



Protocole du point de vue Développement Durable: Des bonnes résolutions en 2024?



Seront elles tenues?

Le développement durable est présent dans la plupart des démarches quotidiennes et le secteur du transport aérien n'y échappe pas, son image en est même ébranlée. S'effondrer ou s'adapter ? Analyse des pistes envisagées par la DGAC dans le protocole 2024.

➤ D'abord la liste !

Le projet de protocole de cette année clame haut et fort la volonté de faire vivre le développement durable au sein de chaque entité de la DGAC dès son introduction:

- "Au-delà du poids mondial de son industrie, (la France) a démontré **une influence importante** notamment en matière d'engagement vers la **décarbonation du secteur**"

- "La DGAC doit **répondre à sa mission avec un niveau d'exigence de performance renouvelé**, tant sous l'angle (...) de l'**impact environnemental** qu'économique."

- "la DGAC s'inscrit résolument et pleinement **dans une stratégie de décarbonation de l'industrie du transport aérien**. Sa feuille de route fédère **toutes les activités des directions de la DGAC**"

Ces premières lignes sont enthousiastes et prometteuses, laissant penser une déclinaison ambitieuse pour chacune des directions de la DGAC. Le premier de ses axes stratégiques est même : "**Participer pleinement à la transition écologique du secteur aérien en France et dans le monde et à l'acceptabilité des activités aériennes**".

➤ Quantifions le poids scriptural de ces résolutions

Dans un protocole, il est dit que chaque ligne compte. Alors comptons!

Instructions pour décliner les 4 axes stratégiques
= 47 pages

Reprise du trafic

17 pages

Effizienz des services

16 pages

Sécurité

7 pages

Développement durable

7 pages

33 pages sur l'économie et les restructurations sociales soit **3,5** fois plus que sur le développement durable ou la sécurité

Si la décarbonation est affichée comme premier axe d'action, la DGAC est bien moins loquace quant au volume d'actions nécessaire. Dommage car les enjeux pour notre activité sont majeurs, il faut s'y atteler dès maintenant et activement. L'attente de décarbonation pour l'activité de transport aérien à travers les services rendus par les opérateurs comme la DSN est de 6 à 10% (*source CANSO*).

➤ Quelle résolution pour la DSNA?

Les moyens mis en œuvre seront conséquents pour le DTA, la DSAC et le fonctionnement de la DGAC.

Seulement 1/2 page sur 7 est consacrée à l'engagement de la DSNA. Ainsi la clarté de son engagement sur l'optimisation des trajectoires se résumerait par la phrase protocolaire :

“De surcroît, une approche orientée espace/temps de la priorité environnementale, combinée avec une gestion optimisée des flux et des espaces et baptisée Green Operations, doit accroître la perspective d'opérations plus vertueuses sur le plan environnemental.”

KESAKO ???

Une DSNA avare de résolutions !

Incompréhensibles !

Opaques !

Est-elle dépassée ou pire a-t-elle renoncé ?

Le bateau coule... captain DGAC ! pour la décarbo, on fait comme pour nos systèmes techniques???



La version finale du protocole devra démontrer un engagement fort et la garantie d'un meilleur suivi des résolutions sur la transition écologique durable pour tous les services, à tous les échelons et particulièrement à la DSNA qui a une responsabilité dont elle ne peut s'exonérer par un simple greenwashing.

L'UNSA-ICNA rappelle que la DSNA a le devoir d'afficher plus clairement sa feuille de route.

➤ Suivi des bonnes résolutions :

Dans ce protocole, globalement, il manque des actions dynamisant et rythmant ces résolutions concernant la transition écologique durable.

Ainsi, pour l'UNSA-ICNA, il serait pertinent que chaque direction fasse un bilan de ses actions à chaque CSA DGAC et abordées à tous les échelons du dialogue social.

Vu son rôle crucial, la DSNA ne peut pas se contenter d'un greenwashing. A-t-elle appris des erreurs commises avec la modernisation de nos systèmes techniques ? Allons-nous à nouveau prendre un retard qui risque de nous entraîner dans des difficultés que nous peinerons à dépasser ?

L'UNSA-ICNA exige que ce protocole, engageant sur plusieurs années, soit plus détaillé et transparent en dotant la DSNA :

- d'objectifs précis, d'outils de pilotage des décisions incluant systématiquement des mesures de gain carbone (pour l'opérationnel et la technique),

- d'une banque de données pour créer un référentiel de pratiques des compagnies aériennes majeures.

- d'un GT sur l'étude des profils de vols et leur impact sur la consommation, pour fournir un service adapté à la sécurité des vols, aux besoins des compagnies et compatible avec le développement durable.

