

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

Supprimé : , d'un chemin et d'une méthode visant à construire par étapes avec nos partenaires du

Supprimé : un véritable service public opérationnel intégré de la navigation aérienne au cœur de l'Europe

Supprimé : centrée

Supprimé : , en commençant par une première phase de gouvernance commune stratégique et économique.

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'inscrit 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.

Supprimé : une prestation de navigation aérienne intégrée avec des partenaires récents, français et internationaux, civils et militaires

Supprimé : ,

Supprimé : possibles et nécessaires

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 inéluçtable mais progressif vers l'Europe du ciel unique et de la surveillance

Supprimé : de la

Supprimé : anticipé

1.1.1 ~~Renforce le rôle de la DGAC 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 : aérodromes, 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'EASA. 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.

Supprimé : a

Supprimé : e

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.

1.4.2 **La construction du FABEC en négociation**

Supprimé : La surveillance du FABEC

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 ;

Mise en forme : Puces et numéros

- 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.

Comme suite à 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.

Mise en forme : Puces et numéros

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 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.

Mise en forme : Puces et numéros

un groupe de travail « 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;
- définir les garanties sociales et statutaires à préserver pour les personnels de la DGAC;
- par analogie, identifier les garanties sociales apportées par le statut des personnels d'Eurocontrol.
- prendre en compte les aspirations sociales des personnels

Mise en forme : Puces et numéros

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.

Mis en forme : Titre 3

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.

Supprimé : e

Supprimé : a

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.

Supprimé : ou

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

Mise en forme : Puces et numéros

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 (FAB-EC) 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

Mis en forme : Titre 3

Mise en forme : Puces et numéros

Supprimé : « # » Mise en œuvre des priorités court terme

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.

Supprimé : <#>La construction du FABEC ?
 ¶
 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 et intégré, le FABEC. Cette zone représente à elle seule 50% du trafic européen. ¶
 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. ¶
 Un enjeu important des négociations en cours porte sur l'objectif de créer une organisation interétatique réunissant les prestataires nationaux de navigation aérienne pour atteindre les objectifs suivants : ¶
 <#>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) ; ¶
 La France s'inscrit ainsi dans une démarche par étapes aboutissant d'ici une dizaine d'années à la création d'une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne au sein du F/... [1]

Inséré : <#>et des personnels

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

Mis en forme : Titre 3

Mise en forme : Puces et numéros

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 représentée 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 nationale 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

Supprimé : Renforcer l'unité

Mis en forme : Gauche

Mise en forme : Puces et numéros

Supprimé : ,

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.

La construction du FABEC

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 et intégré, le FABEC. Cette zone représente à elle seule 50% du trafic européen.

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.

Un enjeu important des négociations en cours porte sur l'objectif de créer une organisation interétatique réunissant les prestataires nationaux de navigation aérienne pour atteindre les objectifs suivants :

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) ;

La France s'inscrit ainsi dans une démarche par étapes aboutissant d'ici une dizaine d'années à la création d'une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne au sein du FABEC en respectant les principes suivants :

il devra être construit, sous forme d'un service public, de la navigation aérienne européenne, en commençant par une première étape de gouvernance commune stratégique et économique ;

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 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.