

# Réunion spéciale de concertation avec les représentants des organisations syndicales membres du CT DSNA

---

14 mai 2020

---

Document de travail



# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA

mars

avril

mai

juin

été

 2<sup>ème</sup>  
semestre

2021

2022

2023

## Gestion d'urgence:

Plan de continuité d'activité DSNA

Télétravail / outils collab. / CHSCT

Gestion de la sécurité

Gestion du cash flow : emprunt DGAC

Ordre  
du  
Jour

- Plan de reprise d'activité
- Gestion de la sécurité
- Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance
- Prospective à moyen terme

## Gestion tactique: s'adapter, absorber, accompagner (revue du business plan)

Plan de reprise d'activité

TF revue stratégique investissements

 Consultations  
clients et acteurs  
gouvernance

Concertation

Partenariats européens et TF RP3?

 Triennal  
budgétaire  
actualisé.  
Scénario traf  
stabilisé.

 PTA  
2021

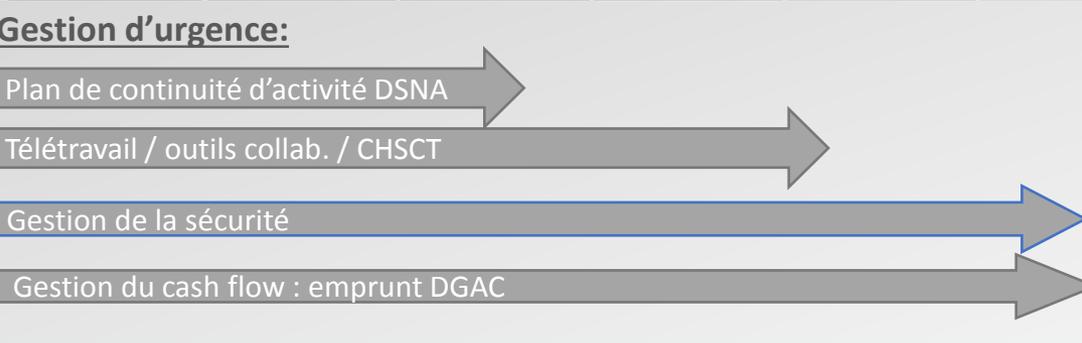
 Actualisation  
2020 du plan  
stratégique

## Préparer l'avenir (revue prospective et stratégique)

Lancement et mise en œuvre du Plan d'actions performance DSNA pour répondre à la crise du transport aérien : performance environnementale, performance économique, performance RH,

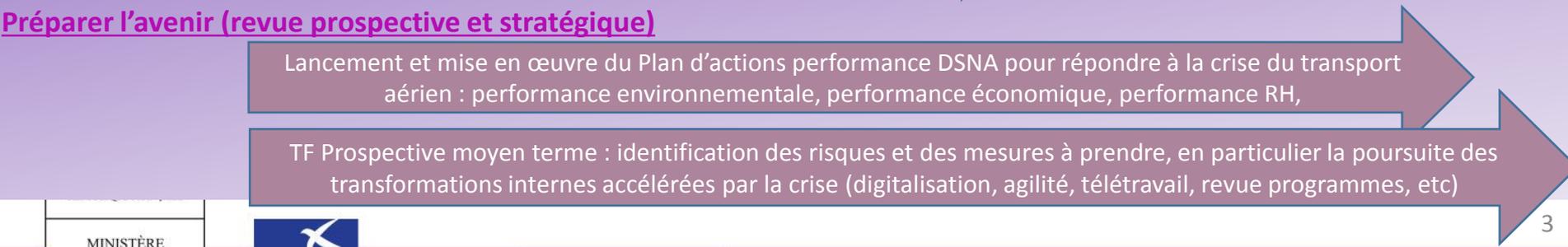
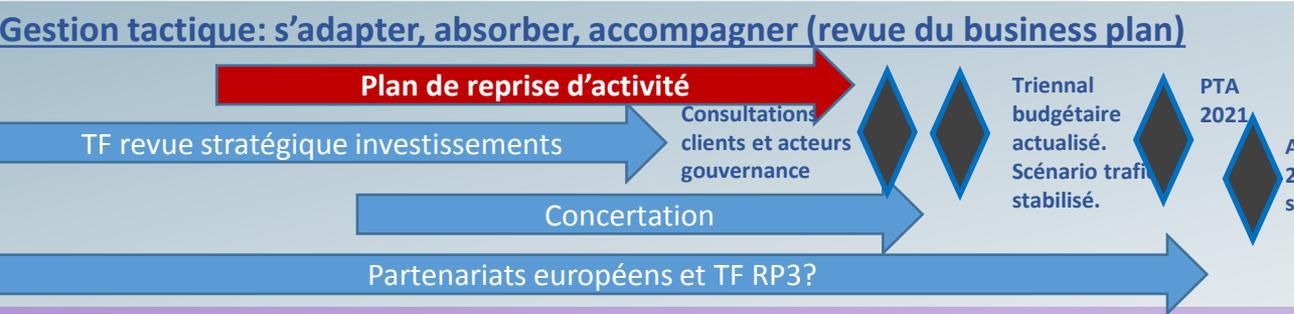
TF Prospective moyen terme : identification des risques et des mesures à prendre, en particulier la poursuite des transformations internes accélérées par la crise (digitalisation, agilité, télétravail, revue programmes, etc)

# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA



Ordre  
du  
Jour

- Plan de reprise d'activité
- Gestion de la sécurité
- Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance
- Prospective à moyen terme



# Plan de Reprise d'Activité DSNA : les lignes directrices

- ✓ Adapter les barrières sanitaires au **nouveau contexte** (plus d'agents) et **nouvelles doctrines** (masques)
- ✓ Envisager une progressivité du présentiel via un **télétravail régulé**
- ✓ Piloter **avec le NM** la reprise du trafic et amplifier le **CDM local**
- ✓ Optimiser la **gestion RH** en adéquation avec les besoins opérationnels
- ✓ Planifier les actions de formation liées aux **prorogations de MU** des ICNA et TSEEAC et au **renouvellement des AE** des IESSA
- ✓ Lisser les opérations de **maintenance programmée** et intégrer les premières priorisations en matière de **modernisation technique**

# Plan de Reprise d'Activité DSNA : quelques points clefs Pour la période du 11 Mai au 2 Juin

- ✓ Un PRA DSNA à **décliner** au niveau local
  
- ✓ Le **télétravail** = reste la règle à chaque fois que c'est compatible avec les tâches à réaliser et décrites dans le PRA mais :
  - Retour des ASA
  - Retour des télétravailleurs en difficulté
  - Retour de l'encadrement nécessaire selon des modalités adaptées
    - *Limiter le nombre d'agents présents*
  
- ✓ Le port du **masque** = obligatoire pour toutes les activités ou déplacements réalisés dans les zones communes ou partagées listées au niveau local dans les PRA locaux

# Plan de Reprise d'Activité DSNA : quelques points clefs

## Pour la période du 11 Mai au 2 Juin

- ✓ Les **activités exploitation** (contrôle, information de vol, alerte, information aéronautique) :
  - Adapter les dispositifs RH à la demande et adapter les mesures sanitaires aux dispositifs RH
  - Le point particulier de l'aviation générale
  
- ✓ Les **activités techniques** (DO, DTI, SDPS)
  - La maintenance opérationnelle = analogue PCA
  - Le MCO critique se poursuit
  - MCO pour la maîtrise système/infra = à relancer
  - Les évolutions techniques à relancer
    - *Une planification des interventions techniques à réaliser au niveau national et au niveau local pour les prochains mois*

# Interventions techniques

## ✓ Vers une reprise à 100% des besoins de MCO

- Maintenances préventives et correctives des systèmes, y compris simulateurs
- Visites périodiques des moyens déportés (antennes avancées, radars, etc.)
- Maintenances radionavigation, notamment contrôles au sol et CEV
- Chantiers techniques liés au MCO, dont énergie/clim

## ✓ Opérations techniques – traiter l’obsolescence et sécuriser la trajectoire de modernisation technique :

- Télécoms : répondre aux engagements internationaux de la DSNA et problématiques d’obsolescence, notamment projets NewPENS, SPINET
- Poursuite des grands programmes
- Urgence CAUTRA (obsolescence et pré-requis 4-FLIGHT) : STIP i28, STPV v34, OLDI, etc.
- Chantiers d’installation prioritaire : NVCS, NARCISSE, SECBOX, ATM2, etc.

## Interventions techniques

✓ Les missions (DTI vers site, ou vers un site déporté) sont encadrées et réservées aux seuls besoins liés aux opérations techniques.

✓ Exemples :

Projet/programme	objet/justification	Date mission	Durée mission	lieu	Hiérarchie orga/ Entreprise ok?	Conditions sanitaires?	Transport ?	Faisabilité au plan pratique (logement/restau)
SECBOX et SPINET	Reprise chantier/Mise en place travaux pour SPINET	12-13/05	2j	SNA/SE: Montpellier CRNASE/ Aix	ok	masque en salle de contrôle et partie commune, réunion avec ST et entreprise dans une salle assez grande pour 3. Direction site OK Récup "kit mission" et voiture le 11/5	Voiture DTI	Hotel Aix: "jas de Bouffan". Restauration ok. Restau hotel et cantine CRNA/SE
NRJ CRNA-N	Reunion d'avancement études	12-mai	1j	Mondouzil	ok	ok	personnel	repas apporté
Rénovation Vigie Toulouse	Recette meuble vigie	18-19 mai	2j	Société Dallard Saulce/Rhône (près de Montélimar)	Dallard et SNA/Sud ok	- Principe de distanciation ; - distribution de gel désinfectant ; - Plateau repas pour le midi. Récup kit mission et voiture	Voiture DTI 1 devant/1 à l'arrière	hôtel restaurant La Treille Muscate ouvert et en fonction du nombre de convives : - Ouvrent la salle de restaurant s'il y a peu de monde et qu'une distanciation est possible ; - Proposent des plateaux dans le cas contraire

✓ Interventions locales :

✓ DTI : zonage des labos ; 1 kit sanitaire/désinfection par zone



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



# Plan de Reprise d'Activité DSNA : quelques points clefs

## Pour la période du 11 Mai au 2 Juin

### ✓ La formation

- Relancer les simulateurs pour atteindre la pleine capacité en fin de période
- Relancer l'instruction sur position dès le début de période
- Relancer la transformation 4-FLIGHT
- Poursuivre les autres formations (sans mission)

✓ Relance du **traitement des événements** de sécurité exploitation, de sécurité technique, environnementaux et les événements SSI

### ✓ Le support

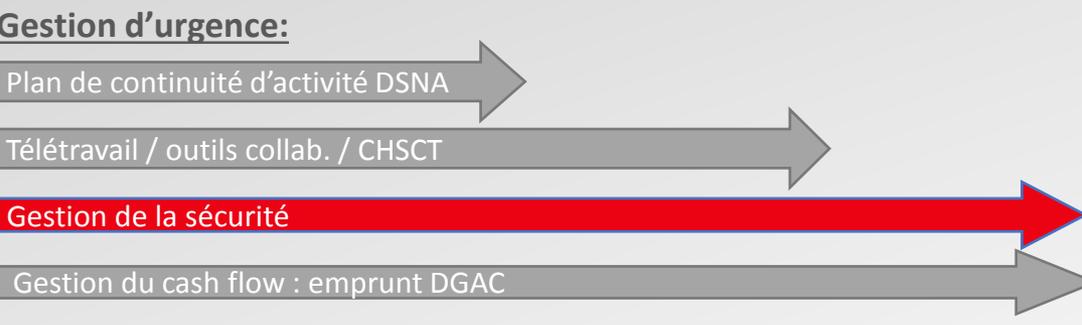
- Poursuite de l'implication remarquable de tous les services support
- Les missions = pour les visites à norme et les opérations techniques seulement



# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA

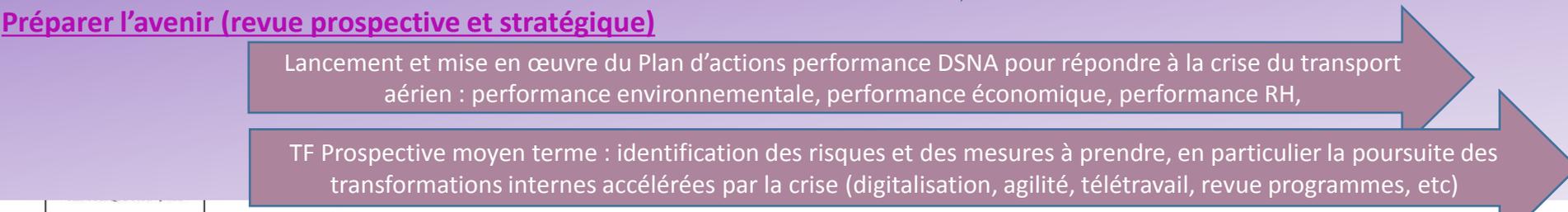
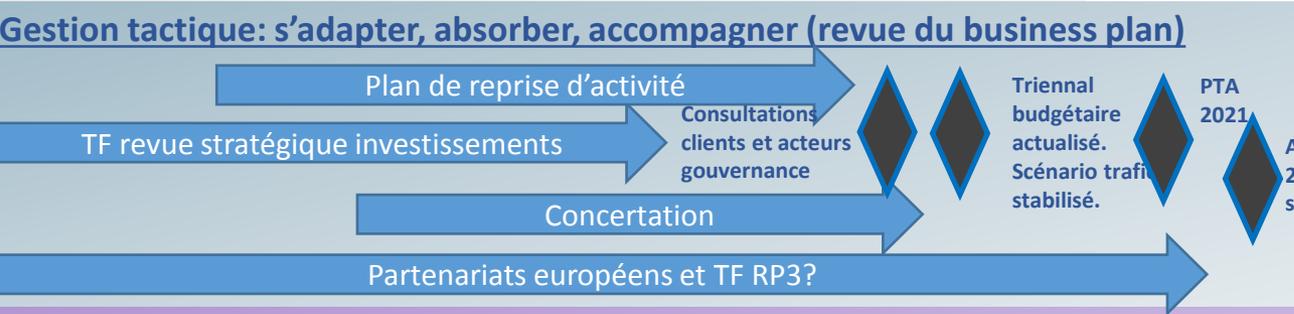


DSNA



Ordre  
du  
Jour

- Plan de reprise d'activité
- **Gestion de la sécurité**
- Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance
- Prospective à moyen terme



# Gestion de la sécurité

- ✓ Prorogation des mentions d'unité
  - ✓ Accord de la DSAC pour des dérogations relatives aux dates des formations nécessaires à la prorogation des MU
  - ✓ Problématique de la pratique minimale sur position : travail engagé avec la DSAC pour maintenir les compétences en s'appuyant sur la simulation
- ✓ Prorogation des autorisations d'exercice
  - ✓ Accord de la DSAC pour des dérogations sur les dates de renouvellement
  - ✓ Une revue des formations nécessaires à engager
- ✓ Prorogation des aptitudes médicales
  - ✓ Sauf cas particuliers gérés au cas par cas, extension de la durée de validité des aptitudes médicales

# Gestion de la sécurité

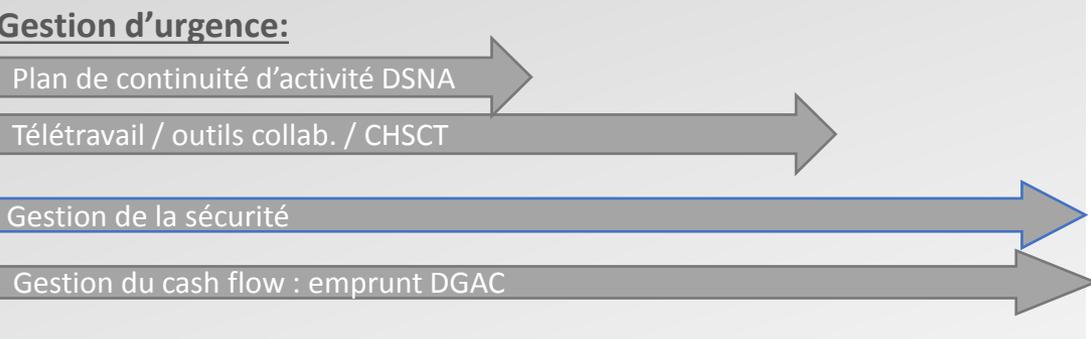
- ✓ Homologation des systèmes techniques
  - ✓ Définition de procédures permettant de maintenir l'utilisation des ILS avec report des CEV
- ✓ Gestion des événements QS / QST / Environnement / SSI
  - ✓ Intégrée au PRA
- ✓ Mise en œuvre du Règlement UE/2017/373
  - ✓ Modèle de sécurité en barrière
  - ✓ Module de formation à faire évoluer



# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA

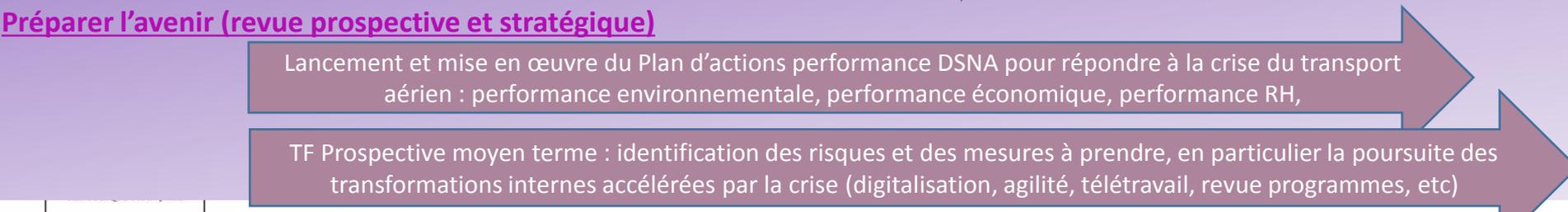
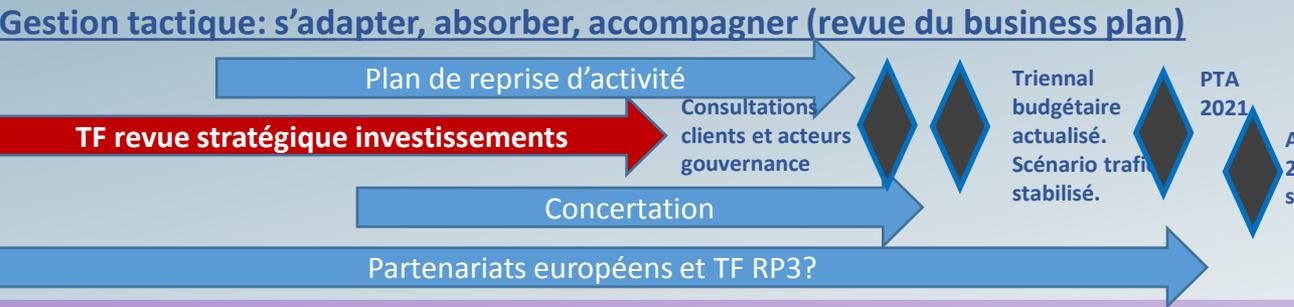


DSNA



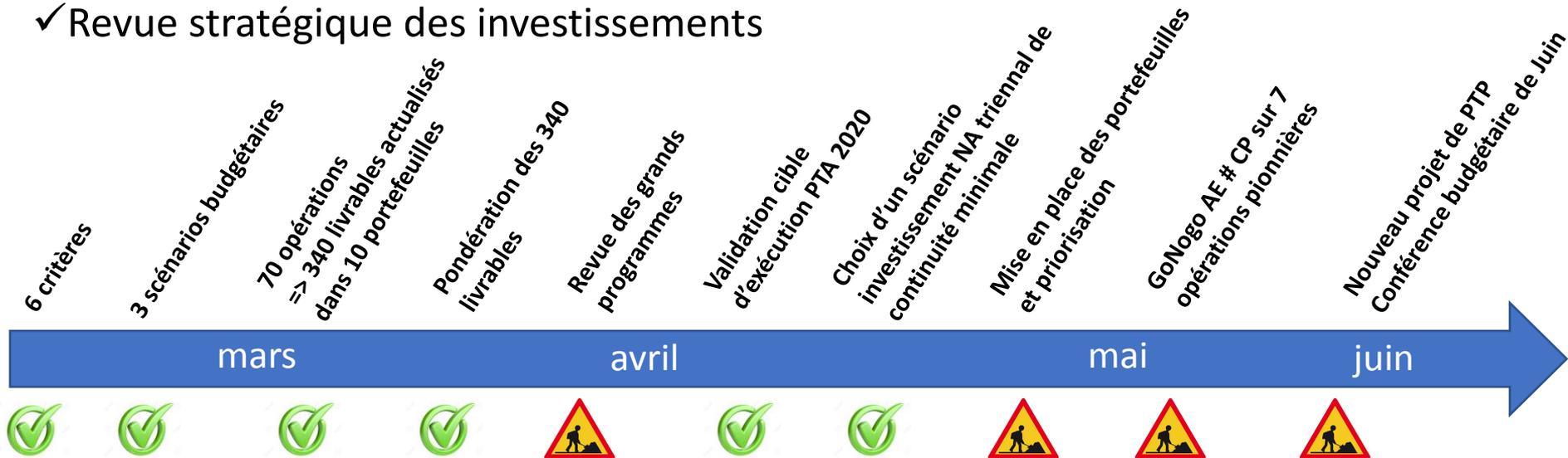
**Ordre du Jour**

- Plan de reprise d'activité
- Gestion de la sécurité
- **Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance**
- Prospective à moyen terme



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan de performance : modernisation technique et performance économique

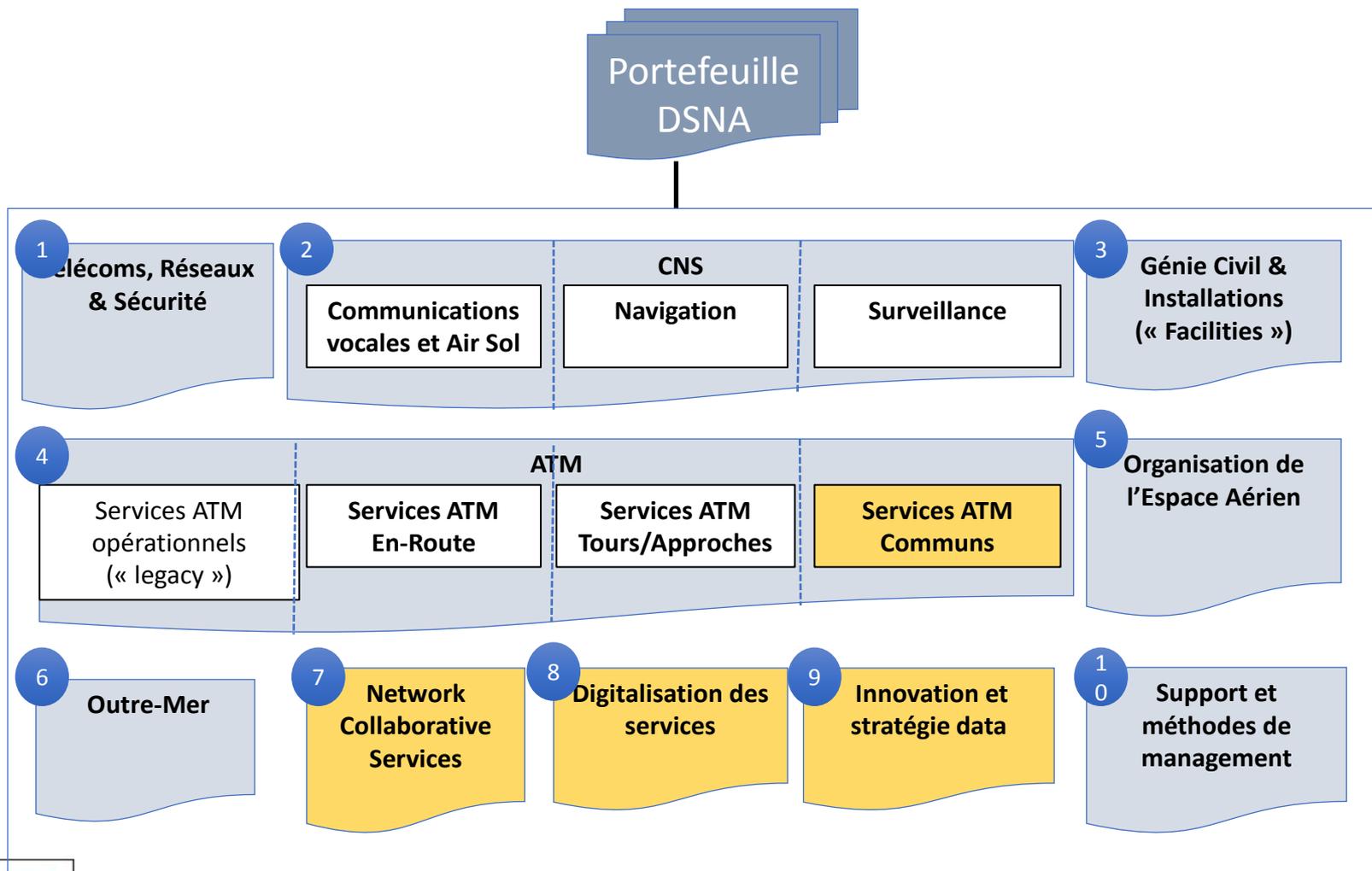
✓ Revue stratégique des investissements



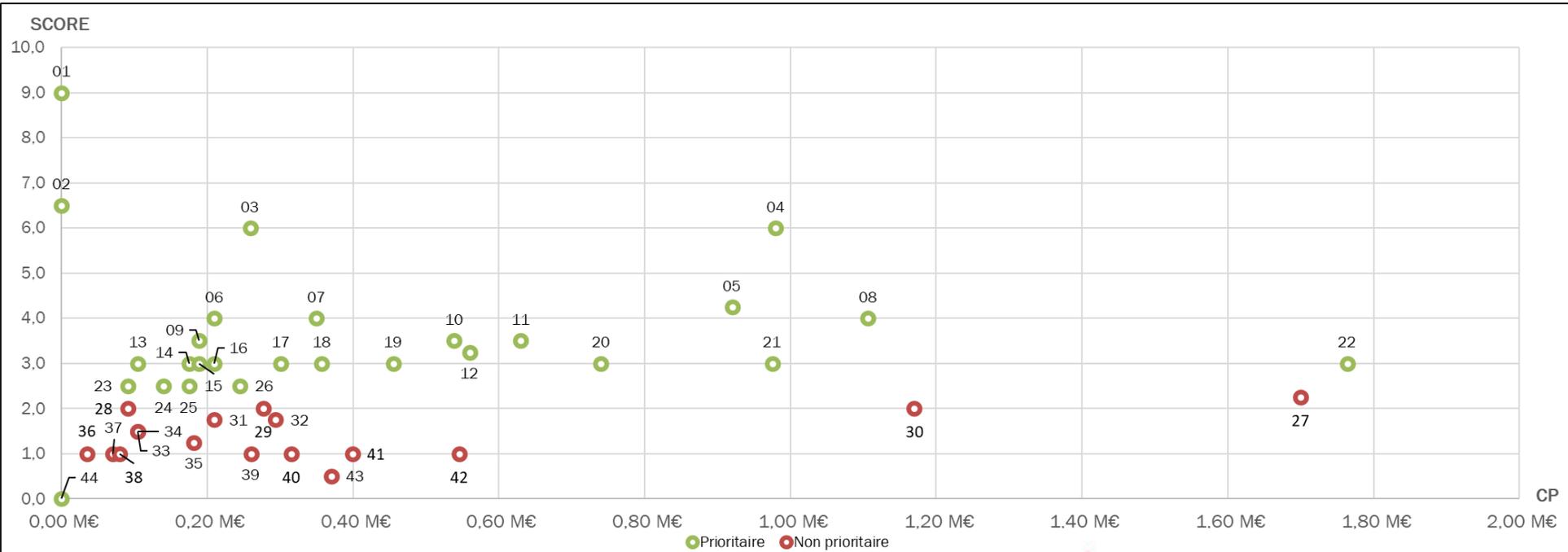
# TF revue stratégique des investissements: critères de priorisation

Critères de priorisation	Nom	Poids
MCO critique	C1	30%
Investissement dont le décalage crée un impact fort opérationnel, planning + finance	C2	20%
Perte de cofinancement ou d'une opportunité de revenu	C3	5%
Conformité réglementaire et engagements internationaux (risque de pénalité)	C4	10%
Maintien compétences industrielles	C5	20%
Risque Stratégique pour la DSNA dans l'environnement européen actuel et la préparation de l'avenir.	C6	15%

# Structure du Portefeuille DSNA



# Un exemple : toutes les opérations d'un portefeuille avec classement et coût



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan de performance : modernisation technique et performance économique

- ✓ Point sur les grands programmes
  - ✓ CAUTRA ER et APP
  - ✓ 4-FLIGHT
  - ✓ SYSAT



# CAUTRA ER et APP

## Enjeux

- ✓ **Capacité à assurer le MCO jusqu'au retrait complet**  
→ *gestion obsolescences + maintien compétences DO/DTI/industriels*
- ✓ **Conformité réglementaire court terme** → *SSI + IR Datalink + FRA*
- ✓ **MESO 4-FLIGHT et transition SYSAT**

## Constat

- ✓ **Impact COVID19** = *capacité de production partielle*
- ✓ **Complexité technique et organisationnelle** = *2 versions CAUTRA (EEE et papier)*
- ✓ **Compétences techniques** = *présentes mais fragiles*

## Perspectives

- ✓ **MESO 4-FLIGHT 2022** = *OLDI, CAUTRA/4-FLIGHT*
- ✓ **MESO FRA** à partir de fin 2021
- ✓ **Conformité totale IR DL papier ?**
- ✓ **Gestion obsolescences** = *finalisation déploiement IRMA Linux 2021 + portage Linux STPV/STIP 2022*
- ✓ **EHS APP** en 2021

# 4-FLIGHT

## Enjeux

- ✓ **MESO Reims et Aix** = sécuriser le scénario « best case » 2022 + relance de la transfo et nouvelle roadmap prise en main et UOP + MESO OLDI
- ✓ **MESO Athis-Mons** = tenir la cible de la fin 2023

## Constat

- ✓ **Impact COVID19** = retards THALES de 2/4 mois + interruption transfo
- ✓ **Version 1.3** = maturité (robustesse, endurance) insuffisante
- ✓ **Version 1.4** = décalage cause atteinte niveau conformité logicielle requis

## Perspectives

- ✓ **MESO Brest et Bdx** = contour fonctionnel, plateforme système, architecture centralisée ou décentralisée, échéance ?

## Enjeux

- ✓ **Groupe 1** → *Sécuriser le traitement de l'obsolescence AVISO à CdG et moderniser la RP (EFS avec système intégré ASMGCS, IGEN)*
- ✓ **Groupe 2** → *Initier la transformation Agile de la DSNA et mettre en place l'architecture centralisée*

## Constat

- ✓ **Avancement**
  - *Plan de retour en maîtrise avec le SAAB/CS pour G1*
  - *Installation des équipes Projets DO/DTI pour G2 = IGEN, ATIS, Coord APP/TWR, Coflight APP et EHS APP*
- ✓ **Impact COVID19**
  - *G1 = pas d'accès aux installations (radars sol CdG, locaux Orly ou labo DTI), décalage de jalons (eTWR)*
  - *G2 = élongation des activités*
- ✓ **Difficultés**
  - *Reprise des activités G1 avec acteurs du consortium*
  - *Rôles des # acteurs au sein du G2*

## Perspectives

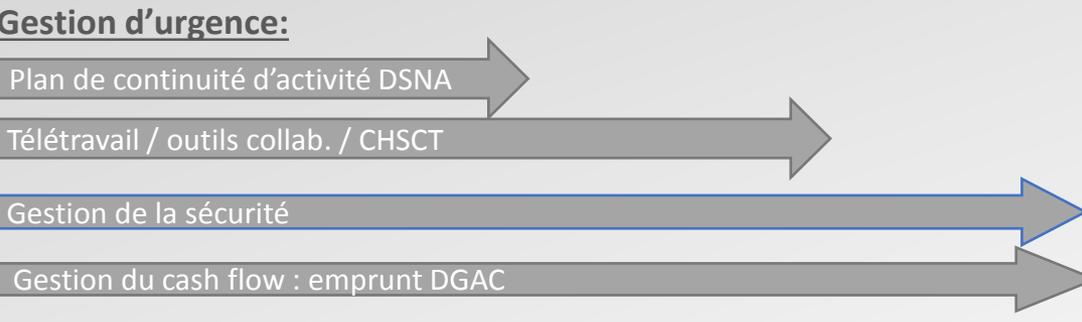
Analyse en cours de l'impact de la crise

- ✓ **G1** : *poursuite des projets avec revue des principales hypothèses*
- ✓ **G2** :
  - *Développement des premiers SPOC (SYSAT Proof of Concept) et déploiement d'un premier MVP en 2020*
  - *Initialisation de l'architecture centralisée*
  - *Evaluation de l'agilité à l'échelle (projets, équipes, gouvernance)*

# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA

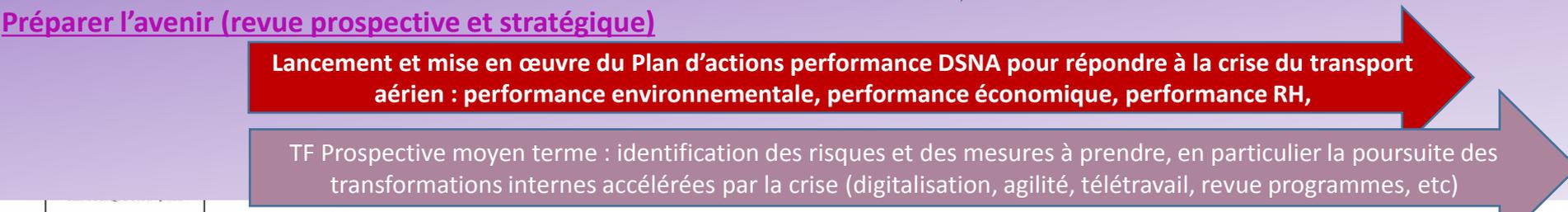
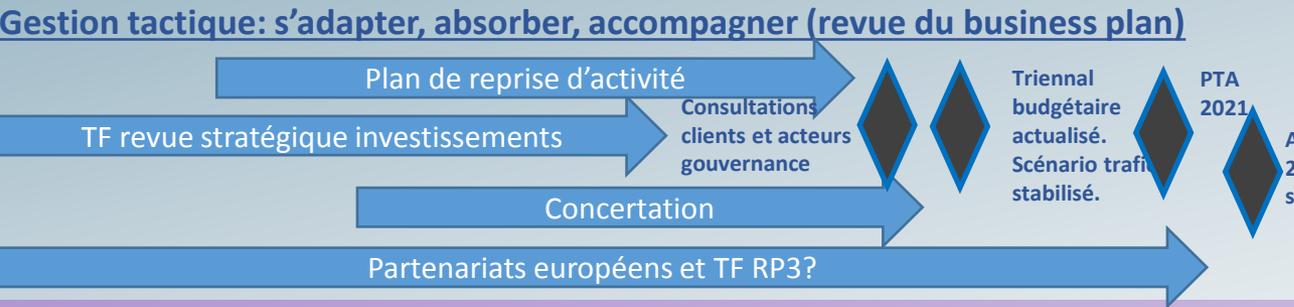


DSNA



Ordre du Jour

- Plan de reprise d'activité
- Gestion de la sécurité
- **Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance**
- Prospective à moyen terme



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance

Un plan d'action performance de la DSNA car :

- ✓ Cette crise impacte sérieusement l'économie du transport aérien
- ✓ Nos partenaires opérationnels et économiques mettent en œuvre des mesures pour survivre
- ✓ Nécessité d'un équilibre opérationnel et économique global pour l'ATM
- ✓ Crédibilité de la DSNA comme acteur majeur du secteur aérien
  
- ✓ La DSNA définit un plan d'action performance pour faciliter la reprise du trafic, comportant plusieurs volets :
  - Un volet environnemental,
  - Un volet modernisation technique et performance économique,
  - Un volet sur les économies sur les budgets de fonctionnement,
  - Un volet efficacité RH, incluant l'utilisation des simulateurs et l'organisation du travail



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : performance environnementale

- La priorité bruit sera maintenue dans les basses couches. Une attention particulière sera portée au **respect des trajectoires de montées jusqu'au niveau 100**
- **Poursuite d'un travail rapide sur le RAD** : relâcher les contraintes RAD mises en œuvre pour raisons de capacité et qui ne sont plus nécessaires dans la période actuelle. Les gains 2D et sur le profil vertical seront visés.
- **100% de descentes continues « bruit »** : la demande actuelle doit permettre un taux de CDO proche de 100% sur l'ensemble des terrains.
- Le projet **PBNtoILS** à Roissy est engagé et fait l'objet d'un soutien politique et l'application de ce concept sur les autres terrains sera étudiée.
- **Routes directes et FRA** : les échéances du projet FRA sont maintenues pour décembre 2021. Dans l'intervalle, le travail sur le RAD permettra à court terme d'anticiper des gains par rapport au FRA et de préfigurer les routes futures.

# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : économies de fonctionnement

- ✓ Plan d'économie en fonctionnement : une approche globale et pluriannuelle
- ✓ En 2020, des économies de plus de 6M€ dont :
  - ✓ les frais de déplacement
  - ✓ les dépenses de formation
  - ✓ Les prestations de services
- ✓ Et dans la continuité en 2021 et suivants, objectif 10M€ sur les dépenses pilotables. Les pistes proposées sont:
  - ✓ Privilégier les compétences internes
  - ✓ Rationaliser les frais de déplacement : baisse du nombre de missions et du coût des missions
  - ✓ Optimiser les formations (Formations à distance, suspension des stages en immersion, PER....)

# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : gestion RH des personnels techniques

- ✓ Relancer la formation : impact COVID sur la formation initiale, sur le planning des promotions et sur l'affectation en organisme opérationnel
  - ✓ Formation initiale :
    - ✓ Retard de 2 à 6 mois à l'ENAC en fonction des promotions pour les ICNA ; travail en cours pour replanifier les sorties promotion ICNA, là où les centres peuvent les accueillir
    - ✓ Retard limité pour les IESSA et TSEEAC
- ✓ Formation en PFU : impact COVID sur la gestion des ATCO; extension de l'utilisation des simulateurs
  - ✓ Retard pris dans les PFU
  - ✓ Objectif d'une utilisation des simulateurs étendue validée par la DSAC pour la formation sur des séquences chargées, voire pour les tests

# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : gestion RH des personnels techniques

- ✓ Périmètre de la campagne de mobilité de printemps 2020
  - ✓ Postes à profils hors BO et postes d'encadrants, d'experts séniors et d'ICA
  - ✓ Postes exclus de la campagne :
    - ✓ PC, CNGE, DCC
    - ✓ contrôleurs d'aérodrome
    - ✓ ingénieurs de maintenance
  
- ✓ Un certain nombre de postes identifiés de la campagne d'octobre 2020 pourront faire l'objet d'affectations garanties avant l'été 2021
  
- ✓ Préparation de la campagne de mobilité d'automne 2020 :
  - ✓ ICNA : GS 32h et GT effectifs en juin 2020
  - ✓ IESSA : GT effectifs le 26 mai 2020
  - ✓ TSEEAC : GS 32h en mars 2020



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



D S N A



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : gestion RH des personnels techniques

- ✓ Une stratégie d'affectation des ICNA prenant en compte
  - ✓ la nécessité de ne pas saturer le processus de formation initiale dans les centres du Nord
  - ✓ une répartition des effectifs équitable en prenant en compte les fourchettes de BO ou les objectifs de gestion définis pour chaque organisme
  - ✓ les projets espace prioritaires (déplafonnement en particulier)
  
- Réduire le nombre d'affectation en sortie d'école dans les centres du Nord et réguler les AVE dans les centres du Sud et/ou attractifs pour garantir une répartition équitable des effectifs entre les entités
- Lancer un projet « simulation » pour optimiser les durées de formation des contrôleurs (PFU accéléré, PCU, vacation de simulateur, vacation de PER, examen ?)
  
- ✓ Une stratégie d'affectation des ATSEP prenant en compte
  - ✓ la charge de formation dans les centres du Nord
  - ✓ le maintien d'un pourcentage de régulation



# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : gestion RH des personnels techniques

## FILIERE CONTRÔLE

- ✓ Mesures de portée court terme :
  - *Assurer une ségrégation adaptée et pilotée*
  - *Définition d'un protocole pour l'opérateur DSNA visant la mise en œuvre de la politique de dépistage des cas contact avec la médecine de prévention*
  
- ✓ Mesures de portée moyen terme devant être étudiées au plus tôt :
  - *Un dispositif de détachements courts*
  - *$\Sigma JRH = 0$  pour 2020*
  - *Pilotage des congés 2020 : min et max par période*
  - *Comptabilisation des réserves opérationnelles*
  
- ✓ Mesures de portée long terme devant être étudiées au plus tôt :
  - *Principe de mutualisation sur au moins 3 ans des mesures de flexibilité non utilisées en 2020 pour l'ensemble des centres (XP RH, vacations complémentaires)*

# Stratégie de préparation de la reprise du transport aérien / Plan d'action performance : gestion RH des personnels techniques

## FILIERE TECHNIQUE

- ✓ Gestion des congés 2020
- ✓ Evaluation des évolutions d'organisation indispensables à court terme pour la maîtrise et l'équilibre de la charge de travail des ATSEP

## GENERAL

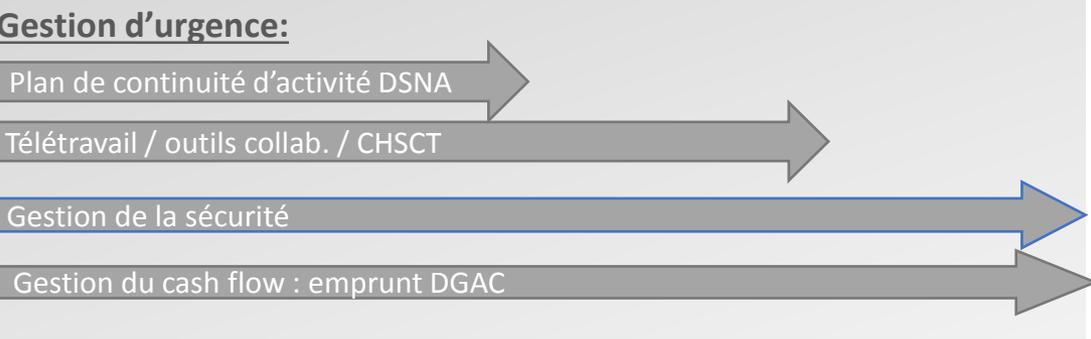
- ✓ Faire un REX sur les process et organisations mises en place pendant le confinement et en tirer des conséquences en matière d'organisation ?



# Crise Covid-19 : plan d'action DSNA

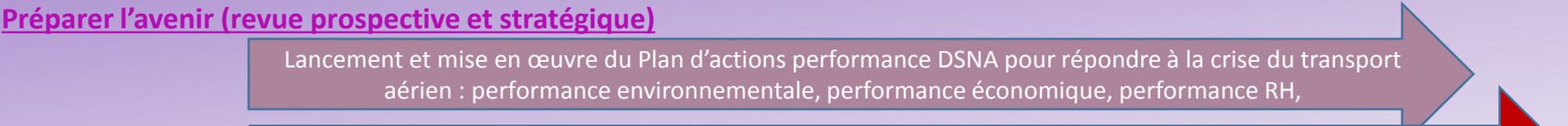
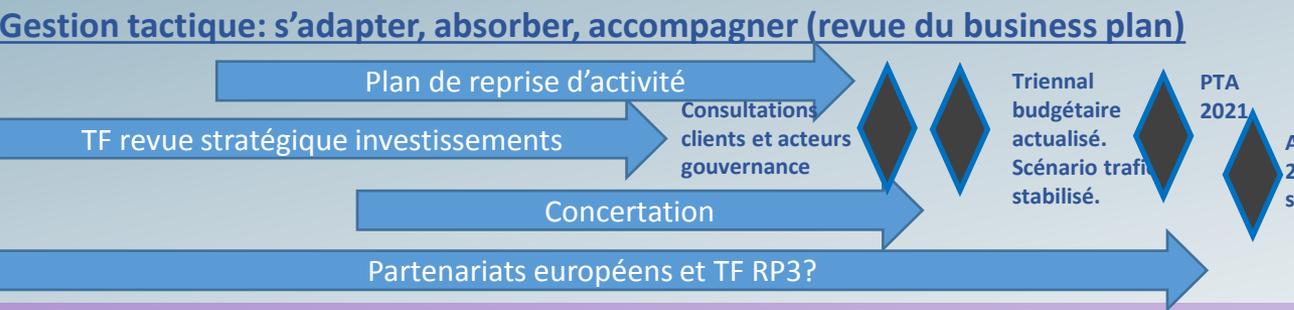


DSNA

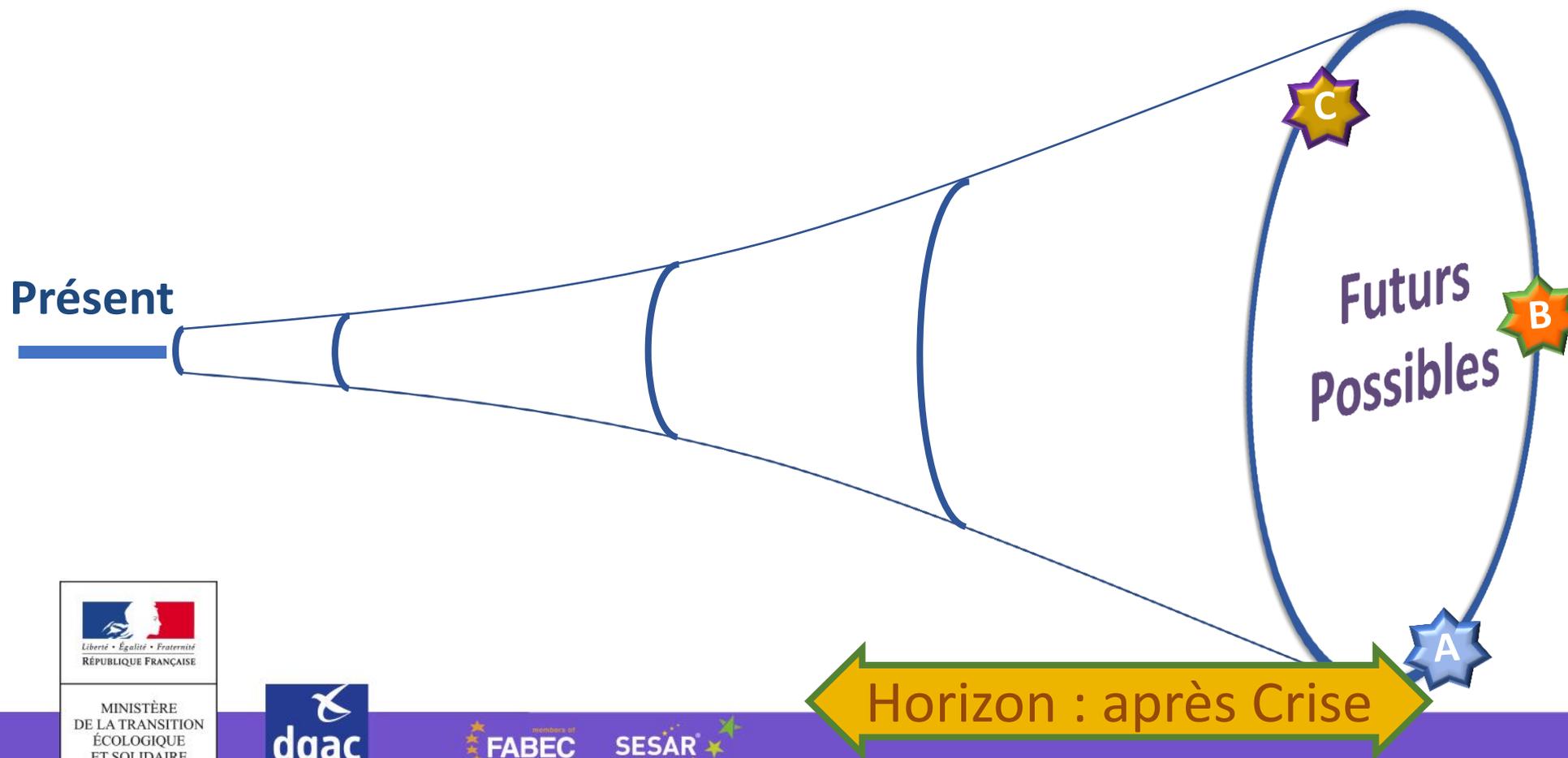


**Ordre du Jour**

- Plan de reprise d'activité
- Gestion de la sécurité
- Stratégie reprise transport aérien / Plan d'action performance
- **Prospective à moyen terme**



# L'après crise – Une TF pour anticiper et explorer les futurs possibles



# La TF a exploré des « Futurs possibles » sans chercher un avenir probable

Principaux  
facteurs de  
changements

« Futurs possibles »  
contrastés

Impacts et  
Risques



Objectif : Fournir des clés de lecture et analyse  
SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces)

# Des « Futurs (im)possibles » très contrastés

## Génération DIY

Faute de vaccin, les crises sanitaire et économique s'installent dans la durée. Le monde est fragmenté et la baisse des importations s'accroît avec les contraintes douanières et sanitaires.

La mobilité internationale plafonne et on assiste à un report vers de modes alternatifs. Le transport aérien redevient un luxe.

## Europe locale

L'Europe a réussi à maîtriser la pandémie sur son territoire et a mis en place des dispositifs pour maintenir de l'activité. La dimension environnementale marque les esprits. La consommation baisse et les consommateurs se tournent vers des produits européens.

Le télétravail est encouragé et les déplacements internationaux sont restreints. Les vols hors Europe sont durement touchés et on assiste en partie à un tourisme restreint à l'Europe.

## La vague verte

La crise maîtrisée au niveau international a renforcé la sensibilité écologique des citoyens. Paradoxalement, les consommateurs expriment un désir de « rattrapage » durant les premiers mois de l'après crise.

Sans atteindre les volumes de l'avant-crise, le trafic global reprend mais la physionomie du trafic a changé avec une très forte diminution des voyages courts et moyens courriers.

# Début d'analyse SWOT : les Menaces ?

## Court Terme

Trésorerie insuffisante

Maintien compétences ATCO

Baisse de la motivation

Risques cyber liés aux usages nouveaux

Ne pas répondre aux attentes environnementales et sanitaires

Respect obligations réglementaires (MU, homologations....)

## 6 mois - 2 ans

Baisse structurelle des recettes

Retard sur les formations

Inadaptation aux nouveaux modes de travail

Inadéquation des moyens et organisations à l'évolution de la structure du trafic et de sa volatilité

Décalage des feuilles de routes techniques

Incapacité financement de la modernisation technique nécessaire

Non respect des IR

Incapacité à réorienter les compétences des agents

Pénalités sur financement européens

## 2 à 5 ans

Ne pas savoir accompagner le retour à la croissance du trafic aérien

Capacité à réaliser le MCO / Perte de compétence des industriels

Décalage technologique et innovation par rapport aux partenaires

Compétitivité service/coût européenne

Renforcement des exigences réglementaires communes

Inadéquation des effectifs par rapport à la demande

Baisse des co-financements européens

Gestion de l'endettement DGAC