

## Instruction

31 juillet 1987 - n°90.059/DNA

### 1. Services à maintenir en activité en cas de grève

En application de l'article 1er du décret du 17 décembre 1985 (modifié par décret du 8 juillet 1987), les services de la navigation aérienne nécessaires à l'exécution des missions prescrites par la loi du 31 décembre 1984 sont les suivants:

- le Centre d'exploitation des systèmes de navigation aérienne centraux (C.E.S.N.A.C.) ;
- les cinq Centres régionaux de la navigation aérienne de métropole (y compris les stations radar isolées et les détachements civils de coordination qui dépendent de ces C.R.N.A.) ;
- les maintenances régionales et sous-régionales ;
- les aérodromes d'Orly et de Roissy ;
- l'aérodrome de Bâle Mulhouse ;
- un aérodrome civil dans chaque région de métropole lorsqu'un aérodrome militaire de cette région ne peut être utilisé par les vols nécessaires à la continuité de l'action gouvernementale et à la sauvegarde des personnes et des biens, à savoir :

Pour la DRAC Nord : Deauville (Basse-Normandie), Nantes (Pays de la Loire) ;

Pour la DRAC Sud Est : Ajaccio (Corse), Clermont-Ferrand (Auvergne), Lyon-Satolas (Rhône-Alpes), Marseille (Provence Côte d'Azur) ;

Pour la DRAC Sud Ouest : Bordeaux-Mérignac (Aquitaine), Limoges (Limousin), Poitiers (Poitou-Charentes), Toulouse-Blagnac (Midi-Pyrénées) (1) ;

Pour mémoire: (1) Les régions de métropole autres que celles énumérées ci-dessus peuvent être desservies par un aérodrome militaire ouvert à la circulation aérienne publique (Strasbourg / Alsace, Metz / Lorraine, Dijon / Bourgogne, Tours / Centre, Nîmes / Languedoc-Roussillon, Reims / Champagne) ou non ouvert à la CAP, mais utilisable pour des missions gouvernementales ou de sauvegarde des personnes et des biens (Cambrai / Nord Pas de Calais, Creil / Picardie, Evreux / Haute Normandie, Lorient / Bretagne, Luxeuil / Franche Comté).

- les aérodromes de Nice, Bastia et Calvi ;
- les aérodromes de Cayenne, Fort de France, Pointe-à-Pitre, St Denis de la Réunion, Mayotte, Nouméa-la-Tontouta, Wallis, Papeete-Faaa, St Pierre ;
- le Centre de contrôle régional de Tahiti.

### 2. Prestations à fournir par les services maintenus en activité

2.1 Le C.E.S.N.A.C fournit les prestations définies par l'article 1er (paragraphe 2) du décret.

2.2 Chacun des CRNA de métropole (1), de même que le CCR de Tahiti, maintient en fonctionnement normal, avec une capacité égale à la normale, une unité de contrôle pendant la période de faible trafic de nuit. Hors de cette période, sont maintenues en fonctionnement normal, avec une capacité égale à la normale :

- une unité de contrôle de l'espace inférieur ; cette unité pourra être éventuellement regroupée avec l'une des unités de contrôle de l'espace supérieur mentionnées ci-après ;
- le nombre d'unité de contrôle de l'espace supérieur permettant d'assurer les missions prescrites par la loi, et notamment d'offrir aux survols sans escale une capacité au moins égale à la moitié de celle qui aurait été nécessaire pour écouler normalement la totalité de la demande.

Si des circonstances particulières l'exigent, une deuxième unité de contrôle de l'espace inférieur est maintenue en fonctionnement normal, avec une capacité égale à la normale.

(1) : pour le CRNA-Nord, chacune des deux subdivisions "contrôle".

2.3. Les stations radar utilisées pour le contrôle "en route", énumérées dans la liste ci-jointe (annexe n° 1) sont maintenues en fonctionnement suivant les normes habituelles ; en particulier, la transmission des données traitées vers les centres de défense aérienne est assurée conformément aux normes habituelles.

2.4. Les maintenances régionales et sous-régionales assurent suivant les normes habituelles :

- le fonctionnement des aides radioélectriques à la navigation “en route” énumérées dans la liste ci-jointe (annexe n° 2) ;
- le fonctionnement des stations isolées de télécommunications air-sol raccordées aux CRNA ;
- le fonctionnement normal des moyens de communication et d’aide à l’atterrissage sur les aérodromes nécessaires à l’exécution des missions prescrites par la loi, lorsque l’entretien de ces moyens incombe à une maintenance régionale ou sous-régionale.

2.5. Chacun des deux aérodromes de Roissy-CDG et d’Orly maintient en exploitation les moyens de communication air-sol, de contrôle, de navigation et d’atterrissage indispensables pour assurer pendant l’horaire approprié les missions prescrites par la loi. (1)

*(1): sauf en cas de circonstances particulières, ces moyens comprennent notamment une voie radio - téléphonique de communication air-sol.*

2.6. L’aérodrome de Mulhouse-Bâle maintient en exploitation les moyens de communication air-sol, de contrôle, de navigation et d’atterrissage indispensables pour assurer pendant l’horaire approprié les missions prescrites par la loi, et notamment les vols de transport public effectués dans le cadre d’accords de trafic conclus entre la Suisse et un Etat autre que la France, ainsi que les vols de transport public intérieurs en Suisse.

2.7. Les aérodromes de Deauville, Nantes, Ajaccio, Clermont-Ferrand, Lyon-Satolas, Marseille, Nice, Bastia, Calvi, Bordeaux-Mérignac, Limoges, Poitiers, et Toulouse-Blagnac maintiennent en exploitation les moyens de communication air-sol, de contrôle, de navigation et d’atterrissage indispensables pour assurer pendant l’horaire approprié les missions prescrites par la loi. (1)

*(1): idem au 2.5.*

2.8. Chacun des neuf aérodromes d’outre-mer indiqués par le décret maintient en exploitation une voie radiotéléphonique de communication air-sol ainsi que les moyens indispensables au contrôle, à la navigation et à l’atterrissage pour assurer pendant l’horaire approprié les missions prescrites par la loi, et notamment les vols assurant les relations avec la métropole ainsi que des relations internes aux départements et territoires d’outre-mer ; les modalités permettant d’assurer la continuité de ces dernières relations font l’objet d’une instruction particulière.

### 3. Modalités de désignation des agents astreints à demeurer en fonctions

3.1. Dans chacun des services énumérés au paragraphe 1, seuls sont astreints à demeurer en fonctions les IEEAC, ESA et OCCA strictement nécessaires à l’accomplissement des missions prescrites par la loi et le décret.

3.2. Pendant le préavis de grève, les autorités ayant reçu délégation du Ministre désignent nominativement les agents astreints.

3.3. Dans chacun des services concernés, la liste nominative des agents astreints est établie d’après les propositions faites par le chef de service en fonction d’une règle établie localement après avis du Comité technique paritaire compétent, et qui ouvre à tous les agents concernés, à tour de rôle, une égale possibilité de disposer de leur droit de grève.

3.4. En application de l’article 3 de la loi du 31 décembre 1984, les agents désignés nominativement comme indiqué ci-dessus doivent assurer effectivement les tâches nécessaires à l’exécution des missions prescrites par la loi, pendant la durée de vacation pour laquelle ils sont astreints.

3.5. Pour chaque service concerné, les consignes particulières de fonctionnement en situation de grève sont portées à la connaissance des agents susceptibles d’être astreints. La préparation à la mise en pratique de ces consignes fait partie du programme d’instruction locale.

#### 4. Modalités particulières de fonctionnement en situation de grève - Dispositions diverses

4.1. Pendant le préavis, le Ministre définit le programme des vols de transport public qui doivent être assurés en application de la loi et du décret. Ce programme est adressé aux services concernés avant le début de la grève. Il comprend :

4.1.1. Un nombre limité de vols internationaux et intérieurs désignés en fonction des intérêts et des besoins vitaux de la France.

4.1.2. Pour le respect des engagements internationaux de la France :

- les vols effectués au départ ou à destination de Mulhouse Bâle dans le cadre d'accords de trafic conclus entre la Suisse et un Etat autre que la France ainsi que les vols de transport public intérieurs en Suisse ;

- les vols nécessaires au fonctionnement des institutions européennes à Strasbourg.

4.1.3. Pour éviter l'isolement de la Corse : les vols estimés nécessaires compte tenu des circonstances.

4.1.4. pour éviter l'isolement des départements et territoires d'outre-mer : sauf cas particuliers, les vols effectués au départ de la métropole à destination des DOM-TOM et les vols effectués au départ des DOM-TOM à destination de la métropole.

4.2. Outre ce programme, il est rappelé que doivent être assurés les vols assurant des missions de défense nationale, les missions gouvernementales, les vols nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens, ainsi que tous les survols sans escale en France Métropolitaine compatibles avec la capacité définie par le décret du 17 décembre 1985 (cf. par. 2.2.).

4.3. Au moment de la cessation effective du travail, les avions long-courriers en provenance de l'étranger doivent être acceptés par les agents demeurant en fonction (astreints ou non grévistes) dans la limite des régulations éventuelles mentionnées au paragraphe 4.5, et acheminés soit jusqu'à l'aérodrome de destination (ou jusqu'à un aérodrome où le service de contrôle est assuré), soit jusqu'à l'entrée dans un espace où les services ATS sont assurés normalement.

4.4. Nonobstant les dispositions de l'article L-521-3 du Code du Travail, un décalage peut être admis entre les heures de début et de fin de la grève dans les divers services, compte tenu du fait que les horaires de travail ne sont pas identiques dans tous les centres.

4.5. Dans les heures précédant le début de la grève, la CORTA (ou éventuellement chaque CRNA) met en place un schéma de régulation à appliquer de manière à amener le trafic à un niveau compatible avec la capacité disponible au début de la cessation effective du travail.

4.6. Au début de chacune des vacations situées pendant la durée de la grève, chaque chef de service (ou son représentant) établit la liste nominative des agents en grève, afin de pouvoir :

- constater la capacité de contrôle disponible dans les CRNA et les aérodromes et s'assurer du maintien en fonctionnement des moyens indispensables ;
- constater de manière explicite, par des chiffres et des pourcentages, l'ampleur effective de l'action revendicative ;
- faire procéder aux retenues sur rémunération prescrites par la loi.

4.7. Si le chef d'un service maintenu en activité dispose d'un effectif de non grévistes permettant de traiter un trafic supérieur à celui prescrit, il définit et fait connaître à la CORTA sa capacité disponible (en nombre d'avions par heure). Compte tenu de ces informations et de la situation dans l'ensemble des centres, la CORTA diffuse aux ACC et aux aérodromes les messages de régulation indiquant les flux de trafic acceptables.

4.8. Un agent non gréviste lors de la prise de service doit assurer normalement ses fonctions, conformément aux instructions données par le chef de service, jusqu'à la fin de sa vacation. La charge de travail qui lui est confiée ne doit pas excéder la limite applicable en situation normale.

La répartition des agents sur les postes de travail , ainsi que la séquence des tenues de postes pendant une même vacation, sont, si nécessaire, différentes de celles normalement prévues, tout en respectant les normes usuelles d'emploi des personnels.

4.9. Il est fait recours à l'astreinte pour un effectif d'ESA au plus égal à celui nécessaire en temps normal pour assurer la maintenance opérationnelle. Les ESA ainsi astreints assurent conformément aux normes habituelles le fonctionnement des équipements et systèmes nécessaires pour la fourniture des prestations énumérées au paragraphe 2. La liste de ces équipements et systèmes est définie dans chaque centre concerné.

Dans le cas où un équipement autre que ceux mentionnés ci-dessus est utilisé, le chef de service constate si cet équipement est en état de fonctionnement normal ou non ; dans ce dernier cas, il décide si nécessaire la réduction de capacité correspondante.

En principe, dans les services où la maintenance n'est pas assurée de façon permanente, il n'est fait recours à l'astreinte d'ESA qu'après une durée d'interruption de la maintenance égale à celle admise habituellement.

Dans le cas d'une grève prolongée, des ESA autres que ceux chargés de la maintenance opérationnelle sont astreints pour ramener les matériels de rechange à un niveau convenable garantissant le maintien des missions prescrites par la loi.

4.10. Les dispositions de la présente instruction ne s'appliquent qu'aux services énumérés au paragraphe 1.

En conséquence, sur un aérodrome autre que ceux énumérés au paragraphe 1. ne peuvent être en fonctions, en cas de grève, que des agents non grévistes. Dans ce cas, l'autorité responsable prend, si nécessaire, les mesures de limitation du trafic (restrictions apportées aux vols VFR, cadence d'atterrissage des vols IFR) adaptées à l'effectif disponible.

S'il n'y a pas d'agents non grévistes, les usagers sont informés que les services de la circulation aérienne ne sont pas rendus sur l'aérodrome en cause. Cet aérodrome reste utilisable en régime VFR en pratiquant l'auto information sur une fréquence indiquée aux usagers ; lorsqu'une ATZ est associée à cet aérodrome, la pénétration peut avoir lieu en auto information suivant les cheminements usuels.

4.11. Dans le cas d'une grève limitée à un service ou à une catégorie de personnels, celles des missions prescrites par la loi et le décret qui incombent au service ou au personnel considéré sont définies pendant le préavis.

Dans le cas d'une grève d'une durée inférieure à une journée, les tâches à assurer en application de la loi sont définies pendant le préavis.

4.12. La présente instruction abroge et remplace l'instruction provisoire n° 102-DNA/D du 2 janvier 1986 et l'instruction n° 90020-DNA/D du 7 mars 1986.

Le Directeur de la Navigation Aérienne.