

# ***PROTOCOLE 1991-1994***

## **PRÉAMBULE**

1 - La Direction Générale de l'Aviation Civile devra continuer à assurer d'ici à 1994 un trafic aérien en augmentation sensible.

Par ailleurs, la DGAC est engagée dans des actions qui ont pour objet d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport aérien, de poursuivre la formation des personnels de conduite des aéronefs, et la construction du marché unique européen.

Dans ce contexte, les personnels de l'aviation civile continueront à assurer dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité les missions de service public qui leur sont confiées, et à s'adapter à leur évolution.

À cette fin, les dispositions du présent protocole d'accord prévoient des améliorations significatives en matière d'effectifs, de conditions de travail, de formation, de rémunération et de déroulement de carrière.

2 - Ces dispositions qui s'inscrivent dans le cadre de la fonction publique intéressent tous les corps de l'aviation civile dont elles soulignent la solidarité et la complémentarité et renforcent l'unité de l'aviation civile, marquée par la création d'un budget annexe de l'aviation civile.

3 - Par la conclusion du présent protocole d'accord d'une durée de 3 ans, les signataires manifestent leur volonté d'apporter aux usagers, de façon durable et dans les meilleures conditions de régularité et de sécurité les prestations qu'ils sont en droit d'attendre d'un service public.

## ***CHAPITRE 1***

### ***ADAPTER LES EFFECTIFS À L'ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ***

#### **Article 1**

Le niveau des effectifs tiendra compte de l'évolution de l'activité, des progrès techniques enregistrés dans le secteur et de leurs conséquences sur l'organisation du travail comme sur les besoins en formation continue.

#### **Article 2**

Les effectifs inscrits au budget annexe de l'aviation civile ne seront pas soumis, pendant les trois prochaines années, à la règle du gel des emplois appliquée dans la fonction publique.

#### **Article 3**

Sous réserve des dispositions de l'article 1, il sera procédé pendant la durée du présent accord au recrutement :

- de 500 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne,
- de 120 ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne,
- de 80 techniciens de l'aviation civile.

La répartition annuelle est fixée en annexe.

Ces chiffres ne tiennent pas compte des départs non prévus tels que les détachements et les changements de corps à la suite de promotions internes qui devront être compensés par autant de recrutements supplémentaires.

#### Article 4

Les dispositions prévues aux articles 1, 2 et 3 entreront en application à partir de 1992.

#### Article 5

Le niveau des effectifs de chaque corps pourra être revu en fonction des évolutions imprévues qui surviendraient pendant la période de 3 ans.

Une réunion annuelle du comité de suivi aura pour objet d'examiner les évolutions d'effectifs de chacun des corps et le suivi des recrutements.

### ***ANNEXE***

ICNA	1992	1993	1994	TOTAL
	167	167	166	500
IESSA	40	40	40	120
TAC	30	30	20	80

### ***CHAPITRE II***

#### ***REVALORISER LES QUALIFICATIONS DES PERSONNELS***

##### Article 1

Les corps administratifs suivants seront fusionnés en de nouveaux corps dont les appellations seront soumises au comité de suivi :

- secrétaires administratifs d'administration centrale et secrétaires administratifs des services techniques centraux et des services extérieurs, en 1992 et, en tout état de cause avant le 31/12/1992
- adjoints administratifs d'administration centrale et adjoints des services extérieurs, en 1992 et, en tout état de cause avant le 30/09/1992
- agents d'administration centrale et agents d'administration des services extérieurs, en 1992 et, en tout état de cause avant le 30/09/1992
- agents des services techniques d'administration centrale et agents de services techniques des services extérieurs en 1992 et, en tout état de cause avant le 30/09/1992.

Un nouveau corps de catégorie A, destiné à regrouper les attachés d'administration centrale et les membres du corps administratif supérieur sera créé en 1993 et, en tout état de cause avant le 31 décembre 1993.

##### Article 2

Un nouveau corps technique sera créé en 1992 et en tout état de cause avant le 31/12/92, qui regroupera les techniciens de l'aviation civile et les techniciens études et travaux. Ce corps géré dans les mêmes conditions que les actuels TAC, pourrait prendre l'appellation de techniciens d'études et d'exploitation de l'aviation civile.

Un groupe de travail issu du comité de suivi, étudiera le statut et la grille indiciaire de ce nouveau corps qui s'inscrira dans les bornes indiciaires actuelles du corps des techniciens

d'études et de travaux. Ce groupe de travail déposera ses conclusions avant la fin du premier semestre 1992.

Ce corps regroupera d'une part une filière dont la dénomination pourrait être navigation aérienne et transport aérien, correspondant à l'ensemble des missions confiées aux techniciens de l'aviation civile et d'autre part trois ou quatre filières qui reprendront les missions confiées aux techniciens d'études et de travaux.

Les conditions d'avancement et de grade permettront de tenir compte des qualifications acquises et de la durée des services effectués. Il sera également tenu compte de la structure des grades et de la répartition des effectifs dans ces grades prévues pour les TAC par le protocole d'octobre 1988.

#### Article 3

Les indices correspondant aux trois derniers échelons du 3<sup>ème</sup> grade des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne seront revalorisés conformément au tableau figurant en annexe 1 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992.

#### Article 4

L'échelonnement indiciaire du corps des ingénieurs des études d'exploitation de l'aviation civile sera revalorisé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992, conformément au tableau figurant en annexe 2, à l'exception des indices correspondant aux premiers et derniers échelons des deux grades.

#### Article 5

Le nombre de postes disponibles pour l'avancement au grade de divisionnaire sera augmenté en 1991 de 362 pour les ICNA et de 16 pour les IESSA. Cette augmentation met fin à la période transitoire de mise en place des nouveaux statuts de ces 2 corps.

#### Article 6

Compte tenu de l'évolution de la technicité des tâches et des difficultés de recrutements des ouvriers d'état, il est décidé d'appliquer à la DGAC le statut de techniciens à statut ouvrier déjà mis en place pour certaines professions d'ouvriers au Ministère de la Défense.

#### Article 7

Compte tenu de l'évolution du métier des électroniciens et les électromécaniciens des centrales électriques des CRNA, des dispositions seront prises en 1992 afin de les faire bénéficier d'un nouveau statut. Ces dispositions leur permettront soit d'entrer dans le corps des TET après examen professionnel, soit d'avoir le statut de techniciens à statut ouvrier. Le comité de suivi de l'accord délibèrera sur l'option à choisir, lors de sa première réunion de 1991, après que les modalités d'application des dispositions relatives au TSO aient été étudiées.

#### Article 8

Un groupe de travail fera des propositions afin de revaloriser la grille indiciaire des agents contractuels du statut de 1948.

## ***ANNEXE 1***

Échelon	IB actuel	IB proposé	IM actuel	IM proposé	Gain IM	Durée	Total
7	759	+ 40 = 799	621	651	30		
6	729	+ 30 = 759	598	621	23	3	69
5	702	+ 25 = 727	578	596	18	3	54
4	676	-	558	-	-		
3	642	-	532	-	-		
2	619	-	514	-	-		
1	573	-	479	-	-		

IESSA/D

Échelon	IB actuel	IB proposé	IM actuel	IM proposé	Gain IM	Durée	Total
8	759	+ 40 = 799	621	651	30		
7	736	+ 20 = 756	603	619	16	4	64
6	718	+ 20 = 738	590	605	15	4	60
5	703	-	579	-	-		
4	676	-	558	-	-		
3	642	-	532	-	-		
2	619	-	514	-	-		
1	573	-	479	-	-		

**ANNEXE 2**  
**IEEAC**

	GRILLE ACTUELLE		GRILLE PROPOSÉE	
	INM (au 1/1/90)	IB	INM (au 1/1/90)	IB
<b>PRINCIPAL</b>				
7°	691	852	691	852
6°	653	801	669	822
5°	607	711	637	780
4°	568	690	584	710
3°	525	633	542	656
2°	495	593	507	609
1°	457	543	457	543
<b>CLASSE NORMALE</b>				
11°	614	749	614	749
10°	579	704	585	711
9°	554	671	573	696
8°	525	633	545	659
7°	502	602	518	623
6°	471	562	487	582

5°	436	513	458	544
4°	409	478	425	499
3°	395	458	415	485
2°	377	434	399	462
1°	363	416	363	416

### **CHAPITRE III**

## **AMÉLIORER LES CONDITIONS D'EMPLOI, DE RÉMUNÉRATION ET DE CARRIÈRE**

#### Article 1

La répartition des postes budgétaires à l'intérieur des corps administratifs entre les catégories A, B et C sera modifiée afin d'aboutir en 1994 à 11 % de catégorie A, 19 % de catégorie B, et 70 % de catégorie C.

À l'intérieur de la catégorie C, le pourcentage d'adjoints sera progressivement augmenté jusqu'à 70 %.

Les modalités de cette opération seront examinées après chaque année, en concertation avec les organisations syndicales.

#### Article 2

Les nouveaux corps administratifs résultant des fusions des corps existants seront dotés d'un nouveau régime indemnitaire spécifique et unique, qui sera mis en œuvre au 1<sup>er</sup> octobre 1992 pour le nouveau corps de catégorie C, au 1<sup>er</sup> octobre 1993 pour le nouveau corps de catégorie B, au 1<sup>er</sup> octobre 1994 pour les nouveaux corps de catégorie A. Les organisations syndicales seront associées à la mise en œuvre de ces modalités.

#### Article 3

Les montants de la prime de rendement versée aux ouvriers seront augmentés afin de ramener les forfaits à 42 h maximum et de revaloriser les salaires de ceux dont le forfait est inférieur à ce niveau. Les réductions d'horaire seront effectuées en deux étapes, le 1<sup>er</sup> janvier 1992 et le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Pour les personnels non concernés par les réductions d'horaire, l'augmentation des rémunérations s'effectuera en trois étapes, le 1<sup>er</sup> janvier 1992, le 1<sup>er</sup> janvier 1993 et le 1<sup>er</sup> janvier 1994.

#### Article 4

La formation initiale de deux ans après le baccalauréat, des techniciens d'études et d'exploitation de l'aviation civile sera mise en place à compter de la première promotion 1993. Les régimes indemnitaires de ces agents devront être harmonisés et unifiés. Cette réforme sera étudiée en liaison avec les organisations syndicales et examinée avant le 31/12/1992.

#### Article 5

Pour tenir compte notamment de la création des corps d'ICNA et d'IESSA, le régime des primes de technicité des ICNA, IESSA, TAC, IEEAC et IAC est modifiée à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1991 selon le barème et les modalités figurant en annexe 1.

La prime de surcharge existante pour les IEEAC dans les CRNA et les aérodromes de l'annexe 1 du statut ICNA sera attribuée aux ICNA et IESSA, chef et Assistant de subdivision qui exercent des fonctions de permanence de commandement. Cette prime sera exprimée en pourcentage de la prime de technicité.

#### Article 6

Il est créé 78 primes de haut niveau supplémentaire pour les ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile.

Les conditions de mise en œuvre de cette disposition seront examinées dans le cadre du comité de suivi du présent protocole, notamment la liste des postes ouvrant droit à cette prime et son adéquation avec le nombre des bénéficiaires prévus et ce avant le 31/12/1992.

#### Article 7

Les ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile bénéficieront d'un relèvement de l'indice terminal de leur dernier grade actuel (IPEEAC) qui sera porté de l'indice brut 852 à 1015.

#### Article 8

Les corps d'ICNA et d'IESSA sont des corps atypiques de catégorie A dont la spécificité est marquée par leur statut fonctionnel.

Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne bénéficieront d'un relèvement de l'indice terminal de leur dernier grade actuel (divisionnaire) qui sera porté à l'indice brut 962.

Un groupe de travail examinera en 1993 les conditions d'application de cette mesure. Il s'attachera notamment à proposer des augmentations d'indices de nature à maintenir la cohérence de la grille indiciaire.

#### Article 9

Les mesures inscrites à l'article 7 et à l'article 8 ci-dessus prendront effet au 1<sup>er</sup> août 1994. Leurs modalités d'application seront étudiées en 1993 en concertation avec les organisations syndicales.

#### Article 10

L'indemnité spéciale de qualification évoluera par référence au taux 5 de la prime de technicité suivant les tableaux et le calendrier figurant en annexe 2.

#### Article 11

La prime d'exploitation sera augmentée de 6 % à compter du 01/01/1992 compte non tenu du mécanisme actuel de réévaluation.

Un groupe ad hoc établira un projet de réforme de la grille de la prime d'exploitation dans la perspective d'une réduction significative du nombre de taux (de l'ordre de dix) avant le 31/03/1992.

#### Article 12

L'aviation civile continuera à offrir aux IAC et aux IEEAC la possibilité de se présenter au brevet de pilote des corps techniques, d'effectuer leur entraînement aérien et versera la contribution au fonds de prévoyance de l'aéronautique civile. Elle étudiera l'extension des possibilités d'accès à l'entraînement aérien à d'autres corps.

L'indemnité pour risques aériens ne sera plus attribuée aux pilotes des corps techniques à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992. Une indemnité spéciale y sera progressivement substituée. (cf annexe 3).

Toutefois ceux qui sont titulaires du brevet de pilote des corps techniques et qui ont perçu l'indemnité pour risques aériens pendant 1 an au moins de 1987 à fin 1992 pourront continuer à la percevoir selon les mêmes modalités à titre personnel s'ils satisfont aux conditions actuellement établies pour son attribution. En ce cas, ces personnels ne pourront prétendre simultanément à l'indemnité spéciale.

#### Article 13

Pour favoriser la promotion interne, les possibilités d'atteindre l'objectif d'augmentation de recrutement par promotion interne dans les corps techniques et administratifs sera étudiée. La généralisation du recours aux trois voies d'accès (concours interne, examen professionnel et liste d'aptitude) sera recherchée.

Les critères d'inscriptions sur les listes d'aptitudes devront être examinés au comité de suivi.

#### Article 14

Pour tenir compte de l'obligation faite aux ingénieurs électroniciens de suivre des formations spécifiques à l'entretien de leurs qualifications et à l'acquisition de connaissances nouvelles, il est créé une prime d'évolution des qualifications dont les taux et les modalités de mise en œuvre figurent en annexe 4.

#### Article 15

En raison des sujétions liées aux déplacements et aux contraintes de service des personnels d'Athis-Mons travaillant en dehors des heures ouvrables, une indemnité spécifique d'utilité de service sera mise en place avant le 31/12/1991.

### **CHAPITRE III** **ANNEXE 1 : PRIME DE TECHNICITÉ**

NIVEAU	CORPS ET GRADE	TAUX (valeur au 01/01/91)
1	ICNA, IEISSA, TAC stagiaire	1022
2	TAC de classe normale	1225
3	ICNA, IEISSA de classe normale, TSAC ou TAC classe normale qualifié TS depuis 1 an	1429
4	ICNA, IEISSA principaux, CTAC ou TSAC qualifié CT depuis un an	1630
5	ICNA, IEISSA divisionnaire, IEEAC	1933
6	IEEAC principal, IAC	2320
7	IAC en chef et généraux	2580

**CHAPITRE III**  
**ANNEXE 2 : REVALORISATION DE L'ISQ**

	01/11/1991	01/01/1993	01/01/1994
TAUX 1	120 %	125 %	130 %
TAUX 2	95 %	100 %	105 %
TAUX 3	70 %	75 %	80 %

**CHAPITRE III**  
**ANNEXE 3 INDEMNITÉ SPÉCIALE**

**IEEAC**

1992	1993	1994
250	500	50 % taux 6 de la
Forfait	Forfait	prime de technicité

**IAC**

1992	1993	1994
250	500	60 % du taux 7 de la
Forfait	Forfait	prime de technicité

**CHAPITRE III**  
**ANNEXE 4 : PRIME D'ÉVOLUTION DES QUALIFICATIONS**

Deux taux sont définis :

- taux 1 pour les agents titulaires de la QTS
- taux 2 pour les agents titulaires de la QTS depuis 10 ans

Ces taux correspondent à un pourcentage de la prime d'exploitation de la catégorie A, degré 4, conformément au tableau ci-après :

	01/01/1992	01/01/1993	01/01/1994
TAUX 1	6 %	7 %	8 %
TAUX 2	10 %	11 %	12 %



## **CHAPITRE IV**

### **MODERNISER LES MÉTHODES ET L'ORGANISATION DU TRAVAIL**

#### Article 1

La spécificité du métier de contrôleur du trafic aérien et les conditions particulières d'exercice de cette profession, conduisent à une organisation du travail tenant compte à la fois des sujétions liées à l'exercice des fonctions de contrôle et de la recherche d'une meilleure régularité dans l'écoulement sûr et efficace du trafic.

#### Article 2

Dans les centres de contrôle régionaux de la navigation aérienne ainsi que sur les aéroports d'Orly et de Roissy, l'équipe est l'unité de base qui structure l'organisation du travail des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

La souplesse nécessaire dans la recherche de la meilleure adéquation des effectifs de contrôleurs à la demande de trafic, peut être obtenue grâce à un fractionnement d'équipe respectant l'unité élémentaire que constitue un secteur de contrôle.

La durée hebdomadaire de travail est de 32 heures en moyenne sur l'année. Elle peut dépasser cette valeur, dans la limite de 36 heures, pendant une ou des périodes ne dépassant pas au total 4 mois par an.

Les tours de service seront établis sur la base de un jour sur deux de travail en moyenne sur la durée d'un cycle de manière à diminuer la pénibilité de la fonction de contrôle induite par de vacances de trop grande amplitude et obtenir la meilleur adéquation possible entre les variations de trafic et le tour de service .

#### Article 3

Dans les approches de l'annexe 1 du statut des ICNA autres que Roissy et Orly, les tours de service des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne seront établis en assurant les vacations de nuit par demie-équipe.

Dans les autres approches, les tableaux de service sont établis conformément aux dispositions réglementaires existantes.

#### Article 4

Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne assurant certaines fonctions hors salle d'exploitation compatibles avec l'exercice d'une fonction de contrôle, et souhaitant maintenir leur qualification de contrôle sont soumis aux règles communes de maintien de cette qualification. La gestion des horaires de contrôle se fera de façon individuelle et programmée. Elle s'effectuera, normalement en équipe et, dans la mesure du possible, en partie pendant les périodes où les capacités théoriques du centre sont insuffisantes au regard de la demande de trafic.

#### Article 5

Les ouvertures de secteur de contrôle tiennent compte de la nécessité d'un écoulement correct du trafic et doivent donc s'adapter en fonction du nombre de personnes disponibles constituant l'équipe, et non en fonction d'une grille prédéterminée d'ouverture de secteurs.

#### Article 6

La qualité de service rendu aux usagers est une préoccupation constante ; les modalités de renouvellement de l'autorisation d'exercer une qualification de contrôle y contribuent. Les heures exigées dans ce cadre, sont des heures de tenue effective de position de contrôle.

Dans le même esprit, un groupe de travail étudiera la possibilité de mise en place d'une procédure de vérification de la qualification de contrôle, qui pourrait être demandée à titre exceptionnel, par le Directeur de la Navigation aérienne.

#### Article 7

Le niveau de qualification professionnelle, exigé des ingénieurs de contrôle de la navigation aérienne, implique une formation initiale performante tant au plan théorique qu'en ce qui concerne la formation pratique.

Les modalités de cette formation pratique seront adaptées de façon à ce que son efficacité soit accrue. Ainsi, au-delà des 36 mois de formation initiale alternée, l'objectif sera de porter le temps de formation locale, en vue de l'acquisition de la qualification du centre d'affectation, à 15 mois dans un CRNA, à Orly ou à Roissy, à 12 mois dans une approche de l'annexe 1 du statut des ICNA, à 6 mois dans une approche des annexes 2 et 3 de ce même statut.

#### Article 8

Dans le domaine technique, la mise en œuvre des systèmes complexes exige une plus grande connaissance des installations et une meilleure maîtrise des interactions des différents sous-ensembles ; c'est pourquoi, la supervision technique centralisée sera progressivement mise en œuvre dans les CRNA.

La fonction supervision sera exercée en alternance avec l'exercice d'une spécialité en subdivision afin de conserver les qualifications acquises dans cette spécialité. Le rythme de cette alternance sera comprise entre 1 et 3 ans.

L'exercice de la fonction supervision sera lié à l'obtention d'une habilitation délivrée par le chef de service technique. Le nombre de superviseurs simultanément présents sera au plus égal à 3.

Les possibilités d'utiliser des astreintes seront examinées.

#### Article 9

L'évolution technologique exige, de la part des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, l'entretien de leurs connaissances professionnelles et l'acquisition de connaissances nouvelles. Ceci implique que chaque agent justifie d'au moins deux mois de formation tous les trois ans. La participation à ces actions de formation sera consignée dans un livret individuel de formation.

#### Article 10

L'organisation des bureaux de piste et des bureaux d'information aéronautique tiendra compte de l'installation progressive des moyens informatisés et de communication.

#### Article 11

Il sera créé au sein de la DRHAF, un bureau de la gestion prévisionnelle chargé notamment de faire des prévisions quantitatives, notamment pour l'avancement et les départs en retraite, d'étudier l'évolution des métiers des personnels de l'aviation civile et de dégager les orientations nécessaires dans les domaines de la formation et des statuts. Les organisations syndicales seront associées à ces travaux.

#### Article 12

L'administration va doter d'effectifs de référence les différents services de la Direction Générale de l'aviation civile afin de permettre une meilleure gestion des priorités dans l'ouverture des avis de vacances d'emplois. En particulier des IEEAC dans les centres d'exploitation et à assurer la mobilité d'un certain nombre d'entre eux vers les services d'études.

#### Article 13

La formation initiale des corps administratifs sera sensiblement renforcée. Les agents seront tenus de suivre cette formation.

#### Article 14

Il sera proposé, en priorité aux personnels de catégorie A administratifs et techniques, une formation pendant la première partie de leur carrière. Cette formation comprendra un approfondissement des connaissances de base, des stages de management et de communication et l'acquisition de connaissances d'ordre administratif pour les personnels techniques et d'ordre technique pour les personnels administratifs. Le suivi de cette formation constituera une condition pour accéder à des responsabilités plus étendues.

#### Article 15

Des stages de formation au métier de mécanicien avion seront proposés aux ouvriers d'Etat.

#### Article 16

Le rôle des comités locaux et du comité central d'action sociale sera réaffirmé, les crédits d'action sociale destinés aux personnels de l'aviation civile bénéficieront d'une augmentation d'au moins 2 MF par an en moyenne (en francs constants) pendant les 3 ans de la durée du protocole.

#### Article 17

En application à la DGAC de la convention relative à l'accord cadre sur la formation continue dans la fonction publique de l'Etat, les crédits de formation continue de la DGAC représenteront en 1993, 4 % de la masse salariale brute du budget annexe de l'Aviation civile.

## ***CHAPITRE V*** ***DÉVELOPPER LA CONCERTATION PAR LE DIALOGUE*** ***SOCIAL***

#### Article 1

Il est créé pour une période de 3 ans un comité de suivi de l'accord associant les organisations syndicales signataires de l'accord et des représentants du Ministre des Transports.

Ce comité se réunira tous les deux mois. Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'examiner toutes difficultés d'interprétation qui pourraient surgir. Dans ce cadre, les projets de textes réglementaires ou législatifs résultant de l'application du présent accord lui seront soumis pour avis.

#### Article 2

Un comité stratégique qui associe les organisations syndicales et la Direction Générale sera institué afin de permettre une réflexion à plus long terme sur l'évolution de la Direction Générale de l'Aviation civile et de ses activités.

Article 3

Des groupes de réflexion sur l'amélioration du cadre de gestion des corps de catégorie A et sur le bilan et les perspectives des régimes de retraite, seront constitués.

Paris, le 10 juillet 1991