

**Protocole social entre le Gouvernement et les  
organisations syndicales de la DGAC**

**2010 - 2012**

|                                                                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PRÉAMBULE – PERSPECTIVE.....</b>                                                                                                                               | <b>4</b>  |
| <b>1 STRATÉGIE NATIONALE ET INTERNATIONALE DE LA DGAC : CONSOLIDER NOTRE ORGANISATION DANS LA FONCTION PUBLIQUE ET LA PRÉPARER AUX ENJEUX INTERNATIONAUX.....</b> | <b>8</b>  |
| <b>1.1 Un changement inéluctable mais progressif vers l'Europe du ciel unique et de la surveillance</b>                                                           | <b>8</b>  |
| 1.1.1 Renforcer le rôle de la DSAC dans le contexte des extensions de compétence de l'AESA .....                                                                  | 8         |
| 1.1.2 La construction du FABEC en négociation .....                                                                                                               | 10        |
| 1.1.3 La surveillance du FABEC .....                                                                                                                              | 12        |
| 1.1.4 La surveillance environnementale.....                                                                                                                       | 13        |
| 1.1.5 La navigation aérienne doit continuer à se moderniser .....                                                                                                 | 14        |
| 1.1.6 Une transformation des contraintes de sûreté impose de nouveaux défis techniques et de surveillance .....                                                   | 16        |
| <b>1.2 L'unité de la DGAC confirmée, notamment par le renforcement de la circulation des métiers et des compétences.....</b>                                      | <b>16</b> |
| <b>2 L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE ET DE LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES.....</b>                                                            | <b>18</b> |
| <b>2.1 Vers une organisation opérationnelle plus performante.....</b>                                                                                             | <b>18</b> |
| 2.1.1 Surveillance.....                                                                                                                                           | 18        |
| 2.1.1.1 La maîtrise de la réglementation.....                                                                                                                     | 18        |
| 2.1.1.2 La responsabilité de la surveillance .....                                                                                                                | 19        |
| 2.1.1.3 La professionnalisation des métiers .....                                                                                                                 | 20        |
| 2.1.1.4 Savoir disposer des compétences pour répondre aux besoins .....                                                                                           | 21        |
| 2.1.1.5 La consolidation du SCN DSAC.....                                                                                                                         | 22        |
| 2.1.2 Navigation Aérienne .....                                                                                                                                   | 24        |
| 2.1.2.1 La sécurité .....                                                                                                                                         | 24        |
| 2.1.2.2 L'environnement .....                                                                                                                                     | 25        |
| 2.1.2.3 L'organisation de l'Espace aérien.....                                                                                                                    | 26        |
| 2.1.2.4 Les outils techniques.....                                                                                                                                | 29        |
| 2.1.2.5 L'information aéronautique .....                                                                                                                          | 33        |
| 2.1.3 Les fonctions transverses.....                                                                                                                              | 34        |
| 2.1.3.1 L'école de formation .....                                                                                                                                | 34        |
| 2.1.3.2 La modernisation des fonctions supports.....                                                                                                              | 36        |
| 2.1.3.3 Pilotage de l'information et de la communication professionnelle .....                                                                                    | 38        |
| <b>2.2 Vers une gestion des ressources humaines plus performante .....</b>                                                                                        | <b>39</b> |

|           |                                                                                                                                                              |    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.2.1     | Les Recrutements.....                                                                                                                                        | 39 |
| 2.2.2     | Métiers et compétences communes.....                                                                                                                         | 41 |
| 2.2.2.1   | Les métiers de l'encadrement supérieur et intermédiaire.....                                                                                                 | 41 |
| 2.2.2.2   | Formation professionnelle.....                                                                                                                               | 42 |
| 2.2.2.3   | Gestion des compétences .....                                                                                                                                | 42 |
| 2.2.2.4   | Protection juridique et sécurité juridique.....                                                                                                              | 43 |
| 2.2.2.5   | L'évolution du paysage statutaire.....                                                                                                                       | 44 |
| 2.2.2.6   | Régimes indemnitaires .....                                                                                                                                  | 46 |
| 2.2.2.6.1 | La transformation du régime indemnitaire des personnels techniques .....                                                                                     | 46 |
| 2.2.2.6.2 | L'adaptation à la nouvelle organisation des fonctions support administratives des modes de valorisation des métiers associés .....                           | 47 |
| 2.2.2.6.3 | L'adaptation à la nouvelle organisation des fonctions supports techniques, logistiques et informatiques des modes de valorisation des métiers associés ..... | 47 |
| 2.2.2.6.4 | Vers une politique d'intéressement .....                                                                                                                     | 47 |
| 2.2.2.6.5 | Agents non titulaires .....                                                                                                                                  | 48 |
| 2.2.2.6.6 | Personnels navigants .....                                                                                                                                   | 48 |
| 2.2.3     | Surveillance.....                                                                                                                                            | 48 |
| 2.2.3.1   | Formation.....                                                                                                                                               | 48 |
| 2.2.3.2   | Compétences .....                                                                                                                                            | 49 |
| 2.2.4     | Navigation aérienne .....                                                                                                                                    | 49 |
| 2.2.4.1   | Filière contrôle .....                                                                                                                                       | 49 |
| 2.2.4.1.1 | Gestion des personnels opérationnels .....                                                                                                                   | 49 |
| 2.2.4.1.2 | Maintien des compétences .....                                                                                                                               | 52 |
| 2.2.4.1.3 | Mesures statutaires .....                                                                                                                                    | 53 |
| 2.2.4.1.4 | Dispositif de retraite des ICNA.....                                                                                                                         | 54 |
| 2.2.4.2   | Filière technique.....                                                                                                                                       | 54 |
| 2.2.4.2.1 | Formation .....                                                                                                                                              | 54 |
| 2.2.4.2.2 | Compétences .....                                                                                                                                            | 55 |
| 2.2.4.2.3 | Mesures statutaires .....                                                                                                                                    | 56 |
| 2.2.4.3   | Autres métiers de la navigation aérienne liés à la sécurité aérienne .....                                                                                   | 56 |
| 2.2.5     | Action sociale.....                                                                                                                                          | 56 |
| 2.2.5.1   | Le maintien d'une action sociale dynamique.....                                                                                                              | 57 |
| 2.2.5.2   | Le développement de la prévoyance.....                                                                                                                       | 57 |
| 2.2.6     | Ethique et déontologie .....                                                                                                                                 | 57 |

## Préambule – Perspective

Le présent protocole DGAC représente le huitième pacte social entre le Gouvernement, le directeur général de l'aviation civile et les organisations syndicales de la DGAC. Les partenaires affirment ainsi leur attachement à une démarche originale et responsable de dialogue social au sein de la fonction publique d'Etat. Ce pacte social se veut équilibré entre, d'une part, les efforts d'adaptation demandés aux personnels face aux évolutions de toutes sortes et, d'autre part, les contreparties dont ces derniers sont les bénéficiaires.

Depuis 1988, le Gouvernement et la DGAC ont négocié des protocoles avec les organisations syndicales représentatives des personnels ; ces protocoles ont été bâtis sur la recherche d'un équilibre entre d'une part l'amélioration constante du service rendu aux usagers du transport aérien en terme de qualité, de délai et de continuité de service - la recherche de la paix sociale en étant l'une des manifestations les plus évidentes et, d'autre part, des mesures sociales au bénéfice des personnels en contreparties de l'effort demandé.

Ces protocoles, dont le coût a jusqu'ici été absorbé par un taux de croissance durable du transport aérien, ont créé une dynamique de dialogue social qui a été propice aux réformes continues que la DGAC a menées depuis vingt ans et aux adaptations permanentes des personnels à l'évolution technique. Si le taux de conflictualité a baissé au regard des décennies précédentes et si les efforts de réorganisation indispensables ou d'adaptation à de nouvelles procédures ont été menés sans discontinuité, il est désormais souhaitable de passer à une autre étape et d'être plus exigeant en terme de performance et de gains de productivité.

Il est essentiel pour la DGAC d'accroître sa performance globale et la valeur ajoutée qu'elle apporte tant à l'aviation générale et au travail aérien qu'au transport aérien national et européen en intervenant dans quatre grands domaines : la définition de sa stratégie, l'amélioration de sa performance opérationnelle dans ses différents métiers, le renforcement de son organisation et de son système de gestion, et enfin son dispositif de coopération à l'international grâce à un réseau d'experts mobilisés en cohérence, à ses partenariats et à son intégration croissante au système européen. L'engagement du management de la DGAC aux côtés de la direction générale continuera à produire des résultats à la fois substantiels et durables dans ces différents domaines.

Le présent protocole s'inscrit par conséquent dans un contexte particulier que les parties admettent de prendre en considération avec réalisme.

La France, grand pays aéronautique, est résolument engagée dans la construction de l'Europe de l'Aviation civile et participe dans ce contexte unifié au développement du transport aérien et de l'aviation générale dans toutes ses facettes : navigation aérienne avec la construction du ciel unique, réglementation, contrôle et surveillance, promotion de la sécurité aérienne, sûreté, construction aéronautique, formation et recherche, en particulier la formation des pilotes, l'industrie aéronautique et le développement aéroportuaire, enfin le développement durable de l'aviation.

Pour mener cette politique, l'Etat dispose, au sein du MEEDDM, de la DGAC. La DGAC a la particularité depuis 1948 de traiter en son sein de toutes les activités relatives à

l'ensemble des segments du transport aérien et, à ce titre, elle « fait système » en ce qu'elle permet au Gouvernement d'avoir une synthèse immédiate de cette mission multiforme au service de la sécurité et du développement durable du secteur aérien.

Cette originalité en Europe permet des échanges entre les différentes missions et entre les différents métiers qui concourent tous à la sécurité du transport aérien. Le Gouvernement français souhaite conserver à sa disposition ce système unitaire car il désire garder l'initiative sur la souveraineté de l'espace aérien national, les questions de sécurité et de sûreté, les aspects de défense et les relations civil – militaire, la politique d'aménagement du territoire et de développement durable, l'industrie nationale du transport aérien et de la construction aéronautique

Pour autant, la France est fortement et résolument engagée dans le ciel unique européen et il convient, à l'instar de la politique européenne en matière spatiale avec l'ASE, ou en matière de construction aéronautique avec EADS, que l'Europe manifeste sa puissance économique dans le secteur de l'aviation civile et de la navigation aérienne, par rapport aux autres puissances mondiales. Ainsi, la DGAC soutient-elle le programme européen de modernisation du trafic aérien SESAR.

De même, l'accélération de la mise en œuvre du ciel unique impose une attention toute particulière. Ce protocole s'inscrit dans la continuité du sommet de Bordeaux, organisé sous présidence française de l'Union Européenne, qui a reconnu l'importance de la réalisation du FABEC pour améliorer la performance du contrôle aérien en concluant deux accords majeurs :

- Une déclaration d'intention entre les autorités civiles et militaires des six États du FABEC visant à conclure un traité international d'ici 2010.
- Un engagement des sept prestataires des services de navigation aérienne du FABEC à agir comme s'ils formaient une entité unique. Les autorités nationales de surveillance devaient examiner la façon dont elles accompagneraient cette intégration de la prestation de service.

Depuis, beaucoup de travail a été accompli par les services et les personnels de la DGAC. Les échanges sur la scène internationale se sont multipliés et les scénarios d'évolutions se sont affinés. Cette année de travail a aussi montré les difficultés du FABEC pour mettre en œuvre des solutions opérationnelles performantes et efficaces. Dans cet espace géographique complexe et singulier caractérisé par une multiplicité de prestataires, le manque de leadership contribue à l'absence d'objectifs clairs pour surmonter ces difficultés.

Face à ce constat, le Gouvernement français a exprimé une ambition politique pour éviter les risques de concurrence entre services de navigation aérienne.

Ainsi, la France souhaite se doter d'une véritable ambition pour construire le FABEC, en s'appuyant sur les principes et les valeurs de service public et les garanties offertes aux personnels par la fonction publique française.

Cette ambition collective qui vise à bâtir une gestion renforcée de la sécurité concerne les services de la navigation aérienne bien sûr mais également et de façon parallèle et équilibrée, tous les services de la DGAC, notamment ceux chargés du contrôle de la sécurité et de la surveillance des exploitants. Cette construction doit se

réaliser en renforçant l'unité de compétence de la DGAC au travers d'une mobilité et des passerelles entre ses différentes entités. Un juste équilibre doit être maintenu pour encourager le partage de compétences entre les directions actuelles. L'amélioration de la sécurité et le bon fonctionnement des services en dépendent.

Le modèle public que ce protocole DGAC s'engage à construire, s'il veut rester éloigné des lois du marché et centré sur la sécurité, doit être performant et transparent. La transparence ne doit plus être perçue comme un facteur de risque mais comme une force pour valoriser notre modèle. Seules ces conditions permettront de conforter un modèle social de qualité et accepté par la société. L'opacité n'est plus acceptée par les citoyens, en particulier quand il s'agit de leur sûreté et de leur sécurité. La performance est au service public ce que la loi du marché est à la concurrence. La volonté de construire un service public reste totalement liée à notre capacité à définir le niveau de performance à atteindre. Il est évident que les objectifs de sécurité doivent rester une performance absolue à atteindre et non soumis aux aléas de la conjoncture économique ou aux effets de la régulation économique de tel ou tel secteur ou entreprise.

Construire le FABEC nécessite sur la durée de ce protocole d'identifier et de mettre en œuvre les améliorations de notre organisation. Ce protocole devra déterminer les sujets clés et les moyens mis en œuvre pour consolider notre organisation dans la fonction publique et pour préparer la construction des projets internationaux.

Le protocole doit être adapté aux évolutions du contexte du transport aérien et être « finançable » au sein de l'équilibre du budget annexe contrôle et exploitation aériens qui couvre désormais la totalité des activités de la DGAC.

En termes économiques après des années 2009 et 2010 en forte déflation, l'hypothèse de croissance du trafic retenue au plan européen est de 3% par an. Si des facteurs limitatifs existent (augmentation des prix du pétrole qui devrait reprendre, transferts modaux vers le train en particulier pour le trafic intérieur et intra européen qui se poursuivent), la dynamique des compagnies Low Cost, la consolidation des grandes compagnies et de leurs hubs et le développement de l'aviation d'affaires vont pousser la croissance.

Les usagers attendent que cette nouvelle croissance conduise également à une amélioration de la performance des services de navigation aérienne, et notamment que les actions nécessaires au niveau du FABEC soient lancées pour permettre d'atteindre les objectifs attendus par les compagnies aériennes.

Parallèlement aux évolutions européennes, la DGAC devra continuer à apporter une attention particulière à ses services ultramarins. En effet, le transport aérien représente une dimension incontournable et indispensable au développement de ses territoires. La DGAC, conformément aux récentes orientations gouvernementales, veillera donc tout particulièrement à accompagner ces évolutions et contribuera dans son domaine d'action à « rapprocher l'outre-mer de la métropole ».

Le protocole s'inscrira dans une modération du coût total de la navigation aérienne pour les compagnies aériennes. Cette maîtrise sera regardée en tenant compte du taux unitaire de redevance mais aussi du coût des délais et celui lié aux extensions de route.

Dans le domaine de la surveillance de la sécurité et de la sûreté, l'augmentation de l'efficacité des services est également indispensable pour faire converger progressivement les coûts et les recettes. Pour autant, toutes les activités liées à la surveillance ne donnent pas lieu à redevances ou ne peuvent être équilibrées par des recettes sans nuire à l'équilibre économique de certains pans de l'aviation, notamment générale. Il devra en être tenu compte dans l'équilibre global du budget de la DGAC.

La DGAC bénéficie d'un budget annexe qui lui permet pour développer son action une véritable autonomie financière. Sa performance économique s'appuie sur un modèle de financement basé sur des coûts maîtrisés et identifiés et avec un souci croissant de performance. Le principe de recouvrement des coûts restera la pierre angulaire de cette organisation budgétaire puisqu'il permet aux services de poursuivre des investissements nécessaires aux missions. Le système de financement devra s'adapter à la nouvelle réglementation de la régulation économique issue du décret du 18 décembre 2009.

\*\*\*\*\*

En résumé, la DGAC, dans tous ses métiers et ses personnels avec leurs compétences reconnues, qui depuis des années ont su prendre en compte les évolutions internationales et européennes, est aujourd'hui face à une accélération du temps pour surmonter ces défis européens, en particulier dans les domaines de la navigation aérienne et de la surveillance. La maîtrise d'un processus d'intégration européenne croissante en lien avec le maintien de la DGAC comme structure publique nationale et des statuts des personnels dans la fonction publique de l'Etat est un premier enjeu.

Parallèlement, la DGAC doit affronter la crise économique du transport aérien et les conséquences qui en découlent sur les dépenses et les recettes du budget annexe. Pour renouveler son modèle économique et social, la DGAC poursuivra le développement du pilotage de la performance par des objectifs ambitieux et encore mieux définis, et engagera une stratégie financière responsable qui préserve sa capacité à investir tout en réduisant ses coûts structurels et en dépensant mieux ; ceci grâce à des fonctions supports renouvelées.

Enfin, la DGAC doit faire face aux risques de perte de ses compétences et de ses savoir-faire, professionnaliser encore davantage ses missions et leur fonctionnement, poursuivre l'amélioration de la qualité de ses prestations externes et internes et enfin engager une grande politique de formation de ses personnels en s'appuyant notamment sur un pôle de formation modernisé autour de la fusion de l'ENAC et du SEFA.

Le présent protocole, d'une durée de trois ans, est relié aux prévisions budgétaires à moyen terme. Les capacités nouvelles qui pourraient se dégager dans l'hypothèse d'une reprise du trafic aérien feront l'objet d'un partage équitable entre les personnels, les investissements et le désendettement du BACEA.

Ce protocole ne vise donc pas à réaliser des changements majeurs mais à apporter les garanties nécessaires pour préparer les évolutions internationales.

# **1 Stratégie nationale et internationale de la DGAC : consolider notre organisation dans la fonction publique et la préparer aux enjeux internationaux**

Ce chapitre décrit les grandes orientations stratégiques de la DGAC dans les années à venir tant au niveau national qu'au niveau international.

## **1.1 Un changement inéluctable mais progressif vers l'Europe du ciel unique et de la surveillance**

### **1.1.1 Renforcer le rôle de la DSAC dans le contexte des extensions de compétence de l'AESA**

Des relations différentes entre l'AESA et les autorités nationales de surveillance dont la DSAC doivent pouvoir faire l'objet de réflexions approfondies. La DSAC est confrontée à des évolutions européennes et réglementaires très importantes. La réglementation de la sécurité se modifie dans l'ensemble des domaines : aéroports, navigabilité, opérations aériennes, personnels (licences pilotes et contrôleurs aériens mais aussi d'autres personnels comme les personnels de maintenance d'aéronefs et de systèmes), navigation aérienne, aviation générale, travail aérien et environnement.

L'AESA devra évaluer la capacité des autorités à faire respecter ces règlements, mais aussi la manière dont la surveillance est assurée dans les faits, dans l'optique d'une meilleure homogénéité. Pour cela, l'AESA et les autorités nationales dont la France, devront s'attacher à faire évoluer leurs relations dans un climat de coopération, de confiance mutuelle et de transparence. En particulier, la France recherchera une clarification des rôles de chacun, celui de l'AESA étant, dans les domaines autres que la navigabilité des aéronefs, de préparer la réglementation et de s'assurer de son application homogène en Europe, celui des autorités nationales de réaliser les actions de surveillance.

En Europe, les instances de réflexion et de décision sont nombreuses : le groupe « aviation » du Conseil européen, les comités AESA, sécurité aérienne, et ciel unique de la Commission européenne, le conseil d'administration de l'AESA, les groupes de consultation des autorités nationales et les groupes techniques de l'AESA, ainsi que différents groupes stratégiques dits de haut niveau, ou le groupe partenariat de l'agence, pour ne prendre que les domaines de la sécurité intéressant l'agence.

La DSAC devra utiliser tous ces moyens pour amener l'AESA et ses partenaires européens à prendre en compte les positions françaises pour faciliter l'applicabilité des règlements et leur simplification. Elle devra à cet effet renforcer sa présence au

plan européen. De façon générale, l'adaptation de la complexité de la réglementation à la taille des opérateurs est un objectif essentiel.

En matière de réglementation et de surveillance de la navigation aérienne, les questions relatives à l'espace aérien, à la performance, sur l'environnement ATM et l'interopérabilité se traitent au niveau d'Eurocontrol, qui restera également compétent pour les questions de sécurité en appui de l'AESA. Il conviendra que la DSAC et la DTA veillent à ce que ces travaux réglementaires s'articulent de façon claire avec ceux qui sont menés dans le domaine aéroportuaire.

Les évolutions des règles communautaires comme les règlements 216-2008 (navigabilité, entretien, opérations aériennes et licences des pilotes), 1108-2009 (aérodromes, navigation aérienne), ont eu et auront des conséquences sur la DGAC, avec l'édiction progressive des règles de mise en œuvre. Celles-ci peuvent amener à adapter les pratiques, et aussi à ouvrir de nouveaux champs d'intervention obligatoire de l'autorité de surveillance comme de nouveaux certificats aux opérateurs de travail aérien ou des validations de compétences d'agents chargés de tâches de sécurité dans les entreprises. La mise en œuvre du programme de sécurité de l'Etat nécessite également des actions nouvelles de sensibilisation, d'animation, et de pédagogie au sein du monde aéronautique. Ces extensions nécessiteront le maintien d'une forte compétence technique au sein de la DSAC, le cas échéant réadaptée aux nouveaux enjeux.

La DSAC veillera en même temps à conserver et développer une expertise navigabilité (avions de l'annexe II, capacité à répondre aux besoins de l'industrie française en dehors de l'action de l'AESA, interfaces avec les questions opérationnelles). Cette expertise sera à rechercher comme nécessaire au sein de l'industrie.

Le présent protocole devra donc accompagner les mutations des métiers, relever le défi de la qualité de la surveillance et de la reconnaissance de la DSAC en Europe.

Il conviendra également de progresser dans l'harmonisation des méthodes de travail et de tirer parti des audits de standardisation. Il est en effet nécessaire de mettre en place un système adapté aux règles et enjeux européens, chaque pays ayant encore ses méthodes de travail propres, pas nécessairement cohérentes avec le contexte de l'Europe, où apparaissent de nouvelles tâches. La DSAC renforcera, adaptera et rendra visible le processus de qualification des personnels en charge de la surveillance dans la perspective d'amélioration de la qualité et de la reconnaissance européenne, en le concrétisant par une licence nationale pour les agents chargés de la surveillance, qui sera promue auprès de nos partenaires européens afin d'y être reconnue et adoptée.

Un autre enjeu réside dans le développement de la coopération entre autorités nationales de surveillance européennes. Dans le domaine de la navigation aérienne cette coopération étroite existe déjà dans les faits : EGNOS, Franco-suisse. Dans les autres domaines, elle était plutôt le fait d'accords techniques bilatéraux, notamment

avec les Etats-Unis, ou dans le domaine d'échanges de bonnes pratiques, qu'il faut faire perdurer avec la disparition des JAA.

Ces coopérations permettront à la DSAC de promouvoir son modèle et ses pratiques au niveau européen. La comparaison avec les autorités de surveillance, notamment en termes d'affectation de moyens rapportés au périmètre surveillé, facilitera les standardisations et permettra de fonder le coût des redevances facturées aux usagers de plus en plus vigilants sur ce qui leur est facturé.

La DSAC promouvra également des expériences entre grandes autorités nationales telles que l'association d'experts d'autres autorités dans le cadre d'audits croisés, ou d'inspections d'opérateurs communautaires sur le territoire français coordonnées avec leurs autorités de tutelle. Ces actions permettront au travers de réunions de débriefing, de mesurer les différences dans les méthodes de travail et auront pour but d'atteindre une harmonisation sur le terrain. Elles pourront être pratiquées avec un ou plusieurs ressortissants du pays de l'opérateur (compagnie aérienne,...) surveillé. Les relations privilégiées que la DSAC aura nouées avec les Etats européens dans le domaine de la navigation aérienne permettront également de faciliter des coopérations dans d'autres domaines avec ces Etats.

La DSAC devra en outre développer une stratégie d'offre d'une expertise internationale de haut niveau, en particulier vis-à-vis de l'AESA et des autres autorités nationales européennes. L'enjeu est important car l'Agence européenne a besoin d'expertise et la DSAC doit pouvoir lui en proposer. Aussi la DSAC accentuera ses efforts pour maintenir son expertise dans des domaines ciblés tels que la certification des aéronefs, les domaines navigation aérienne ainsi que les aéroports avec l'appui du STAC, tout en disposant en propre des compétences nécessaires à ses actions de surveillance dans ce domaine, et favorisera l'accréditation de ses personnels par l'Agence, pour répondre aux attentes fortes de l'industrie française.

L'apprentissage de l'anglais sera renforcé dans ce but de manière à permettre des échanges rapides de personnels.

### **1.1.2 La construction du FABEC en négociation**

Les Etats européens sont engagés par les règlements communautaires à regrouper les services de navigation aérienne en blocs d'espace fonctionnel pour mieux gérer la navigation aérienne en Europe. A cette fin, la France, l'Allemagne, la Suisse et les trois Etats du Benelux se sont regroupés pour unifier leur espace aérien et en assurer un contrôle aérien plus performant dans le cadre du projet FABEC. Pour cette zone, qui représente à elle seule 50% du trafic européen, les objectifs généraux à long terme sont :

- Maintenir un haut niveau de sécurité pour une croissance prévue du trafic aérien de 50% dans les quinze prochaines années ;
- Réduire la longueur des routes aériennes de 17 km en moyenne ;

- Réduire l'impact des vols sur l'environnement avec des niveaux de vols et des trajectoires optimisés ;
- Maintenir la ponctualité des vols, avec des retards imputables à la navigation aérienne inférieurs à une minute par vol en moyenne (malgré la croissance du trafic) ;
- Diminuer le coût unitaire des services (de l'ordre de - 20% d'ici 2025).

D'un point de vue institutionnel, conformément à la déclaration des Etats signée au sommet européen de Bordeaux de 2008, un traité international doit être signé en 2010 et entrer en vigueur en 2012.

En ligne avec l'engagement du gouvernement de janvier 2010, prolongé par la mission confiée en avril 2010 à Monsieur Gilles Savary, la France s'inscrit dans une démarche visant à organiser la prestation de services de navigation aérienne au sein du FABEC en respectant les principes suivants :

- il concernera l'intégralité des services et des personnels de la DSNA incluant les services centraux de la DO et de la DTI, aérodrome, approche et en-route, ATM, CNS et AIM, en assurant la continuité entre les services outre-mer et de métropole ;
- sa construction devra être concertée avec les partenaires sociaux et son statut accorder une grande place au dialogue social ;
- les personnels de la DGAC garderont leur statut de fonctionnaire des corps de la fonction publique d'Etat en vigueur à la DGAC, y compris ceux affectés le cas échéant à la structure FABEC par la voie du détachement ou de la mise à disposition ;
- Les capacités de mobilité seront maintenues et des passerelles garantiront aux personnels de la DGAC des parcours de carrières professionnelles et de formation conformes à leurs statuts et leur permettant d'exercer dans l'ensemble des domaines de l'aviation civile.

Considérant que l'ensemble des négociations ne peut pas avoir abouti à l'automne 2010, et afin de respecter les échéances communautaires de réalisation des FAB, le Gouvernement œuvrera néanmoins à la signature, simultanée avec le premier traité, d'une nouvelle déclaration d'intention (DOI) des Etats, précisant les engagements pour la prestation de service FABEC. Avant cette étape importante de la DOI, les ministres recevront les représentants des personnels pour examiner les suites à donner aux recommandations du rapport de M. Savary, dès septembre 2010.

Il sera créé dans le cadre de ce protocole deux groupes de travail :

- un groupe de suivi protocolaire chargé de concerter avec les personnels en accompagnement de la négociation internationale qui sera menée selon les orientations retenues par le gouvernement à l'issue de la phase d'examen du rapport Savary.

- un groupe de travail protocolaire « garanties sociales » visant à définir les critères et principes déterminants pour les évolutions statutaires, réglementaires et d'organisation du travail pour les personnels de la DGAC dans le cadre de la construction du FABEC. Ce groupe de travail examinera également les évolutions souhaitables à même de garantir un équilibre global et une fluidité des personnels entre les différents services de la DGAC y compris avec l'ENAC. Les travaux de ce groupe, se baseront dans un premier temps sur une méthode pragmatique, visant à établir un référentiel des conditions d'emplois des personnels (garanties sociales et modalités de gestion), permettant de :
  - valoriser les bonnes pratiques de la DGAC;
  - déterminer les éléments de progrès opérationnel et social et les garanties complémentaires associées, notamment en matière de protection juridique des agents ;
  - définir les garanties sociales et statutaires à préserver pour les personnels de la DGAC, notamment et entre autres en matière de sécurité de l'emploi, de droit de grève, de mobilité professionnelle choisie et de protection des agents couvrant les risques d'inaptitude au contrôle et au travail ;
  - par analogie, identifier les garanties sociales apportées par le statut des personnels d'Eurocontrol ;
  - prendre en compte les aspirations sociales des personnels.

Parallèlement, après avoir grandement participé auprès de nos partenaires internationaux à l'instauration d'une structure de dialogue social paritaire à l'échelle du FABEC, le SDC (Social Dialogue Committee), la DSNA s'attachera à développer et systématiser les échanges avec les partenaires sociaux à ce niveau, dans le but d'articuler au mieux le dialogue social national et celui au niveau du FABEC.

A cet effet, Le Gouvernement mesure toute l'importance des questions de représentativité, et œuvrera à déterminer, dans la concertation, un processus transparent de mesure de la représentativité des différentes organisations existantes en cohérence avec les mesures nationales.

### **1.1.3 La surveillance du FABEC**

La surveillance du FABEC fait l'objet de négociations internationales auxquelles la DSAC participe activement au sein notamment du comité directeur des NSA (autorités nationales de surveillance) du FABEC. Le partage des tâches entre autorités de surveillance concernées, les questions de responsabilité, la question de la coordination de la surveillance sont autant de questions qui devront trouver leurs réponses efficaces pragmatiques, et adaptées à l'évolution de l'organisation de la prestation de services au sein du FABEC.

La DSAC devra être organisée en conséquence, pour à la fois participer activement aux missions de surveillance menées dans le cadre du FABEC, et poursuivre ses tâches de surveillance des autres prestataires.

En particulier, la DSAC devra garantir une bonne interface de la surveillance des aéroports et de celle de la navigation aérienne dans le cadre d'un FABEC « du sol à l'illimité ».

Un accord entre les NSA du FABEC précisera avant fin 2010 les modalités de coopération entre les autorités de surveillance du FABEC. Il couvrira l'ensemble des tâches de surveillance navigation aérienne, et ne modifiera pas les responsabilités des NSA, telles que définies par la réglementation ciel unique. Une fois le Traité entre Etats ratifié, l'accord de coopération sera placé sous la tutelle des structures créées par ce Traité. La responsabilité et l'organisation de la surveillance du FABEC dépendront de l'organisation de la prestation de service navigation aérienne en son sein.

Cette coopération entre NSA concernera dès la signature de l'accord les tâches de surveillance qui doivent être réalisées en commun parce que concernant plusieurs prestataires, ou parce que le prestataire concerné assure des fonctions transfrontalières.

Des équipes multinationales de surveillance seront constituées, et instruiront des dossiers, ou réaliseront des audits dont les résultats seront soumis à un comité des NSA qui finalisera en commun les décisions à prendre par la ou les NSA concernée(s).

Une harmonisation au sein du FABEC des conditions d'octroi et de renouvellement des licences de contrôleur aérien et des autres fonctions techniques interviendra progressivement. La DSAC s'attachera au sein du comité des NSA à détenir un rôle prépondérant dans ce processus.

Afin d'assurer des prestations de surveillance efficaces et de qualité, cette coopération des NSA conduira à pouvoir disposer, le moment venu, de personnels qui se consacreront exclusivement à des tâches de coordination des NSA, ou même si nécessaire de surveillance du FABEC. Une structure adéquate devra alors être établie entre les NSA pour ce faire. Le modèle d'entité qualifiée pour certaines tâches de surveillance, tel que défini par la réglementation ciel unique sera dans ce cadre une option à approfondir (notamment pour ce qui concerne l'examen des études de sécurité). Il devra prendre en compte les équilibres à préserver pour que les passerelles créées entre les différents domaines d'activité de la DGAC soient réellement utilisables par les personnels de la DGAC.

#### **1.1.4 La surveillance environnementale**

Le concept de surveillance environnementale, figurant dans les attributions de la DGAC et de la DSAC, voit sa traduction dans les faits progressivement augmentée.

Toutefois, cette surveillance n'est, aujourd'hui, pas suffisamment formalisée. Il convient donc, en tenant compte des missions dévolues à l'ACNUA, de définir celles de la DSAC en ce qui concerne la surveillance du respect par les opérateurs aériens

de la réglementation environnementale ainsi qu'éventuellement celle de suivi des engagements volontaires des acteurs de l'aérien.

Les rôles respectifs de la DTA, de l'autorité de surveillance et des prestataires de service doivent être précisés. Un groupe de travail qui devra rendre ses conclusions avant la fin de l'année 2011 sera créé à cet effet.

### **1.1.5 La navigation aérienne doit continuer à se moderniser**

#### ***Une construction européenne au cœur du changement.***

La construction européenne, avec le nouveau règlement ciel unique, le développement du bloc fonctionnel d'espace aérien (FABEC) et la mise en œuvre du programme de recherche et développement européen SESAR, est l'axe majeur de la prochaine décennie. Ce protocole permettra de préparer ces changements en consolidant les acquis de la DSNA et en poursuivant ses actions de modernisation continue.

Ce principe de modernisation continue s'appliquera également pour les services de navigation aérienne outre-mer, en cohérence avec les évolutions européennes comme avec le développement de la stratégie de l'OACI.

#### ***La culture de sécurité de la navigation aérienne***

Le management de la sécurité reposera sur les piliers constitutifs de ce système de management intégré de la DSNA que sont la promotion de la sécurité, la gestion des compétences et la « just-culture », la maîtrise de la documentation opérationnelle, l'évaluation des risques et les études de sécurité.

#### ***Des priorités environnementales soutenues.***

L'environnement est une des priorités du Gouvernement, notamment au travers du Grenelle de l'environnement et des efforts de recherche dans le secteur aéronautique. En matière de navigation aérienne, le relèvement des trajectoires d'avions en région parisienne, le développement des descentes continues et l'amélioration de l'intégration environnementale des opérations de nuit à CDG sont parmi les premières traductions concrètes de ces engagements dans le protocole. Pour l'en-route, les projets Espace doivent aussi intégrer l'objectif d'optimiser les trajectoires.

#### ***Un rapprochement civil-militaire ambitieux.***

Dans le cadre de la mise en œuvre du ciel unique européen, l'Etat-major de l'armée de l'air et la direction des services de la navigation aérienne se sont accordés sur la volonté de définir et mettre en œuvre, de façon progressive, un nouveau dispositif de coordination civile-militaire performant reposant sur la coimplantation d'unités de contrôle militaires dans les centres civils, permettant notamment de répondre aux

exigences du règlement CE 2150/2005 en matière de communication directe entre contrôleurs civils et contrôleurs militaires.

### ***Des évolutions techniques de la navigation aérienne stratégiques.***

La modernisation technique de la navigation aérienne est au cœur de ce protocole, notamment pour les systèmes ATM (projet 4 FLIGHT) et les systèmes et réseaux de communication, de surveillance et de navigation.

Ces évolutions s'appuieront sur la reconnaissance des compétences et des métiers de la filière technique, le renforcement des méthodes de coordination intégrée DO-DTI permettant d'associer toutes les expertises à la conduite des projets industriels, ainsi que sur le développement des coopérations internationales dans le cadre de SESAR.

### ***Une réorganisation stratégique des basses couches de l'espace aérien***

Le maintien des services de la navigation aérienne dans leur périmètre actuel du sol à illimité est d'un intérêt vital pour la France notamment pour poursuivre une politique d'aménagement du territoire qui reste une des politiques les plus constantes de l'Etat. La France, par sa géographie comme par son histoire aéronautique, rassemble de nombreux aéroports qui permettent de répondre à des missions importantes pour les citoyens. La capacité de l'Etat à y garantir les services de sécurité de navigation aérienne permet à ces aérodromes d'assurer de nombreuses missions de travail aérien, des vols sanitaires et d'avoir des réponses adaptées dans un contexte de forte mixité IFR-VFR et du développement de nouvelles dessertes commerciales. Il importe donc, de surcroît dans le cadre d'une intégration croissante des services de conserver une unité de la prestation de service du « sol à illimité ».

Par contre, comme pour tous les services publics, il importe de rechercher une organisation consolidée plus efficace et pérenne, via une stratégie ambitieuse concernant les espaces inférieurs.

### ***Une offre de capacité de contrôle performante***

Les actions continues d'amélioration de l'organisation des services de contrôle, dont un des piliers restera le fonctionnement en équipe, permettront de continuer à maintenir un haut niveau de sécurité et à offrir la meilleure qualité de service, notamment en matière de régularité du trafic aérien, pour accompagner la reprise attendue de la croissance.

La productivité des centres de contrôle français sera ainsi confortée notamment par le maintien d'un coût unitaire du contrôle aérien se positionnant favorablement par rapport à nos partenaires, dans la perspective de gestion commune de la performance attendue pour les FAB par le deuxième paquet ciel unique adopté en 2009.

### **1.1.6 Une transformation des contraintes de sûreté impose de nouveaux défis techniques et de surveillance**

La DGAC doit assurer en permanence ses missions en matière de sûreté. La sûreté qui recouvre l'ensemble des actions de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (captures d'aéronefs, prises d'otages, introduction d'armes ou d'engins explosifs à bord des aéronefs, protection des installations et équipements de navigation aérienne...) évolue fortement. Cette activité fortement réglementée représente avec l'environnement et la sécurité, l'un des trois objectifs prioritaires de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui édicte des normes et pratiques recommandées.

La sûreté est devenue également, avec l'adoption de règlements cadres, une compétence de l'Union européenne et, pour s'adapter à ces évolutions, la DGAC doit renforcer son rôle de chef de file en tant qu'autorité compétente, de nombreux services de l'Etat qui y concourent. La DGAC veillera aussi à développer l'expertise qu'elle apporte déjà sur la scène internationale et qui est largement reconnue.

De nombreux défis étant à relever, la DGAC s'attachera à trouver avec ses partenaires les règles de financement d'un secteur qui génère désormais un chiffre d'affaires supérieur au milliard d'euros, et la façon de refondre le dispositif de sûreté existant, pour maintenir son efficacité en allégeant les contraintes qu'il impose aux passagers.

La DGAC devra poursuivre son important investissement dans la technologie, ainsi que dans le domaine essentiel des facteurs humains.

Dans le domaine de la surveillance de la sûreté, la DSAC est chargée de la validation des compétences de tous les agents, y compris en dehors de la DGAC, qui sont chargés d'audits ou d'inspections. La mise en œuvre d'une certification de ces agents ainsi que de l'obligation faite aux autorités de surveillance nationales de vérifier les qualifications des agents au sein des opérateurs, amène une modification importante du système et une forte implication de l'ENAC sous l'égide de la DTA, responsable de la réglementation nationale, et de la DSAC, responsable de la mise en œuvre.

## **1.2 L'unité de la DGAC confirmée, notamment par le renforcement de la circulation des métiers et des compétences**

Au travers de ce protocole, la DGAC veillera à conserver ses compétences en expertise en favorisant les mobilités professionnelles entre le régulateur, l'autorité de surveillance, l'opérateur de navigation aérienne et l'ENAC.

La DGAC poursuivra son développement de dispositifs d'échanges d'expertise entre partenaires européens ou à l'international. Elle s'attachera en outre à identifier et utiliser au mieux les compétences existant en son sein.

Il conviendra de veiller à encourager les mobilités de compétence entre les différents domaines de la DGAC (navigation aérienne, surveillance, régulation). Ce processus permettra ainsi de veiller à ne pas entraver les mobilités des compétences entre le FABEC et les autres fonctions de la DGAC par un travail d'harmonisation des conditions de rémunération, prioritairement pour les personnels et les compétences les plus concernés en le concrétisant par la délivrance d'une licence d'inspecteur de surveillance, selon un modèle qui sera promu auprès de nos partenaires européens.

Pour ce qui concerne les fonctions de la DTA, notamment en matière de régulation, le présent protocole s'attachera à valoriser et développer les compétences et les métiers.

La DGAC poursuivra l'amélioration de sa gouvernance et de ses méthodes de gestion dans ce cadre modernisé, et le secrétariat général pilotera la modernisation des fonctions et métiers support.

L'existence de la DGAC est ainsi confortée par le présent protocole, la DGAC demeurant une structure unitaire recrutant directement l'ensemble de ses personnels.

A cet égard la DGAC devra trouver les moyens de mieux professionnaliser ses métiers et de renforcer sa structure pour préparer son articulation avec l'organisation internationale à construire.

\*\*\*\*\*

Afin d'accompagner la préparation de toutes les évolutions internationales et européennes, il sera créé un comité Europe associant les représentants du personnel pour suivre les travaux européens.

Dans le domaine de la surveillance, ce comité fera des propositions visant à mieux insérer les actions de la DSAC dans le cadre européen c'est-à-dire de l'Union européenne et de la Commission européenne dans le domaine de la sûreté et de l'AESA dans le domaine de la sécurité. Il examinera aussi l'organisation de la surveillance du FABEC entre les six Etats concernés.

Dans le domaine de la navigation aérienne, il travaillera, sur l'ensemble des thèmes relatifs à la mise en œuvre du deuxième paquet du ciel unique européen.

A ce titre, il sera également le lieu où seront examinées les propositions de la DGAC en la matière.

Ces réflexions pourront être utilisées pour les autres domaines de la surveillance afin de contribuer à l'existence réelle de passerelles entre les différents domaines d'activités de la DGAC.

## 2 L'amélioration de la performance opérationnelle et de la gestion des ressources humaines

Le pilotage de la performance par les objectifs (PPO) est un domaine qui est développé depuis plusieurs années à la DGAC et qui doit diffuser dans l'ensemble de ses directions et services. Ainsi la performance est devenue une obligation réglementaire, notamment en terme de sécurité. Des indicateurs seront mis en place et suivis sans incitation économique en matière de sécurité. Il en est de même en ce qui concerne les aéroports, où la DSAC intervient dans les nouveaux contrats passés entre la DTA et les exploitants aéroportuaires afin d'y faire inscrire des indicateurs de sécurité et de vérifier que les investissements nécessaires à la sécurité y soient bien inscrits. Enfin dans l'ensemble des fonctions de gestion (supports) les indicateurs de performance s'imposent tout autant. La performance s'analyse donc par trois facteurs : l'efficacité (le ratio entre les moyens et les résultats), l'efficacités (ratio entre les objectifs et les résultats) et la pertinence et la qualité des prestations. L'amélioration de la performance de la DGAC qui s'appuiera entre autres sur une organisation plus adaptée et une priorisation des dépenses permettra la réduction de 496 emplois sur la période 2011 - 2013. Simultanément, elle veillera à couvrir le risque compétences par la formation, la promotion et des recrutements adaptés et préservera systématiquement ses savoir-faire dans l'ensemble de ses missions et de ses métiers. La DGAC, dans tous ses métiers, visera, pendant la durée du présent protocole, à améliorer sa performance.

### 2.1 Vers une organisation opérationnelle plus performante

#### 2.1.1 Surveillance

La DGAC s'engage à promouvoir une autorité nationale de surveillance performante en Europe.

##### **2.1.1.1 La maîtrise de la réglementation**

La réglementation est essentiellement européenne dans le domaine de la surveillance de la sécurité et de la sûreté, aussi les extensions de compétence de l'AESA deviennent très structurantes pour la DSAC. Dès 2012 pour les domaines des opérations des compagnies aériennes, de la formation et des licences de pilotes, de la navigation aérienne, et dès 2013 pour les aéroports, des règles de mise en œuvre des règlements européens, élaborées par l'AESA, rentreront en vigueur.

Pour autant, l'enjeu important que constitue la nécessité de règles simples et efficaces dans le domaine de l'aviation générale et légère continuera à être pris en compte en liaison avec la MALGH.

De même, les évolutions réglementaires nationales, européennes, ou internationales portées par la DTA dans les domaines de la sécurité de la navigation aérienne et de la sûreté sont lourdes d'évolutions pour la DSAC et les deux directions collaboreront étroitement dans ces domaines. Les organisations syndicales seront préalablement tenues informées de ces évolutions et consultées sur les éventuels changements qui en découleraient.

Cette collaboration associera la DSNA dans le domaine de la navigation aérienne, que ce soit en ce qui concerne les règles de mise en œuvre issues du ciel unique européen, que de règles techniques prises en application de normes ou pratiques recommandées de l'OACI. La DSNA mettra en œuvre ces évolutions de façon sûre et coordonnée dans l'ensemble de ses services.

Enfin, dans le domaine du programme de sécurité de l'Etat, la France utilisera son avance actuelle pour influencer les évolutions réglementaires.

#### **2.1.1.2 La responsabilité de la surveillance**

Il est en particulier essentiel, dans un souci de clarté des missions de l'autorité de surveillance et de sécurité juridique des agents, d'être vigilant à continuer à porter fortement la position française selon laquelle la responsabilité en matière de surveillance incombe aux autorités nationales et ne peut être diluée.

L'AESA est chargée de proposer la réglementation et de vérifier que les autorités nationales de surveillance la font correctement appliquer. L'AESA ne peut pas imposer d'organisation en matière de collaboration entre ces autorités. La France défendra le principe de la séparation des organes régulateurs (l'AESA pour la sécurité, la Commission pour la sûreté) et des autorités de surveillance, lesquelles devront pouvoir continuer de jouer pleinement leur rôle de contrôle et surveillance, tout en collaborant de plus en plus entre elles.

Coordination et anticipation sont essentielles. La DSAC veillera à renforcer l'information de ses agents sur les projets réglementaires, à renforcer leurs formations aux nouvelles règles, à mieux les associer à des actions d'expertise ou d'audits au sein des équipes de l'AESA. Des progrès dans ce domaine ont été enregistrés en 2010, mais ils devront être poursuivis et des points réguliers seront faits au sein du comité Europe.

Les formations à la langue anglaise ainsi que le cas échéant à d'autres langues seront également renforcées dans cette optique.

Dans le domaine de l'aviation légère, les organisations syndicales seront consultées sur les évolutions souhaitables pour permettre de replacer l'action de surveillance et de promotion de la sécurité de la DSAC au sein du réseau des fédérations et d'en augmenter l'efficacité.

Les actions de benchmarking seront l'occasion de se comparer aux autres autorités, et de mesurer les différences entre l'approche française et d'autres approches, pour des démarches de conviction plus efficaces vis-à-vis de l'agence.

La DSAC et l'ENAC œuvreront ensemble pour favoriser des coopérations avec d'autres Etats européens susceptibles d'influencer les pratiques ultérieures et les pré-requis des agents en charge des tâches de surveillance en Europe

### ***2.1.1.3 La professionnalisation des métiers***

#### ***La licence d'inspecteur de surveillance***

La reconnaissance des compétences des agents en charge de la surveillance en Europe se traduit dans le domaine de la sûreté, depuis le 29 avril 2010, par une exigence de certification de ces agents. Ainsi, à l'instar des règles harmonisées mises en place dans le cadre du programme SAFA en matière de contrôle technique d'exploitation, y compris en termes de formation initiale et de maintien des compétences, cette démarche préfigure ce qui progressivement pourrait devenir une exigence dans les domaines de la surveillance de la sécurité.

Elle n'y trouvera que des avantages pour démontrer la compétence de ces agents lors des audits de la Commission européenne ou de l'agence européenne. Elle peut ainsi préfigurer et influencer les réflexions de l'agence sur le sujet.

Cette exigence de reconnaissance explicite des qualifications est aussi un levier de plus grande professionnalisation des métiers de la surveillance au sein de la DGAC. Soumettre l'autorisation d'exercer les actions de surveillance à une vérification initiale de l'acquisition des compétences requises tant théoriques que pratiques, garantir le maintien de ces compétences tout au long de la vie professionnelle par des obligations de pratique régulière et de formation continue, prévoir des mécanismes de gestion des cas de perte de capacité à exercer, tout ceci induit en effet une exigence croissante sur les qualifications.

Le groupe de travail créé à cet effet travaillera à la création d'une licence d'inspecteur de surveillance pour les agents de la DSAC dans l'objectif de rendre des conclusions dès la fin de l'année 2010. Cette licence ne sera pas réservée à des catégories d'agents particulières et concernera l'ensemble des personnels exerçant des tâches de surveillance. Elle sera assise sur la démonstration des compétences et leur actualisation dans le temps et permettra de souder les agents de la DGAC/DSAC sur la base d'une approche et d'une culture communes. Elle pourra concerner tous les domaines de la surveillance (aéroports, transport aérien, travail aérien, prestataires de service navigation aérienne, formation et licences des personnels navigants, environnement, aviation générale) et englobera le dispositif de certification des agents mis en place dans le domaine de la sûreté.

Il sera nécessaire de reconnaître les compétences des agents déjà en poste sur le principe de la « loi du grand-père » afin de ne pas leur imposer une nouvelle fois

toutes les étapes des formations qualifiantes existantes. Le GT en place sera donc également chargé d'étudier, pour l'ensemble des domaines concernés par la licence, les moyens de vérifier et d'attester les compétences de ces agents en matière de surveillance.

### ***Une compétence accrue en navigation aérienne au sein de la DSAC***

Dans le cadre d'une nécessaire évolution des relations entre le prestataire et l'autorité de surveillance, un GT DSAC/DSNA définira l'ensemble des modalités de mise en œuvre d'un pôle d'expertise navigation aérienne au sein de la DSAC. Les travaux de ce GT prendront dûment en compte, en fonction des solutions proposées, la nécessité de préserver pour les agents concernés, l'exercice de leurs fonctions à la DSAC et à la DSNA dans le respect des principes de déontologie indispensables dans le cadre des relations entre le prestataire de services DSNA et son autorité de surveillance DSAC.

Dans le cadre des travaux de l'AESA sur la licence de contrôle et la formation au contrôle, la DSAC s'appuiera également sur l'expertise de l'ENAC sur ces sujets.

#### ***2.1.1.4 Savoir disposer des compétences pour répondre aux besoins***

Avec l'évolution européenne des métiers de la surveillance et les audits des autorités de surveillance menés par l'Agence Européenne, il est particulièrement important que la DSAC puisse recruter les agents avec les profils adaptés aux différents endroits. A cet effet, la nouvelle organisation de la DSAC en service à compétence nationale permet dans une certaine mesure de renforcer la capacité globale du service en tirant le meilleur parti des expertises disponibles en son sein, où qu'elles soient géographiquement localisées (exemple d'équipes d'audit constituées d'agents de diverses entités de la DSAC sous la direction d'un responsable de l'échelon central ou de la DSAC/IR compétente).

Il n'en reste pas moins qu'une telle démarche a ses limites, et que par ailleurs dans certains domaines techniques pointus, la DSAC doit et devra continuer à bénéficier de recrutements hors de la DGAC, et dans certains cas limités, à puiser dans des viviers de personnels ayant eu une expérience professionnelle au sein des acteurs du monde aéronautique (constructeurs, aéroports, compagnies aériennes) afin de compléter le panel d'expertises disponible à la DSAC et sous réserve de clauses de déontologie.

Il est proposé d'instaurer un groupe de travail protocolaire sur les compétences. Il aura pour objet de déceler les éventuels problèmes auxquels fait face la DSAC dans des domaines particuliers, et de proposer les éventuelles actions d'incitation, ainsi que les compétences à recruter en externe, et une stratégie pour faire face aux besoins.

### **2.1.1.5 La consolidation du SCN DSAC**

La constitution de la DSAC comme service à compétence nationale au 1er janvier 2009 affirme la politique européenne de la DGAC pour confier un rôle clé aux autorités nationales de surveillance et assurer à la DSAC une chaîne de commandement intégré qui repose à terme sur une territorialisation efficace, un outil métier performant et sur le développement d'une démarche qualité.

#### **Le rôle territorial du SCN DSAC**

Les directeurs des DSAC/IR sont à la tête de directions interrégionales qui sous l'autorité de l'échelon central de la DSAC participent aux missions de la surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes. Les DSAC/IR accomplissent également des missions pour la direction du transport aérien principalement en matière de sûreté, de développement durable et sur les questions aéroportuaires et de régulation économique.

Le directeur de la DSAC/IR représente le directeur général de l'aviation civile auprès des préfets, des élus locaux et des autres partenaires sur son territoire géographique avec lesquels il (elle) assure la synthèse des problématiques de la DGAC y compris lorsqu'elles comportent un volet navigation aérienne.

Là où la nature de l'activité aéronautique ou l'éloignement du siège de la DSAC/IR le justifient, la DSAC/IR comporte des délégations locales qui lui permettent de maintenir une présence efficace de ses services au plus près du terrain. En particulier le délégué représente le directeur de la DSAC/IR auprès des préfets, des élus locaux et des autres partenaires, pour la délégation qui lui est confiée.

Confrontées quotidiennement aux réalités du terrain, dialoguant avec les usagers, les DSAC/IRs et leurs délégations sont à la fois le point d'entrée de la DGAC pour le monde extérieur et l'antenne avancée de la DGAC qui peut permettre à l'échelon central d'avoir une vision au plus juste des effets induits de certaines politiques ou réglementations. Elles jouent à ce titre un rôle fondamental dans la perception de la DGAC par le monde extérieur. Les DSAC/IRs ont également pour mission le développement avec le monde industriel aéronautique, grands groupes, PME-PMI et institutions de formation. Elles doivent jouer leur rôle d'animateur et de facilitateur du développement économique aéronautique et spatial des territoires dont elles ont la charge.

Le pilotage des évolutions européennes devra maintenir la cohérence du SCN DSAC dans ses fonctions de surveillance et régaliennes. La DGAC développera sa stratégie sans négliger les compétences régaliennes, exercées par les DSAC IR. Les personnels en charge de ces missions impulsées par la direction du transport aérien et mises en œuvre au sein du SCN, devront être concernés par ces évolutions mais également être eux-mêmes porteurs de cette dimension européenne. Le pilotage de la performance par les objectifs, la démarche de contrats de service développés entre

la DSAC et la DTA et le SG ainsi que les rendez vous de gestion devront permettre d'améliorer encore cette articulation harmonieuse entre ces différentes missions.

La consolidation du SCN/DSAC au sein de la DGAC passe par un renforcement de l'identité collective de ses agents. La DSAC développera, en utilisant les outils mis à disposition par le secrétariat général, une politique de communication interne.

### ***Un outil métier performant***

La DSAC, comme tous les services de la DGAC, vise à améliorer la qualité des services qu'elle rend aux usagers. Elle doit aussi de plus en plus répondre aux questions d'autres clients comme l'AESA concernant les actions de contrôle et de surveillance, et la traçabilité de ces actions est au demeurant requise par la réglementation européenne. Cette qualité de service doit s'appuyer sur le système d'information de gestion et de pilotage (SIGP) de la DGAC.

Dans les domaines transversaux comme le réseau, les finances, les ressources humaines, le portail DGAC, la messagerie ou les documents numériques (courrier, GED ou archivage électronique), la DSAC s'appuie sur les outils mis à disposition par le secrétariat général.

Comme toute direction métier, la DSAC doit disposer d'un outil métier qui lui permette de continuer de moderniser ses méthodes et pratiques en adéquation avec les exigences de plus en plus fortes au sein de l'Europe, et d'accroître l'efficacité de ses actions de surveillance dans les différents domaines. La DSAC exercera la maîtrise d'ouvrage métier, la sous direction des systèmes d'information et de la modernisation du secrétariat général (SG/SDSIM) la maîtrise d'ouvrage SIGP et le CEDRe la maîtrise d'œuvre de cet outil métier.

Le développement et le déploiement de cet outil métier, en cohérence avec les principes du SIGP, constitueront en outre un facteur structurant et de cohésion du SCN.

### ***La démarche qualité***

La DSAC a fait beaucoup de progrès depuis sa création. Mais la constitution d'un service unique met nécessairement du temps à se traduire par une harmonisation bien ancrée des approches de la sécurité, des méthodes de travail, des pratiques, des tâches. Le Programme de Sécurité de l'Etat et les enjeux qu'il porte en sont une des composantes, comme l'est la vision de et vers l'Europe. L'extension à l'ensemble de la DSAC des démarches qualité en vigueur dans certaines de ses entités sera le projet fédérateur qui devra, sur deux années regrouper tous ces enjeux et mobiliser les agents vers l'amélioration des performances, l'exemplarité européenne, la simplification des procédures, l'amélioration du service aux usagers.

Cette démarche sera globale et concernera tous les métiers de la DSAC, y compris ceux opérés pour le compte de la DTA ou les fonctions supports. La démarche permettra de clarifier et de formaliser les relations de la DSAC avec les fonctions

extra SCN, notamment avec le Secrétariat Général de la DGAC pour les fonctions support, dans une optique de facilitation systématique et réciproque.

## 2.1.2 Navigation Aérienne

### 2.1.2.1 La sécurité

Le système de management de la sécurité de la DSNA a acquis, au cours des dernières années, une maturité certaine et il est généralement reconnu comme performant, tant au niveau national qu'international. Les « piliers » constitutifs de ce système de management intégré de la sécurité et de la qualité sont la culture et la promotion de la sécurité, la gestion des compétences, la maîtrise de la documentation opérationnelle, l'évaluation des risques, et notamment les études de sécurité.

La DSNA mettra en place une démarche de gestion des risques formalisée, cohérente avec le Plan de Sécurité de l'Etat, dont elle reprendra et déclinera les éléments qui la concernent, et qu'elle complétera en fonction de ses éléments d'analyse propres. Cette analyse sera basée d'une part sur l'exploitation des événements liés à la sécurité et des indicateurs associés, d'autre part sur une réflexion pro-active à développer au sein de son système de management intégré en concertation avec les représentants du personnel.

Cette démarche est complétée par des audits « internes » (par opposition aux audits menés par les autorités de surveillance et aux audits ISO9001v2000), une gestion des événements sécurité avec comme référentiel la *Just culture* (consiste en la systématisation de l'analyse non punitive des incidents ayant pour cause des erreurs humaines afin d'inciter au retour d'expérience bénéfique pour la sécurité) et par une interface appropriée avec l'autorité de surveillance.

Dans le cadre d'un engagement fort et continu visant à promouvoir la sécurité et le management intégré de la qualité au sein du FABEC, la DSNA s'engage à promouvoir et renforcer la notion de « Just culture » dans l'ensemble des instances de sécurité et travaille à définir le modèle de « Just culture » du FABEC en interaction permanente avec les instances de dialogue social du FABEC. Au sein du FABEC, la DSNA agira pour le renforcement et l'harmonisation des moyens de recueil et de traitement des événements de sécurité, la mise en place de plans d'action communs sur les événements de sécurité et la valorisation des acquis de la certification ISO de la DSNA.

Dans le cadre de l'amélioration continue de la gestion des événements de sécurité, l'analyse du profil des candidats aux postes d'encadrement dans les entités qualité de service – sécurité tiendra compte entre autres de la détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

En parallèle au traitement des événements sécurité, un soutien structuré doit être apporté aux agents opérationnels en cas d'incident ou d'accident. Aussi, pour traduire son engagement à aider ses agents ayant vécu des situations professionnelles délicates, la DGAC mettra en œuvre les conclusions du GT CISM (Critical Incident Stress Management ou Gestion du stress après incident critique) :

- mettre en place avant le 1er juillet 2011, dans l'ensemble des organismes opérationnels une convention liant ce dernier à une CUMP (cellule d'urgence médico-psychologique). Un point annuel est fait en CTP local ;
- promouvoir des expérimentations de systèmes de « pairs » et les pérenniser où cela sera possible;
- veiller à ancrer, aux standards les plus élevés, le CISM dans la culture managériale du FABEC.

### **2.1.2.2 L'environnement**

Les engagements du Grenelle de l'environnement seront mis en œuvre dans le respect de l'objectif primordial de la sécurité de la navigation aérienne. Après le relèvement des altitudes d'interception à Orly, l'étude du relèvement généralisé des trajectoires en région parisienne associé au relèvement de l'altitude de transition, qui a mobilisé les équipes concernées depuis 2008 a été lancé de façon effective en juin 2010 par une simulation grande échelle au CEE de Brétigny et par le lancement des consultations des élus et riverains. Cette étape sera suivie par le lancement de l'enquête publique au printemps 2011. Ces changements auront également des répercussions dans les espaces du SNA-N.

Ensuite, grâce à l'effort des personnels de nombreuses plateformes pour évaluer des procédures de descente continue, d'excellents résultats ont été observés. L'attente des riverains et de l'ACNUA est importante sur ce sujet. L'ACNUA souhaite que les plateformes de Bâle Mulhouse, Bordeaux, Nantes et Nice présentent des projets similaires en 2010 et que les autres plateformes présentent un bilan de leurs évaluations. La DSNA s'engage au travers de ce protocole à poursuivre ses efforts de déploiement tout en continuant à évaluer les bénéfices ou les limites de ces procédures. À terme, les QFU principaux, ou ceux qui impactent le plus la population devraient pouvoir bénéficier de procédures en descente continue en gardant la sécurité comme premier objectif. Il faut par ailleurs noter que Roissy fait l'objet d'une attention particulière des riverains et de l'ACNUA. Les évaluations en 2010 des dispositions issues du rapport Dermagne pour le développement durable de l'aéroport Roissy-CDG seront suivies d'une mise en œuvre lorsque les conditions de sécurité et de consensus avec les riverains seront réunies. Dans ce contexte un nouveau réseau de trajectoires de cœur de nuit pour faire partir vers le nord les départs face à l'ouest de CDG sera étudié, pendant cette période protocolaire, afin d'éviter les zones les plus urbanisées.

Pour les centres en route, tous les projets d'amélioration du réseau de route prennent désormais en considération le besoin de réduire les rallongements de trajectoire et d'optimiser les profils de vol. Cependant, les améliorations principales attendues dans ce domaine pour les prochaines années, découleront essentiellement d'un réseau de route plus performant à l'échelle du FABEC.

La formation des contrôleurs à la prise en compte de l'environnement sera complétée et systématisée, aussi bien pour la formation initiale que pour la formation continue. La DSNA structurera les échanges entre les centres opérationnels, l'ENAC, l'ACNUA et tous les partenaires susceptibles de faire des propositions pour élaborer et mettre en œuvre une formation adaptée et concertée sur le fond comme sur la forme. Cette formation devra permettre de bien faire apparaître la problématique environnementale comme première priorité après la sécurité. Un projet doit être présenté à l'ACNUA dans le courant de l'été 2010, conformément à sa recommandation, et sera à l'ordre du jour du CTP DGAC de fin 2010.

L'amélioration du dispositif d'information générale des riverains sur les trajectoires aériennes aujourd'hui disponible grâce au système VITRAIL sera poursuivie, notamment par l'étude de la mise à disposition d'informations sur internet.. Cette amélioration permettra à la DGAC d'assurer la maîtrise de l'information sur les trajectoires diffusées aux riverains. Les critères généraux de sûreté nationale et le besoin de garantir la sécurité seront pris en compte, notamment en évitant toute possibilité d'interférence sur le fonctionnement en temps réel de la navigation aérienne, et en contenant l'usage qui sera fait en temps différé des informations diffusées, aux seules préoccupations environnementales.

Les modalités de diffusion feront l'objet de points d'information en CTP local des organismes concernés.

Enfin, la composante environnementale est désormais prise en compte dans le système de management intégré de la DSNA au titre de l'écoute des parties intéressées environnementales. Elle rejoint les problématiques traitées au quotidien au titre du bilan carbone ou du plan d'administration exemplaire (PAE) qui conduit à un mode de fonctionnement plus respectueux de l'environnement.

### **2.1.2.3 L'organisation de l'Espace aérien**

La stratégie espace aérien de la navigation aérienne s'inscrit dans un cadre de coopération interministérielle au niveau national avec le ministère de la Défense et international avec nos partenaires européens, en particulier du FABEC.

Pour atteindre les objectifs de performance attendus, les deux grands piliers de cette stratégie, à court, moyen et long termes sont :

1. une stratégie de gestion flexible de l'espace aérien incluant les projets de court terme du programme FABEC et consolidant au niveau de l'espace du FABEC les acquis nationaux en matière de niveau 1 et 2 et permettant pour le niveau 3 d'atteindre avant 2015 une coordination de niveau 3 la plus performante, grâce à la prise en compte complète de la CAM en-route par les CMCC coimplantés dans les CRNAs, eux-mêmes réorganisés à l'horizon 2015-2020 selon le modèle « OPERA+ 4 CRNAs » tel qu'issu des conclusions du CSP du 7 avril 2008.

Cette stratégie, qui pour la partie CMCC fait d'ores et déjà l'objet d'une feuille de route conjointe Etat Major de l'Armée de l'Air / DSNV validée en 2008 par le directoire à l'espace aérien, devrait s'inscrire dans le cadre d'un accord cadre interministériel signé en 2011, qui sera présenté en préalable aux représentants des personnels de la DGAC. Dans le cadre des indispensables améliorations de la performance rendue à l'ensemble des usagers de l'espace aérien et de la nécessaire harmonisation au sein du FABEC, la DGAC s'engage à travailler activement sur le dossier civil militaire.

Une expérimentation d'un CMCC dit « type II » sera menée en 2011 à Reims, centre à forte densité de trafic militaire en-route. Un CMCC de « type II » repose en particulier sur un nouveau concept d'opération de niveau 3, la mise en place d'une gestion opérative étendue afin d'optimiser la gestion de l'espace, la sectorisation de la gestion de la CAM I et l'insertion des positions de contrôle militaires au sein des blocs de secteurs de contrôle civils. La mise en œuvre des CMCC type II sera facilitée par les extensions programmées de salles de contrôle de CRNA, en particulier pour celle de Reims.

S'agissant de la coordination de niveau 3, le concept opérationnel devra permettre de mettre en œuvre des procédures de coordination performantes. En complément des apports de la fonction militaire OCCD pour l'amélioration de l'interface CAM/CAG, la question des apports et les contraintes de la visualisation par les contrôleurs civils des aéronefs contrôlés en CMCC par les contrôleurs militaires et des méthodes de travail associées sera étudiée du point de vue juridique, réglementaire, technique et opérationnel par un groupe de travail en reprenant les travaux menés à Reims. Ce GT étudiera également les vols CER et rendra ses conclusions avant la mi 2011.

Sur le modèle de la CNGE, la DSNV promouvra la mise en place d'une cellule mixte de gestion de l'espace aérien du FABEC composée des prestataires militaires et de représentants du FABEC.

2. une stratégie de réorganisation des basses couches de l'espace aérien dite « stratégie basses couches » selon le modèle des SCIV (Service de Contrôle et d'Information de Vol) jointifs assurant un maillage du territoire métropolitain gérés par un nombre réduit d'environ 15 centres de contrôles d'approches sera mise en œuvre.

Cette stratégie doit permettre d'optimiser la gestion de l'espace aérien, en tenant compte des éléments relatifs à la mixité et à la densité du trafic, d'améliorer la compatibilité IFR/VFR, d'assurer une plus grande robustesse aux aléas conjoncturels garantissant ainsi leur pérennité et d'améliorer la gestion des effectifs et des compétences au regard de l'évolution du domaine de prérogatives des SCIV.

Ce modèle singulier mais efficace sera promu au niveau du FABEC. Les principes généraux de ces évolutions seront traités dans un GT protocolaire qui déterminera le volet social associé à cette stratégie. Dans ce cadre, une étude sur les compétences, les méthodes (y compris les conditions d'armement) et outils des TSEEAC assurant le service de contrôle d'aérodrome sera menée par la DSNA sur la durée du protocole.

Pour les ICNA souhaitant accompagner le changement en quittant leur poste de contrôleur d'approche sur les aérodromes reclassés, un plan d'affectation vers le centre de contrôle d'approche reprenneur sera défini pour les ICNA désireux de rejoindre ce dernier. Par ailleurs, des priorités de réaffectation sur les postes de contrôle ouverts lors des campagnes de mutations suivantes seront instaurées de façon similaire à ce qui a été fait lors des derniers reclassements. Les mesures en vigueur pour les restructurations de services seront appliquées. Pour les ICNA souhaitant rester dans leur affectation, les dispositifs de maintien des conditions statutaires et indemnitaires seront conservés. Le groupe de travail protocolaire définira les modalités précises de ces mesures d'accompagnement social dans le respect des possibilités de mobilité des agents issus des autres centres.

Une étude conjointe DSNA – DSAC sera menée sur la question des compétences, de la formation et de l'armement opérationnel des SCIV.

Il conviendra de plus de tirer les enseignements du nouveau paysage des basses couches en matière d'organisation des entités. La DO réactivera le GT encadrement, engagé en 2008 pour optimiser l'organisation des SNA et renforcer le rôle de leurs sièges vis-à-vis des organismes qui leur sont rattachés.

3. Dans le cadre d'une démarche volontaire sur le dossier civil-militaire et au bénéfice de tous les usagers de l'espace aérien et de la compétitivité des constructeurs aéronautiques français, un GT étudiera les modalités techniques, opérationnelles, sociales et financières de rattachement de la CER au sein de la DGAC.

Cette stratégie aura également un impact sur :

- l'organisation des DCC, pour ce qui concerne la gestion flexible de l'espace aérien, l'évolution des méthodes de coordination entre contrôleurs civils et contrôleurs militaires, et la réorganisation des centres de contrôle de la défense. L'accompagnement social consécutif à une éventuelle fermeture de DCC sera le même que celui d'une approche délocalisée.

- les fonctions assurées par les BTIV des CRNA, pour ce qui concerne la stratégie basses couches et la généralisation progressive du service d'information de vol rendu par les SCIV jointifs.

Ces impacts seront également examinés au sein du GT protocolaire notamment chargé de définir le volet social de la stratégie basses couches. Il étudiera également la mise en place d'une mention d'unité intermédiaire dans des approches « SCIV » et la reconnaissance du rôle des instructeurs régionaux et des chefs circulation aérienne dans le cadre de la mise œuvre de cette stratégie. Les modalités, y compris indemnitaires, y seront définies par un cadrage national.

La stratégie de réorganisation des basses couches sera également déclinée sur le plan des systèmes CNS/ATM et à partir de l'organisation actuelle des maintenances. Le rôle des services et divisions techniques des SNA sera accru et leur fonctionnement pourra le cas échéant être adapté.

#### **2.1.2.4 Les outils techniques**

### **1 Les grands programmes techniques**

Le programme 4 FLIGHT de modernisation des outils de contrôle en « environnement électronique » a pour objectif de standardiser les méthodes de travail des centres sur la base d'un concept d'opérations harmonisé avec les partenaires FABEC et SESAR de la DSNA. Cette transformation sera faite selon trois phases :

- Phase 1 : premières évaluations opérationnelles d'ERATO et des expérimentations EER selon les conclusions du GT DO/DTI et mise en service des premières fonctions data-link dans le Cautra sur la période 2011- 2013;
- Phase 2 : 4-FLIGHT intermédiaire permettant d'avoir un nouveau système opérationnel complet en environnement électronique permettant l'abandon du strip papier à l'horizon 2015-2017. La mise en service opérationnel de la totalité des fonctions data-link sera également recherchée.
- Phase 3 : système de convergence européen intégrant des fonctions avancées de SESAR notamment des aides automatisées afin d'assister le contrôleur dans ses décisions.

Les scénarios possibles de basculement du Cautra vers 4-Flight seront étudiés.

La mise en œuvre de ces nouveaux systèmes ATM « majeurs » sera coordonnée avec les organisations représentatives des personnels au travers du GS « mise en œuvre des systèmes ATM futurs ».

La définition des nouveaux systèmes de contrôle sera fondée prioritairement sur des évaluations de produits industriels existants ou lancés.

La stratégie de modernisation des systèmes approches et tours sera menée dans le cadre d'équipes intégrées et définie en tenant compte :

- de la stratégie d'organisation de l'espace inférieur et des priorités opérationnelles relatives :
  - à la qualité de la couverture radio et radar,
  - à la poursuite des déploiements des filets de sauvegarde,
  - aux besoins de modernisation du système d'information générale et de déploiement d'ATIS automatique,
  - à l'adaptation de la visualisation radar,
  - à la délivrance des données de vol VFR inter et intra centres.
- du programme 4Flight au travers duquel seront modernisés les organismes en visant à rationaliser le nombre de configurations différentes,
- des plans de modernisation des systèmes dans le cadre du programme SESAR,
- des études d'optimisation des moyens dans le cadre du FABEC.

La DSNA définira les modalités de mise à disposition auprès des usagers et des services de contrôle des zones de couverture radio. S'agissant des zones de couvertures radio et radar, la DO apportera les clarifications nécessaires sur la nature du service rendu et les responsabilités associées des contrôleurs.

Une expérimentation du stripping électronique en approche et tour sera organisée afin de juger de la pertinence et donc éventuellement du périmètre de mise en œuvre.

Une étude sera menée sur l'intérêt d'une centralisation dans les CRNA à l'horizon 4-Flight, des systèmes de fusion des radars primaires et secondaires ainsi que des filets de sauvegarde. Cette étude devra bien faire la distinction entre la localisation des serveurs des systèmes et la méthodologie partagée de modification des données d'exploitation (type bande CA et cartes).

La DSNA étudiera et proposera un périmètre et un calendrier de déploiement de visualisation radar dans les organismes des groupes F et G.

Pour les outils dédiés à l'ATFCM, la DSNA cherchera à privilégier les produits développés au sein de la CFMU et du FABEC.

La stratégie de déploiement et d'exploitation des simulateurs mise en œuvre sera poursuivie et étendue par une réflexion relative au contexte du FABEC.

Sur le plan des réseaux de communication, la DSNA modernisera entièrement les systèmes de communication sol dans le cadre du programme COM-Sol-Sol-IP, poursuivra la mise en œuvre de la surveillance radar enrichie et préparera l'introduction du data-link dans le cadre de la nouvelle infrastructure de communication sol-bord concertée au sein du FABEC.

Sur le plan de la supervision, la possibilité de centraliser certaines fonctions de supervision (aides radio-nav, gestion des réseaux de communication, ...) au niveau

du FABEC sera explorée. Dans ce cadre, la DSNA cherchera à positionner le CESNAC comme l'un des futurs centres de supervision européens.

Enfin, concernant la maintenance des systèmes, la DSNA s'organisera pour faire face dans de bonnes conditions au vieillissement du CAUTRA de façon à le maintenir en condition opérationnelle jusqu'à l'horizon 2017- 2020. Dans ce cadre, la maintenance du CAUTRA sera limitée à la correction des FFT les plus importantes, aux évolutions réglementaires et à la prévention des risques majeurs (obsolescences...). Seules quelques évolutions seront possibles.

La DSNA conservera la maîtrise des fonctions de logistique opérationnelle (centralisation et maîtrise des stocks, gestion des rechanges et des réparations, expéditions dans les centres opérationnels de métropole et d'outre-mer). Elle cherchera à en améliorer l'efficacité économique en étudiant, pour chaque nouveau système, le meilleur équilibre entre mutualisation, réorganisation et/ou sous-traitance, éventuellement dans le contexte FABEC si possible.

## **2 Organisation des services**

Afin de mener la modernisation de ses systèmes techniques dans le cadre de la préparation de SESAR, la DSNA conduira une modernisation du management de ses grands programmes techniques avec la création d'équipes intégrées DO/DTI associant des opérationnels, notamment pour le programme 4-flight et la modernisation des outils en approche/tour.

La DTI poursuivra son recentrage vers son cœur de métier en s'appuyant notamment sur les recommandations du GT « Evolution des métiers de la filière technique DTI ».

Les ressources et les méthodes de la DTI seront progressivement réorientées vers les tâches de la partie haute du « cycle en V » (études, expérimentation, participation à la définition du besoin consolidé et des spécifications fonctionnelles, architecture de haut niveau, achat des systèmes, validation et installation, support logistique intégré ou études de sécurité) ou de maîtrise d'ouvrage (achat des systèmes). Les tâches de développement et d'intégration des systèmes seront pour l'essentiel transférées à l'industrie.

La DSNA se positionnera ainsi comme un acteur essentiel et incontournable sur le plan technique dans le cadre du FABEC et de SESAR.

Il conviendra de mettre en œuvre les méthodes et processus permettant d'être conforme au règlement européen d'interopérabilité 552 qui nous est applicable, ainsi que la Politique de Sécurité des Systèmes Informatiques en particulier pour les systèmes de la Navigation Aérienne.

Les procédures dédiées à la réalisation et à la maintenance des systèmes seront revues dans le sens d'une plus grande efficacité et d'une meilleure intégration des procédures au sein des différents services de la DSNA, au travers notamment des points suivants :

- la gestion par projet DSNA sera renforcée avec notamment la constitution d'équipes intégrées DTI/DO ;
- la conduite des analyses de sécurité sera renforcée ;
- la politique de maintenance des systèmes sera rationalisée par la mise en œuvre d'un support logistique intégré.

En parallèle à la constitution du FABEC, la continuité avec les organismes outre-mer sera assurée du point de vue opérationnel et technique. La DSNA s'engage en particulier à poursuivre et mener à bien le programme de modernisation technique lancé.

Les axes d'évolution amorcés lors du précédent protocole sur l'organisation de la maintenance opérationnelle des grands centres devront être poursuivis.

La mise en place de la licence ATSEP pour les activités de maintenance des systèmes opérationnels sera conduite sur la durée du protocole pour tous les personnels concernés.

Concernant les IESEA, le dispositif d'incitation à la formation continue actuellement en vigueur sera en conséquence revu pour se conformer à la nouvelle mise en œuvre des PLF qui seront le fondement de la formation continue des IESEA en services opérationnels. Dans ce cadre, la formation occupera une place toujours centrale dans les métiers des IESEA et le rôle des instructeurs tant à l'ENAC que dans les centres sera conforté.

Au titre de la modernisation des achats « métiers » de la DSNA, la DTI structurera plus efficacement ses ressources et compétences en matière d'achat public à disposition des centres opérationnels en leur proposant pour les petits équipements ATM et CNS (écrans, chaînes radio, enregistreurs, travaux d'installation) de nouvelles formules contractuelles (accords cadres).

La place de la R&D au sein de la DSNA sera précisée dans le cadre d'une coopération renforcée avec l'ENAC tant vis-à-vis du rayonnement universitaire que du projet SESAR. Par exemple, les conditions dans lesquelles des ICA affectés à l'ENAC maintenant leur mention d'unité peuvent être associés à la R&D et à la conduite des grands projets techniques seront étudiées. Le cas échéant des modifications de périmètre pourront être décidées entre la DTI et l'ENAC pour accompagner les évolutions proposées en matière de R&D.

De façon plus générale, un GT étudiera les dispositions permettant notamment à des contrôleurs détenteurs d'une mention d'unité de contribuer directement pendant une durée déterminée à des grands programmes opérationnels et techniques de la DSNA sur des fonctions d'expertise ou de management, notamment dans le cadre d'équipes intégrées DO/DTI.

### **2.1.2.5 L'information aéronautique**

La stratégie générale de l'OACI est de promouvoir l'évolution des services « classiques » de l'information aéronautique (AIS) vers un concept plus global de gestion de l'information aéronautique (AIM), visant à mieux garantir la qualité ; la disponibilité et l'intégrité des données, à développer et moderniser les services et produits mis à disposition des usagers, et optimiser l'organisation du service.

Les principaux axes de développement stratégique des services chargés de la préparation des vols et de l'information de la DSNA, pour positionner nos services de la façon la plus performante aussi bien au niveau du service rendu aux usagers que vis-à-vis de la construction européenne sont :

- le renforcement du rôle du SIA et de ses outils, en tant que pilote du réseau d'information aéronautique national,
- la centralisation au niveau national, des fonctions assurées actuellement par les BRIA métropolitains, associée à une modernisation des outils de préparation des plans de vol de l'aviation générale d'ici fin 2012, sur la durée du protocole.
- la préparation du futur par le développement des nouvelles procédures de circulation aérienne satellitaires et le programme SESAR généralisant la notion de réseau d'information aéronautique statique et dynamique grâce au concept de réseau SWIM (System Wide Information Management).

Un groupe de travail protocolaire précisera les conditions opérationnelles, techniques et sociales de la mise en œuvre de ces évolutions. Aucune mobilité géographique ne sera imposée et le caractère insulaire du BRIA d'Ajaccio sera pris en compte dans cette démarche.

#### **Le BNI**

Pour le SIA, l'objectif est de le mettre en capacité de devenir sur la scène européenne un pôle d'excellence et d'assumer pleinement, aux termes de l'annexe 15, sa responsabilité internationale de service AIS.

Dans le contexte de la migration de l'AIS vers l'AIM, les fonctions du bureau NOTAM international (BNI) sont amenées à évoluer tant sur le plan technique qu'opérationnel ; les conclusions de l'étude sur sa réorganisation seront appliquées dans les meilleurs délais. Celle-ci portera notamment sur l'organisation du travail, sur la diversification et le renforcement des compétences des agents, basées sur l'expérience acquise et la formation continue, pour répondre aux enjeux liés à l'évolution de leurs métiers, ainsi que sur une meilleure reconnaissance de ces compétences.

### ***Le programme EAD***

Eurocontrol, responsable de la base de données européenne d'information aéronautique EAD a confié le développement et la fourniture du service à la société GroupEAD. Cette société a décidé début 2009 d'ouvrir des négociations avec des partenaires qui seraient intéressés à prendre une part dans son activité. Une étude de définition de la réponse de la DGAC à cette demande sera conduite en concertation avec les organisations syndicales.

### ***La navigation par système satellitaire***

La volonté de l'Union Européenne est de promouvoir l'usage du système EGNOS auprès de l'ensemble des opérateurs aériens européens. Cet objectif a également été pris en compte par l'OACI qui a établi des standards d'établissement de procédures de circulation aérienne (Required Navigation Performance - RNP).

Pour s'inscrire pleinement dans cette démarche, le pôle d'élaboration des procédures de la DGAC sera renforcé, d'une part au travers du bureau des procédures satellitaires du SIA et d'autre part des subdivisions études des SNA.

La formation des personnels sera renforcée au BPS notamment à l'aide de personnels détachés.

## **2.1.3 Les fonctions transverses**

Le cœur des métiers de la DGAC repose pour partie sur l'efficacité de fonctions transverses qui accompagnent leur développement. Il s'agit de la formation initiale, des fonctions support dont la formation professionnelle continue, la GRH et les finances ou les systèmes d'information et enfin, de l'information et la communication professionnelle. Dans le cadre du présent protocole, la DGAC s'attachera à en perfectionner la gouvernance et les missions.

### ***2.1.3.1 L'école de formation***

De par la diversité des formations qu'elle assure, l'ENAC constitue un exemple unique en Europe d'un organisme qui forme à la quasi totalité des métiers du transport aérien. C'est la raison pour laquelle, elle est souvent considérée comme l'université des métiers du transport aérien.

L'ENAC devra continuer à se positionner comme une référence internationale du transport aérien tout en répondant prioritairement aux besoins de formations initiales et continues de la Direction Générale de l'Aviation Civile et en particulier à celles de ses personnels techniques.

## **Habilitation LMD**

Pour accompagner les évolutions de l'enseignement supérieur, l'ENAC procédera à l'habilitation LMD (Licence, Master, Doctorat) de l'ensemble de ses formations et notamment des formations professionnelles : ICNA et IESSA (au niveau master), TSEEAC et EPL (au niveau licence). Ces habilitations seront autant d'atouts majeurs dans la promotion des formations de l'ENAC auprès des homologues étrangers.

L'ENAC mettra les moyens nécessaires en œuvre pour que l'habilitation LMD de la nouvelle formation TSEEAC, en cours d'étude soit effective pour la promotion TSEEAC dont la rentrée s'effectuera lors du deuxième semestre de l'année 2011.

## **Formation à l'anglais**

Dans le souci de prendre en compte l'internationalisation croissante des activités de la DGAC, l'ENAC veillera à ce que ses étudiants soient capables de s'exprimer en anglais dans leur cadre professionnel. A cet effet, elle recrutera les candidats externes aux concours ICNA et TSEEAC avec un niveau d'anglais au moins équivalent au niveau 4 OACI et mettra en œuvre les moyens nécessaires pour l'obtention en fin de scolarité d'une équivalence de niveau B2 pour les IEEAC et de niveau B1 assorti de connaissances d'anglais technique pour les IESSA.

Pour conserver et améliorer encore la qualité de la formation des corps techniques et la promouvoir, un pôle de formation dédié aux personnels de la DGAC et du FABEC sera mis en place au sein du nouvel ensemble ENAC-SEFA, et plus particulièrement au sein de la direction des études et de la recherche. Ce pôle comprendra notamment des personnes responsables des formations ICNA, IESSA, IEEAC, TSEEAC, ATCO et ATSEP qui se chargeront de la coordination avec les départements en charge des enseignements pour ce qui concerne le contenu et la délivrance des formations dont ils sont responsables. Les responsables des formations ATCO/ICNA et ATSEP/IESSA conduiront également avec le support des départements concernés les actions d'harmonisation du contenu des formations ATCO et ATSEP et de coopération avec les écoles du FABEC.

## **La gestion et le développement des compétences**

Pour maintenir le niveau et la qualité de son enseignement, l'ENAC entreprendra une démarche consistant à inciter ses enseignants à mettre à jour leur niveau de connaissances et d'améliorer leur niveau de compétence. Cette démarche se traduira par une coopération renforcée entre les services de la DGAC (DSNA, DTA, DSAC, SG) et l'ENAC pour d'une part, renforcer la diffusion des évolutions de la DGAC vers l'ENAC et d'autre part, améliorer les échanges d'expertises respectives. Ce dernier aspect sera concrétisé par une convention.

Par sa vocation européenne, les enseignants, mais également à terme la plus grande partie des personnels de l'ENAC, devront être capables de s'exprimer en anglais. Il sera donc nécessaire de mettre en place des plans de formation adaptés en vue de permettre au plus grand nombre de travailler en langue anglaise.

Afin de valoriser le niveau d'expertise des enseignants de l'ENAC, un groupe de travail sera mis en place. Il réfléchira à la création d'une appellation d'enseignant confirmé et enseignant senior, avec leurs implications indemnitaires et statutaires. Elles seront soumises à des conditions d'ancienneté d'enseignement à l'ENAC ainsi qu'à des volumes d'activités annuelles d'enseignement. Le groupe de travail rendra ses conclusions avant la fin de l'année 2011, pour une mise en œuvre en 2012.

Un nouveau dispositif sera mis en place pour permettre aux instructeurs TSEEAC en circulation aérienne de maintenir leur éventuelle mention d'unité en état de validité et par voie de conséquence, l'indemnité de qualification associée.

A travers la fusion avec le SEFA, qui sera effective à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, l'ENAC poursuivra les actions contenues dans le plan de modernisation du SEFA en même temps qu'elle développera des projets pédagogiques innovants permis par le rapprochement entre ces deux organismes de formation.

Les grandes évolutions suivantes vont concerner l'ENAC dans le futur:

- Les mutations du monde de l'enseignement et notamment l'eupéanisation des formations,
- Les mutations du monde du transport aérien et de la navigation aérienne,
- Le développement de la recherche,
- La prise en compte du développement durable,
- L'autofinancement du développement.

Pour les personnels à statut aviation civile, la mobilité entre ENAC et DGAC sera garantie.

### **2.1.3.2      *La modernisation des fonctions supports***

Pendant la durée du présent protocole, la DGAC mettra en œuvre la trajectoire opérationnelle de modernisation des fonctions support. La DGAC doit en effet développer une démarche qualité et rechercher une meilleure performance des fonctions support qui apportent une réelle valeur ajoutée à la gouvernance de la DGAC.

La DGAC s'engage ainsi à professionnaliser encore davantage et à mieux reconnaître les métiers support. Sous l'autorité des directeurs et chefs de services des entités (DSAC-IR, CRNA, SNA, etc.), et sous le pilotage stratégique des services ressources des échelons centraux SCN DSAC et DSNA qui fixent les objectifs globaux, les départements ou services administratifs deviendront des départements ou services ressources. Les cadres qui sont à la tête de ces départements ou services bénéficieront d'un parcours de formation adapté afin des les préparer au nouvel environnement de leur fonction dont le cœur de métier ne change pas mais se transformera au fur et à mesure de l'avancement de la mutualisation d'autres

fonctions comme l'achat ou le rôle croissant du SNIA dans la gestion du patrimoine immobilier, pour densifier leur rôle dans la fonction de pilotage de la gestion, tout en garantissant l'indispensable mission d'appui et de proximité.

La trajectoire opérationnelle relative aux projets de modernisation des fonctions support concerne le domaine financier et comptable, le service facturier multi sites, le pôle achat multi sites, la modernisation de la gouvernance de l'informatique de gestion et de la logistique, l'optimisation de la gestion du patrimoine immobilier de la DGAC y compris la politique de logements de fonction pour laquelle la DGAC appliquera la circulaire concertée avec les organisations syndicales, et l'ensemble des procédures de gestion des ressources humaines y compris la paye et la formation.

Cette modernisation et l'amélioration de la performance qui en découlera reposent sur une informatique de gestion de qualité et notamment sur une infrastructure réseau, clé de voûte du réseau DGAC, adaptée et sur les outils informatiques mis à la disposition des autres services support. Il conviendra donc de s'assurer de la prise en compte de ce domaine de compétence technique à caractère péri-opérationnel, exigeant par ailleurs en termes de connaissances et d'évolutions technologiques.

Cette importante démarche sera conduite sur la durée du protocole et respectera les principes suivants :

- garantie que les SCN DSAC et DSNA disposent en propre ou sous forme mutualisée au niveau de la DGAC, selon la répartition des compétences, des moyens support indispensables à leur bon fonctionnement;
- le rythme des projets dont l'interdépendance fonctionnelle ou technique sera prise en compte, sera conduit en intégrant la dimension humaine et sociale ;
- l'amélioration attendue de la qualité des prestations internes (qualité, coût, délais) ne sera pas recherchée au détriment de la qualité du travail pour les personnels. Un observatoire de la qualité du travail sera créé en ce sens ;
- l'acquisition d'une expertise dans l'exercice des nouveaux métiers sera garantie par un effort sans précédent en termes de parcours de formation et permettra ainsi à tous les personnels concernés de bénéficier de stages adaptés pour réussir les mobilités inter filières ou renforcer leur compétence sur leur emploi actuel. Les formations mises en œuvre s'inscriront dans un processus de requalification des personnels ;
- aucune mobilité géographique ne sera imposée et l'organisation des services et des process prendra en compte cette absence de mobilité imposée aux personnels en garantissant leur implication dans le projet final, en s'appuyant notamment sur des outils de télétravail ; un dispositif d'AVE sera régulièrement mis en place pour organiser les mobilités dans la plus grande transparence ;
- des moyens financiers suffisants seront mis en place afin de promouvoir une politique de formation professionnelle pour s'adapter aux nouveaux métiers et besoins de la DGAC ou pour aider à la mobilité et à l'installation des agents.

### **2.1.3.3      *Pilotage de l'information et de la communication professionnelle***

La diffusion d'une culture professionnelle est un défi permanent. La DGAC se caractérise par une juxtaposition de missions et de métiers dont le point commun demeure le management de la sécurité au service du transport aérien. Il convient donc de veiller à ce que chaque direction et service puisse en son sein préserver et diffuser cette culture professionnelle et organiser un échange fructueux avec les autres. C'est un véritable enjeu de performance collective pour la DGAC et chacune de ses directions.

Toute culture professionnelle est composite. Il s'agit de connaissances techniques, de savoir faire, de compétences (savoir agir vérifiables par un résultat), d'échanges oraux ou écrits, de procédures qualité le cas échéant certifiées, de comportements, de corpus, de doctrine ou de référentiels, enfin d'information ou de communication de tous ordres directement liées aux métiers ou à leur environnement institutionnel, financier ou social.

La DGAC s'engage dans le cadre du présent protocole à moderniser en profondeur son information et sa communication professionnelle. Elle veillera à poursuivre l'adaptation des outils (portail DGAC, messagerie ou autres vecteurs de communication de type Alpha Charlie ou revues numériques) et à mobiliser un réseau de chargés de communication fédéré par une ligne décidée par la direction générale mais cependant ajusté aux besoins des directions métiers et à leurs problématiques propres. Pour les DOM et les COM, une attention particulière sera portée à la modernisation des communications et des moyens associés entre les services éloignés et le siège, et les faire bénéficier des avancées des outils d'information partagés.

Les réseaux métiers participeront à la circulation de la communication et de l'information afin de renforcer les échanges tout en assurant le respect de la cohérence hiérarchique.

Les cadres dirigeants de la DGAC bénéficieront d'un accès privilégié et prioritaire à l'information stratégique pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle auprès des personnels et de renforcer le dialogue social local.

Une action de professionnalisation des métiers de l'information et de la communication professionnelle sera développée et amplifiée sur l'axe des contenus, sur celui des « publics » internes et externes, comme sur celui des outils.

Il sera tenu compte des spécificités des personnels à horaires permanents et des difficultés qui en découlent. Ainsi, un accès individualisé à l'intranet portail DGAC sera assuré à tous les agents de la DGAC, au besoin par le biais de bornes d'accès.

## **2.2 Vers une gestion des ressources humaines plus performante**

### **2.2.1 Les Recrutements**

Pour remplir ses objectifs de performance et se doter des compétences indispensables, la DGAC procédera sur la période 2011- 2012 aux recrutements nécessaires en fonction des départs à la retraite et des mouvements prévus.

Les tableaux ci-après indiquent par corps et par filière, ces prévisions par année pour arriver à cet objectif. Ces chiffres sont basés sur les estimations et pourront être réajustés en fonction du réel constaté.

|                              | retraites prévues |            |            |                         | effort objectif<br>2011 - 2013 | Autres<br>mouvements<br>prévus | recrutemen<br>ts prévus |
|------------------------------|-------------------|------------|------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
|                              | 2011              | 2012       | 2013       | total<br>2011 –<br>2013 |                                |                                |                         |
| <b>IEEAC</b>                 | 30                | 29         | 32         | 91                      | -45                            | -9                             | 55                      |
| <b>Attachés</b>              | 3                 | 5          | 7          | 15                      | 20                             | 0                              | 35                      |
| <b>ICNA</b>                  | 150               | 134        | 103        | 387                     | -194                           | -24                            | 217                     |
| <b>IESSA</b>                 | 24                | 26         | 34         | 84                      | -42                            | -12                            | 54                      |
| <b>TSEEAC</b>                | 28                | 34         | 39         | 101                     | -10                            | -114                           | 205                     |
| <b>Assistants</b>            | 11                | 11         | 10         | 32                      | 35                             | -34                            | 101                     |
| <b>O.E.</b>                  | 23                | 24         | 23         | 70                      | -42                            | -6                             | 34                      |
| <b>Adjoints</b>              | 40                | 38         | 39         | 117                     | -183                           | -85                            | 19                      |
| <b>Autres<br/>personnels</b> | 31                | 23         | 33         | 87                      | -35                            | -12                            | 64                      |
| <b>Total</b>                 | <b>340</b>        | <b>324</b> | <b>320</b> | <b>984</b>              | <b>-496</b>                    | <b>-296</b>                    | <b>784</b>              |

|                              | suppressions prévues |             |             |                         | recrutements prévus |            |            |                         |
|------------------------------|----------------------|-------------|-------------|-------------------------|---------------------|------------|------------|-------------------------|
|                              | 2011                 | 2012        | 2013        | total<br>2011 -<br>2013 | 2011                | 2012       | 2013       | total<br>2011 -<br>2013 |
| <b>IEEAC</b>                 | -17                  | -14         | -14         | -45                     | 16                  | 18         | 21         | 55                      |
| <b>Attachés</b>              | 13                   | 11          | -4          | 20                      | 16                  | 16         | 3          | 35                      |
| <b>ICNA</b>                  | -80                  | -62         | -52         | -194                    | 78                  | 80         | 59         | 217                     |
| <b>IESSA</b>                 | -13                  | -12         | -17         | -42                     | 15                  | 18         | 21         | 54                      |
| <b>TSEEAC</b>                | -3                   | -2          | -5          | -10                     | 63                  | 70         | 72         | 205                     |
| <b>Assistants</b>            | 18                   | 24          | -7          | 35                      | 46                  | 52         | 3          | 101                     |
| <b>O.E.</b>                  | -17                  | -13         | -12         | -42                     | 8                   | 13         | 13         | 34                      |
| <b>Adjoints</b>              | -74                  | -76         | -33         | -183                    | 8                   | 5          | 6          | 19                      |
| <b>Autres<br/>personnels</b> | -25                  | -5          | -5          | -35                     | 10                  | 22         | 32         | 64                      |
| <b>Total</b>                 | <b>-198</b>          | <b>-149</b> | <b>-149</b> | <b>-496</b>             | <b>260</b>          | <b>294</b> | <b>230</b> | <b>784</b>              |

Par ailleurs, dans le cadre de l'avancement de la stratégie basses couches, 10 contrôleurs supplémentaires (ICNA ou TSEEAC) seront recrutés en 2012 par pour cent de croissance de trafic 2011 au-delà de 3%. Ce recrutement supplémentaire sera plafonné à 30.

La possibilité d'un regroupement des recrutements des adjoints sera étudiée pour mettre en place un concours externe spécifique en 2012.

## **2.2.2 Métiers et compétences communes**

### **2.2.2.1 Les métiers de l'encadrement supérieur et intermédiaire**

Le dispositif des emplois fonctionnels sera modernisé afin de créer des parcours professionnels basés sur le principe de la possibilité de recrutement dans un emploi fonctionnel d'un agent issu soit d'un emploi fonctionnel d'un niveau immédiatement inférieur avec 4 ans d'ancienneté dans cet emploi soit issu d'un corps permettant l'accès direct à l'emploi.

Le nombre d'emplois fonctionnels de chef de service technique sera augmenté de 8 emplois en 2012 et leur accès sera ouvert aux ICNA en chef avec une ancienneté suffisante dans le grade.

Le nombre d'emplois fonctionnels de chef d'unité technique (filière encadrement) sera augmenté de 20 emplois en 2012.

Le nombre d'emplois fonctionnels de chef d'unité technique (filière technique) sera augmenté de 20 emplois en 2012.

Le nombre d'emplois de conseiller d'administration sera augmenté de 12 emplois de conseiller de premier niveau et de 8 emplois de conseiller de second niveau en 2012.

Le nombre d'emplois fonctionnels de cadre supérieur technique de l'aviation civile sera augmenté de 15 emplois en 2012

Les fonctions permettant l'accès à l'emploi de cadre technique de l'aviation civile seront élargies aux fonctions d'assistant de subdivision. En outre, un groupe de travail étudiera les possibles évolutions de la liste des fonctions permettant l'accès au RTAC.

Le dispositif des emplois fonctionnels et la répartition de ces derniers entre les corps ICNA, IESEA, IEEAC et CTAC (TSEEAC) seront gérés de façon optimale et équilibrée. La formation des cadres dirigeants de la DGAC sera développée notamment par l'organisation d'une formation dédiée pour les cadres supérieurs techniques et administratifs qui associera les services et l'ENAC.

### **2.2.2.2      *Formation professionnelle***

La formation aux fonctions d'encadrement sera systématisée et professionnalisée. Un GT est créé pour étudier et mettre en œuvre un renforcement de la formation pour la prise de fonction aux postes d'encadrement au travers notamment d'un accompagnement individualisé.

Le rôle du Conseil de la formation professionnelle (CFP) dans les domaines de la formation initiale et continue sera amplifié. Son articulation avec le CTP DGAC sera renforcée. Le lien entre référentiel des compétences et formations associées sera explicité.

### **2.2.2.3      *Gestion des compétences***

La gestion prévisionnelle des métiers et des compétences sera poursuivie et amplifiée. La mission GPEEC en partenariat étroit avec les directions métiers actualisera le référentiel des filières professionnelles et des métiers et devra finaliser au cours du présent protocole un référentiel des compétences, outil indispensable pour développer une politique de formation, de promotion et de recrutement. Des analyses de prospective seront également réalisées afin de qualifier et quantifier les évolutions des métiers et des missions dans toutes les directions et services de la DGAC. Il est en effet essentiel d'anticiper et de couvrir le risque « compétences » lié aux évolutions techniques ou économiques, aux départs en retraite ou à l'émergence de nouveaux métiers. Le Conseil de la formation professionnelle sera le lieu privilégié pour débattre de ces questions préalablement aux échanges formalisés au niveau des CTP compétents.

Un GT sur le management des connaissances (*Knowledge management*) sera lancé en 2011 pour étudier de quelle manière la DGAC pourrait mettre en œuvre de façon pragmatique cette méthode qui permet de maîtriser et conserver dans le temps ses savoir-faire qui sont sa richesse.

Un plan d'élévation général des compétences en anglais sera établi. Il portera sur la formation continue mais aussi sur la formation initiale et les niveaux de recrutement.

Une politique de la mobilité géographique et de la formation des cadres plus active sera développée. L'accompagnement de cette mobilité sera opéré par le biais de la prime de restructuration de service et de l'indemnité temporaire de mobilité.

Une réflexion sera engagée sur le remplacement du système actuel des assistants de classe par une organisation assise tant sur le niveau de responsabilité des postes que sur l'expertise acquise dans le domaine du poste. Cette étude, qui devra être disponible pour la fin de l'année 2011, prendra en compte les travaux du GT ESARR5 pour ce qui concerne la navigation aérienne hors fonctions contrôle et traitera de l'ensemble des fonctions concernées au sein de la DGAC et du BEA. La mise en œuvre interviendra dans le courant de l'année 2012.

Un repyramidage catégoriel permettant des promotions de personnels administratifs catégories C en B et de catégorie B en A sera effectué à hauteur de respectivement 40 en 2011 et 45 en 2012 et 14 en 2011 et en 2012. Les filières finances, GRH et informatiques seront privilégiées et les promotions devront tenir compte des efforts de reconversion professionnelle.

Les ratios promus sur promouvables seront maintenus pour les corps administratifs des catégories A, B et C. L'attention des jurys sera attirée sur le fait que ces mesures sont faites pour être appliquées.

Il sera créé un vivier d'assistants (tes) et de secrétaires. Ces personnels bénéficieront d'une formation appropriée, en particulier dans le domaine des techniques d'information et de communication, celui des méthodes de travail en réseau ainsi que dans le domaine des langues.

Les établissements ouvriers nouvellement créés (DSAC et DSNA) seront confortés et une attention particulière devra être portée à la consolidation des pôles de compétence notamment sur le plan administratif et technique.

De façon générale, une stratégie sera définie associant les pôles de compétence, pour favoriser la reconversion d'ouvriers vers les familles prioritaires identifiées (électrotechniciens, climaticiens, informaticiens, logisticiens et hygiène et sécurité).

La DGAC mettra tout en œuvre pour respecter dès 2011 les obligations en matière de droit d'information sur les retraites. Dans le cadre de la mise en place du Compte Individuel Retraites (CIR), la DGAC élaborera un plan d'action pour être en mesure d'alimenter le système central des retraites de l'Etat.

La mise à disposition du dossier personnel professionnel sera mise en œuvre au plus tard en 2011. Ce dossier devra pouvoir être consultable par l'ensemble des agents notamment ceux à horaires permanents au travers notamment de postes informatiques accessibles.

#### **2.2.2.4 Protection juridique et sécurité juridique**

La DGAC se doit de développer aussi sa performance dans le cadre du respect du droit et ainsi de sécuriser juridiquement l'ensemble des procédures opérationnelles ou non à la DGAC. La question de la responsabilité pénale des agents en charge de tâches sécurité à la DSAC ou à la DSNA est une question de préoccupation croissante. La clarification de la réglementation est un moyen dans certains cas de replacer les limites de responsabilité des agents, il en est de même de la meilleure traçabilité des actions.

Plus généralement, la DGAC poursuivra les actions de formation aux agents sur les questions des relations avec les autorités judiciaires.

Par ailleurs, il convient de traiter la question de la responsabilité du contrôleur aérien en tenant compte de l'aspect transfrontalier de certaines de leurs missions.

Dans le cadre d'un engagement visant à renforcer les connaissances juridiques, dans le cadre professionnel, de ces personnels détenteurs d'une mention d'unité, la DGAC :

- introduira dans la formation initiale et continue davantage d'enseignements juridiques pour les corps amenés à détenir une licence de contrôle ;
- diffusera dans l'ensemble des organismes des fiches d'informations juridiques sur les droits et les devoirs des agents en cas d'incident ou d'accident ;
- réfléchira aux modalités de mise en place d'un accès direct et rapide à du conseil juridique ;
- Un groupe de travail étudiera les responsabilités juridiques, notamment celles des contrôleurs aériens, avec l'expertise de SG/SDJ.

### **2.2.2.5 L'évolution du paysage statutaire**

L'évolution du paysage statutaire de la DGAC s'impose du fait de la politique de l'Etat de réduire le nombre de corps dans la fonction publique et pour adapter nos métiers et leur mode de gestion aux évolutions européennes. La préservation des acquis professionnels sera d'autant plus solide que la DGAC saura s'adapter à ces évolutions plutôt que de les subir.

Les fonctions d'encadrement et d'expertise seront renforcées. Dans cette hypothèse, il sera créé avant le 31 décembre 2012 le corps des ingénieurs, cadres et experts de l'aviation civile (ICEAC) et le corps des IEEAC sera supprimé à la même date. Les IEEAC seront reclassés dans le corps des ICEAC à l'indice égal ou immédiatement supérieur. Les IESSA pourront demander leur intégration dans ce nouveau corps par la voie du détachement. Par ailleurs, pourront accéder à ce corps dans le cadre d'un dispositif « ad hoc » de sélection professionnelle prenant en compte la reconnaissance des acquis de l'expérience les TSEEAC dès lors qu'ils sont depuis au moins 4 ans sur un emploi fonctionnel CTAC, certains attachés de l'aviation civile qui possèdent les compétences et tiennent des fonctions particulières éligibles au CTAC selon une certaine ancienneté. Il en sera de même en ce qui concerne des personnels contractuels.

La constitution initiale du corps sera faite sur la base des IESSA volontaires et IEEAC mais veillera à intégrer les autres voies d'alimentation du corps dans des proportions à étudier dans le groupe de travail chargé d'établir les statuts du corps des ICEAC .

Un groupe de travail protocolaire étudiera les critères de reconnaissance des acquis d'expérience professionnelle permettant aux attachés d'accéder au corps des ICEAC avant le 31 décembre 2012. L'intégration permettra une continuité dans la carrière.

Un groupe de travail sera chargé d'élaborer les projets de textes statutaires associés en intégrant dans sa réflexion, le cas des IESSA exerçant des fonctions à caractère opérationnel.

Dans le cadre de la réforme de la catégorie A de la fonction publique, la mise en œuvre des grades à accès fonctionnel (GRAF) sera instaurée en lien avec la création de ce corps ICEAC.

Pour autant, les missions d'encadrement et d'expertise sont aussi évidemment exercées par d'autres corps et notamment les IPEF, administrateurs civils, ICNA,...  
A ce titre :

- Il conviendra de s'assurer que l'ensemble des postes d'encadrement soient ouverts à tous les corps concernés ;
- Une priorité sera néanmoins assurée pour les ICNA sur les postes des services exploitation, sans exclure pour autant les autres corps possédant les compétences requises ;
- Les équilibres actuels entre corps seront préservés sur les plans indiciaire, avancement et indemnitaire.

La prise en compte des évolutions professionnelles des TSEEAC connaîtra une reconnaissance statutaire revalorisée à tous les grades. La réforme de la grille indiciaire des TSEEAC portera l'indice terminal du corps à l'indice brut 702 avec un allongement de la carrière.

Dans le cadre des évolutions des fonctions exercées par les TSEEAC dans le contexte européen, une étude sera lancée pour analyser les voies et moyens d'une élévation du niveau du recrutement de ces personnels et de leur scolarité à l'ENAC. Cette étude sera menée sur la durée du protocole.

Les travaux du comité de réflexion sur la deuxième qualification TSEEAC seront menés à leur terme en ce qui concerne la formation et comprendront notamment une réflexion sur les formations de préparation à la deuxième qualification.

Pour relever les défis que représentent les systèmes d'information à l'heure du web 2.0 et de l'interactivité, la DGAC engagera un important travail en ce qui concerne les métiers de l'informatique de gestion. Des parcours professionnels types seront favorisés qui permettront de capitaliser l'expérience de terrain de certains experts en les amenant à des fonctions de chef d'unité ou de chef de projet.

Une réflexion sur l'intégration des personnels à statut équipement et des autres administrations en fonction dans les services de la DGAC sera lancée. Elle s'appuiera sur les possibilités offertes par la loi 2009-972 du 3 août 2009 dite « de mobilité ».

Le corps des assistants d'administration de l'aviation civile bénéficiera du Nouvel Espace Statutaire.

Un examen professionnel spécifique complémentaire sera organisé au bénéfice des agents détenteurs d'une licence de surveillance et désireux d'intégrer le corps des TSEEAC. Cet examen n'impactera pas le taux de recrutement externe du corps. Une réflexion sur la filière médico-sociale et sur la filière linguistique sera menée au cours du présent protocole. S'agissant de la promotion interne, l'accès au corps des

attachés d'administration de l'aviation civile sera étendu, par la voie de l'examen professionnel, aux agents de catégorie B de la filière médico-sociale.

Si la réglementation applicable aux ouvriers d'Etat de la DGAC et de Météo France est encore formellement liée à celle dont relèvent leurs homologues de la Défense, la DGAC a initié depuis plusieurs années une adaptation de ces textes à ses spécificités soit par simple transposition des textes Défense soit en prenant des textes applicables aux seuls agents de la DGAC et de Météo France. Il conviendra, dans le cadre de ce protocole, de mettre en conformité avec la réglementation en vigueur, ces textes et mesures. Cette mise en conformité est indispensable avec l'arrivée de l'ONP.

La reconnaissance des familles professionnelles des ouvriers d'Etat sera poursuivie afin d'utiliser pleinement les compétences de ces personnels au sein de la DGAC dans des domaines où elles sont indispensables pour sa modernisation. Une étude sera lancée sur les modalités d'avancement des ouvriers d'Etat afin d'examiner notamment les possibilités de mettre en œuvre un système de type « promus sur promouvables » à adapter aux spécificités de leur statut.

### **2.2.2.6 Régimes indemnitaires**

#### **2.2.2.6.1 La transformation du régime indemnitaire des personnels techniques**

Les textes de mise en conformité du régime indemnitaire des personnels techniques seront publiés au plus tôt en même temps que les derniers textes relatifs à l'EVS.

Puis, pour tenir compte entre autres, des aspects liés à la construction européenne, des réflexions seront menées pour transformer ce régime et son indexation d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Dans l'intervalle, le montant des primes concernées par la mise en conformité en cours sera maintenu à son niveau actuel.

Ainsi, un groupe de travail sera mis en place pour étudier cette refonte. Il visera à bâtir pour une mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2012, deux dispositifs basés sur les fonctions et la performance, un pour les ICNA et un pour les autres personnels techniques. Ils devront prendre en compte notamment les éléments suivants :

- La simplification du système ;
- Une harmonisation nationale et une convergence à l'échelle de pays du FABEC;
- Les fonctions, la performance et les problématiques d'effectif.

De manière transitoire, et afin de compenser les éventuels écarts entre l'ancien et le nouveau système, la DGAC mettra en place une prime spécifique versée en deux fois au 1<sup>er</sup> juin et au 1<sup>er</sup> décembre 2012 aux personnels techniques de la DGAC. Le montant de cette prime s'appuiera en particulier, pour chacun des corps concernés,

sur le calcul de la différence indemnitaire entre le nouveau système et le montant qu'aurait atteint ces primes dans l'ancien système appliqué sur les années concernées. Pour financer ces nouveaux dispositifs, une enveloppe de 1,9 % de la masse indemnitaire des personnels concernés est mise en place en 2012.

#### **2.2.2.6.2 *L'adaptation à la nouvelle organisation des fonctions support administratives des modes de valorisation des métiers associés***

La DGAC œuvrera pour une consolidation du régime indemnitaire des personnels administratifs. Les dispositifs fonctionnels de la PFR et de l'IFR seront adaptés aux nouvelles fonctions issues de la modernisation des services (services facturiers, pôles achats, chef de département de service ressources, PPO, contrôle de gestion, etc...) et prendra en compte les efforts de reconversion ou de changement de filière professionnelle. Comme indiqué au chapitre 2 du présent protocole sur la modernisation des fonctions supports ce dispositif indemnitaire sera l'un des vecteurs pour reconnaître et valoriser la professionnalisation de ces métiers.

Le montant annuel indemnitaire sera augmenté de 600€ pour les personnels administratifs de catégorie A, 430€ pour la catégorie B et 350€ pour la catégorie C. Le versement interviendra pour moitié en juin 2012, l'autre moitié étant versée en décembre 2012.

#### **2.2.2.6.3 *L'adaptation à la nouvelle organisation des fonctions supports techniques, logistiques et informatiques des modes de valorisation des métiers associés***

Une étude particulière d'impact sera menée pour les personnels techniques affectés sur ces fonctions support.

Dans le cadre de la sécurisation juridique des textes réglementant les ouvriers d'état, leur dispositif indemnitaire sera adapté aux nouvelles fonctions issues de la modernisation des services précités. Pour ce faire, des évolutions seront apportées à la prime de technicité et à la prime spécifique d'habilitation.

Le montant annuel indemnitaire sera augmenté de 200€ pour les ouvriers d'Etat. Le versement interviendra pour moitié en juin 2012, l'autre moitié étant versée en décembre 2012.

#### **2.2.2.6.4 *Vers une politique d'intéressement***

Une réflexion sera ouverte dans le cadre de la politique de la fonction publique pour développer des mesures d'intéressement collectif pour les personnels de la DGAC.

#### **2.2.2.6.5 Agents non titulaires**

La convention de gestion établie dans le cadre du précédent protocole, visant à rémunérer les personnels contractuels 84-16 de façon similaire à leurs collègues fonctionnaires, sera maintenue et modernisée sur la période du présent protocole.

#### **2.2.2.6.6 Personnels navigants**

En vue de reconnaître l'importance du rôle des personnels navigants à la DGAC et à l'ENAC, leur nouveau statut sera mis en œuvre dans les plus brefs délais.

Le rôle et les fonctions des PN au titre du management de la sécurité et dans le cadre du SEFA et de la DSAC seront développés.

Par ailleurs, leur régime indemnitaire sera augmenté de 500 € annuels. Le versement interviendra pour moitié en juin 2012, l'autre moitié étant versée en décembre 2012.

### **2.2.3 Surveillance**

#### **2.2.3.1 Formation**

L'ENAC devra devenir un outil de promotion de nos qualifications et méthodes en matière de surveillance. Les notions de formation, de compétences et de qualifications sous-tendent tous les autres enjeux européens. L'ENAC, par le biais de ses coopérations avec d'autres écoles à l'étranger et de ses prestations pour les pays tiers, devra amplifier cette fonction d'être un véhicule exceptionnel de promotion et de diffusion du modèle et des méthodes français dans ces domaines.

Les processus de formation de l'ENAC aux métiers de la surveillance et la sécurité seront renforcés. Dans les métiers de la surveillance, les actions déjà entreprises ou à entreprendre auprès d'entités étrangères pour permettre la labellisation de formations et la promotion des méthodes de qualification de la DSAC seront recherchées. Ce travail s'appuiera sur l'expérience acquise par l'ENAC au niveau européen et devra aboutir à faire reconnaître l'ENAC comme école de rang européen dans ce domaine.

Pour que l'ENAC soit un bon outil de promotion des méthodes françaises, il conviendra de définir les parcours de formation et de qualification souhaités pour tous les domaines de la DSAC et de délivrer des licences d'inspecteurs de surveillance aux personnes les ayant suivis.

Les métiers de la surveillance et la qualification des inspecteurs de surveillance feront l'objet d'une formation adaptée, prenant en compte les acquis initiaux à détenir, mais aussi les formations continues en complément de l'expérience professionnelle, et les formations en cours de carrière pour offrir aux agents des évolutions de

parcours aisées entre différents domaines d'activité, concernant, ou non, la surveillance.

La formation intensive à la langue anglaise concernera tous les agents détenteurs d'une licence d'inspecteur de surveillance mais sera également renforcée pour les autres métiers de la DSAC, avec une attention particulière pour les postes avec une composante internationale marquée.

L'adéquation des formations dispensées au profit des personnels de la DSAC sera revue dans l'optique de mieux apporter une sensibilisation aux problèmes rencontrés. Ainsi, outre la formation PPL, des formations complémentaires sous forme de sensibilisation au vol IFR et à la conduite de vol d'avions de ligne dispensées sur simulateur seront examinées.

### **2.2.3.2      *Compétences***

#### **Formation et licence d'inspecteur de surveillance**

Dans ce contexte, le GT chargé de réfléchir à la licence d'inspecteur de surveillance associe étroitement l'ENAC pour éviter tout décalage important entre la formation dispensée et les pratiques et parcours professionnels, qu'il s'agisse des formations initiales dispensées aux fonctionnaires qui ont vocation à rejoindre la DSAC ou des formations continues, en prenant en compte l'organisation de stages en entreprise.

La licence sera mise en place dans le courant de l'année 2011.

Pour les postes pour lesquels une licence d'inspecteur de surveillance sera requise, les avis de vacances de postes seront organisés de sorte que les compétences détenues ou atteignables remplacent progressivement les prérequis actuels en termes de corps de rattachement des agents.

## **2.2.4      Navigation aérienne**

### **2.2.4.1      *Filière contrôle***

#### **2.2.4.1.1    *Gestion des personnels opérationnels***

L'assurance de la qualité dans les services de la navigation aérienne nécessite une traçabilité complète des processus. Ainsi, depuis le 7 juin 2010 a été mis en œuvre un dispositif de vérification des présences des agents opérationnels de la navigation aérienne sur le lieu de travail.

Des mesures complémentaires pourront être mises en œuvre en concertation avec les représentants des personnels pour permettre de préserver une certaine souplesse au fonctionnement opérationnel des organismes et d'assurer la meilleure adéquation des

ressources engagées aux besoins opérationnels. Ces dispositions, qui doivent le cas échéant rester compatibles avec le fonctionnement en équipe, permettront de retrouver une organisation pérenne du fonctionnement des services sur une base transparente et parfaitement réglementaire. Elles seront définies dans le cadre d'un groupe de travail qui étudiera la modernisation des règles de gestion des effectifs par les chefs d'équipe et les services exploitation, dans le cadre d'un système performant, transparent et réglementairement conforme tout en étant adapté aux particularités de chaque organisme, visant à :

- optimiser la gestion des ressources humaines au sein des équipes d'une part ;
- permettre aux chefs d'équipe / quart de mettre à disposition des chefs de salle/chefs de tours les effectifs adaptés à la performance opérationnelle attendue du contrôle aérien d'autre part. Cette organisation sera adaptée aux cas des organismes non dotés de chefs de quart ;

Dans ce but, le groupe de travail pourra étudier l'emploi d'un nouveau dispositif de vacation de réserve opérationnelle (VRO) répondant aux principes suivants :

- la VRO est utilisée à l'initiative de l'agent ;
- Une vacation de réserve opérationnelle correspondra pour l'agent concerné à la plage horaire de la vacation de son équipe dans le tour de service de l'organisme pendant laquelle l'agent ne sera pas présent sur son lieu de travail mais devra se rendre disponible avec un préavis de 1 heure 30 minutes pour compléter l'effectif opérationnel ;
- Une VRO correspondra à un équivalent de vacation définissant une correspondance fixée à 2 VRO pour 1 récupération ;
- Le volume de VRO attribué par agent ou par équipe répondra à des critères qui seront proposés par le groupe de travail, validés par la DSNA, puis encadrés par les textes réglementaires après avis des instances paritaires compétentes. Il pourra comporter un forfait annuel correspondant aux engagements réglementaires programmés hors tenue de position de contrôle tels que la formation continue. L'acquisition de droits individuels supplémentaire se fera en contre partie d'engagements hors des vacations de l'équipe, sur des tâches d'expertise et de formation (notamment GT, commissions,...). Le forfait ainsi fixé sera de 6 pour les organismes fonctionnant en équipe et de 8 pour les autres ;
- Le volume individuel de VRO sera plafonné à 16 par an pour les organismes fonctionnant en équipe et à 12 pour les autres ;
- Des VRO pourront être mises en œuvre un jour donné si l'effectif restant, une fois déduites les VRO, garantit l'absence de régulation du trafic « cause effectifs » et la capacité d'armement des positions nécessaires au trafic du jour ;
- Un agent en VRO pourra être appelé par le chef d'équipe/salle/tour à effectuer tout ou partie de la vacation considérée, notamment pour tenir compte d'absences imprévues au sein de l'équipe ou de situations opérationnelles particulières imprévues. Dans ce cas, la VRO ne sera pas décomptée ;
- La mise en œuvre du dispositif sera décidée centre par centre après avis favorable du CTP local compétent.

Le GT étudiera de façon générale, la gestion des récupérations octroyées en contrepartie des tâches et activités hors salle de contrôle.

Enfin seront mises en œuvre les améliorations suivantes :

- Le fractionnement des congés sera autorisé à concurrence de la moitié des droits annuels (arrondi au demi-cycle supérieur) ;
- les conditions de remplacement entre agents au sein des organismes de contrôle seront assouplies mais plafonnées (un agent ne pourra être remplacé plus de 3 vacations par cycle de 12 jours et ne pourra, remplacements inclus, effectuer plus de 4 vacations par demi-cycle ou cycle de 6 jours. Ces valeurs seront adaptées aux cycles de durées différentes). Une permutation est un remplacement entre vacations effectuées le même jour. Les permutations ne sont pas soumises aux limitations spécifiques évoquées ci-dessus.

Par ailleurs, une harmonisation du nombre de détachés pris en compte pour la méthode de calcul de l'indicateur I1 sera également effectuée pour rationaliser l'organisation des services.

Les vacations de recyclage pourront plus particulièrement viser à augmenter l'offre aux périodes de forte charge ou de nombre important d'absences selon des dispositions déterminées après avis en CTP local.

Concernant particulièrement certains services outre-mer:

- pour l'organisme de Tahiti-Faa'a, le moyen d'allonger la durée de séjour des contrôleurs non-résidents sera étudié ;
- Pour la Nouvelle-Calédonie, la question des effectifs des corps d'état sera suivie dans le cadre de la convention signée ;
- seront étudiées et mises en œuvre avant le 1er janvier 2011, les mesures matérielles nécessaires pour faciliter l'installation de sorties ENAC volontaires à Cayenne et St Pierre et Miquelon ;
- sera examinée la possibilité d'affecter dans leur région d'origine, sur la base du volontariat, et après leur formation les agents lauréats d'un recrutement ICNA originaires d'un territoire d'outre-mer ou d'un département d'outre-mer où existe la prime d'éloignement;
- une réflexion sera conduite sur l'adaptation des stages de transformation nécessaires aux ICNA affectés à Tahiti et Cayenne.

La DGAC s'engage à prendre toutes les mesures pour que la gestion du SNA Tahiti soit analogue à celle des autres SNA, dans le cadre d'un protocole spécifique DSNA/SEAC-PF.

Une étude sur les répartitions entre AVE et ICNA en sortie d'Ecole sera conduite dans le but à la fois de préserver une certaine mobilité et de garantir une stabilité suffisante des effectifs dans les centres donneurs. Ses conclusions seront présentées en CTP DSNA.

De façon à faciliter le fonctionnement des services sur les organismes concernés où l'effectif de contrôle présent est inférieur à 35, le nombre de chefs de tour pourra être ajusté sur justification des nécessités du tour de service sans toutefois pouvoir dépasser le nombre de 12.

#### **2.2.4.1.2 Maintenance des compétences**

La question importante des « Facteurs humains (FH) » dans la fonction contrôle aérien sera traitée au cours du présent protocole. Un GT sur les facteurs humains sera créé sous le pilotage de la DSNA. Il aura pour mandat de rechercher les voies et moyens pour renforcer la formation aux facteurs humains dans le cadre de l'amélioration de la sécurité, et d'optimiser l'organisation de la DSNA en la matière. Cette action sera menée selon deux axes principaux :

- L'ensemble des formations FH sont effectuées par des personnels détenteurs d'une licence de contrôle spécifiquement formés ;
- Ces formateurs FH suivent régulièrement une formation continue dans ce domaine ;
- Les formateurs FH seront soit des « détachés » 12/36 mois, soit des agents dont l'organisation du temps de travail tient compte de la mission FH.

Le maintien de compétence en langue anglaise : un stage en immersion d'une durée d'une semaine tous les 3 ans dans un pays anglophone est proposé aux personnels détenant une mention d'unité dans le cadre du maintien de la mention d'unité. De façon à optimiser les coûts et à assurer une égalité de traitement des agents, l'offre des stages en immersion est gérée à l'échelon central de la DO et proposé aux centres en fonction de l'effectif concerné. La qualité et la diversification des stages seront recherchées.

La professionnalisation des stages en immersion sera recherchée au travers de stages dans le milieu aéronautique (stages professionnels en milieu anglophone, centres de contrôle étrangers, etc...).

Un GT DSNA/DSAC examinera l'élaboration d'un moyen acceptable de conformité (AMC) à présenter à l'AESA pour que le système français du PIFA soit explicitement reconnu au plan européen.

La place des simulateurs dans le dispositif de formation initiale et continue sera étendue. Le déploiement et la mutualisation des moyens de simulation devront faire l'objet d'une étude particulière.

De façon à améliorer le service rendu aux usagers, la formation initiale et continue au pilotage sera renforcée par une sensibilisation au vol IFR. En outre un quota d'heures de vol pourra être accordé, une fois au cours de sa carrière, à un agent désireux de renouveler une licence VFR périmée.

Un GT DSNA/DSAC sera créé pour mettre en œuvre un dispositif permettant d'améliorer au plus tôt le suivi individualisé des heures de contrôle effectuées par les contrôleurs. Ce GT devra rendre ses conclusions pour le 30 juin 2011.

Un GT DSNA/DSAC, qui rendra également ses conclusions pour le 30 juin 2011, étudiera un mode opératoire permettant de faciliter et sécuriser les prorogations de mention d'unité. De façon à en faciliter la gestion, il est mis en place dès que possible un support informatique dans l'ensemble des organismes de contrôle.

Un GT DSAC/DSNA/service médical étudiera les recommandations appropriées en matière de prise de médicaments et de conditions de santé altérées pour les personnels de contrôle.

Enfin, la DSAC conduira un groupe de travail sur la modification des textes relatifs aux examinateurs dans les organismes des groupes F et G. Il rendra ses conclusions le 30 juin 2011.

#### **2.2.4.1.3 Mesures statutaires**

Un assouplissement des conditions d'accès au corps des ICNA pour les contrôleurs d'aérodrome TSEEAC sera examiné :

- les conditions de durées maximales pour l'obtention des mentions sur les aérodromes seront revues pour permettre la mise en œuvre effective de la mesure déjà prévue au protocole social 2007-2009 permettant aux lauréats de la sélection professionnelle d'être affectés sur l'ensemble des organismes ICNA ;
- l'ancienneté d'exercice du contrôle aérien requise pour l'inscription à la sélection professionnelle ICNA sera ramenée de 4 ans à 3 ans pour les contrôleurs et de 5 ans à 4 ans pour les agents de la vigie trafic et ceux chargés de rendre le service d'information de vol. Le critère d'ancienneté dans la DGAC sera conséquemment réduit de 6 à 5 ans. L'âge limite sera porté à 42 ans.
- les proportions appliquées aux différentes voies d'accès au corps des ICNA seront modifiées comme suit :
  - concours externe : 60 %
  - sélection professionnelle : 22 %
  - concours interne : 10 %
  - examen professionnel : 8 %

Les ICNA déclarés inaptes médicaux entre l'entrée à l'ENAC et l'obtention du diplôme pourront être intégrés soit dans le corps des IEEAC (ou ICEAC) soit dans celui des IESSA après avis du jury d'Ecole.

Une réflexion sera menée sur la possibilité pour les ICNA de l'encadrement volontaires ayant obtenu la mention d'unité complète d'un organisme, à l'exception des CDS,

CDT, ACDS et Chefs d'équipe, de maintenir leur mention d'unité dans des conditions compatibles avec leurs fonctions.

Par ailleurs, afin de reconnaître le besoin, pour certaines missions, d'ICNA détachés sur de courtes périodes, ces dernières seront prises en compte, dans la limite maximale de 12 mois cumulés, pour les critères d'accès au grade d'ingénieur en chef dans la mesure où elles durent au minimum 3 mois et que l'agent cumule 12 mois sur une période inférieure à 5 ans dans une même affectation.

Afin de mieux prendre en compte l'expérience acquise au cours de la carrière, pour les ICNA sur les postes d'encadrement de niveau égal ou supérieur à chef de subdivision, le montant de l'ISQ et du supplément d'ISQ seront égaux au plus haut taux perçu dans la carrière sans toutefois dépasser le taux applicable au centre d'affectation.

#### **2.2.4.1.4 Dispositif de retraite des ICNA**

La prolongation de l'activité des ICNA au-delà de la limite d'âge actuelle de 57 ans, ne peut, sur un strict plan technique, être envisagée sans des dispositions particulières liées à la nature de cette activité, et notamment à ses impératifs de sécurité et à ses exigences médicales.

Des états généraux associant les représentants des personnels seront donc mis en place pour étudier et formuler des propositions, pour ce dispositif avant les premiers effets réels du futur système législatif sur les retraites, pas envisagés avant 2017. Ces états généraux seront fondés sur un dossier d'étude de l'impact de la fatigue et de l'âge sur les capacités cognitives et la résistance notamment au stress. Plus largement, ils examineront également les implications pour les ICNA des futures évolutions législatives sur les retraites. Les travaux seront conclus au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Ils porteront notamment sur les éléments suivants : comparaison européenne, conséquences sur l'ATC, perception sous forme de capital, construction de carrière.

### **2.2.4.2 Filière technique**

#### **2.2.4.2.1 Formation**

La formation initiale et continue est essentielle dans l'exercice des métiers de la filière technique. Une première étape de formalisation a été mise en œuvre avec les PLF dans les centres opérationnels. Par ailleurs, le GT licence ATSEP a rendu ses conclusions et doit maintenant passer à la phase de mise en œuvre. De plus, ce dispositif sera promu au sein du FABEC dans le cadre de l'harmonisation des compétences et des formations.

La formation, tant initiale que continue, des IESSA devra être articulée autour du dispositif qui sera défini pour la mise en œuvre de la licence. En particulier, la formation initiale devra être compatible avec la délivrance initiale de la licence et la formation continue s'articulera autour des programmes de maintien de compétence, de maintien des autorisations d'exercice, et d'adaptation aux nouvelles technologies. Les exigences de formations liées à la perception de la PEQ seront mises en adéquation avec ces nouvelles organisations de la formation continue.

La fonction d'instructeur, tant à l'ENAC que dans les centres opérationnels, prendra dans ce contexte une place centrale. Les exigences requises pour les instructeurs seront définies, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre de la licence.

Les IESSA, notamment ceux ayant une expérience professionnelle dans un centre opérationnel, ont vocation à apporter leur expertise dans l'ingénierie ATM/CNS pour l'enseigner à l'ENAC. Une réflexion sera lancée pour identifier les mesures permettant de favoriser cet objectif.

#### **2.2.4.2.2 Compétences**

Les métiers des IESSA ont fortement évolué ces dernières années et continueront à s'adapter aux évolutions du contexte (SESAR, FABEC, politique des systèmes techniques). Leur positionnement dans la structure technique de la DSN doit être conforté et pour cela, la définition des missions qui leur sont confiées doit être actualisée. Une attention toute particulière doit être portée à l'interface opérationnelle d'une part entre services techniques, et d'autre part entre les structures de maintenance et les responsables opérationnels des organismes de contrôle.

Dans ce but, un groupe de travail étudiera les missions, l'organisation, et l'adaptation au contexte européen des métiers des IESSA. Elle prendra en compte l'objectif de mise en œuvre de la licence ATSEP sur la durée du protocole. Elle permettra également de définir l'opportunité de l'organisation de la carrière des IESSA en segments appuyés sur trois filières complémentaires : activités opérationnelles, expertise et management.

Un service technique ou une maintenance régionale pourra déléguer certains actes de maintenance dont la portée et les conditions d'intervention devront être définies localement sur la base d'un cadrage national, à des ouvriers d'État électrotechniciens. Ils se verront décerner une autorisation d'exercice spécifique, s'ajoutant à celle qu'ils détiennent déjà. Cette autorisation d'exercice sera intégrée à la licence ATSEP que posséderont ces ouvriers d'État.

### **2.2.4.2.3 Mesures statutaires**

Les TSEEAC exerçant dans les centrales énergie des CRNA pourront évoluer vers le corps des IESSA à compter du 1er juillet 2011 dans le cadre de la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle.

La mise en œuvre de la licence ATSEP sera déclinée en tant que de besoin dans le statut des corps concernés.

### **2.2.4.3 Autres métiers de la navigation aérienne liés à la sécurité aérienne**

Les travaux menés pour la généralisation et la systématisation des méthodes ESARR5 appliquées aux fonctions assurées par les TSEEAC, autres que celles de contrôleur aérien, conduiront à une meilleure formalisation des compétences et des exigences de formations initiale et continue associées à ces fonctions. Un groupe de travail étudiera les conditions d'une uniformisation des conditions générales de compétence et de formation ainsi définies dans le cadre d'un nouveau dispositif de licence d'opérateur de navigation aérienne, tout en respectant le principe de polyvalence du corps. Il rendra ses conclusions et propositions avant la fin de l'année 2011 pour viser une mise en œuvre sur la durée du protocole.

Les agents vigie trafic de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, dans le cadre du maintien de compétence en langue anglaise, pourront effectuer des stages en immersion comme définis au paragraphe 2.2.4.1.2.

## **2.2.5 Action sociale**

L'action sociale est un levier majeur de management qui est en lien avec la culture interne de la DGAC. Elle doit poursuivre sa modernisation et répondre aux attentes de l'ensemble des personnels.

La politique en matière d'action sociale menée par la DGAC continuera à s'articuler autour des trois objectifs essentiels de solidarité, de cohésion sociale et d'accompagnement de la vie des services.

En outre, elle doit prendre en compte de nouveaux besoins comme la prévoyance et la question de la retraite.

### **2.2.5.1      *Le maintien d'une action sociale dynamique***

Pour répondre à ces objectifs, l'action sociale doit s'inscrire dans une démarche de type qualité et se doter d'un outil de suivi afin d'apprécier avec précision l'efficacité des actions en termes de publics concernés ou de moyens mobilisés.

Dans ce cadre, une organisation des structures de l'action sociale plus efficace sera recherchée notamment pour le périmètre des Comité locaux d'action sociale. Le regroupement et la mutualisation des associations locales seront encouragés.

La coopération avec Météo-France fera l'objet d'une convention spécifique.

Une étude portant sur une application plus large du quotient familial sur les activités collectives sera réalisée.

La politique menée depuis plusieurs années par la DGAC en matière de réservation de berceaux ou de logements sociaux sera poursuivie et développée, notamment au regard de l'accompagnement de la mobilité ou pour rendre plus attractifs des sites géographiques particuliers de la DGAC.

Afin de développer ces axes prioritaires, les crédits d'action sociale seront maintenus à hauteur de la moyenne des montants consommés au cours du précédent protocole.

Enfin, en ce qui concerne les logements NAS, il conviendra dans le cadre de la réglementation en vigueur de revisiter la liste des fonctions donnant droit à ce bénéfice pour les cadres affectés sur certains emplois.

Pour prendre en compte la politique immobilière, une étude sera menée avec France Domaine pour voir dans quelles conditions les occupants de logements DGAC concernés qui seraient amenés à devoir le quitter, pourraient le racheter à l'instar de locataires.

### **2.2.5.2      *Le développement de la prévoyance***

La DGAC étudiera et mettra en œuvre au cours du présent protocole un dispositif de prévoyance. En ce qui concerne le régime de prévoyance, un bilan du dispositif MGET sera effectué. Si nécessaire des voies d'amélioration, portant notamment sur les aspects de prévoyance, seront recherchées pour une mise en œuvre à partir de 2012.

## **2.2.6      *Ethique et déontologie***

La DGAC ne peut passer à côté d'une réflexion sur ses valeurs, sur les questions d'éthique et de déontologie, sur sa responsabilité sociale et environnementale.

Aussi, au cours du présent protocole, sera développée une réflexion en vue de fonder les valeurs de la DGAC dans le contexte national et européen et de créer un comité d'éthique et de déontologie. Cette réflexion associera les représentants du personnel.

Une analyse des risques psychosociaux sera également menée en parallèle pour parvenir à une politique de santé au travail qui tienne compte de l'importance d'accompagner les personnels qui font face à des évolutions importantes de leur environnement professionnel. Cette politique se traduira par un plan d'action DGAC pour la garantie du bien être au travail et la prévention.

A cet effet, un groupe de travail associant les partenaires sociaux et les principaux acteurs des domaines médico-social et de la sécurité au travail sera constitué.

Il devra, dans le cadre des grandes orientations de l'accord sur la santé et la sécurité au travail dans la fonction publique, porter ses réflexions autour des axes suivants :

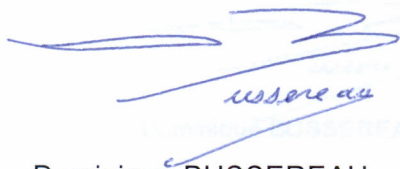
- l'évaluation et la prévention des problèmes de santé liés aux risques psychosociaux (RPS) : stress, souffrance, harcèlement, atteintes à l'intégrité physique, ...
- l'évaluation et la prévention des troubles musculo-squelettiques (TMS)
- l'amélioration des procédures de coordination entre l'administration gestionnaire, le pôle médical et le pôle social, notamment en ce qui concerne les domaines suivants : congés liés à l'état de santé, adaptation du poste de travail, handicap, mutations, ...

Par ailleurs, un bilan du dispositif d'alerte sociale créé dans le cadre du protocole 2007-2009 sera établi dans le but de le conforter.

SIGNATAIRES

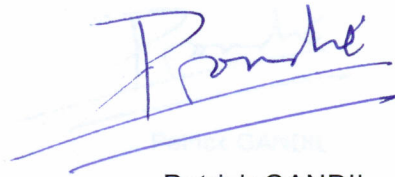
Fait à Paris, le 22 septembre 2010

Le Secrétaire d'Etat  
chargé des Transports



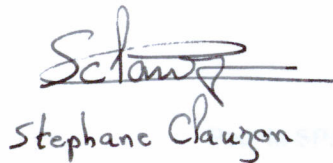
Dominique BUSSEREAU

Le Directeur Général de  
l'Aviation Civile



Patrick GANDIL

Pour le SNAC CFTC :



Stéphane Clauzon

Pour le SNCTA :



Pour le SNPL-DGAC :

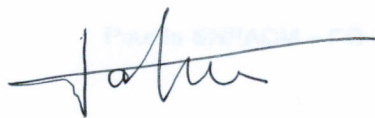


ERIC IGURNIER



Pour le SPAC-CFDT :

Pour l'USAC-CGC-AC :



Pour le SNIAC/AIPC :



Pour l'UTCAC :

Pour le SNPACM – FO :



Alain BELLIARD

Pour le SNNA-FO :

Pour l'USAC-CGT :

Pour le SNICAC-CGC :

Pour l'UNSA-IESSA :

## **Protocole 2010-2012**

# **ANNEXES NAVIGATION AERIENNE**

**Ces annexes sont des déclinaisons et compléments par rapport aux dispositions du corps du texte protocolaire, ces dernières prévalant.**

**Annexe 1 : stratégie « espace aérien » de la DSNA**

**Annexe 2 : stratégie « information aéronautique » de la DSNA**

**Annexe 3 : Stratégie « technique » de la DSNA**

## **ANNEXE 1**

### **Stratégie Espace de la navigation aérienne**

#### **a. Les objectifs de performance du FABEC**

Les objectifs de performance opérationnels du FABEC portent sur des enjeux :

- de sécurité avec la diminution du nombre absolu d'accidents et d'incidents graves avec contribution Navigation Aérienne ;
- d'environnement avec l'optimisation des profils et des trajectoires (réduction moyenne des trajectoires de 10 kms d'ici 2018) ;
- de capacité avec + 50 % trafic en 2018, pour moins de 1mn de délai/vol ;
- de coût/efficacité avec la diminution de 17 % du coût unitaire réel d'ici 2018.

Nonobstant les perspectives d'évolution à plus long terme du FABEC en matière d'airspace design notamment, la stratégie d'organisation et de gestion de l'espace aérien de la DSNA doit permettre d'accompagner et d'intégrer les évolutions menées à court et moyen terme (2009-2011) dans le cadre du FABEC principalement au sein de la Hot Spots Task Force. Identifiées comme des Early Implementation Packages (EIP), ces évolutions visent à traduire concrètement et rapidement pour les usagers le bénéfice opérationnel du FABEC. A ce stade, la DSNA est principalement impliquée dans le réseau de nuit, les City Pairs, la création de la CBA 22 et l'inversion des UN852/853.

Le réseau de nuit à l'échelle du FABEC vise à mettre à disposition des usagers certaines routes permettant à la fois de réduire la trajectoire nominale et d'économiser sur l'emport carburant lorsque l'activité de la Défense et le niveau de trafic ne justifie plus certaines séparations stratégiques. D'ici mi-2010, il est prévu la mise en service de près de 150 routes ou directes autorisées à travers l'espace du FABEC. Compte tenu de l'ampleur du dossier, la mise en service de ce réseau de nuit est phasée selon des packages : les premiers d'entre eux ont impliqué les

CRNA-Est, Ouest et Sud-ouest (routes de nuit entre l'Espagne et le Royaume-Uni, entre l'Espagne et la Belgique, ...)

S'agissant des City Pairs, le but est de fournir des propositions d'amélioration des trajectoires en-route pour les vols concernés afin d'offrir aux compagnies aériennes, sur ces trajets les plus pénalisés, des routes optimisées et planifiables lorsque cela est possible.

Le projet de création d'une CBA (CBA 22) dans l'est de la France, se substituant aux actuelles TRA Lauter et TSA 22, doit permettre aux forces aériennes françaises et allemandes de remplir leurs futures missions d'entraînement de grande amplitude. La DSNA portera, au cas d'espèce, au niveau FABEC, en étroite coopération avec la DIRCAM, les modalités de gestion pré-tactique (FUA de niveau 2) en vigueur au niveau national.

Les UN852/853 actuelles sont inversées par rapport à leur tracé au-delà du territoire national, aussi bien au nord qu'au sud. Le résultat de ces inversions crée une complexité artificielle de gestion de trafic et augmente également la longueur des trajectoires. Le FABEC permet d'étudier un alignement de ces routes à l'échelle européenne en ayant tous les acteurs de ce changement impliqués dans l'étude. Les simulations en temps réel à plus grande échelle auront lieu durant le premier semestre 2010 avec Skyguide d'une part et MUAC/Belgocontrol d'autre part.

## **b. Stratégie générale**

La DSNA promeut au sein du FABEC une stratégie en matière d'organisation et de gestion de l'espace aérien qui repose sur les piliers suivants :

- ✓ un centre terminal OPERA pour les aéroports parisiens à l'échéance de 2015/17 ;
  - ✓ quatre ACC (Brest, Aix, Bordeaux et Reims) qui couvrent l'en-route et les secteurs terminaux des grands aéroports de Province (Nice, Marseille, Lyon, ...) ;
- des SIV jointifs permettant d'assurer une meilleure compatibilité IFR/VFR
- ✓ des approches centrales consolidées et pérennisées permettant de mettre durablement en adéquation l'offre des services de la navigation aérienne à la demande des usagers ;
  - ✓ la poursuite de la mise en œuvre des CMCC, le cas échéant de type II, en fonction notamment des conclusions des expérimentations qui seront menées à Reims en 2010/11.

Cette stratégie de la DSNA a vocation à répondre non seulement aux objectifs de performance FABEC pour l'en-route comme aux objectifs « gate to gate » que la France souhaite voire atteints par le FABEC dans le cadre d'une organisation intégrée des services ATS/CNS/AIM.

Cette stratégie de la DSNA sera donc la feuille des route de ses services pour la définition de la stratégie globale « espace aérien » qui sera négociée avec nos partenaires du FAB EC, qui eux aussi ont d'ores et déjà commencé à formaliser leurs attentes en matière d'organisation de l'espace aérien.

La mise en œuvre et/ou la consolidation de cette stratégie nationale de l'espace aérien devra s'appuyer sur des études et des travaux à mener à l'horizon du calendrier protocolaire. Il est proposé de retenir les axes de réflexion suivants.

#### Mise en œuvre d'OPERA

OPERA est l'Organisme parisien d'En Route et d'Approche regroupant les positions de contrôle d'approche d'Orly et de Roissy avec les secteurs d'alimentation du CRNA Nord.

Un certain nombre de secteurs ou de partie de secteurs devront être transférés du CRNA/N aux autres CRNA.

Par ailleurs, l'implantation de positions de travail militaires au sein du centre OPERA, regroupant plusieurs entités actuellement disséminées en région parisienne (dont le DMC actuel) devra être étudiée.

Enfin, les études relatives au concept opérationnel OPERA devront pouvoir intégrer les nouveaux concepts de type « merge point ».

⇒ Il conviendra d'analyser les modalités précises de transfert des secteurs ou partie des secteurs du CRNA/N aux autres CRNA.

#### Stratégie en-route pour les CRNA

La stratégie d'organisation de l'espace aérien en-route s'appuie sur des projets d'évolution intra ou inter-centres, le cas échéant dans un cadre international ou FABEC. Cette stratégie devra intégrer des éléments de cadrage national civil-militaire en matière de gestion flexible de l'espace aérien ; ces éléments seront constitutifs d'un accord cadre civil-militaire qui fera l'objet d'une validation en Directoire en 2010 et dont les orientations devront ensuite être déclinées par CRNA.

⇒ Il conviendra d'assurer au niveau national, dans un cadre FABEC, le suivi de la cohérence de la mise en œuvre de cet accord cadre.

#### Extension des SIV

L'objectif général des transferts d'espaces depuis les CRNA (transferts limités pour la plupart aujourd'hui au FL115) vers les approches est de créer un ensemble d'espaces jointifs gérés par les approches, dans lesquels est également rendu le service d'information de vol.

La politique de mise en place des SIV jointifs actuellement en cours doit être poursuivie. Les bénéfices de la mise en place de ces SIV sont multiples :

- la compatibilité IFR/VFR est assurée de façon plus efficace par les approches : meilleure connaissance des trafics IFR et VFR interférents, visualisation des codes « 7000 », ... En outre, le trafic dans ces espaces, du fait de sa mixité, correspond à celui qui est habituellement géré par les contrôleurs des approches.
- la mise en place des SIV permet de libérer des ressources de contrôle dans les CRNA. L'exemple du CRNA/SO peut être cité avec notamment les perspectives de déplafonnement de secteurs FIR et d'augmentation de capacité consécutives à la mise en place des SIV jointifs dans le sud-ouest. Le CRNA/E attend des bénéfices similaires de la mise en place des SIV Bâle et Strasbourg.
- la mise en œuvre des SIV permet aussi de redéfinir et d'améliorer les interfaces entre les approches et les CRNA, potentiellement source d'amélioration de la capacité.
- elle est plébiscitée par les usagers, comme indiqué lors des consultations attente clients de la DSNA : ainsi en septembre 2008, le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) déclarait que le travail des SIV était particulièrement apprécié et que la mise en place des SIV dans le Nord Est était particulièrement attendue.

Lorsque les projets en cours auront abouti, la plupart des espaces en-dessous du FL115 des cinq CRNA (à l'exception notable des Alpes pour lesquelles l'étude du transfert des espaces correspondants n'a pas réellement débuté) auront globalement été transférés aux approches dans le cadre des SIV jointifs.

Au-delà du périmètre géographique de chacun des SIV, un certain nombre de questions (liste non exhaustive) appelleront des décisions à court ou moyen terme :

- l'harmonisation du plafond des SIV : des études sont aujourd'hui menées afin de relever notamment le plafond des SIV dans le Sud-Ouest du FL115 au FL145. La pertinence d'une généralisation à l'ensemble des SIV devra être étudiée.

- la possibilité de dissocier la limite des SIV de celle des FIR afin d'optimiser la sectorisation aujourd'hui contrainte par celle des CRNA (notamment du fait de la reprise des espaces la nuit).

Il conviendra par ailleurs d'accorder une attention particulière à la gestion des vols VFR : réflexions sur une meilleure connaissance des trafics, les classes d'espace, et la nature du service rendu, afin notamment de mieux prévenir les risques de collision entre vols VFR, y compris en espace aérien non contrôlé.

⇒ Le périmètre d'un projet SIV couvre des aspects circulation aérienne, techniques et ressources humaines. L'élaboration de la stratégie de réorganisation des basses couches devra permettre d'aborder l'ensemble de la problématique et d'établir un planning de réalisation de l'ensemble des projets de SIV jointifs, en cohérence avec nos moyens et nos objectifs.

### Consolidation des approches centrales

Les reprises d'approches ont pour objectif d'assurer une gestion cohérente et efficiente des espaces contrôlés, tout en optimisant les aspects économiques comme les ressources humaines.

La poursuite de la mise en place d'approches centrales doit permettre d'atteindre plusieurs objectifs :

- l'amélioration du dispositif CA global d'alimentation par la prise en compte du volume global des espaces après reprise, les contraintes liées à la partition des espaces étant levées.
- une consolidation de l'activité des approches centrales et par conséquent du métier de l'approche dans ces organismes.
- une efficacité économique du système de navigation aérienne améliorée par les regroupements d'approches : réduction du nombre de sites où sont déployés et maintenus certains systèmes techniques et gestion des ressources humaines mieux adaptée au trafic.
- la consolidation, la pérennisation et de facto la diminution du nombre d'organismes ICNA permettront des politiques plus robustes en matière d'affectation et de formation/qualification ; la pérennisation de l'activité de ces structures d'approches centrales devrait être de nature à améliorer l'attractivité de ces centres.
- les effectifs plus importants affectés dans ces approches centrales, comparées aux approches reprises, permettront une gestion plus adaptée du tour de service.

La place des TSEEAC dans la chaîne intégrée du contrôle aérien du contrôle d'aérodrome jusqu'à l'en-route sera ainsi renforcée et confortée ; les modalités de fonctionnement des terrains des groupes F et G devront bénéficier d'une attention particulière dans les domaines techniques et gestion des ressources humaines.

Compte tenu de l'organisation actuelle approches / SIV, il est logique que les regroupements d'approches puissent s'accompagner parallèlement des regroupements de SIV correspondants. A cet égard, les modalités de consolidation (opérationnelle et technique) devront prendre en compte les caractéristiques du terrain de rattachement.

Il est à noter que, contrairement à la politique suivie dans d'autres pays européens, la DSNA n'a pas souhaité privilégier une solution qui conduirait à structurer l'espace inférieur en confiant les approches aux CRNA.

L'organisation de l'espace aérien inférieur fondée sur des approches centrales / SIV consolidées en nombre réduit (une quinzaine en métropole) a vocation à être promue au niveau du FABEC comme un modèle d'intégration des services de contrôle d'aérodrome, de contrôle d'approche et d'information de vol qui, le cas échéant, pourra « embarquer » des considérants transfrontaliers.

⇒ L'élaboration de la stratégie de réorganisation des basses couches devra permettre d'établir une feuille de route de la consolidation d'un nombre réduit d'approches centrales. Cette stratégie devra notamment lister les pré-requis techniques, les besoins en termes de ressources humaines et les conséquences opérationnelles ; elle devra apporter les réponses sociales appropriées.

### Mise en œuvre des CMCC

La mise en œuvre des CMCC (Centres Militaires de Coordination et de Contrôle, implantés au sein des CRNA) et l'évolution du dispositif de coordination civil-militaire pour la navigation aérienne à l'horizon 2015 a fait l'objet d'une feuille de route conjointe Etat Major de l'Armée de l'Air / DSNA cosignée par le major général de l'Armée de l'air et le directeur des services de la navigation aérienne en septembre 2008 et validée en octobre 2008 par le directoire à l'espace aérien.

Ce modèle d'intégration opérationnelle civil-militaire et sa consolidation à court et moyen terme ont vocation à s'inscrire dans le cadre de la mise en œuvre du FABEC.

La mise en service du CMCC de Bordeaux, conformément à cette feuille de route, est effective depuis mai 2009 et le protocole de coordination

CRNA/SO-CMCC est en vigueur. Il formalise en particulier les conditions de coordination tactique directe de contrôleur à contrôleur, ainsi que les fonctions de l'OCCD. Le protocole de coordination directe du CRNA/O-CMCC de Brest a été amendé, permettant de formaliser l'extension de la zone de compétence du CMCC. S'agissant du CMCC d'Aix en Provence, les travaux de rédaction d'un protocole sont en cours, sachant qu'il devra être en mesure de reprendre l'activité CAM I à la fermeture du CDC de Nice prévue en 2012.

Un CMCC dit « type II » repose en particulier sur un nouveau concept d'opération de niveau 3, la mise en place d'une gestion opérative étendue afin d'optimiser la gestion de l'espace, la sectorisation de la gestion de la CAM I et l'insertion des positions de contrôle militaires au sein des blocs de secteurs de contrôle civils.

S'agissant de la coordination de niveau 3, le concept opérationnel devra permettre de mettre en œuvre des procédures de coordination performantes. La question des apports de la visualisation par les contrôleurs civils des aéronefs contrôlés en CMCC par les contrôleurs militaires et des méthodes de travail associées sera étudiée.

⇒ La poursuite de la mise en œuvre des CMCC à Aix, Bordeaux et Brest devra être consolidée sur les plans techniques (moyens radio, moyens de visualisation, ...), opérationnels (gestion opérative, ...), organisationnels (protocoles) et ressources humaines (mise en place des OCCD, ...). Les expérimentations menées à Reims devront permettre d'étudier le contour et les modalités de mise en œuvre d'un CMCC de type II au CRNA/E et les conditions de son éventuelle généralisation à l'ensemble des CRNA.

### **c. Organisation des services**

Il conviendra de tirer les enseignements du nouveau paysage de l'espace inférieur en matière d'organisation des entités. La DO souhaite poursuivre dans ce nouveau cadre la réflexion engagée en 2008 au sein du GT encadrement et qui visait à optimiser l'organisation des SNA et renforcer le rôle de leurs sièges vis-à-vis des organismes qui leur sont rattachés : besoin de rationalisation des effectifs d'encadrement, accentuation nécessaire des efforts de mutualisation et plus grande fédération des différentes entités composant les SNA.

Cette réflexion sera élargie aux CRNA notamment dans le domaine de prérogatives des subdivisions Etudes pour lesquelles des objectifs de rationalisation entre CRNA et SNA seront poursuivis.

⇒ La réflexion sur l'évolution de l'organisation des organismes et de leur encadrement sera menée au sein du GT encadrement dont les travaux ont été suspendus début 2009.

## **ANNEXE 2**

### **Stratégie technique de la DSNA**

#### **a. Modernisation des systèmes ATM**

Le programme de modernisation en matière d'assistance automatisée au contrôle en « environnement électronique » a pour objectif de standardiser les méthodes de travail des centres sur la base d'un concept d'opérations harmonisé avec les partenaires FAB EC et SESAR de la DSNA. Cette transformation sera faite selon trois phases :

- Phase 1 : premières évaluations opérationnelles d'ERATO et mise en service des premières fonctions data-link dans le Cautra sur la période 2011- 2013;
- Phase 2 : 4-FLIGHT intermédiaire permettant d'avoir un nouveau système opérationnel complet en environnement électronique permettant l'abandon du strip papier à l'horizon 2015-2017.
- Phase 3 : système de convergence européen intégrant des fonctions avancées de SESAR.

A partir de la seconde étape, le programme 4-Flight remplacera progressivement le CAUTRA. Le marché sera notifié fin 2010 pour une mise en service prévue en 2014/2015. Un scénario de basculement « rapide », si possible en 2 ans, du Cautra vers 4-Flight dans le centre OPERA ainsi que dans les 4 centres en-route, sera étudié.

Le système 4-Flight sera développé en coopération avec l'ENAV en élargissant si possible cette coopération à de nouveaux partenaires. Il couvrira à la fois le besoin des centres de contrôle en route et d'approche. L'objectif de long terme consiste à préparer l'arrivée des nouvelles fonctionnalités SESAR à l'horizon 2015-2020.

Sur la période 2010-2014, le développement des fonctions d'interopérabilité issues des règles de mise en œuvre du Ciel unique (IR FMTP-Flight Message Transfert Protocole, IR COTR-Coordination and Transfert et des messages OLDI optionnels) sera coordonné pour une mise en service simultanée entre les ANSPs du FABEC.

### ***i. Définition et évaluation des nouveaux systèmes ATM***

La mise en œuvre de ces nouveaux systèmes ATM « majeurs » sera coordonnée avec les organisations représentatives des personnels au travers du GS « mise en œuvre des systèmes ATM futurs ».

La définition des nouveaux systèmes de contrôle sera fondée prioritairement sur des évaluations de produits industriels existants ou lancés. Ces évaluations fonctionnelles seront conduites en conditions réalistes d'un point de vue opérationnel ; elles viseront à mesurer les écarts entre les besoins opérationnels consolidés et les solutions disponibles ; elles s'attacheront, au travers de la participation d'agents opérationnels (ATCO, ATSEP) à limiter les développements spécifiques aux seules fonctions critiques.

Les évaluations porteront sur des systèmes complets (gros systèmes déjà intégrés par l'industriel concerné). Les architectures intermédiaires nécessaires à une transition harmonieuse vers le futur nouveau système seront étudiées et définies.

Lors de ces évaluations opérationnelles, la participation d'autres ANSPs européens sera recherchée (au travers du Groupe EDOPS par exemple).

### ***ii. Stratégie pour les systèmes ATM tours et approches***

La DSNA cherchera à rationaliser les configurations terrains (objectif revenir à 3 configurations seulement : très gros terrains, gros terrains, moyens -petits terrains)

Pour les très gros terrains (ceux du groupe A avec spécialisation des qualifications TWR APP ; a minima Roissy et Orly) les positions d'approche seront fournies par le projet 4-Flight. En complément, la DSNA étudiera l'achat d'un nouveau système tour basé sur le concept Vigistrips capable d'intégrer progressivement les nouvelles fonctionnalités (CDM, ASMGCS niveau 2 +, filets anti-intrusion de piste). Il devra à terme s'interconnecter avec le système 4-Flight ainsi qu'avec les outils des exploitants d'aéroport.

Pour les gros terrains (groupe A sans spécialisation des qualifications TWR APP ; groupe B, groupe C avec salle d'approche), la solution envisagée s'articule autour des pistes suivantes :

- positions approches : utilisation de terminaux déportés de 4 Flight ;

- position tour : ré-utilisation du système tour développé pour les très gros terrains, ou bien, système tour spécifique.
- L'impact sur les schémas de regroupement et sur l'armement des positions devra être étudié. L'architecture retenue devra tenir compte de la centralisation exigée par le domaine plan de vol pour la continuité de l'information entre les différents organismes qui suivent le vol ;

Pour les moyens-petits terrains (Groupe C sans salle d'approche jusqu'à groupe G: l'évolution des systèmes sera basée sur les équipements actuels (IRMA, Vigie, SPIP) pour lesquels des solutions de pérennisation doivent être mises en œuvre.

Une étude sera menée sur l'intérêt d'une centralisation dans les CRNA à l'horizon 4-Flight, des systèmes de fusion des radars primaires et secondaires ainsi que des filets de sauvegarde. Cette étude devra bien faire la distinction entre la localisation des serveurs des systèmes et la méthodologie partagée de modification des données d'exploitation (type bande CA et cartes)

Un groupe de suivi sera créé.

### ***iii. La supervision***

Pour la maintenance opérationnelle, l'objectif est de mettre en service une Supervision Technique Centralisée dans tous les centres opérationnels importants. Ce système standard sera interfacé avec les différentes chaînes et offrira des services et une IHM homogènes. Pour la maintenance spécialisée on cherchera à utiliser le plus possible les outils de maintenance fournis par l'industrie avec chacun des systèmes, tout en respectant quelques principes communs d'IHM (spécifications « STS light »).

La possibilité de centraliser certaines fonctions de supervision (aides radio-nav, gestion des réseaux de communication, ...) au niveau du FABEC sera explorée. Dans ce cadre, la DSNA cherchera à positionner le CESNAC comme l'un des futurs centres de supervision européens.

### ***iv. La préparation, le suivi et l'analyse des vols***

La DSNA cherchera à privilégier les produits développés par Eurocontrol au sein du CFMU et du FABEC. Les systèmes nationaux PRESAGE, COURAGE, IMAGE seront dans un premier temps figés dans leurs évolutions puis progressivement remplacés par des systèmes européens. La DSNA veillera à garder des compétences dans ce domaine pour participer aux travaux SESAR et FABEC .

## **b. Stratégie CNS**

La spécification, l'achat et la maintenance des nouveaux systèmes CNS ont vocation à être gérés en commun entre les partenaires du FABEC.

### ***i. Les communications***

Dans le domaine des communications, les objectifs stratégiques DSNA consistent à :

- Assurer la continuité et l'optimisation de notre réseau de télécommunications.
- poursuivre la numérisation des communications vocales sol-sol et du segment sol des communications air-sol
- mettre en place une politique de sûreté SSI.

Dans ce contexte :

- Le déploiement du réseau longue distance Renar-IP et la migration des applicatifs ATM sur celui-ci seront poursuivis. Une interconnexion avec les réseaux de communication des ANSPs voisins sera recherchée via l'utilisation du réseau PENS..
- Le basculement des communications vocales sur ce réseau sera accéléré pour être au rendez-vous de l'arrêt programmé des communications téléphoniques analogiques et numériques synchrones bas débit.
- le renouvellement des chaînes radio-téléphone des CRNA sera initié en 2009 en coopération avec le centre de Maastricht, avec les objectifs suivants :
  - être au rendez-vous pour la mise en service du nouveau centre OPERA
  - faire de cette nouvelle chaîne radio-téléphone le système de référence au sein du FABEC. La notification du contrat est prévue fin 2010
- La modernisation des stations air/sol sera poursuivie pour atteindre les objectifs fixés par la doctrine air/sol tout en respectant l'obligation de numérisation ainsi que les objectifs 8.33 en prévision de l'IR extension sous le FL195.
- Pour le data-link, la DSNA assurera le service de communication et s'engagera dans un partenariat avec un fournisseur de service de communication air-sol pour fournir l'infrastructure VDL2. Ce partenariat sera négocié en commun avec les autres ANSPs du FABEC.
- Les communications sol-sol migreront dans leur ensemble sous la nouvelle technologie IP avant 2012. Une équipe intégrée DO/DTI sera chargée de piloter ce programme stratégique pour la modernisation des communications opérationnelles de la DSNA.

### ***ii. La navigation et le contrôle en vol***

Dans le domaine de la navigation, l'axe principal sera le développement et la généralisation progressive des systèmes de navigation par satellite (EGNOS, GALILEO).

La DSNA participera activement à la certification du système de navigation EGNOS, au sein de l'entreprise ESSP. La DSNA privilégiera la définition des nouvelles procédures d'approche et de décollage satellitaires en utilisant dès que possible les nouvelles capacités de guidage vertical apportées par ces systèmes.

La mise en service progressive de ces nouvelles procédures satellitaires permettra de retirer progressivement du service les moyens de radio-navigation classiques : réduction progressive des VOR et NDB jusqu'en 2015, réduction plus forte ensuite ; non renouvellement des ILS de CAT I à partir de 2015. Le rythme et les principes guidant ces retraits seront coordonnés au sein du FABEC.

La DSNA fera évoluer ses moyens de Contrôle en Vol en les adaptant progressivement à la nouvelle stratégie de moyens de navigation satellitaire. Elle cherchera à développer son activité au bénéfice des militaires et des autres pays européens, en particulier ceux du FABEC .

### ***iii. La surveillance***

En matière de surveillance la DSNA visera les objectifs suivants :

- poursuite du déploiement ARTAS
- mise en œuvre du mode S en 2010 en coordination avec nos partenaires du FABEC
- extension du mode S à la partie ouest du territoire métropolitain
- poursuite des expérimentations ADS-B

Une étude sera menée conjointement par les partenaires du FABEC pour évaluer les possibilités de rendre des services ARTAS centralisés pour plusieurs ACC (en tant que couverture radar de secours). Les conclusions de cette étude seront disponibles d'ici 2010.

Une étude d'optimisation des infrastructures de communication sera menée d'ici 2010 dans le cadre du FABEC.

#### **c Stratégie moyens de simulation**

Dans le cadre de l'amélioration des formations initiales et continues, la DSNA mettra en place en coordination avec l'ENAC une politique « simulateur » ambitieuse pour les approches et les tours.

Le GT « simulateurs » issu du CTP DSNA devra rendre ses conclusions  
Un GT définira un plan de déploiement de simulateurs en se basant sur

les objectifs pédagogiques, les types de matériel nécessaires selon 3 grandes familles : simulateur d'approche à forte concentration d'IFR, simulateur d'approche gérant une mixité de trafic, simulateur Tour

Il sera garanti un accès identique aux simulateurs Tour à l'ensemble des personnels détenteurs d'une qualification de contrôle Tour.

Dans le cadre de la création d'un prestataire unique au sein du FABEC, ce GT étudiera les possibilités de mutualisation des moyens de simulation au sein du FABEC

#### **d. Le programme SESAR**

SESAR (Single European Sky ATM Research) est le projet européen qui doit permettre de mettre en œuvre les nouveaux concepts ATM orientés vers la gestion de trajectoire à l'horizon 2020-2025.

Les activités de la DSN dans le cadre de SESAR devront être menées en cohérence avec celles du FABEC et de 4-Flight afin d'éviter des duplications et de garantir l'interopérabilité.

La DTI et la DO s'organiseront pour dégager les ressources et les compétences nécessaires à la participation dans SESAR. La mobilisation et l'implication sur le programme SESAR des ICA de l'ENAC sera notamment étudiée.

La DSN veillera à disposer des outils de simulation adaptés aux travaux d'études SESAR et revendiquera, au sein de SESAR, la conduite d'expérimentation de validation des nouveaux concepts SESAR/4-Flight , dans un contexte opérationnel en-route et d'approche.

#### **e. . Stratégie de maintenance des systèmes NA**

La maintenance du Cautra sera limitée à la correction des FFT les plus importantes et aux évolutions réglementaires. Seules quelques évolutions seront possibles.

La DSN s'organisera pour faire face dans de bonnes conditions au vieillissement du CAUTRA de façon à le maintenir en condition opérationnelle jusqu'à l'horizon 2017-2020 .

La DSN conservera la maîtrise des fonctions de logistique opérationnelle (centralisation et maîtrise des stocks, gestion des rechanges et des réparations, expéditions dans les centres opérationnels de métropole et d'outre-mer). Elle cherchera à en améliorer l'efficacité économique en étudiant et en comparant les différentes pistes suivantes :

- mutualisation avec un industriel intégrateur,
- mutualisation avec d'autres ANSP,

- partage du travail différent entre DTI et les sites,
- délégation à un industriel avec exigence de réactivité (cf. ADP).

#### **f. L'organisation des services techniques de la DO**

Afin d'accompagner les évolutions des systèmes et de renforcer le niveau de sécurité et l'efficacité des services techniques de la DO, une organisation plus performante de ces services devra être recherchée. Il faudra en particulier mobiliser et dégager les ressources nécessaires en maintenance spécialisée (MS) pour les nouveaux projets, le cas échéant dans le cadre de projets intégrés au niveau DO/DTI.

Cette organisation devra accompagner les évolutions des systèmes et de leur supervision (comme par exemple dans le cas de RENAR IP).

Les axes d'évolution amorcés lors du précédent protocole sur l'organisation de la maintenance opérationnelle des grands centres devront être poursuivis.

D'un point de vue général, une meilleure mise en valeur des compétences et des effectifs sera recherchée:

- une étude de la rationalisation de la maintenance des radars « en route », notamment pour regrouper sur moins de sites les équipes chargées de cette maintenance, sera menée ;
- parallèlement à la création d'approches centrales, le maillage des maintenances pourra être revu et optimisé afin d'assurer un meilleur dimensionnement, tant du point de vue des effectifs que des systèmes pris en compte ;
- les installations au profit des SNA pourront être mutualisées entre ces services, selon la répartition géographique des sites concernés.

#### **g. L'installation des systèmes et les infrastructures**

La DTI concentrera ses prestations d'installations sur les organismes des groupes A, B et C, les SNA se chargeant des installations sur les autres terrains. Elle veillera à l'homogénéité et au contrôle de la configuration des systèmes dans les différents centres.

La DTI cherchera à mettre en œuvre de nouvelles méthodes et/ou de nouveaux outils contractuels (accord cadre, système de qualification des fournisseurs) visant aux objectifs suivants :

- accélérer la passation des contrats d'installation,
- offrir aux centres opérationnels de nouvelles facilités pour leurs travaux d'installations

- implication plus grande des centres opérationnels pour certains projets, la DTI ne pilotant que l'installation des centres pilotes pour passer ensuite la main à la DO pour les centres suivants.

La DSNA maintiendra son expertise de génie-civil dans les domaines sensibles spécifiques aux infrastructures de navigation aérienne: énergie, foudre, incendie, climatisation, éclairage, Un réseau de compétences externes sera développé (bureaux d'études).

#### **h. La validation et le déploiement des systèmes informatiques**

Il s'agit là d'un domaine clé qui se positionne dans le cœur de métier DSNA et conditionne sa capacité à mettre en service ses nouveaux systèmes informatiques.

La DSNA se concentrera sur les tâches stratégiques suivantes :

- la validation : s'assurer que le système est conforme à ses spécifications (exigences de niveau système).
- l'intégration de systèmes de systèmes (intégration, pré-configuration et paramétrage de quelques gros systèmes déjà intégrés tels que système en route, d'approche, de tour, chaîne radio-téléphone, ), ASMGCS, réseaux longue distance, etc.. ). Il s'agit de vérifier qu'un système fonctionne également en conditions réelles, une fois intégré avec l'ensemble des autres systèmes.

## **ANNEXE 3**

### **Stratégie information aéronautique**

#### **a. Contexte international**

##### ***De l'AIS à l'AIM***

L'OACI, Eurocontrol et CANSO élaborent une stratégie pour faire évoluer les services « classiques » de l'information aéronautique (AIS) vers la gestion de l'information aéronautique (AIM). L'enjeu principal est de doter les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) d'outils et de bases de données structurés, reposant notamment sur des systèmes d'information géographique, en vue d'introduire de nouveaux services et produits au profit de l'ATM et des usagers aériens.

Cette stratégie se fonde sur des initiatives dont plusieurs sont déjà mises en œuvre par la DSNA. Il s'agit notamment des mises en œuvre du système qualité, du déploiement du système géodésique WGS 84, de la réduction des différences à l'OACI, ainsi que du respect des cycles de diffusion AIRAC.

La phase suivante de cette transition, à échéance 2011, est l'amélioration de la qualité et de l'intégrité des données, le passage à l'AIP électronique et la mise à disposition d'une base de données de référence de terrain et d'obstacles selon un modèle d'échange structuré.

La dernière phase devrait permettre à échéance 2016, de fournir des cartes électroniques et des services évolués pour les exploitants d'aéronefs tant d'aviation légère que commerciale. Pour cette dernière, les questions d'interopérabilité, de réseaux sol-bord et d'échanges de données seront abordées et l'infrastructure retenue mise en place dans le cadre de SESAR.

En parallèle le projet de NOTAM digital (XNOTAM) est porté par Eurocontrol et la FAA, qui doit conduire à l'intégration des bases de données statiques et dynamiques (permanentes et temporaires).

L'information aéronautique : un des domaines de la réglementation Ciel Unique

Afin de soutenir cette stratégie au niveau européen, le deuxième paquet des règlements Ciel Unique, entré en vigueur le 4 décembre 2009, consacre un article à l'information aéronautique électronique.

Sans que cela remette en cause la responsabilité des Etats en matière de publication aéronautique, la Commission Européenne se fixe l'objectif de

rendre disponible, par voie électronique, une information électronique de haute qualité sous une forme harmonisée.

En s'appuyant sur Eurocontrol, la Commission Européenne développera une infrastructure communautaire sous la forme d'un portail électronique d'informations librement accessibles aux différents usagers. Ce portail donnera accès aux informations aéronautiques (AIP, NOTAM, PLN, etc.), aux informations météorologiques (METAR, TAF, etc.) et aux informations relatives à la gestion des courants de trafic aérien (messages ATFCM).

Pour mener à bien ce projet, la Commission Européenne engagera une coopération étroite avec Eurocontrol et l'OACI. Elle adoptera également des mesures d'exécution, à l'image de l'Implementing Rule dite ADQ (Aeronautical Data Quality), qui a été récemment approuvée par le Comité Ciel Unique.

### ***Le FABEC***

L'information aéronautique constitue un des thèmes majeurs de discussion au sein du FABEC. Un groupe de travail a récemment été lancé pour définir la stratégie AIM à développer dans le FABEC.

La première réunion a eu lieu début décembre 2009, réunion au cours de laquelle il a été décidé d'examiner en priorité les produits et services directement utiles aux services ATM. Le groupe va rechercher les besoins commun en matière de données aéronautiques pour les services du contrôle aérien.

A ce stade, le domaine des informations et des services météorologiques n'est pas abordé.

### ***Le programme EAD***

L'EAD (European AIS Database) est une base de données européenne d'informations aéronautiques alimentée par les services d'information aéronautique des Etats européens, lesquels ont la responsabilité de la validité et de l'intégrité des données qui y sont stockées et mises à la disposition des usagers.

Eurocontrol est responsable de cette base de données et de ses évolutions. La maintenance et le support de l'application a été confiée à la société Frequentis, tandis que le développement et la fourniture du service a été confié à la société GroupEAD, qui a été créée par AENA, DFS et Frequentis selon le droit espagnol. Cette société a décidé début 2009 d'ouvrir des négociations avec des partenaires qui seraient intéressés à prendre une part dans son activité.

Il convient par ailleurs de noter qu'Eurocontrol a engagé des protocoles de fourniture de données avec de nombreux Etats hors de l'Union Européenne et promeut le modèle « EAD » au niveau international.

### ***La navigation par système satellitaire***

L'Union Européenne et les pays associés se sont dotés d'un système complémentaire au GPS, EGNOS. Ce système a pour objectif d'offrir aux opérateurs aériens un moyen d'approche et d'atterrissage grâce à une qualité de service en termes d'intégrité et de précision supérieure au seul GPS. L'exploitation d'EGNOS a été confiée à une société ESSP, dont la république française est actionnaire via la DGAC.

La volonté de l'Union Européenne est de promouvoir l'usage de ce système EGNOS auprès de l'ensemble des opérateurs aériens européens.

L'OACI a également pris en compte cet objectif en établissant des standards d'établissement de procédures de circulation aérienne (Required Navigation Performance - RNP).

### **b. Les usagers aériens**

Suite à l'analyse des attentes recueillies de septembre 2008 à septembre 2009 auprès d'usagers de l'espace aérien et compte tenu des débats au sein du comité national de l'information aéronautique pour l'aviation légère et sportive, les besoins exprimés, à la fois par les compagnies aériennes et les pilotes de l'aviation générale, sont relatifs au mode d'accès, à la lisibilité et à la complétude de l'information aéronautique.

Selon les usagers aériens, le développement de l'accès électronique devrait permettre une mise à disposition plus rapide et plus à jour de l'information aéronautique et l'amélioration du traitement automatisé des informations devrait garantir une plus grande fiabilité et une meilleure lisibilité.

De même, certaines catégories d'usagers aériens souhaitent vivement que des procédures de circulation aérienne fondées sur le système satellitaire EGNOS soient mises en œuvre sur les aérodromes qu'ils utilisent le plus souvent.

Enfin, des compléments sont attendus sur les cartes aéronautiques (information utiles et légales) et sur les informations aéroportuaires (travaux, état des pistes).

S'agissant de la préparation des vols, les attentes des usagers vont aujourd'hui vers un service fiable ouvert sur les nouvelles technologies apportant des fonctions plus avancées que celles offertes par les systèmes actuellement mis à leur disposition et permettant aux pilotes un suivi en temps réel de la prise en compte de son plan de vol.

### **c. L'organisation et les outils**

### ***La mise en œuvre des processus***

Dans le cadre du système de management intégré de la DSNA, un processus R3 "rendre le service AIS" a été identifié. Ce processus se décompose en trois sous-processus que sont "recueillir les données et la mise à jour de l'information aéronautique", "concevoir, réaliser, et diffuser l'information aéronautique" et "mettre à disposition des usagers". Son pilotage a été confié au chef du SIA. Les différents services de la DO, le SIA, les BRIA et les BTIV notamment, ainsi que la DTI contribuent à la mise en œuvre de ce processus.

Il convient de noter en particulier le rôle d'animation du SIA pour le réseau d'informateurs aéronautiques (personnels SNA, gestionnaires d'aérodrome, BEP, CESNAC) ainsi que les responsabilités de la DTI dans le domaine du traitement de l'information aéronautique (les détails figurent en annexe).

### ***Les outils actuels et futurs***

L'outil intégré NOPIA dont la mise en œuvre des premiers modules est prévue en novembre 2010 est une réponse à l'intégration des processus de collecte, de traitement et de publication des informations aéronautiques. Un module particulier "informateur aéronautique" est spécifié pour satisfaire au besoin d'impliquer tous les acteurs sur une même chaîne de réalisation de processus R3.

L'outil GEOTITAN est utilisé pour l'établissement des procédures de circulation aérienne.

Le SIA alimente la base de données EAD en temps réel pour les données temporaires et à chaque cycle AIRAC pour les données permanentes. Par contre, les services rendus aux usagers nationaux sont fondés sur la BDA (Banque de données aéronautique) et sur la base de données PIANO, outils pour lesquels les évolutions d'applications logicielles sont limitées.

Les outils actuellement mis à disposition des pilotes, par la DSNA, pour la préparation des vols (protections aéronautiques et météorologiques) et le dépôt des plans de vol sont: Internet (outil Olivia), bornes-pilotes sur certains aérodromes (initialement 53 bornes et 22 actuellement en service, seules 10 vraiment utilisées), site web du SIA (pour la consultation des Notam, AIP, AIC...), la voie téléphonique (opérateurs BRIA).

Des travaux de consolidation de la liaison plans de vol entre OLIVIA et SIGMA ont été lancés afin d'améliorer la fiabilité de la chaîne ainsi que le service Olivia (retour vers le pilote d'un accusé de traitement CAUTRA du plan de vol). La mise en service de cette évolution est prévue pour début 2010.

En parallèle la DSNA souhaite disposer d'un système plus performant permettant d'augmenter le taux de dépôt de PLN pour les VFR,

d'améliorer la distribution initiale du plan de vol y compris VFR vers les terrains départ/destination et les SIV traversés, de moderniser les outils des BRIA.

Une étude a permis de confirmer l'existence de solutions industrielles couvrant globalement ces besoins et de valider l'intérêt de la solution mise en œuvre par Skyguide et Austrocontrol. Des travaux sont en cours et doivent se poursuivre courant 2010 pour explorer plus avant les modalités d'une coopération et étudier la faisabilité technique du partage de ces outils au profit de la DSNA.

#### **d. Axes de réflexion**

La stratégie de la DSNA dans le domaine de l'AIM et de la préparation des vols et sa mise en œuvre repose sur les éléments suivants.

Il y a aujourd'hui au niveau mondial un mouvement progressif de passage d'une information aéronautique statique classique (cartes, AIP..) vers une gestion dynamique et intégrée des services de l'information aéronautique –économique sûre et efficace- sur la base de la fourniture et de l'échange de données aéronautiques digitales, de qualité garantie, en collaboration avec toutes les parties .

Au niveau européen, dans le cadre de SESAR, on se dirige même vers un concept plus large « d'information management » (intègre notamment la météo) à l'horizon de la mise en œuvre du réseau SWIM..

C'est dans cette optique que la DSNA a entrepris la modernisation et l'automatisation de sa chaîne de traitement et de production de l'information aéronautique avec l'outil NOPIA. Il permettra d'être conforme aux nouvelles exigences européennes (évolutions AIXM, IR ADQ...) et de se préparer à la convergence des modèles d'échange.

De plus la DSNA maintient ou engage l'interopérabilité entre ses différents systèmes GEOTITAN, NOPIA, préparation des vols, COFLIGHT, ...

Dans ce cadre, elle doit analyser sur les aspects techniques et opérationnels les forces et les faiblesses de son dispositif de gestion des Notams et de l'information temporaire (SUP AIP) et les examiner en regard des services et des outils disponibles au sein des partenaires du FABEC. Les feuilles de route ambitieuses d'EAD et de l'OACI justifient de lancer sans tarder cette évaluation.

#### Pour l'ensemble des services de la DSNA :

L'objectif est de viser la conformité aux exigences de l'IR ADQ (Aeronautical Data Quality) dès leur applicabilité.

Le FABEC est une opportunité pour mener une étude préliminaire sur les moyens humains et matériels disponibles dans chacune des AIS concernées, et ainsi évaluer les bonnes pratiques, outils et les services rendus existants. Une recherche de « quick wins » comme la mise à jour des tables de circulation aérienne, la publication d'un routier unique, l'établissement de procédures de secours mutuels pourra être menée. D'ailleurs, ces « quick wins » seront d'autant plus accessibles que la DSN sera en mesure d'anticiper l'application de l'IR ADQ, forte de la compétence de ses personnels et de la modernité de ses outils.

Par ailleurs, la DO et ses services concernés doivent devenir un pôle de compétence en matière d'établissement de procédures de circulation aérienne au sein du FABEC.

Enfin, le renforcement de l'animation du processus R3 « rendre le service AIS » aux fins d'améliorer la qualité des données aéronautiques statiques et dynamiques dès leur traitement d'origine permettra la mise en cohérence des informations aéronautiques préalablement à leur enregistrement.

#### Pour le SIA en particulier :

L'objectif est de le mettre en capacité de devenir sur la scène européenne un pôle d'excellence et d'assumer pleinement, aux termes de l'annexe 15, sa responsabilité internationale de service AIS.

Les contributions du SIA pour maintenir la base EAD sont gages d'une volonté affirmée d'être dans le temps des évolutions techniques et fonctionnelles de la migration de l'AIS vers l'AIM.

La participation active du SIA aux projets XNOTAM, du format AIXM (nouveau format d'échange d'informations aéronautiques) et eTOD (base de données relative aux obstacles proches des aérodromes) en est également l'expression.

Dans ce contexte, les fonctions du bureau NOTAM international (BNI) sont amenées à évoluer tant sur le plan technique qu'opérationnel et sa réorganisation est à l'étude. Celle-ci portera notamment sur l'organisation du travail, sur la diversification et le renforcement des compétences des agents basée sur l'expérience acquise et la formation continue, pour répondre aux enjeux liés à l'évolution de leurs métiers, ainsi que sur une meilleure reconnaissance de ces compétences.

Les aspects liés au caractère international des tâches sera pris en compte par une la mise en place d'une offre fournie en matière de formation en langue anglaise.

Le SIA doit pouvoir proposer et rendre des services innovants et ciblés selon les usagers. Des visualisations graphiques dynamiques de l'espace aérien sont attendues en complément des informations textes. Les

projets AZBA et les SUP AIP incluant des cartes sont des précurseurs de tels services qui s'adressent autant à l'aviation générale qu'à l'aviation de transport, d'autres restent à définir au niveau national ou FABEC. Pour ce faire, il est essentiel de disposer d'une base de données, compatible de celle d'EAD, sur laquelle des services « à valeur ajoutée » pourront être développés au niveau national ou FABEC.

Pour les BRIA en particulier :

Au delà de la réorganisation lancée dans le cadre du précédent protocole, l'étude de la plus grande centralisation possible du service au niveau national devra être menée.

Cette centralisation permettra :

- de tenir compte de l'évolution des attentes des usagers vers un service rendu à distance
- d'accompagner l'évolution des aspirations des TSEEAC de la DSNA et de leurs compétences
- de consolider la position de la DSNA dans le FABEC en offrant aux usagers un service modernisé au niveau national, intégré à l'ensemble de la chaîne ATM/CNS/AIM et destiné à devenir, au sein du FABEC, l'un des piliers du service au profit de l'aviation générale.

Les personnels sont les acteurs clés pour la concrétisation de la transition de l'AIS vers l'AIM en étant au cœur des projets majeurs précités ou moindre à venir. L'accélération du rythme des projets conduit naturellement à renforcer les compétences nécessaires pour assurer la validation rapide des informations aéronautiques temporaires et permanentes de nature complexe et garantir la qualité et l'intégrité des bases de données, ainsi qu'à développer de nouvelles expertises pour accompagner la conduite du changement.