

Commission de la stratégie de la DSNA

Compte rendu de la première réunion

tenue le 8 juin 2007 à Paris

Annexes en PJ :

- 1- Mandat de la commission de la stratégie de la DSNA
- 2- Diaporama diffusé en réunion
- 3- Liste des participants à la réunion

1. Introduction

Une commission de la stratégie est instituée auprès du Directeur des services de la navigation aérienne pour consulter les partenaires extérieurs de la DSNA sur ses objectifs de performance et orientations stratégiques. Les membres de cette commission représentent en particulier les usagers de l'espace aérien, les gestionnaires aéroportuaires, des organismes étrangers partenaires de la DSNA, la direction de la circulation aérienne militaire, Météo-France, les autres directions compétentes de la DGAC ainsi que les personnels de l'aviation civile.

La première réunion avait pour objet la présentation du mandat de cette commission (annexe 1) ainsi que la présentation synthétique du plan à 5 ans 2007-2011 de la DSNA qui a été diffusé en séance.

Le présent compte-rendu met l'accent sur les principaux points débattus au cours de cette réunion. Il est en effet à noter que, compte tenu de la richesse des débats, l'ensemble des thèmes de la présentation (annexe 2) n'ont pu être évoqués de façon approfondie mais pourront être traités lors d'une réunion ultérieure de la commission.

2. Gouvernance et management par la performance

Comme suite à la réorganisation de la DGAC de février 2005, la DSNA est un service à compétence nationale de la DGAC désigné comme prestataire intégré ATM/CNS/AIS au sens du ciel unique européen. Cette réforme s'inscrit naturellement dans le cadre de la réforme de l'Etat visant à organiser et conduire l'action gouvernementale par le pilotage de la performance des services rendus aux usagers et citoyens.

L'engagement de la DSNA vis-à-vis des objectifs de performance fixés par le gouvernement et validés par le parlement est acté par un contrat de service public signé pour 3 ans entre le directeur général de l'aviation civile et le directeur des services de la navigation aérienne. Le plan à 5 ans de la DSNA détaille les actions stratégiques permettant d'atteindre ces objectifs, tandis que le protocole social signé avec l'ensemble des organisations représentatives des personnels de la DGAC en novembre 2007 acte l'existence d'un consensus social relatif à cette démarche.

Le management par la performance de la DSNA s'inscrit dans la continuité de la démarche conduite depuis 1998 au sein de l'organisation Eurocontrol par la Commission d'examen des performances (PRC). A cet égard la PRC, représentée à cette réunion, a noté que la DSNA se plaçait favorablement au niveau européen en matière de performance globale, et en particulier en matière de gestion de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité économique. La PRC considère cependant que le système français de gestion flexible de l'espace aérien pourrait être plus performant pour raccourcir les trajectoires et permettre ainsi des réductions de consommation de carburant et d'émissions gazeuses.

Le représentant des gestionnaires aéroportuaires (Union des Aéroports Français) recommande la définition d'un indicateur de performance relatif à la qualité de l'air.

Les représentants des usagers souhaitent être associés plus directement à la définition des objectifs de performance économique, considérant que des efforts supplémentaires de productivité sont envisageables. Le DSNA précise que l'équilibre des taux unitaires en euros constant à court-moyen terme est un cadrage déjà ambitieux après la prise en compte d'un doublement du taux patronal de cotisation aux charges de retraites des personnels de la navigation aérienne, étalé de 2006 à 2009. A plus long terme la DSNA prendra toute sa part à l'effort collectif de réduction du coût unitaire global promu dans le cadre de l'organisation Eurocontrol et du programme européen SESAR.

Le prestataire de navigation aérienne italien (ENAV) note que l'ANSP n'est qu'un élément du système global de transport aérien, et que sa performance ne peut se concevoir que dans cette perspective.

Le SNCTA (syndicat national des contrôleurs du trafic aérien) considère que la coopération internationale est plus performante pour l'amélioration des services qu'une approche de la performance pays par pays, notamment en matière de gestion de l'espace aérien et de raccourcissement des trajectoires.

3. Sécurité et sûreté

La transparence des informations de la DSNA relatives à la sécurité et le suivi systématique des indicateurs de rapprochement anormaux de type HN50 est apprécié par Eurocontrol comme très satisfaisant ; il dénote une maturité du système français de gestion de la sécurité d'un niveau nettement supérieur à la moyenne européenne.

La **qualité de l'information aéronautique** et le **développement du retour d'expérience conjoint entre les segments sol et bord** sont reconnus comme stratégiques pour la sécurité de la navigation aérienne.

En matière de **sûreté**, les installations et services de navigation aérienne sont considérés par le gouvernement comme des **infrastructures d'importance vitale**, ce qui peut nécessiter la prise en compte de mesures de renforcement de leur protection.

De même, la diffusion au grand public d'informations aéronautiques temps réel doit être maîtrisée voire limitée, ce qui a notamment conduit le gouvernement à imposer des mesures de protection particulières pour le nouveau **système VITRAIL de visualisation des**

trajectoires, disponible dans les mairies qui en font la demande pour l'information des riverains (information différée de 30 minutes et masquage des indicatifs).

4. Gestion de l'espace aérien

Le développement du réseau aérien dans la "core area" européenne, et donc en particulier en région parisienne et dans le nord-est de la France, est un enjeu stratégique pour la performance de la navigation aérienne. Des objectifs ambitieux sont en effet fixés au niveau national et européen aussi bien vis-à-vis de la capacité de contrôle que de la maîtrise environnementale, en route comme au voisinage des aéroports.

Le projet de bloc fonctionnel d'espace aérien "FAB Europe Central" en coopération avec le Benelux, l'Allemagne et la Suisse devrait apporter avant 2013 de profondes modifications de la gestion de l'espace aérien dans cette zone la plus dense d'Europe, accompagnées par la mise en place d'un cadre de coopération robuste et de long terme entre les ANSPs concernés. Air France considère que cette démarche est cohérente avec le développement des hubs de Paris-CDG et Amsterdam Schipol exploités par le groupe AF-KLM.

Le programme OPERA pour la réorganisation des services de circulation aérienne en région parisienne, vise à regrouper autour de 2015 l'ensemble des secteurs d'approches avec les secteurs terminaux du CRNA-Nord dans un centre unique localisé à Athis-Mons ou à proximité immédiate. Le lancement de ce programme a été décidé après une analyse approfondie des différents modèles d'organisation en vigueur de par le monde pour une complexité de trafic analogue. Le prestataire allemand DFS note avoir choisi une stratégie de regroupement encore plus poussée, puisque l'ensemble de ses services d'approche sont désormais rendus à partir de seulement trois centres régionaux, et si de tels regroupements sont difficiles à organiser sur le plan social, leur bénéfice est reconnu par tous et cela ne mérite pas de s'y opposer par la grève.

Une phase intermédiaire de regroupement des approches parisienne est prévue à CDG avant 2011. Ce schéma de transition, qui ne bénéficie pas d'une unanimité syndicale, fait l'objet d'une analyse complémentaire confiée à Monsieur Yves Lambert, ancien directeur général d'Eurocontrol.

Air France soutient ce programme considérant que la capacité offerte par CDG depuis la mise en service des 3^{ème} et 4^{ème} pistes n'est pas encore à son niveau maximal et devrait pouvoir progresser dans des délais raisonnables.

L'USAC-CGT (union syndicale de l'aviation civile-CGT) rappelle qu'elle est opposée à la phase transitoire de regroupement des approches à Roissy et que le maintien de ce projet risque de déclencher un mouvement de grève identique à celui du 12 avril 2007.

Les usagers rappellent l'impact d'une grève telle que celle du 12 avril 2007 et veulent espérer qu'un tel conflit ne se reproduira pas.

Le renforcement de la gestion flexible de l'espace aérien, sera marqué par la coimplantation de Centres Militaires de Coordination et de Contrôle (CMCC) dans les Centres en Route de la DSNA. Ce nouveau mode de coordination, qui permettra de traiter

95% des coordinations civils-militaires tactiques et fait l'objet d'un consensus social à la DGAC, doit encore recevoir l'engagement officiel de l'Etat-major de l'Armée de l'air compte tenu de son impact en terme d'organisation des services de la circulation aérienne militaire.

Les prestataires italiens et allemands considèrent avoir atteint depuis un certain nombre d'années un niveau d'intégration civil-militaire encore plus poussé, à la satisfaction de l'ensemble de leurs usagers.

L'optimisation des trajectoires devient particulièrement stratégique en matière environnementale, dans le plan horizontal grâce à la navigation par satellites GPS+EGNOS, comme dans le plan vertical avec le développement des procédures de type descente continue (CDA). Le renforcement de la coopération avec les USA qui ont déjà acquis une expérience notable sur ces thèmes est un axe privilégié, notamment dans le cadre de l'initiative conjointe de la FAA et de la Commission Européenne AIIRE. Les usagers, et en particulier Air France, sont très favorables au principe d'une évaluation opérationnelle des gains apportés par le développement des procédures de descente continue.

Le relèvement de l'altitude de transition est souhaité par la DSNA dans le cadre d'une harmonisation européenne à 18000 pieds. Le prestataire allemand DFS note que cet objectif ne fait pas l'objet d'un consensus au niveau européen. En France, un objectif intermédiaire en région parisienne, à 5000 ou 6000 pieds, pourra être visé à plus court terme pour permettre un relèvement des altitudes d'interception des ILS et la réduction des nuisances sonores.

5. Développement aéroportuaire

En tant que prestataire intégré et monopolistique, la DSNA se doit d'accompagner au plus près le développement aéroportuaire français, le système national étant en outre en profonde mutation suite à la privatisation d'Aéroports de Paris, la création des nouvelles sociétés aéroportuaires pour onze autres plateformes d'intérêt national, et la mise en œuvre de la décentralisation des compétences aéroportuaires au profit des collectivités locales pour les autres aérodromes.

De façon générale, la DSNA souhaite établir avec les gestionnaires aéroportuaires une démarche de partenariat de long terme, dans le cadre de **protocoles ou chartes de développement aéroportuaire**. Cette démarche ne se limite pas à la signature de protocoles spécifiques de partage des tâches actant le transfert aux gestionnaires de certaines missions telles que les inspections de piste ou la fourniture d'énergie, mais doit permettre de traiter efficacement de façon conjointe et non contentieuse l'ensemble des questions d'intérêt commun, y compris celles que ne couvre pas le cadre réglementaire en vigueur.

L'UAF note que le contexte juridique dans lequel sont gérés les aéroports est effectivement en pleine évolution, la réforme interne de la DGAC et la mise en place de nouvelles exigences de certification aéroportuaire étant un facteur supplémentaire de complexité. L'UAF est au demeurant très favorable à cette démarche de partenariat avec la DSNA. L'UAF propose en outre de compléter la formation des contrôleurs aériens à l'ENAC par un module d'information sur l'exploitation aéroportuaire, et invite la DSNA à participer au printemps 2008 aux Assises de la qualité aéroportuaire.

Sur le plan opérationnel, un axe privilégié de coopération à long terme entre la DSNA, les gestionnaires aéroportuaires et les opérateurs aériens est le développement **du CDM (Collaborative Decision Making)**, en commençant dans le cadre de ce plan à 5 ans par CDG avec ADP et Air France.

Enfin, la DSNA poursuit son programme de modernisation des infrastructures aéroportuaires et tours de contrôle, les opérations majeures devant débiter au cours de la période quinquennale étant Strasbourg, Pau, Beauvais, Notre-Dame des Landes et Lyon, en s'attachant à répondre aux attentes locales en matière de développement aéroportuaire et d'amélioration du service rendu.

6. Systèmes automatisés d'assistance au contrôle

Pour accompagner la croissance du trafic et la modernisation des méthodes de travail des contrôleurs aériens, un certain nombre de systèmes techniques majeurs seront développés sur la période quinquennale et mis en service au début de la prochaine décennie.

Le système **ACROPOLE** pour la région parisienne intégrant de nouvelles fonctions de coordination entre organismes et de gestion des départs (DMAN) et arrivées (AMAN).

Le système En-Route **ERATO** introduisant des fonctions avancées d'assistance au contrôleur, notamment de type MTCD (Mid Term Conflict Alert).

Le nouveau système de traitement des données de vol **COFLIGHT**, développé en coopération avec les ANSPs italien ENAV et suisse SKYGUIDE.

Les communications sol-bord **datalink**, dont la mise en service pour la DSNA est prévu en 2014. Une expérimentation dite EVALINK est d'ores et déjà en cours au CRNA-Est, mais la mise en service du système COFLIGHT est un préalable à la mise en service opérationnelle du datalink compte tenu des contraintes du planning de modernisation des systèmes de la DSNA.

7. Construction européenne

La stratégie de la DSNA marque une volonté de favoriser la défragmentation au niveau européen des services de navigation aérienne :

- par le développement de coopérations opérationnelles renforcées entre ANSP, notamment avec le développement du FAB Europe Central,
- par le développement en coopération internationale de la prochaine génération de systèmes ATM qui seront mis en service autour de 2015, sur la base du programme COFLIGHT. Ce système dit "de convergence" sera le précurseur d'un des quelques systèmes complets répondant autour de 2020 au concept d'opérations de SESAR. La participation de la DSNA à l'entreprise commune SESAR (Joint Undertaking SESAR) en tant que contributeur en nature est un facteur clé de cette stratégie.

- en favorisant la mise en place de services CNS de nouvelle génération intégrés au niveau européen, notamment pour le système satellitaire EGNOS dont la mise en service opérationnelle est attendue avant 2009.

La stratégie européenne de la DSNA fera l'objet d'une présentation plus approfondie lors de la prochaine réunion de cette commission, qui devrait se tenir avant la fin de l'année 2007.

8. Conclusion

Tous les participants à la commission de la stratégie de la DSNA se félicitent de la tenue de cette première réunion qui a permis un premier tour d'horizon des enjeux importants pour les prochaines années. Ils souhaitent approfondir certains thèmes au cours des prochaines réunions et demandent que le contrat de service de la DSNA leur soit communiqué.

Le directeur des services de la navigation aérienne remercie pour sa part l'ensemble des participants pour la qualité des débats en s'engageant à donner suite aux principales orientations souhaitées pour les travaux de cette commission.
