



RAPPORT DU SÉNATEUR CAPO-CANELAS

## UNE GROSSIÈRE ET VIOLENTE ATTAQUE CONTRE LA DGAC ET SES AGENTS

Monopole, retards, surcoûts, mauvaises performances écologiques, obsolescence, carences, faible productivité, organisation du travail inadaptée, rigidités... Ces termes, tous issus des « principales orientations » du rapport du sénateur Capo-Canelas, les seules retenues par la presse, démontrent la gravité et l'étendue de l'attaque. L'USAC-CGT n'a pas attendu ce rapport pour dénoncer les manques d'effectifs, réclamer une modernisation technique bâtie sur l'expertise des agents, de meilleures conditions de travail et un dialogue social ouvert et franc. L'USAC-CGT peut partager certains constats de ce rapport, elle dénonce et récuse ses conclusions et recommandations : séparation structurelle, passage en Etablissement Public de la DSNA, quasi interdiction du droit de grève, faibles recrutements...

### La DGAC, cause de tous les maux

Qui veut abattre son chien l'accuse de la rage. Ce rapport est l'illustration parfaite de cet adage populaire. Dans les tiroirs du Sénat depuis des mois, il sort opportunément avec la référence aux assises du transport aérien, pour permettre au Gouvernement de s'attaquer au transport aérien public. La DGAC et ses personnels, encadrement compris, seraient source de toutes les difficultés. Tout ceci prépare la casse du service public voulue et organisée par le Gouvernement.

Le sénateur s'attaque à l'unité de la DGAC dans la Fonction publique d'État. Il s'appuie sur le Ciel Unique et son dogme de la séparation entre opérateur et régulateur. La seule difficulté subsistante au Ciel Unique, source de nombreuses anomalies, serait l'unité structurelle de la DGAC, voulue par l'USAC-CGT. Le sénateur dénonce le « laxisme » de la DSAC à l'égard de la DSNA qui disparaîtrait en séparant ces deux directions. Rien n'empêcherait alors la DSNA d'atteindre le nirvana de l'efficacité grâce aux méthodes et statuts du privé en devenant un Établissement Public. Or tous les exemples européens démontrent le contraire, les prestataires privés sont plus chers, la surveillance moins efficace, ce que reconnaît pourtant le rapport.

Autre exemple, la DTI et ses personnels seraient responsables de toutes les difficultés, retards et surcoûts des programmes de modernisation technique attendus. Des améliorations dans le fonctionnement et l'organisation de la DTI doivent être apportées. Mais il ne faut pas oublier les conséquences du choix politique passé de transférer les compétences vers l'industrie et de réduire fortement l'expertise des agents de la DGAC, stratégie perdante tant au niveau du coût que de la

couverture des besoins des exploitants. De plus, le rapport passe complètement sous silence la responsabilité des industriels, comme Thalès, qui fournit des systèmes inadaptés aux besoins et peu fiables, pour se focaliser sur la DTI, désignée à la vindicte universelle comme seule responsable de la gabegie et de l'obsolescence qui régnerait dans ce secteur.

## **Droit de grève et application de la Loi Diard**

L'auteur du rapport se fait l'écho du lobby des compagnies aériennes et de la Commission européenne pour dénoncer le nombre de jours de grève et les retards induits, ne reculant devant aucune inexactitude, simplification abusive ou amalgame.

Loin des chiffres spectaculaires destinés à impressionner pour mieux exécuter, les retards liés aux grèves du contrôle aérien représentent moins de 1 % du total des retards au niveau européen, une grande partie des retards étant attribuable aux compagnies elles-mêmes. Au lieu de s'attaquer aux causes, le sénateur se borne à vouloir restreindre encore plus le droit de grève des contrôleurs, déjà fortement encadré par le service minimum.

Or, la grève n'est pas une finalité ni un objectif en soi, elle est le marqueur d'un dialogue social en déshérence, de désaccords importants entre le Gouvernement, la direction et les personnels. Les causes de ces désaccords sont toutes présentes dans le rapport : insuffisance des effectifs, manque d'investissement, gouvernance chaotique et gestion sans vision à long terme sont le quotidien vécu par les agents. Ce sont ces agents que le sénateur souhaite museler en demandant l'application de la loi Diard en plus du service minimum. L'USAC-CGT rejette en bloc toute nouvelle forme de restriction du droit de grève. La meilleure méthode pour éviter les conflits est d'intégrer l'avis des personnels dans les décisions à prendre, souvent porteuses d'évolutions bénéfiques y compris pour les usagers, pas d'imposer systématiquement ce qu'ils refusent.

## **Un besoin d'effectif reconnu**

Le sénateur reconnaît timidement le manque d'effectifs pour assurer la hausse du trafic aérien, mais en limite le besoin aux seuls contrôleurs. L'USAC-CGT se satisfait de voir que le Sénat pointe les défauts des politiques passées de réductions aveugles d'effectifs et considère comme essentielle la reprise des recrutements mais cela ne saurait se limiter aux seuls contrôleurs. Des recrutements importants sont indispensables dans tous les corps sans distinction car tous participent aux activités de la DGAC impactées par les augmentations de trafic, tous sont nécessaires pour assurer l'indispensable évolution technique et tout simplement la bonne marche de la DGAC.

---

**Fait pour plaire à un Gouvernement obnubilé par la casse du service public, ce rapport est à charge contre la DGAC, ses services et ses personnels. Cette attaque est aussi violente qu'injustifiée. Elle est porteuse de lourdes menaces pour l'avenir de la DGAC, son unité dans la Fonction Publique d'État et le statut de ses agents.**

**La méthode sera-t-elle la même qu'à la SNCF : Assises des transports, rapport à charge, loi destructrice des statuts ? L'USAC-CGT ne laissera pas détruire notre outil, nos conditions de travail, notre statut et invite tous les agents de la DGAC à rester vigilant et à se préparer à réagir.**