



## DSNA / Thalès :

# Les enjeux, les risques et les craintes

Bureau National

Athis-mons, le 17 mai 2005

En 2003 la DNA avait lancé une première tentative de rapprochement, qui avait alors des allures de fusion, entre une partie du STNA et la société Thalès. Le statut de la DGAC était semble-t-il inadapté aux règles européennes de passation de marchés. Il fallait en quelque sorte se lier à l'industriel pour devenir "eurocompatible".

Le projet était flou, mal amené et brutal dans ses modalités d'application. Les personnels n'en ont pas voulu ; l'USAC-CGT l'a rejeté lors des discussions protocolaires et a demandé la mise en place d'un groupe de travail pour étudier les

différentes possibilités d'évolution du Cautra dans le contexte européen. Ce GT, dont les travaux arrivent aujourd'hui à leur terme, n'est pas parvenu à proposer une option qui fasse consensus et qui soit satisfaisante.

Et la DGAC n'a pas suffisamment étudié la solution de coopérations directes avec d'autres prestataires de services navigation aérienne (ANSP), notamment dans la perspective du projet SESAME, alors que cette option du GT bénéficie dans son principe d'une approche plutôt favorable des personnels.

### **RAPPROCHEMENT AVEC THALES : LE RETOUR**

Invoquant à nouveau les risques que présenterait un maintien de la situation actuelle, la DSNA ressort l'idée de rapprochement avec Thalès en nous assurant qu'au fond il n'y a pas d'autre alternative. Sans une alliance avec l'industriel français, nous dit-on, nous perdrons tout contrôle sur la conception et le développement des systèmes dont nous avons besoin.

Il semble que Thalès-ATM ait au moins autant

besoin de cette alliance et qu'en conséquence le gouvernement, soucieux de la vitalité du secteur privé, porte un œil attentif sur ce dossier.

Notre première revendication vis-à-vis de ce gouvernement est qu'il porte autant d'attention, sinon plus, à assurer la vitalité et l'avenir de la partie dont il est sensé être le plus en charge : la DGAC, ses personnels, ses services et ses prérogatives.

### **DES CRAINTES TOUT A FAIT LEGITIMES**

L'idée de travailler en coopération avec le secteur industriel ne peut être écartée d'emblée. La DGAC n'a pas vocation à tout faire dans le processus de fabrication et de développement des matériels et des systèmes. La question réside dans les conditions de cette synergie et les craintes qui s'expriment sont, dans le contexte libéral dans lequel nous évoluons, tout à fait légitimes.

- Craintes pour l'avenir des personnels, de leur formation, de leurs statuts et de leurs conditions de travail.

- Craintes pour l'avenir des services, de leur autonomie, de leurs prérogatives ainsi que de leur pérennité.

- Craintes pour l'avenir de notre savoir faire, de

notre expertise et de nos métiers.

- Craintes pour l'avenir de nos systèmes actuels et de nos systèmes futurs, de notre capacité à les adapter à nos besoins opérationnels ; risques de devoir s'adapter aux exigences industrielles et commerciales de l'entreprise.

- Craintes de lier notre sort à un industriel dont on ne sait pas ce qu'il sera ni où il sera demain.

- Craintes d'un processus similaire à celui de la Direction des Chantiers navals (DCN) qui s'est terminé par une privatisation du service public (voir encadré).

**Avant toute évolution l'USAC-CGT demande des réponses claires et de réelles garanties sur tous ces points**

## REPRENDRE LA MAITRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'œuvre relève des compétences de l'industriel ; mais la maîtrise d'ouvrage doit faire partie des prérogatives de la DSNA. Or ces fonctions ont été transférées inexorablement au secteur privé depuis de nombreuses années. L'USAC-CGT a toujours dénoncé cette situation qui constitue un bel exemple de désengagement de l'Etat. C'est ainsi que plus d'une centaine de postes qui devraient être tenus principalement par des IEEAC et des IESSA nous échappent. Avec ces postes ce sont des compétences qui se perdent mais également la maîtrise sur le développement des systèmes qui ne peut plus s'exercer. C'est dommageable et c'est coûteux (la DGAC paie plus cher les SSII ou boîtes d'intérim que ce que coûteraient des postes budgétaires d'IESSA ou d'IEEAC !!!). Cette situation de faiblesse vis-à-vis

des industriels ne nous met pas en conditions idéales pour négocier un partenariat préservant les intérêts de la DSNA et de ses personnels.

S'il doit y avoir des avancées vers des coopérations plus étroites avec le secteur industriel, Thalès ou autre, celles-ci doivent en priorité être profitables à la DGAC. Il nous faut pour cela récupérer le domaine perdu de la maîtrise d'ouvrage, le consolider et en garantir sa pérennité dans la DGAC. Le champ de responsabilité de chaque partie serait ainsi borné.

Il faut en second lieu que toutes les garanties soient apportées aux craintes exprimées plus haut sans quoi l'acceptation des personnels, sans laquelle un projet de cet ordre est difficilement envisageable, paraît illusoire.

## DE BONNES RELATIONS DE COOPERATION PLUTOT QUE LE MARIAGE

Une bonne coopération avec le secteur industriel doit-elle forcément passer par des évolutions de structure ou d'organisation de nos services par rapport à l'entreprise ? Doit-on se lier à une entreprise pour pouvoir fonctionner, avec les risques que cela comporte pour le statut de la DTI ? L'USAC-CGT ne le croit pas. Alors que la souplesse se veut un maître

mot dans l'économie d'aujourd'hui, rigidifier une relation avec un industriel et s'interdire ainsi toute autre solution de coopération, connue ou non à ce jour, et qui pourrait s'avérer plus intéressante pour tel ou tel système ou module de système, présente sûrement plus de risques pour l'avenir que d'avantages à court terme.

## PRIORITE A LA COOPERATION ENTRE PRESTATAIRES (ANSP)

La coopération entre prestataires suivie d'appels d'offre est une formule qui fonctionne pour le projet Coflight. L'USAC-CGT a déjà défendu cette voie au sein du GT comme étant la plus appropriée. La commission européenne elle-même préconise le

rapprochement de prestataires pour l'étude et la définition des nouveaux matériels en vue de passer des marchés communs dans le cadre du projet SESAME. L'USAC-CGT demande que cette option soit prioritairement envisagée.

## NE PAS AFFAIBLIR LA REACTION DES PERSONNELS

Le 2 juin le DSNA exposera aux représentants des personnels son analyse de la situation et les solutions préconisées concernant la coopération entre la DGAC et le secteur industriel. Nous nous déterminerons en fonction des réponses qui pourront être apportées aux interrogations soulevées plus haut.

D'ores et déjà l'USAC-CGT souhaite fortement que dans ce dossier majeur pour l'avenir de nos services, l'expression des personnels trouve des convergences

sans lesquelles toute action sera inefficace. Se disperser serait prendre le risque d'affaiblir toute capacité de réaction. Il est dans l'intérêt de tous de se regrouper au sein de forces syndicales écoutées. Celles qui disposent déjà d'une large représentation dans la DGAC sont seules à même de porter le débat au niveau qui convient et de créer, avec le soutien et la participation des personnels, les conditions d'une issue favorable, pour cette affaire comme pour d'autres.

### Le processus de la DCN vers la privatisation

1989: Premières réflexions sur l'intérêt de séparer au sein de DCN les responsabilités étatiques et industrielles.

1997: 2 entités distinctes dans la DGA sont chargées de conduire et réaliser les activités de construction navale : le Service des Programmes Navals et la DCN chargée des seules activités industrielles.

2000: DCN est transformée en service à compétence nationale, détaché de la DGA et placé sous l'autorité directe du Ministre de la Défense.

2002: Création de Armaris, filiale détenue à part égale entre DCN et Thalès, qui rassemble les activités commerciales et de maîtrise d'œuvre de DCN et de Thalès Naval France pour les projets à l'export et en coopération.

**2003: DCN change de statut et devient une société de droit privé à capitaux publics**