

**MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT
DU TOURISME ET DE LA MER**



**DIRECTION
GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE**

PROTOCOLE D'ACCORD

du 17 mars 2004

PROTCOLE D'ACCORD

Le présent protocole d'accord définit pour les années 2004, 2005 et 2006 les mesures que la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) mettra en œuvre pour assurer le développement, en toute sécurité, du secteur aéronautique civil et fournir des services de qualité aux usagers du service public de l'aviation civile, notamment au moyen de la réforme de son organisation dans le cadre de la Fonction publique d'Etat.

Il est établi entre le ministre chargé de l'aviation civile et des organisations syndicales représentatives des personnels de la DGAC.

1. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE L'ACTION DE LA DGAC

1.1 - UNE PRIORITE ABSOLUE : LA SECURITE

La mission première de la DGAC est de garantir, au nom de l'Etat, la sécurité des activités de l'aviation civile. La DGAC répond en cela à une exigence fondamentale de tous les usagers de l'espace aérien, mais également des riverains d'aéroport, des populations survolées et, d'une façon plus générale, de la société française.

De façon extensive, cette mission comprend les fonctions de prévention des actes illicites au titre de la sûreté que la DGAC assure en coopération avec les autres départements ministériels.

Cette mission s'exerce au titre de la tutelle que l'Etat exerce sur la construction aéronautique, les aéroports, le transport aérien et l'aviation générale.

Elle s'exerce également au titre des activités que la DGAC assure directement en matière de circulation aérienne et de formation aéronautique.

Les signataires du présent accord soulignent que l'objectif de sécurité prévaut, en toutes circonstances, sur toute autre considération.

1.2 - L'USAGER DU SERVICE PUBLIC AU CENTRE DES PREOCCUPATIONS

L'attachement au service public va de pair avec une démarche qui place l'ensemble des usagers, notamment les compagnies aériennes et passagers aériens, ainsi que les riverains et les populations survolées au centre des préoccupations des services de l'aviation civile.

1.3 - UN CHOIX D'ORGANISATION : LA FONCTION PUBLIQUE D'ETAT

Le gouvernement français a choisi d'effectuer les prestations de service public qu'il réalise dans le domaine de l'aviation civile, en particulier celui du contrôle du trafic aérien, dans le cadre de la fonction publique de l'Etat en s'appuyant sur ses valeurs : la garantie de la prise en compte de l'intérêt général, la continuité, l'adaptabilité, l'accès égal pour tous.

Les signataires du présent accord marquent leur attachement à cette appartenance à la fonction publique et à l'efficacité qu'elle permet.

1.4 - UN CHOIX DE COHERENCE D'ACTION : L'UNITE DE LA DGAC

Cette convergence de l'action de chacun des services qui la composent vers une sécurité toujours améliorée fonde l'unité de la DGAC.

Par la signature du présent accord, les signataires manifestent leur volonté commune de maintenir la cohérence du fonctionnement de la DGAC, en particulier en permettant la mobilité de ses personnels entre les différents pôles d'activité.

En effet, les personnels de la DGAC interviennent dans de nombreux domaines : le transport aérien, l'aviation générale, la construction aéronautique, la certification des aéronefs et le contrôle technique des opérateurs, la formation aéronautique, la navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, la conception, le développement, le contrôle, la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes, les fonctions transversales (financière, juridique, gestion des ressources humaines, logistique et informatique), les relations internationales et l'exportation du savoir-faire français.

Les signataires du présent accord soulignent la complémentarité de l'ensemble de ces activités et des personnels, qui chacun dans son domaine, spécialisé ou horizontal, contribuent à la cohérence de l'action de l'Etat par l'intermédiaire de la DGAC.

Le gouvernement considère à cet égard que les missions de la DGAC dans les domaines de la navigation aérienne, de la formation, de la surveillance et de la certification doivent être financées dans le cadre d'un budget annexe à celui de l'Etat, de façon à lui procurer des ressources adaptées aux besoins d'un secteur en permanente évolution. Pour ce faire, il privilégiera l'extension du champ de redevances pour services rendus dans les domaines de la formation, de la délivrance de certificats d'agrément aux entreprises et aux personnes et de la surveillance des opérateurs dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

1.5 - UN MODE DE RELATIONS SOCIALES : LE PROCESSUS PROTOCOLAIRE

Depuis 1988, les relations sociales au sein de la DGAC ont été organisées autour de l'élaboration et de la mise en œuvre des protocoles d'accord triennaux, qui ont permis de traiter avec anticipation les questions d'intérêt commun.

Les signataires du présent accord manifestent leur attachement à la poursuite d'une démarche protocolaire équilibrée, dont les effets s'avèrent bénéfiques tant à l'activité du secteur qu'aux personnels de la DGAC.

Ils marquent également leur attachement au développement du dialogue social dans tous les services relevant de la DGAC, tant pour ce qui a trait aux questions internes et à la prévention des conflits que pour les orientations stratégiques à l'échelle nationale, européenne et internationale.

1.6 - LES PERSONNELS DE LA DGAC AU COEUR DU DISPOSITIF

Les personnels de la DGAC se situent au cœur des activités de l'aviation civile.

La qualité, l'efficacité et la performance du service public de l'aviation civile reposent principalement sur la valeur, la compétence, la motivation, l'esprit de responsabilité et la mobilisation de ses personnels.

Le choix de la qualité et de l'efficacité impose une gestion des ressources humaines performante, qui permette de mobiliser, de reconnaître et de valoriser les personnels. Cette gestion des ressources humaines doit s'appuyer sur les spécificités et les atouts de la Fonction publique pour l'aviation civile que sont le très bon niveau de recrutement, la qualité de la formation, l'attachement au domaine d'activité, la garantie de l'emploi, la forte tradition de formation interne, les mécanismes de promotion et les modes développés de concertation. Elle s'appuie également sur une large implication de tous les personnels dans le processus des entretiens d'évaluations mis en place en 2003.

2. LES ENJEUX MAJEURS DES PROCHAINES ANNEES

La DGAC est un acteur essentiel du développement du secteur de l'aviation civile et de sa bonne insertion dans la société et l'économie françaises. Elle doit s'adapter en permanence aux évolutions de ce secteur ainsi qu'aux attentes de ses partenaires et de la société. Cette adaptation s'impose également dans les périodes de stagnation du trafic qui obligent à porter une attention particulière aux charges pesant sur les opérateurs aériens et qui doivent être mises à profit pour préparer les phases de reprise, alors même que les exigences en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement demeurent constantes.

2.1 - UNE REPRISE DE LA CROISSANCE DANS UN ENVIRONNEMENT TECHNIQUE, TECHNOLOGIQUE ET ECONOMIQUE EN EVOLUTION

Les signataires du présent accord inscrivent leurs actions dans le cadre d'une reprise attendue de la croissance de l'activité au niveau national et européen.

Les experts estiment que, après 3 ans de stagnation, le volume d'activité de la navigation aérienne devrait reprendre à un rythme d'environ 4% en moyenne par an au cours des trois prochaines années.

Les techniques et les technologies poursuivent par ailleurs leur évolution.

Les signataires du présent protocole d'accord conviennent de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la prise en compte de ces perspectives dans les meilleures conditions de sécurité, de fluidité, de régularité et de respect de l'environnement en tenant compte des avancées réalisées, notamment en matière de recrutement, dans le cadre du protocole précédent, dans une hypothèse de croissance forte. Ils en attendent ainsi une performance accrue de l'ensemble des personnels techniques et administratifs de la DGAC.

2.2 - LE RENFORCEMENT DU NIVEAU DE SECURITE ET DE SURETE

Un des enjeux majeurs sera de garantir le meilleur niveau de sécurité et de sûreté possible des biens et des personnes.

Le renforcement du niveau de sécurité et de sûreté passe par la mise en œuvre dans tous les domaines d'activité de la DGAC de processus de gestion de la qualité, en particulier pour la navigation aérienne dans le cadre formalisé des règlements européens ESARR.

Il passe également par la recherche de la plus grande efficacité des actions de surveillance et de contrôle menées par la DGAC envers les différents acteurs du transport aérien et de l'aviation générale. Ces actions nécessitent une étroite coordination entre les échelons centraux et déconcentrés de l'administration, un soin particulier devant être apporté à une bonne répartition géographique des ressources disponibles, en fonction de la réalité de l'activité aérienne.

2.3 - UNE PRISE EN COMPTE PERMANENTE DE L'ENVIRONNEMENT

Parmi les enjeux majeurs auxquels la DGAC est désormais confrontée, figure la nécessité de concilier le développement prévu de l'activité avec le respect de l'environnement et notamment les aspirations légitimes des populations riveraines des aéroports à des diminutions sensibles des nuisances liées au trafic aérien.

Les signataires du présent protocole d'accord marquent leur volonté commune de faire de la prise en compte des questions relatives à l'environnement un élément important de l'action quotidienne de la DGAC et de ses agents. Cette volonté sera prise en compte au niveau des différentes composantes de l'organisation.

2.4 - DES INFRASTRUCTURES ADAPTEES AUX BESOINS

Un enjeu permanent consiste à poursuivre l'adaptation du système de navigation aérienne, de manière à permettre le développement du trafic prévu au cours des prochaines années, en toute sécurité, avec la meilleure fluidité et dans des conditions favorisant son développement et sa performance.

La DGAC poursuivra également dans ce contexte son action visant à la mise en œuvre de la politique aéroportuaire de l'Etat tant en ce qui concerne le développement des infrastructures que leur mode de gestion.

Le secteur aéronautique civil français doit disposer d'infrastructures de qualité et de modes de gestion permettant son développement et favorisant la compétitivité des entreprises françaises.

2.5 - UN SOUTIEN RESOLU A L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE ET AU TRANSPORT AERIEN

La DGAC est un acteur important au service des entreprises françaises de construction et d'équipement aéronautique et de transport aérien. Ces entreprises emploient de l'ordre de 200.000 salariés et contribuent de façon importante à nos échanges extérieurs. Pour ces entreprises, les enjeux des prochaines années sont le développement des grands programmes aéronautiques et notamment la mise en service de l'A380, la revitalisation du transport aérien français et en particulier le rapprochement d'Air France et de KLM et la mise en œuvre des règles d'interopérabilité dans le domaine du contrôle aérien.

Le soutien de la DGAC à ces entreprises et d'une façon générale à l'ensemble des entreprises du secteur est un enjeu majeur au travers de ses actions en matière de sécurité, de soutien à la recherche, de formation et de promotion.

2.6 - UNE ADAPTATION PERMANENTE DES SERVICES AUX USAGERS

Devenu un bien de consommation largement répandu, le transport aérien est soumis à des exigences de qualité de plus en plus élevées. Les progrès réalisés en matière de ponctualité, de sécurité et d'information sont des acquis des passagers qui doivent être confortés. Les questions d'accès aux aéroports et, d'une façon générale, de facilitation, bien que ne relevant pas de la seule action de la DGAC, sont une préoccupation importante de son action.

Dans ce contexte en évolution permanente, il est important que le service public se montre d'une réactivité exemplaire et fasse preuve d'une grande capacité de modernisation pour prendre en compte l'augmentation attendue de l'activité et l'évolution de la structure du trafic aérien, ainsi que les demandes des usagers.

2.7 - UNE IMPLICATION CONTINUE DANS LES EVOLUTIONS EUROPEENNES

Depuis plusieurs années, d'importants dossiers relatifs à l'aviation civile sont traités au niveau de l'Union européenne et imposent une forte implication de la France pour que ses vues et ses intérêts soient bien pris en compte.

La France a contribué activement à l'institution de l'agence européenne pour la sécurité aéronautique (AES A), compétente dans les domaines de la certification de type et de l'édification des règles de sécurité relatives à la navigabilité et à l'exploitation des aéronefs, dont le siège est à Cologne. Au-delà de l'attribution de certains postes de direction, elle doit maintenant mettre en œuvre les moyens permettant d'assurer une présence forte de ses personnels dans le fonctionnement de l'agence. La DGAC poursuivra sa participation active aux travaux de réglementation en concertation avec les acteurs concernés.

Dans le domaine de la navigation aérienne, la France s'est fortement impliquée dans le processus d'élaboration des règlements dits "Ciel Unique". Elle a obtenu la préservation de ses intérêts essentiels en matière de souveraineté et d'organisation de ses services. Elle a soutenu le maintien d'Eurocontrol en tant qu'agence technique européenne de navigation aérienne.

Elle a accepté une séparation fonctionnelle entre l'organisation opérationnelle et celle de surveillance, dans le cadre d'une administration unique, la DGAC. Cette solution est à même de garantir la clarté des responsabilités ainsi que la mobilité des personnels, indispensables à l'exercice des compétences de l'ensemble du système de sécurité de l'aviation civile.

Elle participera activement à l'élaboration des règles de mise en œuvre des règlements dans le cadre du comité du ciel unique sur la base d'une concertation étroite avec les organisations syndicales. Dans le domaine de l'interopérabilité elle s'attachera à adapter ses processus de développement de systèmes aux règles de mise en œuvre qui seront adoptées.

La DGAC développera par ailleurs ses compétences sur le plan juridique pour assurer la meilleure articulation possible entre le droit national, le droit communautaire et le droit international.

Elle s'attachera également à développer son influence dans les instances décisionnelles européennes et notamment grâce à la présence d'agents de la DGAC dans ces instances.

2.8 - LA REORGANISATION DE LA DGAC

La DGAC a développé au cours de ces dernières années un plan stratégique qui a fixé ses grandes orientations et les actions concrètes à mettre en œuvre pour atteindre ses objectifs et améliorer l'efficacité du service public de l'aviation civile. Ce plan stratégique a permis à la DGAC d'aborder de façon plus efficace sa réorganisation.

La nécessité d'identifier, au sein de la DGAC, les fonctions de surveillance, ainsi que l'exigence de clarté financière imposée par la réforme budgétaire, ont conduit la DGAC à étudier un projet de nouvelle organisation articulée autour de trois pôles d'activité : un pôle régalien, un pôle surveillance et certification et un pôle prestations de service.

Les signataires s'accordent sur l'importance pour la DGAC de mener, dans le respect des aspirations de ses agents, une réforme exemplaire de l'organisation qui conduise à de meilleures performances en termes de sécurité, de transparence financière et de service rendu.

TITRE I - DISPOSITIONS COMMUNES

1 - RECRUTEMENTS

La perspective de reprise du trafic aérien ainsi que les départs en retraite prévisibles des prochaines années nécessitent, compte tenu des durées de formation, une anticipation des recrutements. Ceux-ci devront tenir compte des réalisations du protocole précédent qui avaient anticipé une croissance du trafic qui ne s'est pas réalisée, mais aussi de l'évolution des missions de la DGAC et notamment du transfert de certaines à l'agence européenne AESA.

La Direction générale de l'aviation civile procédera ainsi en 2004, 2005 et 2006 aux recrutements définis en annexe 1, qui prennent en compte, les retraites prévues, les départs prévisibles et les changements de corps prévus au cours de la période 2004-2006. Ce sont globalement 1091 agents qui seront recrutés à ce titre au cours de la période couverte par le présent protocole d'accord. Ce chiffre comprend notamment en 2004 les 50 recrutements au titre du protocole précédent dans les corps d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne (ICNA), d'ingénieur électronicien des systèmes de sécurité aérienne (IESSA) et de technicien supérieur des études et d'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC).

Au titre de 2004, 2005 et 2006, ces valeurs de recrutement ne prennent pas en compte les mouvements de personnel non prévus, en particulier ceux qui interviennent au titre des disponibilités, congés parentaux, détachements, mobilités, décès, démissions, retraites anticipées, nouveaux temps partiels. Ces mouvements seront pris en compte, l'année suivante, dans chacun des corps. Ces valeurs ne prennent pas non plus en compte les recrutements effectués à la suite de réussite aux concours organisés au titre de la loi du 3 janvier 2001 dite "Sapin".

2 - FORMATION

La formation des personnels constitue une priorité d'action pour la Direction générale de l'aviation civile. La DGAC veillera à mettre en œuvre le schéma directeur de la formation professionnelle pour la période 2004-2006, qui prend en particulier en compte les orientations visant à personnaliser pour certains métiers les cursus de formation, et à mettre en place des cursus de formation à la gestion, au droit, à l'économie, à l'international, au management, à la qualité et aux métiers de l'environnement, de manière à répondre au plus près à l'évolution des services et aux besoins des personnels. Cette mise en œuvre portera en particulier sur les dispositions à adopter en matière de formations "prise de poste", de "cycles de management" et des préparations aux concours. Ceci devra souligner le rôle essentiel qu'ont à jouer les personnels d'encadrement dans la formation de leurs collaborateurs et le rôle des formateurs. De plus, la DGAC a la volonté de développer la formation à l'anglais pour l'ensemble des personnels. Le programme et les moyens de cette action feront l'objet d'une consultation du Conseil de la formation professionnelle de la DGAC. Les budgets affectés à la formation seront maintenus au moins au niveau de 2003.

L'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) constitue l'instrument privilégié de la DGAC pour les formations initiale et continue. La rénovation du statut de l'ENAC sera achevée dans ce cadre conformément aux orientations adoptées au sein du comité technique paritaire (CTP) de la DGAC et son conseil d'administration sera élargi. Le rôle et les moyens de l'ENAC, en tant qu'école pluridisciplinaire consacrée à l'aviation civile, seront confortés en fonction des besoins, notamment en matière de formation à la sûreté et à l'environnement, et son activité de recherche sera renforcée.

Le SEFA conservera son rôle en matière de formation pratique des agents de la DGAC.

3 - PERSONNELS NON TITULAIRES

La DGAC sera très présente auprès des départements ministériels concernés pour participer au traitement du dossier des contrats à durée indéterminée dans la Fonction publique, et de l'application à la Fonction publique de l'Etat de la directive européenne sur ce sujet. Elle appliquera de façon active et rapide les textes qui seront publiés.

Dans le cadre de la politique volontariste de la DGAC en matière de formation à l'anglais des personnels de navigation aérienne, les signataires du présent protocole soulignent l'importance de la fonction de formateur à l'anglais au sein de la DGAC.

Pour ceux d'entre eux qui ont ou auront pu être intégrés dans le corps des assistants de l'aviation civile à l'issue des concours organisés en application de la loi du 3 janvier 2001, la DGAC mettra en œuvre un traitement indemnitaire tenant compte de leur expérience, ainsi que de la spécificité et de la technicité de leurs fonctions.

La DGAC s'attachera également, au cours du présent protocole, à mettre en œuvre les dispositions de l'article 17 de cette loi, et celles du décret 2002-12 du 31 janvier 2002, afin d'intégrer dans le corps d'agents des services techniques de l'aviation civile les contractuels de droit public dits "Berkani" de la DGAC qui remplissent les conditions.

La DGAC poursuivra activement l'application de la loi du 3 janvier 2001, par l'organisation des concours qui seront nécessaires pour l'intégration de ses personnels à statut dit précaire.

4 - QUALITE

Dans l'ensemble des domaines d'activités de la DGAC, l'amélioration du service rendu, notamment dans le domaine de la sécurité, s'appuiera d'une manière générale sur le développement de plans "qualité" élaborés autour de la norme ISO.

Ces démarches, qui auront pour objectif la certification des entités concernées, viseront en premier lieu les services de circulation aérienne, les services techniques et les activités de surveillance. Elles seront étendues aux services administratifs, aux services supports et aux organismes de formation.

Le développement du système de gestion de la sécurité est également un élément prépondérant de la démarche qualité entreprise et sera poursuivi dans le cadre du présent protocole d'accord (cf. règlement ESARR3 d'Eurocontrol).

5 - ACTION SOCIALE

Les moyens de l'action sociale contribuent à la cohésion sociale des personnels de la Direction générale de l'aviation civile. Priorité sera donnée dans ce cadre aux actions en faveur des familles (notamment via les titres emplois-services) et de la mobilité. Le budget de l'action sociale sera à ce titre abondé de 0,25 M€ en 2004, de 0,35 M€ en 2005 et de 0,4 M€ en 2006. Ces sommes ne prennent pas en compte l'abondement nécessaire aux prestations sociales propres aux personnels de la DGAC en fonction à Aéroports de Paris (ADP) dans les conditions mentionnées au titre III-II.

L'audit de l'action sociale en cours de réalisation devra être achevé et le contrôle de gestion poursuivi. Les conclusions de l'audit permettront une utilisation plus efficace des crédits. Des améliorations en matière d'organisation des comités locaux seront en outre proposées par le comité central d'action sociale avec le même objectif.

6 - SITES JUGES NON ATTRACTIFS

Un ensemble de mesures destinées à mieux maîtriser les affectations sur les sites jugés non-attractifs est décrit ci-dessous et sera mis en œuvre d'ici à 2006. Feront l'objet de ces mesures l'ensemble des sites de la DGAC situés dans le périmètre géographique de la Direction de l'aviation civile Nord (DAC-N) et de la Direction de l'aviation civile Nord-Est (DAC-NE), y compris le siège de la DGAC et les services dépendant du périmètre actuel de la Direction des opérations aériennes d'ADP.

Les mesures étudiées seront, soit des mesures générales, soit des mesures propres à chaque corps, et fonction de leur situation particulière.

Les mesures générales porteront notamment sur l'accueil et l'aide au logement, dans le cadre des crédits gérés par le Comité central d'action sociale (CCAS) de la DGAC.

Un effort particulier sera réalisé auprès des étudiants du Nord et du Nord-Est de la France afin de mieux faire connaître la DGAC et les emplois qu'elle peut offrir dans ces régions.

Les concours externes nationaux pourront faire l'objet, pour un nombre de postes limités, d'une organisation déconcentrée pour l'accès aux corps administratifs des catégories B et C.

Pour les personnels administratifs, un dispositif d'amélioration de l'indemnité de fonction et de l'indemnité spéciale sera mis en place sous la forme d'une augmentation, au 1^{er} janvier 2004, des montants réellement servis à hauteur de 5% du niveau plafond indemnitaire de chaque grade.

Pour les personnels techniques et les ouvriers, un dispositif d'amélioration indemnitaire sera mis en place par une extension de la prime pour contraintes de service (PCS) selon les montants et le calendrier précisés en annexe 4.

7 - RETRAITES

a] La loi du 21 août 2003 s'applique à l'ensemble des personnels de la DGAC, qu'elle incitera à prolonger leur activité. Ceci vaut notamment pour les ICNA.

Néanmoins, la DGAC n'envisage pas que ces derniers puissent prolonger leurs activités au-delà de 57 ans pour des raisons de sécurité.

Pour les ICNA partant en retraite à l'âge limite de 57 ans, la DGAC mettra en place un dispositif leur assurant le maintien d'un niveau de pension civile inchangé.

b] La nouvelle bonification indiciaire (NBI) technique versée aux ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (IEEAC) et aux ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA) sera portée à 65 points d'indice à compter du 1^{er} janvier 2005.

La nouvelle bonification indiciaire (NBI) technique versée aux techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC) sera portée à 55 points d'indice à compter de la même date.

Le supplément d'indemnité de fonction (SIF) servi aux personnels administratifs sera par ailleurs porté à compter du 1^{er} janvier 2005 à l'équivalent en net de 65 points d'indice pour les agents relevant de la catégorie A (attachés), 55 points d'indice pour les agents relevant de la catégorie B (assistants) et à 45 points d'indice pour les agents relevant de la catégorie C (adjoints, agents, agents des services techniques).

Les compléments correspondants sont destinés à être placés sur l'un des produits retraite cités à l'article 116 de la loi du 21 août 2003.

c] L'allocation temporaire complémentaire (ATC) perçue par les ICNA partant à la retraite à partir du 1^{er} janvier 2004 pendant huit ans après la radiation des cadres sera majorée de 33% de l'indemnité spéciale de qualification (ISQ) d'un premier contrôleur de liste 1, pour la porter à 108% de cette ISQ.

En outre, cette ATC est prolongée de 5 ans au niveau de 54% du montant de l'ISQ d'un premier contrôleur de liste 1.

Le taux de cotisation sur l'ISQ sera porté de 13 à 24,6%.

d] Dans le cadre de travaux interministériels, la DGAC animera une réflexion propre sur la prise en compte de la pénibilité au travail prévue par l'article 12 de la loi du 21 août 2003. Cette réflexion concernera les personnels fonctionnaires et les ouvriers d'Etat.

8 - MOBILITE

Les signataires reconnaissent que la mobilité des agents de l'Etat au-delà d'une certaine période d'affectation doit s'inscrire dans un juste équilibre entre les aspirations des agents et les besoins des services de disposer de personnels en nombre et en niveaux de qualification adaptés aux besoins. Sous réserve des dispositions spécifiques aux ICNA (titre III - III §10) et aux IESSA, ainsi que des dispositions interministérielles relatives à la mobilité des administrateurs civils, les durées normales d'affectation sur un premier poste ne seront pas inférieures à 5 ans, sauf nécessité médicale, sociale ou de service. Cette mesure s'applique aux personnels recrutés après la date de signature du présent protocole. A titre transitoire, les durées sont fixées à 3 ans pour les actuels stagiaires et à 4 ans pour les agents en cours de scolarité à l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC).

9 - DIALOGUE SOCIAL

Une réflexion avec les organisations syndicales sera menée avant la fin de l'année 2004, afin d'améliorer à la DGAC les modes de prévention des conflits.

La rénovation de la convention nationale de modernisation du dialogue social de la DGAC sera réalisée avant la fin de l'année 2004. Dans l'attente de la signature d'une nouvelle convention, les dispositions de la convention actuelle seront reconduites.

10 - SUIVI DU PROTOCOLE

Un comité de suivi de la mise en œuvre du présent protocole d'accord sera mis en place sous la présidence du directeur général de l'aviation civile. Il associera les organisations syndicales signataires de l'accord et les représentants de l'administration. Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'examiner les difficultés d'interprétation qui pourraient surgir. Il se réunira au moins deux fois par an sur l'initiative de son président et, le cas échéant, sur la demande de la moitié au moins des organisations syndicales signataires dans un délai maximum de 45 jours.

Une information relative à l'avancement des dispositions protocolaires sera par ailleurs organisée annuellement à l'intention de l'ensemble des personnels.

TITRE II - MESURES RELATIVES A DES EMPLOIS FONCTIONNELS ET AUX FONCTIONS D'ENCADREMENT

- 1 - Les fonctions d'encadrement concernent la plupart des corps de la DGAC, dès lors que des agents sont conduits à encadrer des équipes composées d'autres agents qui appartiennent ou non à d'autres corps. Ces fonctions doivent être valorisées de façon à y attirer les agents les plus aptes à les remplir. Ceux-ci doivent par ailleurs recevoir une formation leur permettant de remplir au mieux leurs tâches.

- 2 - Tous les agents nommés sur des fonctions d'encadrement recevront une formation au management et le cas échéant une formation de prise de poste. Le Conseil de la formation professionnelle de la DGAC définira d'ici fin 2004 les programmes de formation adaptés à cet objectif.

- 3 - La DGAC est actuellement dotée de quatre statuts d'emplois fonctionnels spécifiques pour l'encadrement :
 - les emplois de responsable de service (RDS),
 - les emplois d'ingénieur de division fonctionnelle de l'aviation civile (IDFAC),
 - les emplois de conseillers d'administration,
 - et les emplois de responsable technique de l'aviation civile (RTAC).

La structure et le nombre de ces emplois seront modifiés et élargis à compter du 1^{er} janvier 2005 dans les conditions suivantes :

- A/- Les emplois de RDS, d'IDFAC et de RTAC seront intégrés au sein de nouveaux statuts d'emploi correspondant à des postes en service déconcentré et en service à compétence nationale.

Ces statuts d'emploi comporteront cinq niveaux :

l'indice sommital du 1^{er} niveau correspondra à la HEB bis ; ce niveau sera ouvert aux IPC et administrateurs civils et comportera 4 postes ;

l'indice sommital du 2^{ème} niveau correspondra à la HEB ; ce niveau sera ouvert aux IPC et administrateurs civils et comportera 20 postes ;

l'indice sommital du 3^{ème} niveau correspondra à la HEA ; ce niveau sera ouvert aux IPC, Administrateurs civils, IEEAC, ICNA et IESSA, et comportera 75 postes ;

l'indice sommital du 4^{ème} niveau correspondra à l'indice 1015 ; ce niveau sera ouvert aux mêmes corps que le niveau précédent et comportera 150 postes ;

l'indice sommital du 5^{ème} niveau sera l'indice 762 ; ce niveau correspondra au statut RTAC ; il comportera 45 postes.

La liste des emplois et, pour les 4 premiers niveaux, la durée de détachement seront définis au moment de la mise en place de la réorganisation de la DGAC.

Les emplois du 4^{ème} niveau pourront faire l'objet d'une répartition en plusieurs groupes ouverts à des ensembles de corps spécifiques.

La répartition des points de NBI "emplois supérieurs" sera revue au moment de la mise en place de la nouvelle organisation. Une gestion plus fine de l'enveloppe de points attribuée à la DGAC permettra d'élargir les emplois bénéficiaires.

- B/- Le statut d'emplois de conseillers d'administration qui est ouvert aux attachés d'administration de l'aviation civile sera complété par un second niveau, dont l'indice sommital correspondra à la Hors échelle A. Ce niveau sera doté de 4 postes. Le nombre de postes du premier niveau sera fixé à 34.
- C/- La liste des fonctions donnant accès aux emplois de responsable technique de l'aviation civile (RTAC) sera revue avec la prise en compte des chefs de programmes, chargés de projet, chargés d'affaires et assistants de subdivision de liste 1 et à l'ENAC ; le nombre de ces postes sera porté à 45 en 2005.

Les agents nommés sur les emplois de RTAC bénéficieront du niveau 5 de la prime de technicité au 1^{er} janvier 2004.

- 4 - Afin de garantir un avancement satisfaisant au grade de principal pour les IEEAC, le nombre d'avancements au grade de principal sera de 25 par an en 2004, 2005 et 2006.
- 5 - Pour les attachés d'administration de l'aviation civile, la DGAC suivra les travaux interministériels, visant à améliorer les rythmes d'avancement de grade au choix dans le corps, et à mettre en place de façon pérenne, dans le statut particulier, un ratio "promu sur promouvable" pour ces avancements.

A titre transitoire, dans l'attente de modifications statutaires éventuelles, la nomination de 6 attachés principaux de 2^{ème} classe (par la voie de l'examen professionnel et par celle du choix) et de 3 attachés principaux de 1^{ère} classe, sera assurée chaque année pendant la durée du présent protocole.

La DGAC s'attachera à faciliter l'accès de ses attachés principaux à la liste d'aptitude au corps des administrateurs civils, notamment en offrant à des candidats pré-sélectionnés un cursus de formation adapté.

- 6 - La liste des fonctions donnant accès à l'emploi de TSEEAC hors catégorie sera élargie aux chefs des bureaux de transmission des informations de vol (BTIV), et le nombre de ces emplois sera porté à 5% de l'effectif total du corps à compter du 1^{er} janvier 2005.
- 7 - La circulaire relative aux chefs d'équipe ouvriers sera modifiée afin d'en faciliter et d'en améliorer la gestion.

Dans ce cadre, une formation spécifique au management sera étudiée en liaison avec les travaux du groupe de suivi encadrement.

8 - Le régime indemnitaire des emplois d'encadrement sera amélioré :

- Les niveaux 1 à 6 du système indemnitaire RSI (rénovation des systèmes indemnitaires) seront revalorisés selon le tableau en annexe 2. Les niveaux 7, 8 et 9 seront supprimés.
- L'indemnité spéciale (IS) est augmentée de 3% au 1^{er} janvier 2004, de 3% au 1^{er} janvier 2005 et de 4% au 1^{er} janvier 2006.
- Les IEEAC issus de la sélection professionnelle et du concours interne seront nommés ingénieurs d'étude au moment de leur affectation.

Les IEEAC en sortie d'ENAC (concours externe), sauf mutation interne conduisant à un classement plus favorable, verront l'expérience qu'ils ont acquise valorisée, et leur rôle précisé grâce aux mesures suivantes : au bout de deux ans d'affectation, ils pourront être nommés ingénieurs d'étude sur proposition du chef de service.

Au bout de trois ans, les ingénieurs d'étude pourront être nommés chargés de projet sur proposition du chef de service.

- Pour revaloriser ces fonctions, et mieux préciser leur rôle dans les organismes opérationnels, les assistants de subdivision de liste 1 pourront devenir chargés de projet au bout de 3 ans sur proposition de leur chef de service. Les ICNA nommés chargés de projet ne poursuivront pas l'exercice de leur qualification.

Les taux de la prime d'exploitation, vacations, sujétions (EVS) applicables à ces fonctions d'encadrement seront revalorisés selon le tableau en annexe 3, à compter du 1^{er} janvier 2006.

- Les fonctions dont l'exercice permet le maintien de l'ISQ et de l'EVS seront élargies à celles de chefs de programme, de chargés de projet, ainsi qu'à toute autre fonction située à un niveau supérieur de la grille EVS ou RSI. Les conditions de maintien de la prime ISQ et de l'EVS pour les ICNA tenant certaines fonctions d'encadrement seront étendues aux ICNA nommés principaux depuis plus de 6 ans.
- Le régime indemnitaire applicable aux attachés d'administration de l'aviation civile sera modernisé afin notamment de permettre une indexation automatique sur le point d'indice de la fonction publique, l'accroissement des parts modulables et l'introduction de la modulation géographique de 5% évoquée au point I-6 du présent protocole.

Son niveau plafond sera augmenté de 10% (hors SIF et hors modulation géographique), à compter du 1^{er} janvier 2004, afin de permettre à la DGAC de se maintenir à un haut niveau indemnitaire, pour son encadrement, au sein des diverses administrations.

Le montant global d'indemnité de fonction et d'indemnité spéciale réellement destiné aux attachés ainsi qu'aux conseillers techniques de service social sera augmenté chaque année de 2,5%, en 2004, 2005 et 2006, à l'aide d'une enveloppe spécifique globale pour ces personnels.

- Les attachés bénéficieront également, en 2006, d'une enveloppe spécifique supplémentaire de nouvelle bonification indiciaire (NBI) de 500 points.
- Afin d'attirer des ingénieurs des ponts et chaussées (IPC) et des IEEAC sur des fonctions de responsabilité en administration centrale qui ne donnent pas lieu à détachement sur un emploi, des modulations indemnitaires pourront être mises en place dans le cadre des dispositifs existants.

- Enfin, la DGAC participera aux travaux interministériels relatifs notamment au " troisième étage indemnitaire" de façon à ce que les administrateurs civils de la DGAC, y compris ceux détachés sur des emplois fonctionnels, bénéficient d'un niveau indemnitaire équivalent à celui servi aux administrateurs civils dont la gestion est assurée par la Direction du personnel, des services et de la modernisation (DPSM).

TITRE III - DISPOSITIONS PARTICULIERES

Des dispositions particulières seront en outre mises en œuvre au titre du présent protocole d'accord dans les domaines suivants :

I - LE DEVELOPPEMENT DES FONCTIONS REGALIENNES

Les fonctions régaliennes s'exercent essentiellement dans les domaines du contrôle de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement et s'adressent à l'ensemble des acteurs du transport aérien : compagnies aériennes, constructeurs, pilotes, aéroports, riverains et aussi maintenant les propres activités de prestation de service de navigation aérienne de la DGAC. Elles concernent également les fonctions qu'exerce la DGAC dans le domaine économique ou industriel vis-à-vis des entreprises du secteur de l'aviation civile.

Ces fonctions, qui sont au cœur des missions de l'Etat, connaissent d'importantes évolutions. Les principales concernent le transfert des activités de certification des aéronefs et de réglementation technique vers l'agence européenne AESA, les nouvelles exigences en matière de certification des aéroports et de contrôle de la sûreté, la mise en œuvre de réglementation technique concernant la navigation aérienne, le développement des exigences en matière d'environnement. Par ailleurs, il s'avère nécessaire de développer encore les moyens consacrés aux enquêtes-accidents et aux analyses de sécurité.

Un système plus large de retour d'expérience et de réflexion prospective sur la sécurité devra également être mis en œuvre conformément aux décisions et orientations prises au niveau européen.

La nouvelle organisation de la DGAC tiendra compte de la nécessité d'assurer ces missions avec la plus grande efficacité.

MESURES ADOPTÉES

- 1 - Les personnels ayant vocation à intervenir sur des fonctions dans les domaines de la sûreté, de la surveillance, de l'environnement et de la certification des aérodromes recevront une formation spécifique assurée par l'ENAC. Des modules de formation à la qualité et à l'audit seront également mis en place.

Les tâches de surveillance en matière aéroportuaire seront effectuées par des TSEEAC ayant vocation à pouvoir intervenir sur l'ensemble du domaine.

Ces TSEEAC seront classés selon les niveaux suivants :

- expertise dans le domaine service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) ou sûreté : assistants de classe C ;
- expertise SSLIA et/ou sûreté au niveau régional, expertise pour la certification complète des aérodromes : assistants de classe B ;
- expertise en matière de sûreté et de certification complète, avec participation à des audits : assistants de classe A.

Comme dans d'autres domaines, des fonctions d'encadrement de ces tâches pourront être confiées aux TSEEAC.

Afin de renforcer l'action de la DGAC en matière de sûreté, de nouveaux postes seront créés dans ce domaine. Ils seront ouverts aux agents de la DGAC. Dans l'hypothèse où les candidats internes n'auraient pas le profil adéquat, il pourra être fait appel à des recrutements de contractuels dans la limite de 12 pour les années 2004, 2005 et 2006.

2 - TRANSFERT DES ACTIVITES A L'AESA

La DGAC veillera à préserver les intérêts nationaux, tant en ce qui concerne les entreprises françaises que ses personnels. Elle s'attachera à promouvoir une présence forte au sein de l'agence, grâce à des mesures incitatives à la mobilité au siège de la nouvelle agence.

En particulier, la DGAC mettra en place un dispositif d'incitation et d'accompagnement de ces mobilités, avec notamment des voyages de reconnaissance pour les agents concernés et leur conjoint, des contrats auprès d'organismes locaux spécialisés pour la recherche de logements et pour celle d'un emploi pour les conjoints, et des formations en langue allemande.

Des mesures seront prises pour aider au reclassement des agents concernés par ce transfert qui ne souhaiteraient pas ou ne pourraient pas être affectés à l'agence. Une mission sur ce sujet sera confiée à une personne désignée. Ces mesures feront l'objet d'un suivi en concertation avec les organisations syndicales.

3 - ACTIVITES D'ENQUETES-ACCIDENTS ET D'ANALYSES DE SECURITE

Ces activités relèvent pour l'essentiel du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), dont les moyens devront être adaptés pour tenir compte des exigences croissantes dans son domaine d'activité. Cela passe notamment par l'amélioration de la situation des agents des corps techniques de la DGAC grâce :

- à l'accès de certains responsables d'enquêtes majeures à des emplois fonctionnels spécifiques,
- et à l'étude de la mise en place d'un statut d'emploi d'enquêteur du BEA.

Par ailleurs, 7 agents contractuels seront recrutés sur la période du protocole pour des spécialités ne rentrant pas dans les compétences des personnels de la DGAC.

II - L'EVOLUTION DE LA REGION PARISIENNE

- 1 - L'évolution du statut de l'Etablissement public Aéroports de Paris (ADP), ainsi que le projet de création d'un opérateur unique de navigation aérienne sont incompatibles avec la poursuite par cet organisme des missions de contrôle de la circulation aérienne.

De ce fait, il est prévu qu'à l'échéance du 1^{er} janvier 2005, ces missions seront assurées sous l'autorité directe de la DGAC dans le cadre de la nouvelle organisation du contrôle de la circulation aérienne.

Tous les personnels de la DGAC actuellement en fonction à la Direction des opérations aériennes (DOA) d'ADP seront affectés dans cette nouvelle organisation sans modification de leur situation statutaire et en conservant sous une forme équivalente leurs avantages actuels.

Une convention sera établie avant le 31 décembre 2004 entre la DGAC et ADP pour définir l'ensemble des mesures et des relations relatives à ces missions. Elle sera présentée aux personnels et contiendra notamment des dispositions relatives :

- au soutien logistique qu'ADP apportera à l'opérateur unique de navigation aérienne ainsi qu'aux missions qu'ADP continuera à assurer avec ses propres personnels au profit de la DGAC ;
- aux conditions dans lesquelles des personnels de la DGAC pourront effectuer certaines tâches relevant de cet organisme ;
- aux prestations qu'ADP pourra continuer à apporter aux personnels de la DGAC, en matière sociale notamment ;
- au maintien des conditions d'entraînement aérien actuelles pour les personnels en poste à ADP au 1^{er} janvier 2005.

Les personnels de la DGAC actuellement en fonction à ADP perçoivent directement de la part de cet organisme des indemnités destinées à compenser certaines sujétions. Les mesures prises visent à maintenir, pour les personnels en place au 1^{er} janvier 2005, le niveau des sommes perçues dans le cadre des fonctions transférées à la DGAC. Les mesures suivantes, destinées à compenser la cessation du versement de ces sommes, s'appliqueront aux personnels de la DGAC exerçant des fonctions relevant du périmètre actuel de la Direction des opérations aériennes d'ADP :

- la même PCS qu'au CRNA/Nord sera versée aux agents affectés à Orly, Roissy et au Parc Central d'ADP (cf. annexe 4).
- la même PCS qu'en DAC/Nord - Nord-Est sera versée aux agents en poste au Bourget et au Service Aviation Générale de la DOA d'ADP (cf. annexe 4).

Pour les personnels en fonction dans les services de la Direction des opérations aériennes d'ADP à la date du transfert, les indemnités qui leur étaient versées sous forme d'indemnités kilométriques seront au besoin compensées, au-delà du gain en PCS, du remboursement des frais de transport en commun et, pour certains agents, de la mise à disposition éventuelle d'un véhicule de service, par une indemnité compensatrice pour la durée de leur affectation dans l'un des services correspondant au périmètre actuel de la Direction des Opérations Aériennes d'ADP.

Les personnels affectés à l'avenir dans les services d'ADP transférés à la DGAC percevront également la PCS dans les conditions mentionnées à l'annexe 4.

Les personnels en fonction dans le périmètre de l'actuelle DOA d'ADP continueront en outre à bénéficier, dans des conditions comparables à celles actuellement en vigueur, des prestations d'action sociale auxquelles ils avaient accès dans le cadre d'ADP, y compris l'accès aux mêmes restaurants qu'aujourd'hui, selon des modalités qui seront définies par accord entre ADP et la DGAC. Le budget de l'action sociale sera abondé en conséquence au-delà du montant prévu au titre I.

Les rémunérations allouées par ADP pour l'accomplissement de certaines de ses tâches de gestion de plate-forme seront maintenues dès lors que les prestations correspondantes seront effectuées à la demande de l'autorité aéroportuaire et sous sa responsabilité en dehors des heures de service normales, sous réserve de l'accord de l'autorité hiérarchique et du respect des dispositions relatives au cumul des rémunérations applicables aux fonctionnaires de l'Etat ; l'ensemble des prestations relevant des missions de la DGAC ne pourra pas faire l'objet d'une rémunération complémentaire.

Il sera créé une indemnité spéciale représentative des tâches supplémentaires accomplies pour assurer des prestations d'Etat effectuées, à l'occasion du salon du Bourget, par les personnels des corps techniques de la DGAC.

Si le besoin apparaît de remplacer des personnels de DOA sous statut ADP, les recrutements correspondants seront effectués au-delà de ceux prévus à l'annexe 1.

Un comité associant les organisations syndicales sera constitué et chargé de suivre la mise en œuvre des dispositions précédentes.

- 2 - La DGAC va lancer une réflexion sur l'évolution du contrôle du trafic aérien en région parisienne. Elle portera sur l'organisation et l'optimisation des performances du dispositif actuel de circulation aérienne de la région parisienne en termes de sécurité, d'environnement et de capacité à répondre à la demande, ainsi que sur l'évolution à moyen et long termes de ce dispositif.

Cette réflexion sera conduite sous l'autorité d'un comité de pilotage de la DGAC auquel les personnels seront associés. Elle portera notamment sur l'identification des mesures pour améliorer rapidement la situation actuelle, et sur l'amélioration du dispositif d'ensemble dans la région parisienne à partir d'un bilan portant sur DCARP (Dispositif de Circulation Aérienne de la Région Parisienne), les aspects techniques et sociaux et les conditions de travail.

Sur la base de ce bilan un projet relatif à l'organisation et au fonctionnement des services de la navigation aérienne de la région parisienne sera étudié. Il portera sur l'ensemble des solutions potentielles. Ces solutions seront examinées dans le cadre des instances de concertation du dialogue social de la DGAC. L'objectif est de retenir une orientation avant la fin 2004.

- 3 - La DGAC reconnaît la situation particulière du centre de contrôle d'approche de Roissy Charles de Gaulle (CDG). Elle se dotera des outils techniques et des moyens humains pour pallier les difficultés actuelles et répondre de manière sûre et efficace aux enjeux futurs. La montée en puissance des effectifs (techniques et administratifs) sera poursuivie grâce à de nouvelles affectations.

La DGAC reconnaît les efforts faits par tous les personnels depuis plusieurs années pour assurer un haut niveau de sécurité ainsi qu'un fonctionnement de service qui a permis d'associer la DGAC au développement de l'aéroport.

Des mesures spécifiques seront prises pour reconnaître l'effort particulier demandé aux personnels de Roissy - CDG pour répondre de façon satisfaisante à la demande de transport. Ces mesures seront détaillées dans les parties suivantes du protocole.

III - UNE PERFORMANCE RENFORCEE DU SYSTEME DE CONTROLE DU TRAFIC AERIEN

Les services de la DGAC chargés de la navigation aérienne devront anticiper l'évolution du trafic dans le cadre européen et procéder aux mutations technologiques que l'amélioration du service public impose.

L'évolution programmée des effectifs, les aménagements dans l'organisation du travail et la modernisation des équipements permettront de satisfaire les besoins des usagers et les aspirations des personnels de la navigation aérienne au sein de la Fonction publique de l'Etat.

La volonté de mettre la sécurité au centre des préoccupations se déclinera, tant au plan interne des procédures de circulation aérienne générale, qu'au plan civil-militaire par la mise en œuvre effective de procédures directes de coordination renouvelées.

AMELIORER LA SECURITE

Maintenir et améliorer le niveau de sécurité du système de navigation aérienne français est l'objectif constant de tous les acteurs des services de la navigation aérienne.

Dans le contexte d'évolution à la fois quantitative et qualitative du trafic aérien, le maintien du niveau de sécurité actuel, et a fortiori son amélioration, passent par une consolidation des actions déjà engagées et par la mise en œuvre d'actions nouvelles aussi bien pour le système de navigation aérienne civil que dans les relations avec les organismes militaires et les autres organismes européens.

L'action des entités "qualité de service" pour améliorer le processus de retour d'expérience sera confortée et développée.

Les processus de gestion de la qualité seront mis en œuvre systématiquement et les manuels d'exploitation des différents organismes seront mis en conformité avec les textes et maintenus à jour.

Un point global sur la sécurité est effectué chaque année au sein du comité technique paritaire (CTP) du service du contrôle du trafic aérien (SCTA), à l'occasion duquel sera mise en évidence l'évolution des indicateurs correspondants et les conséquences qu'il convient d'en tirer pour une gestion proactive de la sécurité des vols.

Le programme de la Direction de la navigation aérienne (DNA) en termes de sécurité sera poursuivi : révision du règlement de la circulation aérienne, classification d'espaces tendant à supprimer progressivement la classe E, moyens techniques, renforcement du retour d'expérience.

Les recommandations de la commission nationale de sécurité de la circulation aérienne (CNSCA) et du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) seront quant à elles examinées en CTP de la navigation aérienne.

INTEGRER LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le respect de l'environnement est un objectif primordial de la DGAC pour garantir le développement durable du transport aérien. La fonction environnement sera renforcée y compris au sein des services d'exploitation de la navigation aérienne.

Sans remettre en cause à aucun moment l'exigence du haut niveau de sécurité qui prévaut dans le domaine de la circulation aérienne, le respect de l'environnement doit être intégré par tous les acteurs de la navigation aérienne.

Un effort tout particulier doit être porté pendant les périodes de nuit pour limiter les nuisances sonores. En effet, pendant cette période, le volume relativement faible du trafic offre aux services de la navigation aérienne une certaine latitude dans la manière d'organiser la gestion du trafic aérien, qui permet d'accorder une attention toute particulière au respect de l'environnement.

Les actions d'information, de sensibilisation et de formation seront poursuivies pour assurer l'intégration de l'environnement, le plus en amont possible, au sein de l'aviation civile.

Lorsque des modifications significatives des procédures de circulation aérienne à proximité des aéroports seront envisagées, une étude préalable particulière sera faite des interactions qui peuvent apparaître entre les dispositions prises en vue de protéger l'environnement et la capacité d'écoulement du trafic

AMELIORER LA REGULARITE

L'amélioration de la régularité des vols, sans remettre en cause l'objectif premier de sécurité, doit être un objectif constant de tous les acteurs des services de la navigation aérienne.

La mesure de la performance de régularité peut s'appuyer en particulier sur des indicateurs élaborés par le Centre de Régulation Européen d'Eurocontrol (CFMU) à Bruxelles.

Des indicateurs pertinents permettent de mettre en évidence tant les causes de retard internes au système de contrôle que les causes externes. Ces indicateurs sont présentés en CTP du Service du contrôle aérien (SCTA).

En matière de régularité, des efforts permanents seront faits conduisant à des améliorations de la circulation aérienne pour que la part des retards imputables à la France en Europe par rapport à la quantité du trafic traité par notre pays diminue au cours des trois prochaines années.

PARTICIPER A LA CONSTRUCTION EUROPEENNE

La mise en œuvre des règlements "ciel unique européen" s'accompagnera de diverses évolutions.

La première est la création d'une autorité de surveillance, et d'une entité prestataire de services de navigation aérienne, fonctionnellement indépendantes l'une de l'autre. Cette séparation fonctionnelle s'accompagnera de passerelles pour les personnels permettant de faciliter la mobilité entre les entités, pendant et au-delà du présent protocole. L'autorité de surveillance délivrera un certificat commun pour l'ensemble des services de navigation aérienne rendus par l'entité prestataire de services. Des mesures d'interopérabilité des systèmes seront en outre mises en œuvre.

L'ensemble de ces points renforce pour le prestataire des services de la navigation aérienne la nécessité de poursuivre la formalisation des procédures et des responsabilités.

Ces démarches permettront de répondre aux audits de l'autorité de surveillance et de l'OACI.

La navigation aérienne française contribuera de façon active aux travaux d'Eurocontrol.

Les personnels de la DGAC seront associés au processus d'élaboration des positions défendues par la France sur cet ensemble de dossiers européens, notamment lors des travaux d'élaboration par l'Union européenne des règles de mise en œuvre des règlements relatifs au ciel unique européen.

Les modalités de mise en œuvre de ces règlements seront examinées dans le cadre du CTP de la navigation aérienne ou du CTP DGAC selon la nature des sujets.

MESURES ADOPTÉES

Dans ce cadre, les mesures suivantes seront notamment mises en œuvre :

- 1 - Dans un souci d'amélioration du service public, le regroupement des services de contrôle d'approche au sein du concept d'approche centrale et d'extension des services d'information de vol (SIV) fera l'objet d'études préliminaires qui seront examinées au sein du groupe de travail "Approches". Le périmètre des études, le programme de mise en œuvre et les conséquences sur les effectifs TSEEAC seront précisés chaque année en CTP de la navigation aérienne.
- 2 - L'équipe est l'unité de base qui structure l'organisation du travail des ICNA dans les centres en route de la navigation aérienne (CRNA) et les aérodromes des listes 1 et 2. Le module minimum de gestion au sein des tours de service est l'unité élémentaire constituée par un secteur de contrôle en route ou une position d'approche.
- 3 - L'administration a mis en 2001-2003 et mettra sur la période 2004-2006 dans les centres de contrôle les effectifs nécessaires et suffisants à une qualité de service de haut niveau. L'objectif sur cette période sera donc l'absence de retards causés aux aéronefs pour raison de gestion d'effectifs en même temps qu'une nouvelle amélioration des indicateurs de sécurité interne. La communication externe sur ces thèmes sera renforcée.

Parallèlement, de nouveaux secteurs seront créés dans les CRNA, tant pour renforcer la sécurité que pour augmenter la capacité, chaque fois que des points de congestion apparaissent ou sont susceptibles d'apparaître à échéance de quelques années ; le SCTA fixera le programme de ces créations de secteur chaque année et le présentera à l'avis du CTP du SCTA.

Afin de maintenir l'expertise des contrôleurs au plus haut niveau et dans le but de favoriser la sécurité, le découpage des centres en zones de qualifications sera poursuivi ; en fonction de l'évolution du trafic, et du nombre de secteurs décrits dans les CRNA, tout en veillant à préserver la valeur des tâches et en concertation avec les personnels.

Le doublet de pistes Nord de CDG sera mis en service une fois que la nouvelle tour Nord aura fonctionné de façon opérationnelle, à capacité de programmation inchangée, pendant une période suffisante, en fonction de l'évolution des indicateurs figurant au tableau de bord "ouverture du doublet des pistes Nord de CDG" objet d'une concertation régulière avec les partenaires sociaux locaux.

4 - L'objectif défini au 1^{er} alinéa du § 3 ci-dessus sera atteint en faisant appel à une ou plusieurs des options suivantes, tout en respectant l'horaire hebdomadaire de 32 heures en moyenne sur l'année et un rythme de travail d'un jour sur deux :

a] Les tours de service pourront être adaptés chaque année pour tenir compte des particularités du trafic de chaque centre et de la variation saisonnière et/ou hebdomadaire.

b] Un potentiel d'une vacation maximum par an et par agent pourra être mobilisé par les chefs d'organismes afin d'adapter le potentiel offert aux besoins du trafic. Lorsqu'elles sont utilisées, ces vacations complémentaires sont compensées par un nombre égal de vacation de repos à prendre en période de moindre trafic. Une réunion spécifique précisera les conditions générales de mise en œuvre de cette mesure.

c] Dans les centres ayant deux zones de qualifications, des tours spécifiques à chaque zone pourront être mis en œuvre.

d] Des modulations saisonnières pourront être mises en place dans la limite de plus ou moins 4 heures autour de 32 heures hebdomadaires en moyenne dans la limite de 64 heures annuelles.

e] Des modulations pourront être appliquées à tout ou partie des équipes à l'intérieur d'un cycle notamment lorsque le trafic subit des variations au cours de la semaine.

Les options ci-dessus seront utilisées en fonction des besoins locaux pour atteindre des objectifs similaires dans les aéroports des listes 1 et 2.

Les possibilités a, b et d seront utilisées dans les autres centres de contrôle aux fins d'éviter au maximum toute contrainte sur le trafic pour cause de gestion de personnels.

L'ensemble des mesures mises en œuvre fera l'objet d'une concertation avec les personnels en CTP dans chaque organisme de contrôle, chaque année.

5 - L'adéquation des besoins opérationnels des aéroports, hors ceux de Paris CDG, d'Orly et de Nice, aux besoins du trafic sera poursuivie régulièrement par le SCTA dans le cadre du groupe de suivi sur les 32 heures.

L'adéquation des besoins opérationnels pour les CRNA Orly, Roissy et Nice se fera dans le cadre du groupe de travail "Effectifs SCTA", notamment sur la base du logiciel "Acapulco".

- 6 - L'amélioration des modalités d'exploitation mises en œuvre dans les différents organismes de contrôle sera mesurée en assurant le suivi du potentiel de contrôle offert et du potentiel réalisé par chaque CRNA et centre de contrôle d'approche de liste 1 et 2. Ces potentiels seront suivis au travers de l'analyse des deux indicateurs suivants :

Indicateur n° 1 = **PR / PT**

Indicateur n° 2 = **PD / PT**

où

PR est le potentiel réalisé par le centre concerné (nombre d'heures d'ouverture des secteurs CRNA ou positions d'approche, y compris chef de salle et chef de tour),

PT est le potentiel horaire théorique (nombre de contrôleurs opérationnels multiplié par 1008 heures/an, augmenté du nombre de premiers contrôleurs PC détachés, dont sur les "flow management position" (FMP), multiplié par 300 heures/an),

PD est le potentiel déclaré à la "central flow management unit" (CFMU) augmenté du potentiel chef de salle ou chef de tour.

Les indicateurs sont en place depuis 2001 dans les CRNA et seront mesurables au plus tard fin 2004 dans les aéroports de liste 1 et 2, et l'année suivante dans les aéroports de liste 3.

L'objectif est une évolution annuelle positive de ces deux indicateurs. Pour l'indicateur n°1, une valeur "objectif" par organisme sera fixée chaque année, après avis du CTP du SCTA.

Le chef de l'organisme au niveau stratégique, et les chefs de salle ou de tour au niveau pré-tactique, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de la mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

- 7 - La complexité technique, les contraintes ATFM et opérationnelles du fonctionnement des salles de contrôle des organismes de liste 1 et 2 demandent que soient nommés des chefs de salle et des chefs de tour, tenant suffisamment souvent ces postes pour maintenir les compétences voulues pour remplir l'ensemble des fonctions prévues par arrêté. Ils maintiennent leur qualification au sein de leur équipe. Ces nominations seront faites pour une durée déterminée, éventuellement renouvelable. Un groupe de travail définira le processus de mise en œuvre.

Une fonction spécifique de chef de l'approche de CDG sera mise en place pour assurer la coordination des activités de prestation de services de navigation aérienne de l'ensemble de la plate-forme.

- 8 - La coordination tactique entre services de contrôle civils et militaires est un axe prioritaire d'amélioration de la sécurité de la circulation aérienne. La méthode retenue est la coordination directe de contrôleur à contrôleur.

Au cours du premier semestre 2004 cette coordination directe sera évaluée au CRNA-Est, au moyen de systèmes automatisés fournissant les fonctions dites S3 et S5. A l'issue d'une première phase d'évaluation opérationnelle des coordinations directes civil-militaire, un bilan sera dressé par les administrations et présenté aux organisations syndicales. Au vu de ce bilan, des améliorations pourront être apportées si nécessaire aux procédures et moyens mis en œuvre. En 2005, la coordination directe ainsi définie pourra être étendue à l'ensemble des CRNA. Ces évolutions auront un impact sur les attributions des détachements civils de coordination (DCC) qui seront maintenus dans leur fonctionnement, tout en voyant leurs attributions redéfinies au cours de la période 2005-2006.

Dans les centres en route de la navigation aérienne, des détachements militaires de coordination aérienne (DMCA) sont présents depuis de nombreuses années. Ces positions militaires seront modernisées en utilisant les matériels "ODS", sans modification de leurs fonctionnalités. Après rédaction ou mise à jour de protocoles opérationnels locaux, les positions DMCA seront normalement exploitées.

Certaines approches militaires situées à proximité d'approches civiles ont vu leur activité se réduire, alors que dans le même temps les approches civiles voisines ont vu leur activité se développer. Il est donc utile désormais dans certains cas spécifiques de mettre à l'étude une réorganisation des espaces et, lorsque c'est opportun, une reprise par l'organisme civil de l'ensemble service d'approche de la zone. Cette action sera engagée dès l'année 2004 et en étroite concertation avec les personnels.

- 9 -** La politique de gestion des affectations doit assurer une meilleure stabilité dans ces emplois pour assurer un fonctionnement plus satisfaisant des services non-attractifs pour l'ensemble des agents y étant affectés. Ces règles devront être explicitées clairement.

L'amélioration de la disponibilité des effectifs qualifiés amène à allonger les durées d'exercice de qualification avant mutation vers un autre organisme ; pourront prétendre à une mutation après avis de la commission administrative paritaire (CAP) concernée :

- les contrôleurs détenant et exerçant une qualification de premier contrôleur depuis plus de 4 ans, cette durée étant réduite à 3 ans pour les mutations internes vers des postes d'encadrement. Cette mesure sera mise en œuvre pour les contrôleurs affectés après la date de signature du protocole.
- les contrôleurs d'approche ou d'aérodrome détenant et exerçant une qualification, ainsi que les personnels habilités vigie annexe, depuis plus de 3 ans. Cette mesure sera mise en oeuvre pour les agents affectés après la date de signature du protocole.
- un effort particulier sera fait pour alimenter au-delà de l'effectif correspondant au besoin opérationnel les aérodromes ayant un fort turn-over de leurs effectifs. Pour certains organismes en situation difficile du fait d'aléas particuliers, un effectif qualifié minimum sera défini afin d'assurer un niveau de service acceptable et sera présenté en groupe de suivi sur les 32 heures ; dans ce cas, la mutation des agents retenus en CAP sera étalée dans le temps de façon à garantir le niveau de service acceptable. Un plan d'affectation sera également défini annuellement en groupe de suivi sur les 32 heures afin de revenir à une situation nominale dans les meilleurs délais possible.

- 10 -** Les textes de transposition du règlement ESARR 5 concernant les brevets d'aptitude de contrôle seront présentés au CTP de la navigation aérienne de juin 2004. L'objectif est de disposer des nouveaux programmes de formation initiale pour les agents entrants à l'ENAC en septembre 2004. Les brevets d'aptitude seront délivrés à compter du 1^{er} janvier 2005 (mise en place matérielle des documents). Les stages appropriés seront mis en place au plus tard à compter de septembre 2005.

A titre transitoire, un brevet d'aptitude sera délivré aux ICNA et TSEEAC possédant une qualification de contrôle et n'ayant pas fait l'objet d'une inaptitude médicale définitive. Un brevet d'aptitude de stagiaire sera délivré aux ICNA et TSEEAC en cours de formation vers une qualification de contrôle.

Pour les TSEEAC :

- La mise aux normes européennes de la formation initiale va demander d'identifier, au sein de cette formation polyvalente, les sujets correspondant à la formation au contrôle et à l'anglais. Seules des notes suffisantes dans ces domaines, ainsi qu'une aptitude médicale qui sera déterminée en début de scolarité, permettront de postuler sur des postes de contrôle en fin de scolarité. Les agents retenus sur ces pré-affectations suivront un complément de scolarité de 2 mois pendant leur pré-affectation qui traitera plus particulièrement des sujets facteurs humains et situations inhabituelles. Ce stage n'aura pas d'impact sur leur date de titularisation. Ils se verront alors délivrer un brevet d'aptitude de stagiaire.
- L'application des textes de la DNA concernant la délivrance des qualifications et leur renouvellement sera poursuivie, en particulier par la mise en place des plans de formation et des stages associés.
- Lors de campagnes de mutations, pourront être retenus les agents ayant un brevet d'aptitude de contrôle, ainsi que les agents ayant rempli les conditions appropriées en fin de scolarité ENAC (telles que présentées plus haut), ayant au moins le niveau 3,5 en anglais et une aptitude médicale valide. Les agents n'ayant pas de brevet d'aptitude valide devront suivre une formation spécifique de remise à niveau à l'ENAC, dont la durée sera déterminée en fonction de leur expérience de contrôleur et de l'ancienneté de leur formation initiale : le programme de cette formation sera étudié en groupe de suivi de la formation TSEEAC. A titre transitoire, les conditions pour pouvoir être retenu sur un poste de contrôle pour les TSEEAC ayant suivi leur scolarité avant la mise en place de ce dispositif et n'ayant pas de brevet d'aptitude seront analysées en CAP, au-delà de la vérification de leur niveau d'anglais et de leur aptitude médicale.

Un plan de formation à la langue anglaise mis au point en concertation avec les représentants des personnels devra permettre à tous les contrôleurs d'atteindre et de maintenir le niveau 4. Ce niveau sera attesté périodiquement par le test national de positionnement. En fonction des résultats de ces tests, des mesures spécifiques de formation seront étudiées, avec une proposition de formation personnalisée pour les contrôleurs ayant un niveau inférieur à 4. Les contrôleurs dont le niveau est inférieur ou égal à 3 feront l'objet d'une attention particulière et se verront proposer une formation soutenue. Si après une année de suivi de cette formation le niveau 3 n'est pas atteint, leur cas sera examiné de façon spécifique.

Par ailleurs, sera lancée une réflexion plus complète pour accompagner le projet de licence de l'Union européenne. Une négociation spécifique avec les partenaires sociaux aura lieu lorsque les textes européens relatifs à la licence seront publiés.

11 - PRISE EN COMPTE DES CONTRAINTES LIEES A L'AMELIORATION DES CONDITIONS D'ECOULEMENT DU TRAFIC AERIEN

L'effort particulier demandé aux contrôleurs de Paris - CDG pour répondre de façon satisfaisante à la demande de transport donnera lieu au versement d'une prime exceptionnelle trimestrielle à compter du 1^{er} janvier 2004 de 1200 € pour les premiers contrôleurs et de 400 € pour les contrôleurs en qualification intermédiaire de contrôle aérien (QICA) jusqu'au résultat de l'étude en cours sur l'organisation de la circulation aérienne en région parisienne, à l'issue de laquelle une négociation spécifique aura lieu.

AGENTS AYANT OBTENU UN CAF LOC A LA MISE EN PLACE DE LA QICA

La situation des ICNA qui étaient titulaires d'un CAF LOC à Roissy, à la date de mise en œuvre de la QICA, fera l'objet d'un examen par l'administration.

INDEMNITE SPECIALE DE QUALIFICATION (ISQ)

En contrepartie des contraintes liées à l'amortissement des temps de formation et à l'adaptation des tours de service, le supplément d'ISQ des premiers contrôleurs exerçant leur qualification dans un organisme de liste 1 et de liste 2 sera augmenté comme défini dans le tableau joint en annexe 5.

Compte tenu de l'effort lié à la poursuite du processus de mise en œuvre des approches centrales et de l'amortissement des temps de formation, l'ISQ et le supplément d'ISQ des contrôleurs d'approche de liste 3 sera augmenté comme défini dans le tableau joint en annexe 5. L'ISQ des contrôleurs d'aérodrome de liste 5 et liste 6 et des QICA sera augmenté comme défini dans le tableau joint en annexe 5.

PRIME D'EXPLOITATION, VACATION, SUJETIONS (EVS)

Le classement dans la grille de l'EVS de certaines fonctions sera revalorisé comme défini dans le tableau joint en annexe 3.

INDEMNITE SPECIALE DE COORDINATION (ISC)

L'ISC sera revalorisée selon le tableau en annexe 6.

IV - DES SYSTEMES DE NAVIGATION AERIENNE MODERNISES

Pour prendre en compte l'évolution du trafic et de la technologie, les systèmes et les équipements techniques de la navigation aérienne doivent être en constante évolution afin d'améliorer les performances du système de contrôle.

Le plan de modernisation des CRNA et des approches mis au point au cours de la période couverte par le protocole d'accord du 3 novembre 1997 sera poursuivi en respectant le calendrier prévu pour les opérations de génie civil, le déploiement d'ODS, la modernisation Cautra, le déploiement du "Mode S", de radars de surface, de la nouvelle architecture des approches et des chaînes "radiotéléphone".

Les conditions de mise en œuvre et de maintien opérationnel de ces systèmes seront adaptées aux nouveaux enjeux, notamment pour ce qui concerne l'organisation du travail, les procédures et les habilitations nécessaires pour intervenir en temps réel sur les systèmes opérationnels.

Le Service technique de la navigation aérienne (STNA) maintiendra sa certification ISO. Le rôle essentiel du STNA et du Centre d'études de la navigation aérienne (CENA) pour la recherche et le développement des systèmes de navigation aérienne est réaffirmé, leurs moyens seront confortés.

FAIRE FACE AUX ENJEUX EUROPEENS

La navigation aérienne française s'intègre donc dans un ensemble européen en pleine mutation. Les importantes évolutions techniques ainsi que l'accélération de l'harmonisation des systèmes doivent permettre d'améliorer la capacité et les performances du système de contrôle afin de faire face à la constante augmentation du trafic.

Le règlement ciel unique relatif à l'interopérabilité des systèmes impose que dans les toutes prochaines années tous les systèmes de contrôle de la circulation aérienne devront répondre aux normes d'interopérabilité édictées par l'Union Européenne. Ce règlement impose en conséquence de poursuivre la démarche d'adaptation du mode de production des logiciels de la navigation aérienne afin qu'ils répondent à l'avenir à ces normes d'interopérabilité et qu'il contribue à les établir.

La DGAC a aussi l'objectif de continuer à jouer le rôle important qu'elle a aujourd'hui dans le développement du système de contrôle qu'elle utilise, afin que celui-ci soit capable d'être adapté à ses méthodes de travail et à leurs évolutions.

A cet égard, il existe une volonté politique pour promouvoir une solution qui permette de profiter des synergies possibles afin de valoriser sur la scène européenne et mondiale un produit de référence de l'industrie française, lui donnant ainsi la perspective de rester au premier rang industriel en Europe.

Une telle évolution est nécessairement complexe et suppose des études de détail de l'organisation à mettre en place et des travaux à mener, ainsi que des négociations avec le partenaire industriel et avec les personnels de la DGAC. En conséquence, une étude portant sur l'avenir du CAUTRA dans le contexte européen sera menée en 2004, en étroite relation avec les personnels. Elle sera soumise au CTP de la navigation aérienne en 2004 avec pour objectif une prise de décision qui pourrait ensuite déboucher sur une mise en œuvre des solutions en 2005.

FAIRE FACE AUX EXIGENCES D'UN HAUT NIVEAU DE SECURITE

L'harmonisation et la mise en œuvre de ces systèmes sans cesse améliorés, tant sur le plan national qu'international, sont nécessaires au maintien d'un haut niveau de sécurité dans ce contexte d'augmentation constante du trafic.

Tous les règlements européens ESARR imposent des modes formalisés d'intervention avec engagement des responsabilités. En particulier, dans le cadre du règlement ESARR 5, dont la mise en œuvre doit intervenir en avril 2005, un groupe de travail sera mis en place visant à la formalisation d'autorisations permettant aux personnels techniques de travailler sur les équipements et systèmes critiques vis-à-vis de la sécurité (mise en service, supervision et maintenance des équipements). Les plans de formation associés seront définis et les formations mises en place.

La DGAC lancera en concertation avec les organisations syndicales une réflexion sur l'amélioration de la couverture horaire des maintenances opérationnelles sur les aéroports.

MESURES ADOPTEES

- 1 - L'article 13-a du statut des IESSA sera modifié afin de tenir compte, le cas échéant, de l'expérience acquise dans les services publics pour l'inscription au tableau d'avancement en vue de la nomination au grade d'ingénieur électronicien divisionnaire.
- 2 - L'article 19 du statut d'IESSA sera modifié pour supprimer la restriction relative à la date d'entrée en vigueur du décret statutaire en incluant tous les ingénieurs issus du corps des électroniciens de la sécurité aérienne quelle que soit la date d'obtention des qualifications.

3 - PRIME D'EXPLOITATION, VACATION, SUJETIONS (EVS)

Les IESSA instructeurs ENAC bénéficieront d'une augmentation de leur prime EVS comme défini dans la grille en annexe 3 de ce protocole.

4 - PRIME D'EVOLUTION DES QUALIFICATIONS

Compte tenu de l'effort lié à la mise en œuvre des évolutions européennes et à la modernisation des systèmes, la prime d'évolution des qualifications évoluera comme définie dans l'annexe 8.

5 - MESURES LIEES A L'EVOLUTION DE LA PLATE FORME DE CHARLES DE GAULLE

En contrepartie des efforts liés à l'évolution de la plate-forme de Paris - CDG, une prime de 1200 € sera versée aux IESSA de CDG et détenteurs de la qualification technique supérieure (QTS), en décembre 2004. Cette prime sera de 800 € pour les IESSA détenteurs d'une qualification technique (QT).

V - LA SECURITE DE L'EXPLOITATION AERIENNE RENFORCEE

L'amélioration du niveau de la sécurité aérienne est un objectif constant et prioritaire de l'ensemble des services de la DGAC. Au-delà des mesures adoptées dans le domaine du contrôle du trafic aérien, des systèmes de navigation aériennes modernisés et des fonctions d'encadrement, l'action des services de la Direction générale de l'aviation civile doit se concentrer de manière prioritaire sur la recherche d'une amélioration du niveau de sécurité de l'aviation commerciale et de l'aviation générale.

Les TSEEAC, qui exercent leurs activités à la croisée de plusieurs domaines d'activité de la DGAC, représentent un atout dans une administration en constante évolution, notamment sur les plans technologiques et dans le cadre européen de la navigation aérienne et du transport aérien.

Cela leur impose de posséder des connaissances diversifiées, régulièrement actualisées selon les domaines d'activité.

CONTROLE D'AERODROME

La politique de mise en œuvre d'approches centrales s'accompagne de la reprise par des TSEEAC du contrôle d'aérodrome sur les terrains dont l'approche est délocalisée.

L'utilisation de l'outil radar pour le contrôle d'aérodrome, sur certains terrains, contribuera par ailleurs, à renforcer la sécurité et à améliorer le service rendu aux usagers. Des études seront menées pour poursuivre le déploiement de l'outil radar.

INFORMATION DE VOL

Le développement et la modernisation du service d'information de vol rendu par les CIV s'est effectué à la satisfaction des usagers. L'expérimentation de nouveaux outils de visualisation participe à l'amélioration continue de la qualité du service rendu.

VIGIE ANNEXE

Le travail fourni par les TSEEAC de la vigie annexe est reconnu comme performant et sera pérennisé.

INFORMATION AERONAUTIQUE

Le Service de l'information aéronautique (SIA) maintiendra sa certification ISO.

En matière d'information aéronautique, des évolutions devront être mises en œuvre pour prendre en compte les besoins accrus de précision et d'exactitude liés aux modes de navigation d'une part et l'utilisation effective de nouvelles technologies ou supports pour diffuser ces informations d'autre part.

Le réseau national sur lequel s'appuie le SIA pour mettre à la disposition des usagers les informations nécessaires à la sécurité et à la régularité du trafic aérien doit être repensé en conséquence :

- au niveau du recueil de l'information pour lequel la démarche qualité mise en œuvre pour le traitement de l'information doit être complètement développée afin de mieux en garantir l'exactitude ;
- au niveau de la chaîne de traitement de l'information jusqu'à sa diffusion pour améliorer l'intégrité des données traitées, c'est-à-dire la non-altération des données recueillies ;
- au niveau de la diffusion où l'organisation du dispositif existant des bureaux régionaux d'information aéronautique et du bureau national d'information aéronautique (BRIA/BNIA) mérite d'être revu en vue d'éviter la duplication des tâches dans ce domaine, préjudiciable à l'objectif recherché.

Un groupe de travail sera chargé de proposer des évolutions d'organisation des services concernés. Il s'appuiera sur les propositions des groupes techniques sur la qualité des informations aéronautiques. Il proposera un système cohérent d'agrément de tout ou partie des services par rapport aux objectifs de qualité visés et prendra en compte ces conclusions pour proposer une organisation des services concernés et un dimensionnement des entités opérationnelles. Une adéquation des moyens techniques et humains avec les objectifs visés sera recherchée.

La réflexion sur l'ensemble de l'information aéronautique ainsi que la précision de la limite de l'interaction avec les fonctions régaliennes au niveau des bureaux de piste, permettront de préciser la place et le rôle des BRIA au sein de la DGAC. Les conclusions de cette réflexion seront présentées en CTP navigation aérienne en 2005. Les conclusions pertinentes relativement aux BIA/BDP (bureaux d'information de vol/bureaux de piste) seront utilisées.

CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Les activités liées au contrôle technique, après avoir fortement évolué ces dernières années, sont un enjeu majeur international et contribuent fortement au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité du transport aérien.

Pour permettre d'améliorer le système du contrôle technique d'exploitation, en particulier concernant les compagnies étrangères dans le cadre du programme "SAFA", il est maintenant nécessaire d'organiser, en plus des contrôles aléatoires réalisés jusqu'à ce jour, des contrôles ciblés en réponse aux besoins exprimés par l'administration centrale.

MESURES ADOPTÉES

1 - FUSION DES FILIERES

La très grande spécificité des emplois d'électrotechniciens de centrales énergie des CRNA conduit à ne plus pourvoir ces postes par des ressources nouvelles issues du corps des TSEEAC, mais par des ouvriers d'Etat dont le recrutement est basé sur un profil spécifique. Cette évolution s'accompagnera, pour les TSEEAC en place souhaitant évoluer vers d'autres fonctions, de formations complémentaires pour favoriser un recrutement professionnel IESSA.

La distinction entre les filières navigation aérienne et transport aérien (NATA) et technique et exploitation (TE) dans le corps des TSEEAC sera supprimée. L'ouverture d'un poste TSEEAC ne sera plus restreinte à l'une ou l'autre des filières et les formations nécessaires à la prise de poste seront mises en place.

Enfin, les recrutements correspondants à l'actuelle filière TE seront arrêtés. Cette dernière évolution s'accompagnera de la mise en place d'un mode de promotion sur la base de l'expérience par la voie d'une sélection professionnelle des ouvriers et des personnels administratifs de catégorie B et C vers le corps des TSEEAC. Cette voie représentera 10% du total des recrutements dans le corps des TSEEAC, compte non tenu des emplois réservés.

2 - PRIME DE POLYVALENCE

Les niveaux de prime de polyvalence seront revalorisés comme indiqué à l'annexe 9.

3 - LES ASSISTANTS DE CLASSE

La décision n°40202/DNA 4 du 25 avril 1994 relative aux assistants de classe sera modifiée pour garantir, après mutation, une rémunération au taux du poste dès la date de nomination. Cette mesure sera mise en œuvre dès la prochaine campagne de CAP.

4 - LES CONTROLEURS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

Les contrôleurs techniques d'exploitation qualifiés depuis plus de 3 ans bénéficient d'une augmentation de la prime EVS comme définie dans la grille en annexe.

L'organisation de contrôles ciblés peut amener à mettre en place des astreintes rémunérées, notamment à la DAC/Nord.

5 - PRISE EN COMPTE DE L'EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

L'ouverture de postes d'encadrement aux TSEEAC dans certains domaines a donné satisfaction et sera pérennisée. Dans certains cas, l'ouverture de ces postes pourra être faite aux TSEEAC dès la première publication.

Les assistants de classe A instructeurs à l'ENAC depuis au moins 3 ans pourront être nommés au taux 11 de l'EVS sur proposition du directeur de l'ENAC après consultation de la commission pédagogique.

6 - ACCES DES TSEEAC AU CORPS DES ICNA

La voie d'accès par la voie de la sélection professionnelle vers le corps des ICNA sera renforcée et le pourcentage du recrutement porté de 7,5% à 15%, les recrutements par examen professionnel et concours interne étant fixés à 12,5%. Les agents habilités vigie annexe auront accès à la sélection professionnelle après 5 ans d'exercice de cette habilitation. Les âges limites pour la sélection professionnelle et l'examen professionnel seront unifiés à 37 ans.

7 - PRIME DE TECHNICITE

Le niveau 4 de la prime de technicité sera porté au niveau de l'actuel niveau 4bis au 1^{er} janvier 2004. Les TSEEAC hors catégorie seront primés à ce niveau revalorisé.

8 - VIGIE ANNEXE

Afin de tenir compte de la contribution des TSEEAC à l'écoulement du trafic à Roissy-CDG, une prime de 800 € sera versée aux TSEEAC habilités vigie annexe ou affectés en subdivision en décembre 2004.

9 - ISH

L'indemnité spéciale d'habilitation sera augmentée de 7% au 1^{er} janvier 2004, de 7% au 1^{er} janvier 2005 et de 7% au 1^{er} janvier 2006.

VI - DES SERVICES ADMINISTRATIFS DE QUALITE

L'activité et la performance de la Direction générale de l'aviation civile reposent pour une large part sur les compétences développées au sein de ses services administratifs, que ce soit dans le domaine de la gestion et de l'analyse financière, dans le domaine de la gestion des ressources humaines ou dans le domaine juridique.

UNE QUALITE DE SERVICE RENFORCEE

En matière juridique, les activités liées au contentieux et au droit européen, ainsi que la formation des agents, continueront à être développées.

Dans le domaine de la gestion financière la modernisation des méthodes sera activement poursuivie par la modernisation de l'instrument de comptabilité analytique du budget annexe de l'aviation civile et par la mise en place d'un contrôle de gestion.

La gestion des ressources humaines sera modernisée dans le cadre de la mise en œuvre du projet de système informatisé de gestion des ressources humaines "NOIRh". Ce projet permettra une meilleure organisation et un enrichissement des tâches et une plus grande déconcentration des actes de gestion, distinguant ce qui relève de la simple gestion de proximité, de la gestion des métiers et qualifications et enfin de la gestion statutaire. Cette nouvelle organisation qui permettra une meilleure efficacité, de nouvelles performances de gestion ainsi que l'économie de tâches, permettra également de mieux répondre aux aspirations de mobilité.

La DGAC engagera une réflexion en vue d'améliorer les qualifications de ses personnels administratifs, notamment au travers d'actions de formation spécifique.

MESURES ADOPTEES

De manière à améliorer la situation des personnels administratifs de la DGAC les mesures suivantes seront mises en œuvre sur la durée du présent protocole d'accord :

1 - ATTRIBUTION DE NOUVEAUX POINTS DE NBI

Pour tenir compte de l'augmentation des effectifs, le nombre de points de NBI accordés aux personnels administratifs de catégorie B et C de la DGAC sera augmenté de 1000 points en 2005 et de 1000 points en 2006.

Ces points seront attribués en priorité pour permettre l'allocation de la NBI à tous les agents occupant des fonctions déjà éligibles ; ils permettront également de bonifier un plus grand nombre de fonctions.

2 - AVANCEMENT DANS LE CORPS SUPERIEUR POUR LES PERSONNELS ADMINISTRATIFS

Sur la base des conclusions du groupe de travail relatif à l'avancement dans les corps supérieurs pour les personnels administratifs, et dans le cadre plus général de réflexions interministérielles, le statut des assistants d'administration de l'aviation civile et le statut des attachés d'administration de l'aviation civile seront modifiés dès 2004 afin de privilégier la promotion interne par voie d'examens professionnels :

- pour le statut d'attaché d'administration de l'aviation civile, une nouvelle voie de recrutement par examen professionnel sera créée, à hauteur de 30% ;
- pour le statut d'assistant d'administration de l'aviation civile, la part de recrutements par la voie de l'examen professionnel sera portée à 25%.

3 - AVANCEMENTS DANS LES CORPS

La DGAC suivra les travaux interministériels, visant à améliorer les rythmes d'avancement de grade au choix dans ces corps, et à mettre en place de façon pérenne, dans les statuts particuliers correspondants, un ratio "promus sur promouvables" pour des avancements.

A titre transitoire, dans l'attente de modifications statutaires éventuelles, les avancements de grade suivants seront assurés chaque année pendant la durée du présent protocole :

- nomination de 20 assistants de classe exceptionnelle (par la voie de l'examen professionnel et par celle du choix) et de 25 assistants de classe supérieure,
- nomination de 75 adjoints de 1^{ère} classe et de 25 adjoints principaux.

La DGAC mettra en place le pyramidage de grade le plus favorable possible dans les corps d'infirmier et d'assistant social.

4 - INDEMNITES DES PERSONNELS ADMINISTRATIFS

Les régimes indemnitaires applicables aux personnels administratifs des catégories B et C seront modernisés afin notamment de permettre une indexation automatique sur le point d'indice de la fonction publique et l'introduction de la modulation géographique de 5% évoquée au point I-6 du présent protocole.

Son niveau plafond sera augmenté de 10% (hors SIF et hors modulation géographique).

Le montant global d'indemnité spéciale et d'indemnité de fonction destiné aux personnels administratifs des catégories B et C sera augmenté chaque année de 2,5%, en 2004, 2005 et 2006.

5 - INTEGRATION DES AS ET AST

L'intégration des agents de service (AS) et des agents de service technique (AST) dans le corps des adjoints sera mise en œuvre dans le cadre du présent protocole par la voie d'un détachement dans le corps des agents d'administration puis d'examens ou concours professionnels spécifiques.

6 - RECRUTEMENTS

Les concours externes nationaux pourront faire l'objet, pour un nombre de postes limités, d'une organisation déconcentrée pour l'accès aux corps administratifs des catégories B et C.

Lors du déroulement des concours, les sites géographiques d'affectation proposés seront clairement indiqués aux candidats.

VII - UNE VALORISATION DU CORPS DES OUVRIERS

La politique de valorisation du corps des ouvriers sera poursuivie. Cette politique passe notamment par l'élévation continue du niveau de qualification au travers de la formation.

POLES DE COMPETENCES

Les signataires réaffirment l'intérêt et le rôle des pôles de compétence en matière de recrutement et de formation.

Un groupe de travail sera constitué en vue d'améliorer les modes de recrutement des ouvriers, dans le but notamment de raccourcir les délais d'embauche et de réduire les postes vacants, et pour mieux définir et clarifier le rôle des pôles de compétence en matière de formation, d'essais d'avancement et de recrutement.

Les moyens humains et financiers des pôles de compétence seront renforcés pour le bon fonctionnement de ces pôles.

MESURES ADOPTEES

La rénovation de la nomenclature ouvrière sera poursuivie. Une étude sera menée en vue de créer une famille professionnelle dans le domaine de la logistique. Cette famille permettra aux ouvriers d'Etat d'accéder aux fonctions de responsable logistique.

L'ouverture de postes dans le domaine de la logistique sera favorisée. Les postes à pourvoir dans les centrales énergie dans les CRNA seront offerts aux ouvriers.

Par ailleurs, la formation des gestionnaires des établissements ouvriers sera renforcée, la gestion sera modernisée, notamment grâce à la mise en place du nouvel outil informatique de gestion (NOIRh) et à la poursuite de la mise à jour de la réglementation ouvrière et de son regroupement dans un recueil.

La DGAC étudiera, dans le cadre de sa réorganisation, la possibilité d'accueillir sur ses emplois les ouvriers des parcs et ateliers qui seraient affectés dans ces services.

Afin d'appliquer la nouvelle réglementation relative à la maintenance des aéronefs, le Service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) mettra en place les actions de formation nécessaires auprès des ouvriers.

PROMOTIONS

Au cours des trois années couvertes par le présent protocole d'accord, le nombre des emplois hors catégorie sera porté aux niveaux suivants:

	2004	2005	2006
hors catégorie C	22	22	27
hors catégorie B	47	65	78
hors catégorie A	145	150	155
hors catégorie commune	30	30	30

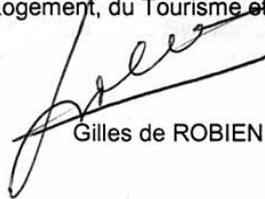
ACCES AU CORPS DES IESSA

Le statut des IESSA sera modifié afin de permettre l'accès à ce corps par la voie d'un concours interne ouvert aux ouvriers d'Etat en fonction dans les services de la DGAC et de Météo France.

SIGNATAIRES

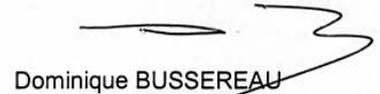
Fait à Paris, le 17 mars 2004

Le Ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer,



Gilles de ROBIEN

Le Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer,



Dominique BUSSEREAU

Le Directeur Général de l'Aviation Civile,



Michel WACHENHEIM

Pour les Organisations Syndicales,

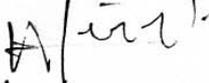
Pour le SNCTA



Jean-Michel RICHARD



Yann GOURIL



Alain Serres



G. REQUIOD

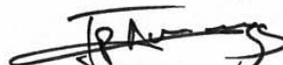


B. CHAMPION

Pour l'USAC-CGT



P. MALANDIN



J.P. ARMANGAU



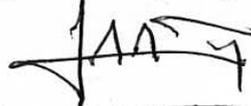
F. BONIOL

Pour le SPAC CFDT



C. CHARDON

Jean-Marc MONTANARI



J.C. SALUSTE

Pour le SNICAC/CGC



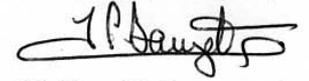
O. RICHARD

Pour le SATAC/UNSA



A. BELLARD

Pour le SNAC/CFTE



J.P. BAUZET

Pour l'USAC-AC



Y. TATIBOUËT



SNAC
P. GUIVARCH

ANNEXE 1

RECRUTEMENTS DGAC

CORPS	2004	Complément de recrutement 2003 (à réaliser en 2004)	2005	2006	TOTAL
ICNA	145	12	145	155	457
TSEEAC	67	36	67	57	227
IESSA	25	2	30	35	92
IEEAC	13		11	11	35
Enseignants ENAC	2		1	2	5
ADM.C	1		2	1	4
ATT.	6		6	6	18
ASSIS.	15		15	15	45
ADJ.	40		30	30	100
OUVR.	25		31	31	87
ASS. SOC	1		0	1	2
CONTRACTUELS BEA	2		3	2	7
CONTRACTUELS SURETE	6		4	2	12 ^(*)
TOTAL					1091

(*) Une partie de ces emplois pourra être transformée en emplois de TSEEAC

ANNEXE 2

Le complément fonctionnel de la prime mensuelle d'activité est déterminé en appliquant aux différents niveaux les taux suivants :

	2005	2006
niveau 1	5%	5,5%
niveau 2	9,5%	10%
niveau 3	17%	18%
niveau 4	24,5%	25,5%
niveau 5	30%	31,5%
niveau 6	35,5%	37%

ANNEXE 3

NOUVELLE GRILLE DE L'EVS

NIVEAUX	FONCTIONS	TAUX *
14	- Chef de service et adjoints liste 1 - Chef de département ENAC	1500
13	- Chef de subdivision et chef de programme liste 1 et ENAC - Inspecteur d'études - Chef de maintenance régionale - Adjoint chef de département de l'ENAC - Chef de division	1450
12	- Chef de subdivision et chef de programme hors liste 3 - Chef de l'approche Roissy - Chef de salle dans les CRNA et chef de tour dans les approches ayant traité plus de 140 000 mouvements équivalents l'année précédente - Chargé de projet et chargé d'affaires - Assistant de subdivision liste 1 et ENAC	1390
11	- Chef d'équipe, détaché 12-36 mois et testeur dans les CRNA et les organismes d'approche ayant traité plus de 140 000 mouvements équivalents l'année précédente - Assistant de subdivision - Chef de tour dans les approches de liste 2 ayant traité moins de 140 000 mouvements équivalents l'année précédente - Chef DCC - ICA à l'ENAC - ICNA affectés à la CNGE - IESSA instructeur à l'ENAC - IESSA chef de section, détaché 12-36 mois ou responsable DO - TSEEAC instructeur confirmé à l'ENAC	1300
10	- Premier contrôleur dans les CRNA et les organismes d'approche ayant traité plus de 140 000 mouvements équivalents l'année précédente - Chef de quart, détaché 12-36 mois et testeur en liste 2 < 140 000 Méc - Instructeur régional - Directeur aéroport de liste 3 ayant traité plus de 30 000 mouvements équivalents l'année précédente - Assistant de classe A - IESSA QTS - Superviseur systèmes Cesnac, Enac - Coordonnateur d'exploitation détaché au Cesnac - CTE qualifié depuis plus de 3 ans	1240

* Montants définis en référence au taux en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

NIVEAUX	FONCTIONS	TAUX *
9	<ul style="list-style-type: none"> - Premier contrôleur en liste 2 < 140 000 Méc - Adjoint au directeur d'un aéroport de liste 3 > 30 000 Méc - Directeur d'un aéroport de liste 3 < 30 000 Méc - Chef circulation aérienne et adjoint en liste 3 > 30 000 Méc - Assistant de classe B - Coordonateur DCC - Chef de subdivision en liste 3 - CTE qualifié - Chef de section sol Orly, Roissy - Contrôleur multi systèmes au Cesnac 	1170
8	<ul style="list-style-type: none"> - Chef de quart, testeur en liste 3 > 30 000 Méc - Adjoint directeur d'aéroport liste 3 < 30 000 Méc - Directeur d'aéroport liste 4 - Chef CA et adjoint liste 3 < 30 000 Méc - Assistant de classe C 	1080
7	<ul style="list-style-type: none"> - Chef de quart, testeur en liste 3 < 30 000 Méc - Chef CA liste 4 - Contrôleur d'approche radar ou CCR/OM liste 3 > 30 000 Méc - Chef BTIV - Chef centrale énergie CRNA - Chef section sol BRIA/BNIA - Chef du contrôle de piste Orly, Roissy - Chef SSIS catégorie 8 et 9 	1015
6	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôleur d'approche radar et CCR/OM < 30 000 Méc - ICNA Orly et Roissy titulaire dernier certificat article 6 de l'arrêté du 20/12/91 - Assistant de classe D - IESSA QT - Directeur d'aéroport contrôlé - Contrôleur système Cesnac, Enac - Agent BTIV - Chef section sol hors Orly, Roissy - CTE en formation - Chef de quart BDP/VA - Electrotechnicien centrale énergie des CRNA - Chef SSIS catégorie 7 	945
5	<ul style="list-style-type: none"> - Directeur d'aéroport non contrôlé - Responsable BIA/BDP - Chef de quart BIA/BDP Orly, Roissy - Chef de quart BRIA/BNIA - Opérateur simulateur ENAC - Opérateur système Cesnac, Enac - Assistant de classe D en formation - Agent BDP/VA - Chef SSIS catégorie 5 et 6 - Assistant technique 	836

* Montants définis en référence au taux en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

NIVEAUX	FONCTIONS	TAUX *
4	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôleur d'approche en liste 4 - Agent technique - Agent BRIA/BNIA - Agent BIA/BDP Orly, Roissy - Chef de quart BIA/BDP - Chef SSIS catégorie 3 et 4 	689
3	<ul style="list-style-type: none"> - ICNA 2 certificats - Agent BIA/BDP - Contrôleurs d'aérodrome 	521
2	<ul style="list-style-type: none"> - ICNA 1 certificat - IESSA 9 mois d'affectation et 4 unités de valeur - IESSA formation théorique de spécialisation 	450
1	<ul style="list-style-type: none"> - ICNA 0 certificat - IESSA affecté - TSEEAC en cours de qualification - Agent d'exploitation 	360

* Montants définis en référence au taux en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

ANNEXE 4

NOUVEAU DISPOSITIF APPLICABLE A LA PRIME POUR CONTRAINTES DE SERVICE

AGENTS CONCERNES	MONTANTS	DATE D'APPLICATION
CRNA/Nord et SCTA	Groupe 1 : 145,20 € Groupe 2 : 96,74 €	Déjà appliqué
<ul style="list-style-type: none">▪ Orly▪ Roissy▪ Parc central d'ADP	Groupe 1 : 145,20 € Groupe 2 : 96,74 €	Appliqué au 1 ^{er} janvier 2005
<ul style="list-style-type: none">▪ CRNA/Est	Groupe 1 : 145,20 € Groupe 2 : 96,74 €	Appliqué au 1 ^{er} janvier 2004
Autres sites situés dans le périmètre géographique des DAC-Nord et Nord-Est, y compris le siège de la DGAC.	Groupe A : 48,45 € Groupe B : 32,36 €	Appliqué au 1 ^{er} janvier 2004
Autres sites relevant de la direction des opérations aériennes d'ADP.	Groupe A : 48,45 € Groupe B : 32,36 €	Appliqué au 1 ^{er} janvier 2005

ANNEXE 5

EVOLUTION DE L'ISQ ET DU SUPPLEMENT D'ISQ

	ISQ				SUPPLEMENT D'ISQ			
	Actuel	1/1/04	1/1/05	1/1/06	Actuel	1/1/04	1/1/05	1/1/06
PC liste 1	200%	200%	200%	200%	136%	172%	172%	172%
PC liste 2	200%	200%	200%	200%	80%	116%	116%	116%
Contrôleur liste 3	160%	163%	166%	170%	45%	60%	70%	81%
Contrôleur liste 4	135%	138%	141%	145%				
Contrôleur listes 5 et 6	110%	120%	130%	140%				

ANNEXE 6

INDEMNITE SPECIALE DE COORDINATION

Actuel	01/01/05	01/01/06
403 €	423 €	443 €

ANNEXE 7

PRIME DE TECHNICITE

TAUX	AGENTS CONCERNES	MONTANTS
1	ICNA/ST IESSA/ST TSEEAC/ST	225,61 €
2	TSEEAC/CN	270,48 €
3	ICNA/CN IESSA/CN TSEEAC/CP	315,55 €
4	ICNA/P IESSA/P TSEEAC/HC TSEEAC/EX	377,87 €
5	ICNA/D IESSA/D RTAC	465,10 €

ANNEXE 8

PRIME D'EVOLUTION DES QUALIFICATIONS

	Taux 1	Taux 2
Montant actuel	20%	35%
01/01/05	22%	39%
01/01/06	25%	43%

Les pourcentages mentionnés sont appliqués au niveau 10 (ex niveau 9) de la prime EVS.

ANNEXE 9

PRIME DE POLYVALENCE

	Taux 1	Taux 2
Montant actuel	17%	40%
01/01/05	23%	51%
01/01/06	30%	63%

Les pourcentages indiqués sont appliqués au taux 4 de la prime de technicité.



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
50, rue Henry Farman - 75015 Paris