

Protocole 2023 : contours d'une V1.5 (partie 1)

Ce 4 juillet s'est tenue la première réunion plénière depuis le début des négociations protocolaires. Après une V0 loufoque puis une V1 sans la moindre avancée, le SNCTA exigeait que les lignes bougent suite aux réunions bilatérales sous peine de voir ce Protocole s'arrêter. Ce premier CDA fait un point d'étape spécifique sur le maillage territorial.

Des premières réponses fortement attendues

La DGAC a fait du maillage territorial un enjeu majeur du contrôle aérien de demain et de ces négociations protocolaires. Depuis plusieurs années, la DSNA opère des reprises d'approches ICNA et des fermetures de terrains TSEEAC, au travers de Protocoles ou de GS Espace, conduisant systématiquement à un fiasco social et opérationnel. Dans un contexte où la DSNA affiche sa volonté de réduire le réseau à 15 approches métropolitaines (auxquelles s'ajoutent la Corse et l'Outre-mer), de ne plus rendre le service de contrôle dans certains aérodromes et de transférer les secteurs d'information de vol vers deux CIV, le SNCTA exigeait des premières réponses concrètes sous peine de mettre un terme aux discussions protocolaires.

Les approches ICNA

À contre-courant de la méthode employée jusqu'ici, en particulier lors du Protocole 2013 non signé par le SNCTA et en GS Espace, le SNCTA a exigé que la question sociale soit le préalable à toute étude opérationnelle. La DSNA se doit de répondre aux inquiétudes légitimes des contrôleurs aériens.

Conformément aux débats de son dernier Congrès (*voir communiqué de Congrès*), le SNCTA a rejeté toute idée de mobilité forcée qu'elle soit directe ou induite par une baisse de rémunération ou un frein de carrière. Véritable révolution par rapport à la gestion qui a toujours prévalu, le SNCTA obtient la préservation pleine et entière du contrat social des contrôleurs.

Outre l'absence totale de mobilité forcée, le SNCTA obtient le maintien des primes sans limite de durée et la garantie de l'accès au HEA.

Aussi, la DGAC confirme l'adoption d'une feuille de route sociale qui comprendra :

☀ pour un contrôleur faisant le choix de rester sur place après une reprise d'approche :

- le maintien indemnitaire jusqu'à la retraite ou une future mutation ! Cette mesure acte la fin de la mobilité forcée indirecte liée aux conditions actuelles qui conduisent à une perte de primes au bout de 9 ans,
- la garantie du maintien du déroulé de carrière avec accès au HEA, sans faire la course aux postes déclencheurs ;

☀ pour un contrôleur faisant le choix de muter après une reprise d'approche :

- une augmentation de la durée d'application de la priorité légale en mutation (actuellement 7 campagnes), permettant d'élargir les opportunités et de lisser l'impact sur la mobilité globale,
- un « filet de sauvegarde » permettant, selon le centre vers lequel la mutation s'effectue, de se prémunir d'une perte des primes en cas d'arrêt de formation,
- les mesures d'accompagnement à la mobilité (prime de restructuration de service, accompagnement du conjoint). La prime perçue en cas de mobilité choisie après restructuration doit être revalorisée : les négociations se poursuivent sur ce point.

Parallèlement à cette feuille de route sociale, le SNCTA a interrogé la DSNA en bilatérale sur la feuille de route opérationnelle indispensable à un projet de cette envergure et lui a demandé d'éclaircir sa stratégie : la DSNA doit être capable de démontrer qu'elle sait où elle veut aller. En particulier, il s'agit de répondre à la question « qui reprendrait quoi ? ».

En séance plénière, la DGAC a présenté un projet de feuille de route opérationnelle annonçant des mandats d'étude dans l'Ouest et dans le Sud-Ouest à partir de 2024, ainsi qu'un projet « Centre » et « Région parisienne ».

La DSNA annonce le maintien de l'approche de Clermont-Ferrand et lance une étude sur la région parisienne.

Le travail doit se poursuivre car de nombreuses questions restent en suspens dans ces négociations

protocolaires, qu'il s'agisse des problématiques techniques (portée radio/radar, outils), de gestion de l'espace ou du dimensionnement de l'expertise locale indispensable à tout projet.

Les aérodromes TSEEAC

Particulièrement floue dans la V1 du Protocole, la DGAC n'affiche toujours pas de liste de terrains sur lesquels elle envisage de ne plus rendre les services du contrôle. Le SNCTA le répète : l'absence de visibilité et d'accompagnement, qui a caractérisé la décennie précédente n'est pas acceptable.

Des premières réponses sont enfin apportées, bien que toujours insuffisantes :

- ☀ concernant les modalités :
 - les mesures d'accompagnement à la mobilité s'appliquent de la même façon que pour les ICNA (voir plus haut),
 - la DGAC confirme s'engager dans un corps unique de contrôleurs permettant aux TSEEAC contrôleurs de passer ICNA ! Cette mesure, nécessaire au projet de maillage de la DSNA, nécessite toutefois que le travail technique et social se poursuive dans les négociations protocolaires. Si le SNCTA regrette l'absence d'éléments concrets suffisants à ce stade, il souligne que la DGAC reconnaît la nécessité d'un accompagnement particulier, notamment pour les TSEEAC qui souhaiteraient passer ICNA après 42 ans. En revanche, la DSNA affiche la volonté d'une formation aérodrome *monorating* pour les futures sorties ÉNAC affectées en aérodrome : le SNCTA s'y opposera.

Si le SNCTA salue la volonté de converger vers le corps unique, le travail d'accompagnement social reste entier. Le maintien de la formation *multirating* pour tous les ICNA est un prérequis.

- ☀ concernant la visibilité :
 - la DGAC reconnaît que la gestion des dernières années n'est pas à reproduire et que la complexité et la prise de décision dépendent aussi de l'ensemble des acteurs extérieurs (compagnies aériennes, exploitants, collectivités) avec lesquels elle annonce, en séance, avoir pris contact,
 - une démarche plus « pragmatique » est présentée, reposant sur les négociations au fil de l'eau avec les acteurs extérieurs : aucune fermeture de terrain ne sera actée sans un accord préalable de tous les acteurs extérieurs. Par ailleurs, la DSNA annonce l'absence de mobilité forcée pendant les 4 années qui suivent la décision.

La DSNA entend ainsi fournir dès 2024, la liste des terrains dont elle se désengagera sur 2024-2028, en 2027 ceux de la période 2027-2031, puis en 2030 ceux de la période 2030-2034.

Les *Flight Information Centers* (FIC)

La volonté de la DSNA de rendre le service d'information de vol en espace aérien non contrôlé depuis 2 FIC situés à Athis-Mons et à Aix-en-Provence fait l'objet de beaucoup de questions de la part de l'ensemble des contrôleurs aériens en tour et en approche ainsi que des agents BTIV actuels qui exercent en partie ces missions. Ces questions sont d'autant plus légitimes que la démarche va à rebours de la politique des « SIV jointifs » conduite depuis plusieurs décennies.

En séance plénière, la DSNA annonce apporter une attention particulière :

- ☀ aux problématiques liées aux interfaces, à la complexité des espaces et aux pénétrations en espace aérien contrôlé ;
- ☀ à la formation des agents exerçant dans les FIC, ayant vocation à s'appuyer notamment sur les centres d'approche concernés ;
- ☀ aux outils de travail utilisés dans les FIC ;
- ☀ à la classe E dont elle recherche légitimement la disparition.

Si la DSNA affiche de nombreuses intentions, le SNCTA attend des éléments concrets qui devront être apportés au cours des négociations protocolaires.

Des négociations à poursuivre

Le SNCTA rappelle que le maillage territorial envisagé par la DSNA représente une refonte totale du contrôle aérien français et une révolution des méthodes de travail (espaces, procédures, interfaces, LOA, *etc.*) de l'ensemble des contrôleurs aériens en tour, en approche et en CRNA.

Il est à noter que le rapport du sénateur CAPO-CANELLAS publié le 21 juin 2023 et portant sur les programmes de modernisation de la navigation aérienne *4 Flight, Co-Flight* et *Sysat* évoque précisément le projet de maillage territorial de la DSNA et reconnaît l'importance des enjeux sociaux associés, quand bien même l'objet de ce rapport est avant tout technique.

Le maillage territorial dans sa globalité serait une révolution pour la filière contrôle. Si la DSNA souhaite aboutir sur ce qu'elle présente comme un impératif, la valorisation de l'ensemble des contrôleurs devra être à la hauteur de son ambition.

Les négociations protocolaires se poursuivront durant l'été en vue de plénières à la rentrée et d'une finalisation mi-octobre. Si le Protocole avance enfin, force est de constater que les négociations techniques et sociales sur l'ensemble des sujets sont loin d'être terminées.

Le travail continue.