalisé ".

Alors que l'article du Figaro citait trois incidents liés, selon le quotidien, " à un sous-effectif dans les tours de contrôle ", un seul a été identifié par la DGAC et a pu faire l'objet d'une analyse. Dans sa réponse au ministre, le directeur général de l'aviation civile reconnaît que la cause de cet événement était " une erreur humaine, à savoir un lapsus du contrôleur sur l'ordre à donner de tourner à gauche au lieu de tourner à droite ". Cette erreur, poursuit M. Gandil, a été détectée par le système de " filet de sauvegarde " intégré à l'écran radar du contrôleur, ce qui a permis à celui-ci de " rectifier l'ordre donné au pilote avant même le déclenchement du système embarqué d'anticollision ".

En conclusion, M. Gandil précise que le **contrôle aérien** n'échappe pas, " comme dans tout oeuvre humaine, et notamment le pilotage ", aux " erreurs humaines ", mais que " le ciel français est l'un des plus sûrs au monde ".

François Bostnavaron

4

Document LEMOND0020100209e62a0000c

TRO

Bienheureux aiguilleurs du ciel

1,372 mots
10 février 2010
Le Monde
LEMOND

3

Français
(c) Le Monde, 2010.

Moins de 100 jours de travail effectif par an et des primes confortables. La Cour des comptes explore le monde à part des contrôleurs aériens

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 !

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 vacances 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 vacances, 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 vacations 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 **iguilleurs 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 **iguilleurs 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 **iguilleurs 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

750956

Document LEMOND0020100209e62a0000b