



Paris, le 16 décembre 2011

Communiqué du Président du comité technique de la DSNA du 8 décembre 2011

Le CT DSNA s'est réuni à Athis-Mons, jeudi 8 décembre 2011, sous la présidence du Directeur des services de la Navigation aérienne et en présence des représentants des organisations syndicales FO, SNCTA, SPAC-CFDT, UNSA et USAC-CGT, organisations représentatives de la DSNA au titre des élections professionnelles d'octobre 2011.

Le communiqué ci-joint fait la synthèse des actions retenues.



Contact : François RICHARD-BOLE /// 01 58 09 48 15

En préambule, le président informe que ce comité technique se tiendra dans le cadre du décret du 15 février 2011 pris en application de la loi du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social. Il rappelle que parmi les dispositions nouvelles, les représentants des personnels ont été élus au scrutin de liste pour un mandat de 4 ans et qu'ils ont seuls le droit de vote. La décision DSNA/SDRH en date du 10 novembre 2011 précise la composition des dix représentants titulaires des personnels et leurs suppléants.

Les actions retenues lors de cette séance au titre des points de l'ordre du jour sont résumées ci-après.

▪ **PV du CTP DSNA du 5 juillet 2011**

Le PV du CTP DSNA du 5 juillet 2011 est soumis aux membres du CT DSNA mais ne sera pas approuvé formellement compte tenu de la nouvelle composition. Les modifications exprimées en séance seront néanmoins prises en compte dans la version finale.

▪ **Modifications des textes d'organisation de la DSNA**

L'avis du CT est appelé sur les modifications suivantes de textes d'organisation :

- l'arrêté portant organisation de la DSNA pour prendre en compte le rattachement des directeurs de programme auprès du DSNA, deux nouvelles dénominations : « Mission Europe » (DTI/E) et « Mission SMI » (DTI/SMI) ainsi que la transformation du domaine « Recherche et développement » en domaine « Etudes Européennes et Innovations » (EEI) à la DTI – sujets déjà présentés en CTP DTI ;
- la décision d'organisation de la DTI pour prendre notamment en compte la notion de directeurs de programmes techniques, les nouvelles dénominations des deux missions précitées et détailler les missions du domaine EEI ;
- la décision d'organisation du CRNA Sud-Est pour prendre en compte la fermeture du détachement civil de coordination (DCC) dans le centre de détection et de contrôle militaire de Nice – Mont Agel).

Le CT DSNA se prononce favorablement à l'unanimité sur ces trois projets de texte, avec des modifications mineures apportées en séance.

- la décision d'organisation du SNA SSE pour prendre en compte la fermeture du bureau de piste de l'organisme de Perpignan à compter du 31 août 2012.

Après débat, le projet de texte soumis au vote recueille 3 voix contre et 7 abstentions (*).

(*) Pour : 0 voix ; contre : 3 voix (USAC-CGT) ; abstention : 7 voix (UNSA, SNCTA, FO, SPAC-CFDT)

Le président prend note de l'avis du comité. Le DSNA demande néanmoins au directeur des opérations de prendre la décision proposée.

▪ **Modification de l'arrêté fixant le classement en groupe des organismes de contrôle de la circulation aérienne**

Les mouvements équivalents (MEQ) des terrains concernés sont présentés sur les trois dernières années (2008/2009/2010). Ils prennent en compte en particulier pour les terrains du groupe F une extrapolation de trafic correspondant aux journées d'auto-information. En outre, une analyse de sensibilité a été effectuée par la DO pour vérifier que l'impact sur le trafic de l'éruption du volcan islandais en 2010 est neutre vis-à-vis du projet de reclassement des organismes.

Après un long débat sur le mode de calcul du trafic comptabilisé entre organismes et l'échelon central de la DO, il est proposé de reclasser :

- l'organisme de Bâle-Mulhouse du groupe C au groupe B à compter du 1^{er} janvier 2011 ;
- les organismes Pyrénées, Martinique Aimé Césaire, Paris-Le Bourget du groupe C au groupe D ;
- l'organisme de Meaux-Esbly du groupe F au groupe G.

Il est également proposé de classer les nouveaux organismes de Brive-Souillac et de Nîmes-Garons en groupe G.

Pour ce qui concerne les organismes d'Ajaccio et de Chavenay, très proches des seuils de reclassement, la dernière mise à jour de comptabilisation des MEQ par la DO conduit à ne pas reclasser ces organismes au titre de l'année 2010.

Le président s'engage à ne pas considérer ces changements de classements comme motif de révision de BO ou de l'organisation opérationnelle, ainsi qu'à ne pas appliquer ce nouveau classement au régime indemnitaire des agents nouvellement affectés sur ces terrains à la suite des campagnes de mutations de l'année 2011.

Après débat, le projet de texte de reclassement de 5 organismes de contrôle de la circulation aérienne et de classement en groupe G des organismes de Brive-Souillac et de Nîmes-Garons soumis au vote recueille 8 voix contre et 2 abstentions (*).

(*) Pour : 0 voix ; contre : 8 voix (USAC-CGT, UNSA, FO et SPAC-CFDT) ; abstention : 2 voix (SNCTA)

Le président prend note de l'avis du comité et demande au SDRH de procéder à la publication du texte proposé au Journal officiel avant la fin de cette année. Il demande à la direction des opérations de tenir une réunion avec les représentants des personnels membres du CT DSNA pour débattre de l'application pratique de la méthode de comptabilisation des MEQ, puis de diffuser une nouvelle note de référence méthodologique.

▪ **Modification de la circulaire relative aux procédures de délivrance, de prorogation, de rétablissement des mentions d'unités des organismes de la circulation aérienne et aux procédures de suspension ou de retrait de la licence de contrôleur de la circulation aérienne**

Il est proposé que le nombre d'examineurs non chefs de tour de l'organisme de Nantes-Atlantique passe de 4 à 6 pour faire face à l'augmentation du nombre d'agents à former en raison des départs planifiés des agents à la retraite et de la création du nouvel aéroport de Notre-Dame des Landes. Ce changement nécessite une modification de la circulaire du 17 avril 2008.

Le CT DSNA émet un avis favorable à l'unanimité sur la modification proposée au Titre 4 « Examineurs » de l'annexe à la circulaire DSNA/D du 17 avril 2008.

▪ **Attribution des sièges des représentants des personnels de la DSNA au futur comité de dialogue social du FABEC**

Il est prévu de tenir la première réunion du futur comité de dialogue social du FABEC au cours du premier trimestre 2012. Les représentants des personnels disposeront de 19 sièges répartis comme suit : DSNA : 5 sièges ; DFS : 4 sièges ; skyguide : 2 sièges ; MUAC : 2 sièges ; LVNL : 2 sièges ; Belgocontrol : 2 sièges ; ANA : 2 sièges. Le président explique la possibilité offerte aux organisations syndicales nationales de confier des mandats transnationaux aux organisations européennes dont elles sont membres, ce qui peut conduire le cas échéant à modifier la répartition finale des sièges, à la discrétion des organisations syndicales.

Pour l'attribution des 5 sièges des représentants des personnels de la DSNA, il est proposé d'appliquer les modalités qui ont prévalu à la constitution des comités techniques nationaux, aux résultats des dernières élections professionnelles, ce qui donne la répartition suivante : USAC-CGT : 2 sièges ; UNSA : 2 sièges ; SNCTA : 1 siège.

Après débat, le CT DSNA émet un avis favorable (*) à l'attribution proposée des sièges.

(*) Pour : 8 voix (USAC-CGT, UNSA et SNCTA) ; contre : 1 voix (FO) ; n'a pas participé au vote : SPAC-CFDT.

■ Plan stratégique DSNA 2012 – 2016

Le président présente le plan stratégique de la DSNA à cinq ans (cf annexe). Il rappelle que ce plan sera soumis aux autorités nationales de surveillance (DSAC et DTA) au titre du règlement ciel unique. Ce plan fait suite au premier plan à 5 ans 2006-2011.

Le plan stratégique de la DSNA pour les cinq prochaines années est bâti avec une hypothèse de croissance moyenne du trafic aérien de 2,5% par an (source : Eurocontrol/STATFOR) et avec une planification des effectifs conformes aux engagements d'ores et déjà pris dans le cadre du budget pluriannuel de la DGAC. Il reposera sur trois grands piliers : la performance du Ciel unique européen, la modernisation du service public, la préparation de l'avenir sur les quinze prochaines années. Pour mettre en œuvre ce plan, un accent particulier est porté sur la nécessité d'améliorer et de faire évoluer en tant que de besoin et de façon continue et participative les processus de management et l'organisation interne de la DSNA.

En termes d'investissement financier, il est reconnu le besoin pour la DSNA de retrouver un niveau d'investissement suffisant pour faire face à ses enjeux : la prochaine période quinquennale marquera une nette rupture avec la tendance des dernières années. Il est à noter que ce plan d'investissement concerne l'ensemble des domaines d'activités de la DSNA, et sera soutenable sur la période grâce d'une part à un effort d'équilibre global du financement de la DGAC, y compris les ressources hors redevances, et d'autre part, par une certaine maîtrise des dépenses d'exploitation. Le contexte économique incertain reste toutefois un facteur de risque financier que la DGAC devra piloter de façon prudente.

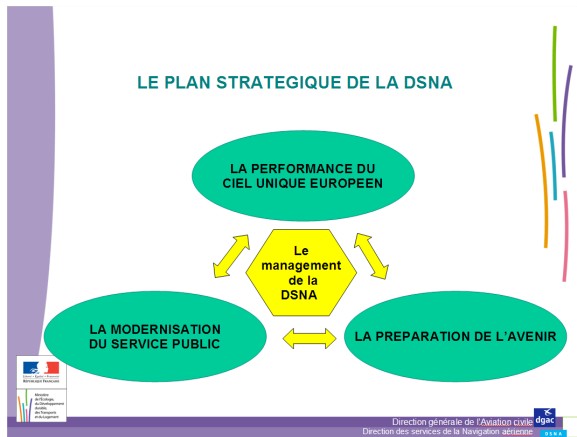
Les représentants des personnels font part de leur position générale sur chacun des points évoqués, en notant qu'un certain nombre de thèmes nécessitent des débats et une déclinaison plus approfondie.

Le président indique que cette stratégie sera déclinée en actions détaillées, et qu'un certain nombre de groupe de travail seront proposés aux organisations syndicales pour débattre en particulier des propositions d'évolution d'organisation de la DSNA, au niveau national comme au niveau régional ou local.



Maurice GEORGES
*Directeur des services de la
Navigation aérienne*

ANNEXE : plan stratégique DSNA 2012 – 2016



LA PERFORMANCE DU CIEL UNIQUE EUROPEEN

- **La sécurité**
 - Préparer la mesure de performance sécurité en RP2 (2014)
 - Garantir la conformité au standard actuel et futur EASA
 - Promouvoir le management de la sécurité au niveau FABEC
- **La performance opérationnelle**
 - Network : validation NSP&NOP + standardisation méthodes
 - FABEC : monitoring performance et évolutions ASM/ATFCM
 - Local : définition de plans locaux de performance validés DSNA
- **La performance économique**
 - Maîtrise des dépenses d'exploitation
 - Mise à niveau de l'investissement de modernisation
- **L'intégration européenne**
 - Du plan de performance RP1 au plan de perfo FABEC RP2
 - Vers quel modèle d'intégration de la DSNA dans le FABEC et SESAR ?

Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

LA MODERNISATION DU SERVICE PUBLIC

- **Une nouvelle démarche proactive pour la sécurité et la sûreté**
 - Les assises de la sécurité DSNA en 2012, point de départ d'une nouvelle démarche
 - La contribution de la DSNA au Plan de sécurité de l'Etat et au plan européen
 - Consolider les relations de la DSNA avec la DSAC et avec le BEA
 - Gestion des risques et détection des signaux faibles
- **Prolonger le Grenelle de l'environnement**
 - REX sur la concertation environnementale en région parisienne
 - Développement des procédures de descente continue
 - Méthodologie maîtrise environnementale « En-route »
- **Répondre aux enjeux spécifiques de la Région parisienne**
 - Actualiser les enjeux et réponses sécurité/environnement/capacité/ CDM

Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

LA MODERNISATION DU SERVICE PUBLIC

- **Développer le partenariat avec les aéroports**
 - Vers la définition de contrats de service opérationnels, techniques et économiques ?
- **Valider et mettre en œuvre la nouvelle organisation des basses couches :**
 - Consolider le modèle d'organisation métropolitain autour d'une quinzaine de SCIV
 - Préciser les critères d'organisation du service TWR
- **Poursuivre la modernisation des services outre-mer**
- **Poursuivre la modernisation de l'organisation civile-militaire « en-route »**

Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

LA PREPARATION DE L'AVENIR

- **Etre leader pour la mise en œuvre de la stratégie Espace Aérien du FABEC :**
 - Mettre en œuvre le Point Merge System en Région Parisienne
 - Mettre en œuvre les projets « court terme » (DOVER et SWAP notamment)
 - Franchir une première étape Free Route en 2013-2015
 - Développer l'organisation transfrontalière de l'espace aérien inférieur
- **Moderniser les systèmes NA au standard IP1**
 - CSSip, ERATO, D/Link, 4FLIGHT, NVCS, systèmes tours et approches
 - Acquérir en coopération européenne des systèmes Industriels commercialisables
- **Conforter la position de la DSNA dans SESAR et A6**
 - Stabiliser la charge d'étude BAFO et réussir les release 1, 2 et 3
 - Définir au sein du groupe A6 la participation de la DSNA au management du déploiement de SESAR
- **Mettre en œuvre la stratégie GNSS de la DSNA :**
 - Déploiement généralisé d'approche Egnos (LPV)
 - Approche Baro-VNAV en complément sur les terrains principaux
 - Définir et maintenir une infrastructure minimale ILS en régions

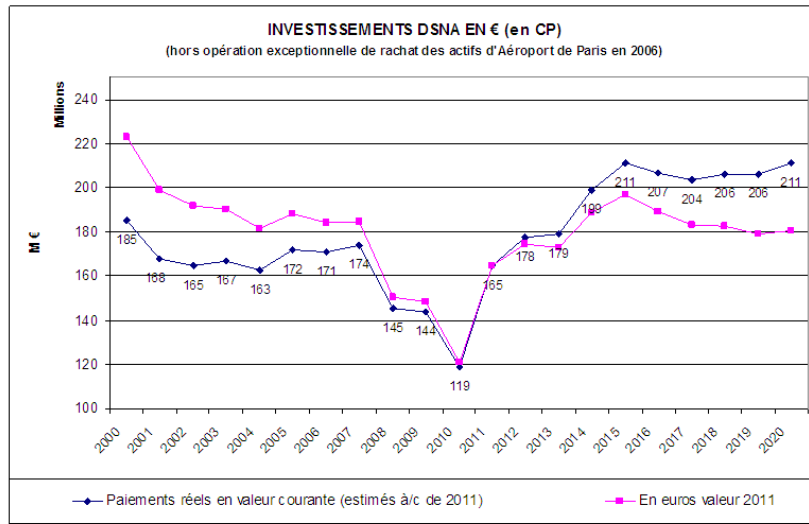
Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

LE MANAGEMENT DE LA DSNA

- Porter à maturité le système de management intégré DSNA
- Développer les processus de management matriciel de la DSNA (programmes DSNA et équipes intégrées DO-DTI)
- Fusionner fonctionnellement les échelons centraux DSNA et DO
- Optimiser l'organisation opérationnelle des centres de contrôle
- Améliorer de façon continue l'organisation de la filière technique pour répondre aux enjeux techniques et RH à court et moyen terme
- Expérimenter une nouvelle forme d'organisation interrégionale de la DSNA
- Renforcer le management du service TWR
- Réorganiser le service d'information aéronautique opérationnelle
- Définir les priorités de l'activité interne de conception de procédures
- Maîtriser la fonction Achats Métiers
- Maîtriser la fonction « RH opérationnelle »
- Stabiliser le dialogue social DSNA, du local au FABEC, comme du conjoncturel au stratégique
- Valoriser à l'international l'expertise de la DSNA

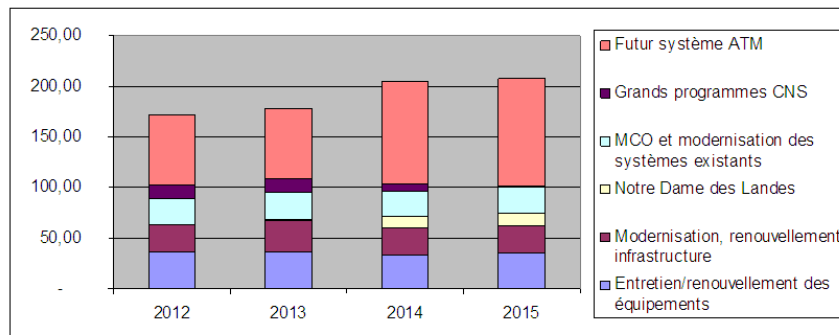
Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

Evolution du budget d'investissement



Une baisse continue nuit à la performance du système. Il est nécessaire de retrouver un niveau d'investissement approprié au patrimoine et au enjeux de la DSNA.

Principaux investissements (M€)



		2012	2013	2014	
Futur système ATM	4-FLIGHT	36,9	44,4	76,5	157,8
	COFLIGHT	16,5	11,5	13,5	41,5
	ERATO	11,5	7	3,4	21,9
	programme systèmes TOUR/APP	4	6	7	17
Grands programmes CNS	Grands programmes CNS (réseaux D/L)	14,4	13,9	8	36,3
	MCO et modernisation des systèmes existants	14,8	17,2	13,8	45,8
NDDL	MCO/évolutions CAUTRA	10,1	10,2	10,1	30,4
	Nouvel aéroport Grand Ouest	0,5	1,5	11,5	13,5
Modernisation, renouvellement Infrastructures	Modernisation, renouvellement Infrastructures 5 CRNAs, 37 APP, 85 TWR	26,5	29,8	27,2	83,5
	Entretien/ Renouvellement des équipements	36,2	36,3	33,6	106,1

SESAR : l'ATM Master plan

10 Lines of changes

- L01 Information Management
- L02 Moving from Airspace to Trajectory Based Operations
- L03 Collaborative Planning using the Network Operations Planner
- L04 Managing the Network
- L05 Managing Business Trajectories in Real Time
- L06 Co-operative Ground and Airborne Decision Making Tools
- L07 Queue Management Tools
- L08 New Separation Modes
- L09 Improved Cooperative Ground and Airborne Safety Nets
- L10 Airport Throughput, Safety and Environment

↳ 44 Operational Improvements

↳ 184 Operational Improvement Steps
781 Enablers

Le déploiement s'effectue par lots « d'OI steps » et « d'enablers » au sein de 3 principaux « Implementation Packages » (IP)

IP1 2008-2015

IP2 2013-2020

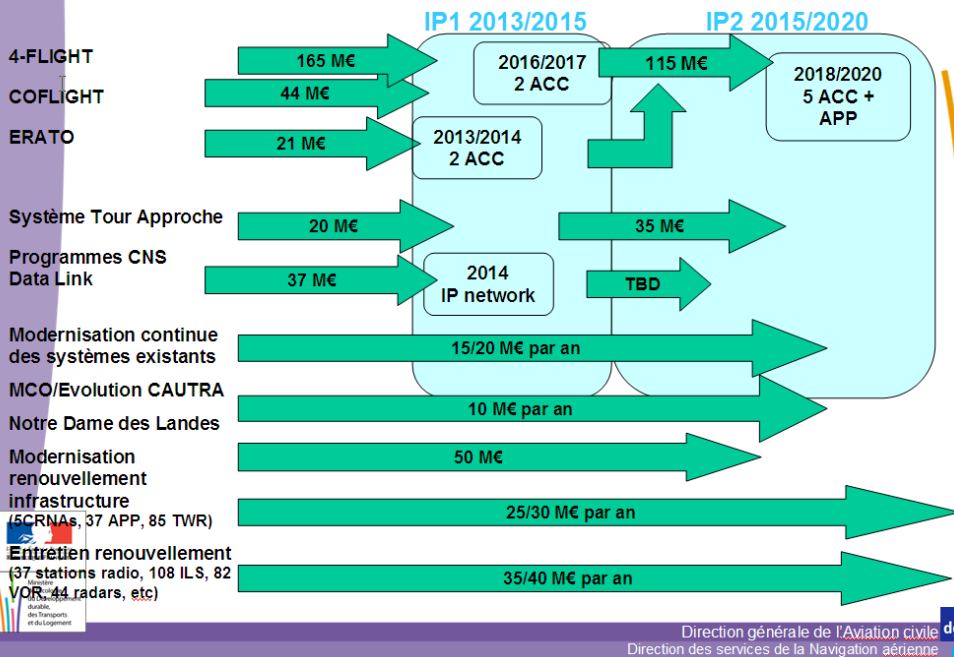
IP3 2020-2025



Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne



Plan d'investissement 2012-2020

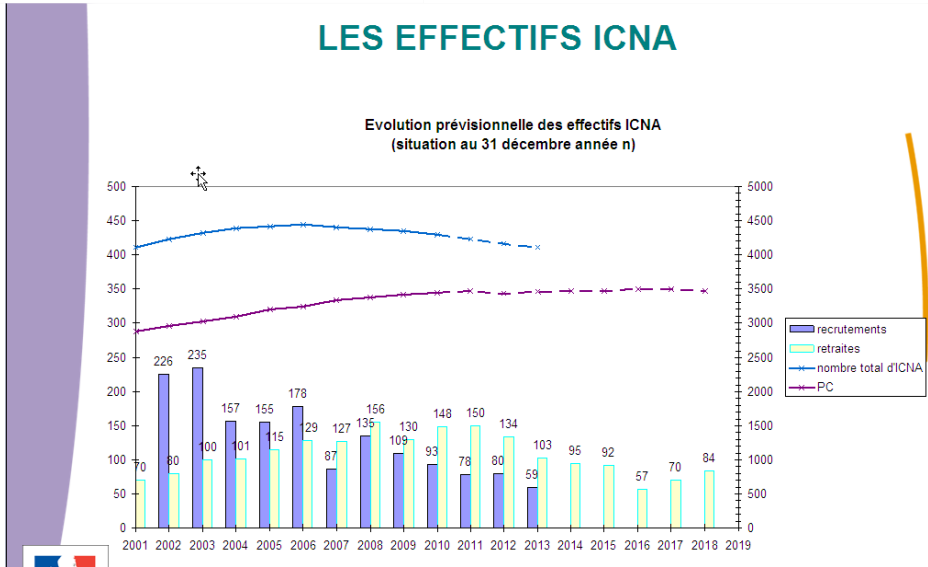


Direction générale de l'Aviation civile
Direction des services de la Navigation aérienne

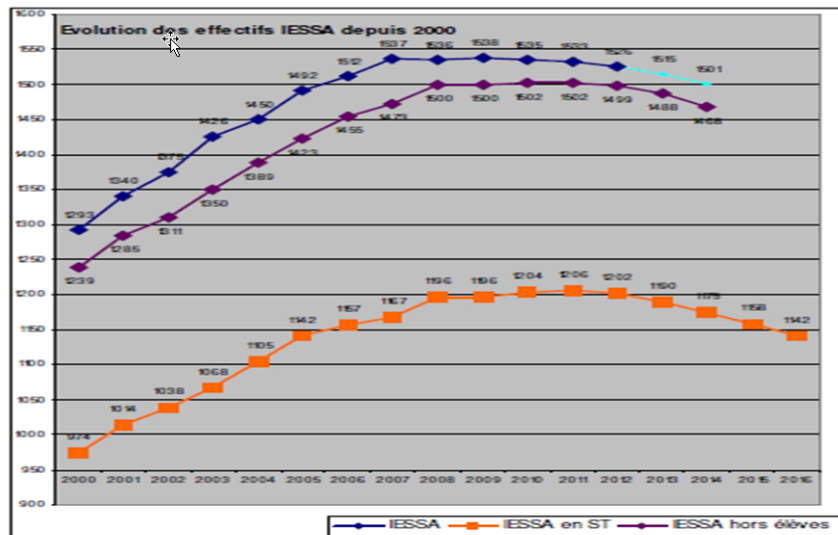


LES RESSOURCES HUMAINES

LES EFFECTIFS ICNA



LES EFFECTIFS IESSA



LES EFFECTIFS TSEEAC

