

CT DSN DU 15 FEVRIER 2019

Plan stratégique de la DSN 2019-2025

Le présent Plan stratégique précise la stratégie de modernisation et de performance à laquelle s'engage la DSN pour la période de 2019 à 2025 et même au-delà. Il décrit la stratégie à 5 ans qui formalise ses engagements vis-à-vis de ses usagers, clients et partenaires. Il est, entre autre, une traduction des demandes formulées lors des Assises Nationales du Transport Aérien organisées de mars à octobre 2018 par le gouvernement. C'est donc avant tout un document de communication vers l'extérieur. Aussi, et c'est ce que regrette FO, ce document comporte peu d'éléments chiffrés bien que des points essentiels sont abordés comme le besoin de capacité. Il ne comporte pas non plus les besoins en génie civil et encore

moins les budgets qui doivent y être alloués. De façon générale, FO regrette qu'il n'existe pas une déclinaison interne à la DGAC de ce plan stratégique détaillant sa mise en œuvre. C'est d'autant plus dommage qu'il est également un axe d'orientation important pour les prochaines négociations protocolaires.

De manière générale, ce document semble extrêmement ambitieux et loin des réalités du moment : matériels obsolètes, projets repoussés, et surtout sous-effectif chronique... Pour FO, ce plan ne sera viable que si le protocole social est lui aussi ambitieux et porte les moyens nécessaires à l'appui de la vision de la DSN.

FO a profité de la présentation de ce plan stratégique pour aborder les points suivants :

SYSAT Gr2 : après plusieurs années d'étude le projet est au point mort et le calendrier de déploiement n'est aujourd'hui plus connu. Ce programme de modernisation a été vivement critiqué par le CGEDD lors de son audit, à tel point que la DSN a décidé de tout remettre à plat.

Ce programme fera donc l'objet d'une revue qui sera présentée au printemps.

FO en a profité pour remettre en cause, comme le CGEDD, la pertinence d'un marché multi-attributaire, source d'hétérogénéité des systèmes et de difficultés de réapprentissage lors de mutation des contrôleurs ou des personnels techniques.

Jusqu'ici de nombreuses demandes de modernisation du matériel de tour ou d'approche étaient refusées au motif de l'arrivée de SYSAT.

Le déploiement de celui-ci étant fortement retardé, FO a demandé et obtenu que le plan d'obsolescence des systèmes soit revu et qu'une étude au cas par cas soit faite afin de répondre à l'impératif de modernisation du matériel dans certains organismes.

A ce propos la DO s'engage donc à revoir la possibilité de déployer un système type VIGIE. Enfin, et vu les errements sur ce programme, FO obtient la confirmation que SYSAT Gr2 concernera toujours l'ensemble des sites (TWR et APP) de métropole.

Modernisation des systèmes pour les sites Outre-mer : « les services d'Outre-Mer de la DSN bénéficieront de systèmes de nouvelle génération adaptés à leurs besoins spécifiques ». Dans ce cadre, FO a demandé qu'un outil de régulation (pour le trafic océanique) soit intégré pour le centre de Cayenne. Aujourd'hui, seul un outil de prévision de trafic est en place.

Recrutement : au sujet de la question des affectations à Cayenne, FO a interpellé la DSN au sujet du concours EP/SP dont la règle d'affectation des postes avait changé après la parution des résultats lors de la dernière session ! L'obligation de devoir prendre un poste à Cayenne apparaissait comme du chantage et aurait pu aboutir au refus du concours par tous les candidats ! La DSN a finalement fait marche arrière et mis les postes de Cayenne au même niveau que les autres postes ouverts. FO a demandé que cette année la règle d'attribution des postes soit la même que celle de l'année dernière et qu'elle soit clairement définie et expliquée AVANT le concours EP/SP. FO redemande également la possibilité de recruter par la voie RUE pour Cayenne, possibilité qui n'a pas été étudiée jusqu'ici.



Drones : FO a interpellé le DSNA sur la forte charge de travail qu'implique la gestion des drones pour les chefs CA, notamment du fait de l'absence de logiciel dédié. Une

étude de marché est en cours en vue de la création et achat d'un outil.

Projets DAT : les ambitions de la DSNA s'affichent

Fin 2018, la DSNA a décidé de passer les projets DAT en Programme, ce qui permet une meilleure organisation, la création d'un chargé de programme dédié ainsi que d'un budget spécifique (2 à 4 millions d'€/an). Néanmoins FO a demandé que ce passage en programme n'empêche pas la tenue régulière de réunions qui permettent aux OS de prendre part aux décisions sur un sujet aussi structurant.

La DSNA a ensuite présenté les projets qu'elle compte mettre en œuvre ces prochaines années :

- **Saint Pierre et Miquelon** : le système doit permettre aux contrôleurs aériens de Saint-Pierre Pointe Blanche d'assurer le contrôle d'aérodrome de Miquelon. La phase de validation opérationnelle est programmée pour octobre 2019.

- **Quai du Large** : pour rappel, la mise en place d'un contrôle aérien à distance de l'héliport urbain « Quai du Large » est prévue depuis l'organisme de contrôle de Cannes. Les premiers essais opérationnels sont prévus au printemps 2020. Sauf que l'appel d'offre pour le matériel est infructueux et les devis deux fois plus chers que le budget prévu ! FO a demandé où en était l'étude de sécurité avec la DSAC qui permettra notamment de trancher des points essentiels (monosite ? multisites ? possibilité de regroupement ?). Sur ce point la DSNA admet que rien n'a avancé... Pourtant cette question est essentielle car les conclusions auront un impact sur la commande du matériel et sa disposition. Une fois encore, bien que FO soit prêt à accompagner ce projet vu le besoin évident de gérer le Quai du Large, il ne peut être question à ce stade d'aboutir à un contrôle multisite simultané ! A vouloir aller trop vite, la DSNA ne met-elle pas en danger la réussite de ce projet ?

- **Bordeaux Mérignac** : la DSNA a décidé d'étudier l'expérimentation d'un système de surveillance de la piste de Bordeaux-Mérignac exploitant les techniques DAT. L'idée est de permettre une acquisition suffisamment performante des mobiles en mauvaise condition de visibilité (en couplant avec d'autres

systèmes : ADS-B, A-SMGCS...). Aucun agenda n'est donné.

- **Pyrénées** : Un projet d'une visualisation déportée de l'aéroport de Tarbes depuis Pau est en cours de lancement. L'objectif est de faciliter les opérations du centre de contrôle d'approche commun aux 2 aéroports.

- **Tours Val de Loire** : La DSNA lance la mise en œuvre d'un contrôle aérien distant pour l'aéroport de Tours Val de Loire. La DSNA voit dans ce projet une opportunité pour construire un premier « Remote Tower Center » (RTC) français.

Dans la perspective du départ du contrôle aérien militaire en 2021, la DSNA veut mettre en place un service de contrôle pour l'aéroport de Tours-Val-de-Loire. Ce service concernera le transport public de passager.

La reprise du contrôle d'approche serait mise en œuvre dès l'été 2021 par Melun. Pour le service de contrôle d'aérodrome, la DSNA a retenue comme solution de transition une intégration par la DGAC en 2021 de 3 à 4 contrôleurs de l'armée de l'Air, dans l'attente de la mise en place du service de contrôle distant (rendu à l'aide d'une solution DAT à partir de 2022). Le RTC aurait vocation à assurer le service du contrôle distant sur 3-4 aérodromes. Le projet est prévu de s'achever en 2024.

Pour FO, ce projet pose énormément de questions. Tout d'abord sur l'aspect social de l'intégration des contrôleurs militaires. En effet, comment seront ces personnels une fois recrutés à la DGAC ? Qu'en sera-t-il sur les possibilités de mutations après 5 ans ? Auront-ils droit à la prime de mobilité forcée alors qu'ils contrôleront le même aérodrome suite à la mise en œuvre de DAT ? Etc.

Ensuite, pour FO, le calendrier paraît extrêmement optimiste ! Pourtant les (malheureux) exemples récents de dérives de la modernisation devraient inciter la DSNA à être plus réaliste et à se donner les moyens de réussir !



Enfin, la proposition de la DSNA de mettre sur la table 2 scénarios de Remote Tower Center (RTC) laisse FO perplexe : en approche centrale avec des contrôleurs du corps des ICNA ou au sein d'un organisme existant de la DSNA avec des contrôleurs du corps des TSEEAC. Dans

une période où la DSNA veut imposer une baisse des BO dans les approches, elle imagine un scénario où elle ajoute un service à rendre ! Et c'est sans parler des contraintes de maintien de mention d'unité qu'il faudrait ajouter à celles d'une approche !

Suite donnée : Temps partiel de droit pour les contrôleurs

Lors du CT DSNA de janvier 2018, une note relative à la mise en œuvre de la loi permettant d'accomplir un travail en temps partiel de droit dans certaines conditions était proposée. Cette note ne devait s'appliquer qu'aux ICNA mais suite à une demande de FO, celle-ci a été modifiée afin d'inclure également les TSEEAC contrôleurs.

Cette note a été signée le 10 avril 2018 et est donc applicable depuis cette date.

Lors du CT DSNA du 15 février, FO a demandé et obtenu que le titre de cette note soit modifié afin qu'il soit explicite, elle s'applique à tous les contrôleurs, ICNA et TSEEAC.

Révision de classement d'organismes

L'avis du Comité technique est demandé sur la révision annuelle de l'arrêté de classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne.

Les terrains ci-dessous sont concernés par des changements de groupe :

- Montpellier-Méditerranée, qui passe du groupe C en B ;
- Nantes-Atlantique, qui passe du groupe C en B ;
- Bastia-Poretta, qui passe du groupe E en D ;
- Biarritz-Bayonne-Anglet, qui passe du groupe E en D ;

Vote : Pour à l'unanimité.

Vos représentants SNNA-FO : Roland PAGNIER Laurent NOTEBAERT Raynald DROLEZ Jérôme CAFFIN

***Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?
REJOIGNEZ LE SNNA-FO !***

Nom & Prénom :

Date de naissance :

A....., le.....

Corps :

Signature

Affectation :

Adresse professionnelle :

☎ :

Portable :

**A renvoyer par fax 05 57 92 84 87, par mail
ou par courrier : SNNA-FO, DSAC/SO, Aéroport-
Bloc Technique - TSA 95003**

Email :

33688 MERIGNAC Cedex

