

## CT DSAC du 7 juillet 2022

*Ce CT DSAC, premier en présentiel depuis longtemps, a été l'occasion de faire un tour d'horizon complet. Textes d'organisation, méthode de travail, évolutions des Réglementations européenne et française, effectifs, licences étaient au menu.*

***S'il faut tirer une conclusion, elle est simple : il est urgent de lancer des négociations protocolaires !!***

### Points soumis au vote

#### Organisation de DSAC/ANA

Les modifications de l'arrêté de l'arrêté du 18/12/2019 portant organisation de la DSAC visaient à :

- La prise en compte de la certification et de la surveillance des prestataires de services U-space et prestataires de services d'informations communes,
- Introduire la surveillance des prestataires de services de gestion des aires de trafic
- Remplacer l'appellation « prestataire des services de la navigation aérienne » par « prestataire des services de gestion du trafic et des services de navigation aérienne

(ATM/ANS) », l'appellation européenne.

**7 voix pour : UNSA Aviation Civile – CGT – CFDT**  
**1 abstention et 1 non-votant : FO**

#### Organisation de DSAC/SUR

La modification de la décision du 02/11/2021 portant organisation de DSAC/EC visait à acter la suppression du pôle SSI dont les attributions sont reprises par la task-force et le chargé de la sécurité informatique :

**Unanimité : UNSA Aviation Civile – CGT – CFDT - FO**

### Autres points de l'ordre du jour

#### Expérimentation en plan de charge

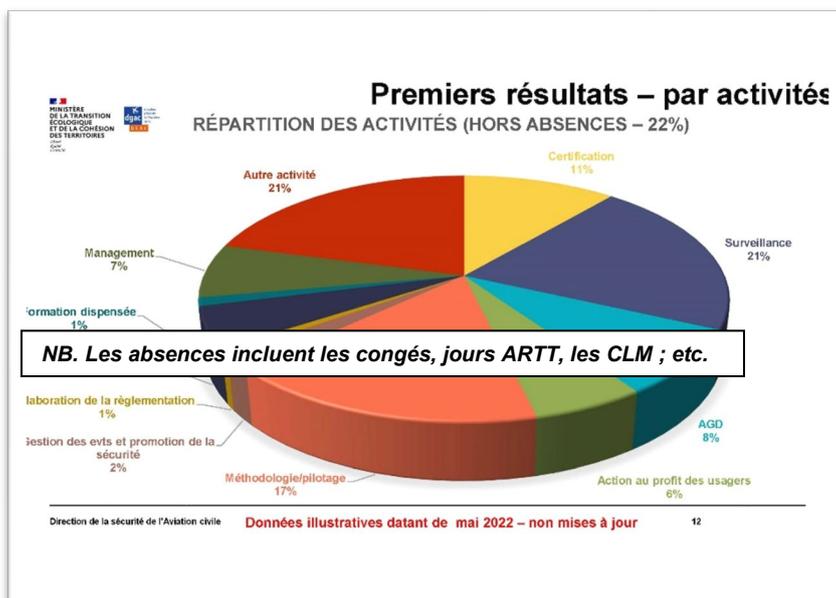
Un point d'étape sur l'expérimentation (domaine R5) a été présenté. Il a notamment été rappelé le cadre de l'expérimentation (domaine R5) et les objectifs du projet.

L'UNSA Aviation Civile a rappelé les précautions à prendre avec cette expérimentation, et notamment qu'elle sera très attentive à ce que l'agilité ne devienne pas un mode de gestion ou un outil pour masquer les sous-effectifs, qui s'aggravent de jour en jour et doivent être corrigés rapidement.

L'UNSA Aviation Civile s'est étonné de la faible proportion relevée (sur l'année) des journées particulièrement longues (chiffrée à 8%) au vu de la charge de travail et du nombre d'audits menés chez les exploitants qui entraînent régulièrement de forts dépassements d'horaires de bureau.

Cette faible proportion est peut-être due à l'absence de définition précise.

**L'UNSA Aviation Civile avait insisté dès le lancement de l'expérimentation : ça ne doit pas être un outil de mesure de la productivité individuelle des agents ni collective d'un service.**



Ainsi, les données individuelles saisies par les agents en plan de charge initial ne sont accessibles que par le chef de division et l'agent concerné et les données individuelles saisies en imputation ne sont accessibles que par l'agent lui-même ainsi que les administrateurs du système. Seules les données consolidées d'imputation au niveau de chaque service sont collégialement accessibles.

**Une réunion spécifique sera organisée parallèlement au CT DSAC de fin d'année pour faire un bilan.**

N°2022-009 ■ Lundi 11 juillet 2020

## Europe

DSAC/ERS a présenté un bilan des évolutions réglementaires nationales et européennes mises en œuvre et en cours de discussion dans le domaine de la sécurité. Comme chaque fois, cette liste est d'une longueur impressionnante et traduit l'intense activité de cette Direction Technique.

**Pour l'UNSA Aviation Civile, il est temps que la technicité de ces personnels, titulaires d'une licence RQS, soit reconnue par la mise en place du régime indemnitaire spécifique.**

### Textes publiés depuis mi-décembre 2021

#### Drones

Règlement d'exécution (UE) 2022/425 de la Commission du 14 mars 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/947

#### Navigabilité

- ✓ Règlement d'exécution (UE) 2022/410 de la Commission du 10 mars 2022 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014
- ✓ Règlement délégué (UE) 2022/201 de la Commission du 10 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 748/2012.
- ✓ Règlement d'exécution (UE) 2022/203 de la Commission du 14 février 2022 modifiant le règlement (UE) no 748/2012.

#### Package réglementaire « All weather operations »

- ✓ Règlement délégué (UE) 2022/208 de la Commission du 14 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 139/2014.
- ✓ Règlement d'exécution (UE) 2021/2227 de la Commission du 14 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 1178/2011.
- ✓ Règlement d'exécution (UE) 2021/2237 de la Commission du 15 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 965/2012.

#### Vertiports

- ✓ Propositions de spécifications techniques pour la conception des vertiports VFR

### Principaux travaux en cours

Textes transverses : Opinion 03-2021 Règlement cybersécurité (part-IS) et mise en place du répertoire de l'article 74 (« repository »).

Drones : Travaux sur les règles de navigabilité pour les catégories spécifique et certifié

VTOL : Travaux sur les licences et les opérations (Innovative Air Mobility)

Dirigeables : BIS Airship en collaboration avec l'autorité allemande (domaines: OPS, CAW, FCL)

#### Licences des personnels navigants :

- ✓ Mise à jour du référentiel de certification des simulateurs (FSTD) (système NGRS)
- ✓ RMT.0194 sur la refonte des exigences pour les instructeurs
- ✓ Digitalisation des licences
- ✓ Revue de la part MED (notamment discussions sur l'âge limite des pilotes en HEMS monopilote)
- ✓ Consultation relative à la mise en place des dispositions FCL pour l'avion électrique et divers sujets aviation générale (RMT.0678), aux pilotes de relève de croisière (RMT.0190) et à différentes mises à jour régulières du règlement (EU) n°1178/2011 et n°965/2012 (RMT.0587).

#### Aérodromes :

- ✓ Elaboration des exigences applicables à l'assistance en escale
- ✓ Fourniture de données aéronautiques (electronic terrain and obstacle data – e-TOD)

#### Maintenance - Navigabilité – Opérations :

- ✓ Revue de la Part 66 (Licences des mécaniciens aéronautique) et de la Part 147 (Organismes de formation pour la licence Part 66)
- ✓ RMT.0392 : Mise à jour de l'Air Ops
- ✓ FTL Air Taxi et AEMS

#### ATM/ANS

- ✓ Conception, certification/déclaration et production des systèmes d'aide au contrôle aérien et des équipements de sécurité aéroportuaire associés à ces systèmes

DSAC/ERS élabore également les textes français.

### Textes publiés depuis mi-décembre 2021

La loi 2021-1308 du 8 octobre 2021 dite « loi DDADUE » permettant d'adapter les dispositions législatives nationales à l'évolution du droit européen avait prévu des habilitations pour adopter 4 ordonnances dans le domaine de l'aviation civile, dont 3 pilotées par la DSAC

#### Surveillance du marché des drones

- ✓ Ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord

#### Mise à jour du code des transports suite à la publication du règlement (UE) 2018/1139

- ✓ Ordonnance n° 2022-456 du 30 mars 2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018

#### Contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants

- ✓ Ordonnance n° 2022-830 du 1er juin 2022 relative aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile

**Rappelons que, lors des premiers échanges au sujet de ces contrôles d'alcoolémie, l'administration avait envisagé de confier cette tâche aux Contrôleurs Techniques d'Exploitation. L'UNSA UTCAC avait fortement réagi et s'était opposé à ce mélange des genres (« métier technique lié à la sécurité » vs « missions de police »). L'UNSA UTCAC avait finalement obtenu après interventions à très haut niveau, et arguments juridiques à l'appui, l'abandon de cette idée.**

#### Sanctions contre les passagers indisciplinés (texte piloté par la DTA)

- ✓ Ordonnance n° 2022-831 du 1er juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs.

### Autres textes français publiés

#### Personnels de l'aviation civile

- ✓ Décision du 1er décembre 2021 portant agrément de la FFPLUM pour l'organisation des examens théoriques de pilote d'ULM publiée au BO le 4 décembre 2021

N°2022-009 ■ Lundi 11 juillet 2020

## Formation et certification des agents AFIS

- ✓ Arrêté du 13 avril 2022 relatif à la qualification et à la formation des personnels assurant le service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome

## Comité médical du contrôle de la navigation aérienne

- ✓ Décret n° 2021-1771 du 22 décembre 2021 relatif à l'autorité compétente en matière de licence et de certificats pour l'exercice du contrôle de la circulation aérienne et au comité médical du contrôle de la navigation aérienne
- ✓ Arrêté du 15 février 2022 relatif au fonctionnement du comité médical du contrôle de la navigation aérienne (CMCNA)

Sans être exhaustifs, peuvent être également citées certains travaux pour lesquels la DSAC a été impliquée dans les travaux législatifs : conditions d'emploi des personnes atteintes de maladies chroniques, et notamment de diabète (*Loi n° 2021-1575 du 06/12/2021*), Loi dite « RPSI » qui modernise le cadre juridique pour les autorisations de prise de vue aérienne (*Loi n° 2022-52 du 24/01/2022*), la refonte du dispositif réglementaire national SSLIA, la refonte du TAC/CHEA, etc.

**L'UNSA Aviation Civile a demandé un point d'information spécifique sur l'arrêté manifestations aériennes (qui n'avait pas été cité) qui a eu des répercussions très importantes sur la charge de travail dans les DSAC/IR et à DSAC/NO/OH.**

Un retour d'expérience de la première saison sera réalisé en octobre 2022 pour faciliter le déroulé de la saison 2023. ERS a également indiqué que des actions de communication sur cet arrêté ont été planifiées et, pour certaines, réalisées auprès des principales fédérations. L'UNSA Aviation Civile a demandé que les préfetures (acteur important dans ces dossiers) soient également intégrées au processus de communication.

## Cybersécurité

L'adjoint au directeur de la DSAC/Nord et la directrice de programme Cybersécurité, ont présenté l'évolution des obligations réglementaires dans le domaine de la surveillance en matière de Cybersécurité et leur impact sur la DSAC. Ces aspects devraient, à terme, devenir un thème des audits SGS/SMS des exploitants menés dans l'ensemble des domaines (aéroports, transport aérien, etc.).

**L'UNSA Aviation Civile estime qu'il faut tout d'abord sensibiliser les exploitants et prendre le temps de la formation des agents.**

**L'UNSA Aviation Civile sera vigilante quant à la charge de travail qui peut découler de cette évolution de la réglementation européenne et estime qu'il s'agit d'un sujet à mettre de côté en attendant que des négociations protocolaires s'engagent afin d'évoquer les contreparties envisagées pour l'acquisition de cette nouvelle compétence et l'absorption de cette nouvelle tâche.**

## European Risk Classification Scheme (ERCS)

Pour mettre en application le règlement délégué 2020/2034 et le règlement d'exécution 2021/2082, un nouvel outil de classification du risque des comptes-rendus de sécurité envoyés par les exploitants entrera en vigueur le 1er janvier 2023.

Concernant la licence RQS-S, un plan de formation complet au bénéfice des analystes de sécurité a été mis en place en 2021-2022 et la procédure décrivant ce plan et les conditions d'acquisition et de prorogation des niveaux de la licence est en cours de finalisation.

**Comme l'a fait remarquer, une fois de plus, l'UNSA Aviation Civile, il ne manque plus que le régime indemnitaire associé à cette licence (comme pour la licence ATREEA) pour que nous soyons satisfaits.**

## Modernisation PN

Il y avait deux sujets dans le cadre de la modernisation du domaine PN :

### Qualification Examens pour la Licence de surveillance

Le projet de mise en œuvre d'une nouvelle qualification pour le domaine EXA (examens aéronautiques) a été présenté, ainsi que les parcours de formation envisagés.

Une réunion bilatérale avait été organisée avant le Comité Technique et le projet était conforme aux discussions.

**Même si ce projet de nouvelle qualification de la licence de surveillance doit être présenté au Secrétariat Général pour la « mise en route » de la prime licence de surveillance, l'UNSA Aviation Civile n'imagine pas qu'un refus puisse être opposé et demande que les primes liées à la licence de surveillance soient rapidement versées aux agents concernés.**

### Modernisation des démarches PN

La démarche de modernisation du domaine modernisation des démarches PN a été présentée.

Dématérialisation des formulaires : après la phase pilote qui s'est bien déroulée en DSAC/Nord de février à mai 2022, le dispositif est étendu aux autres DSAC-IR. Il concerne les examens pratiques et la délivrance PPL, LAPL, BPL, SPL, puis les instructeurs, et enfin les ATPL, CPL, IR

Portail de services pour les PN : une simplification est en cours d'étude, avec création d'un Chatbot

Numérisation des dossiers : Il s'agit d'un travail énorme qui est en phase de préparation.

## Modernisation des fonctions supports

**Préambule : L'UNSA Aviation Civile n'avait pas participé au Comité de Suivi de la Modernisation des Fonctions Support organisé par le Secrétariat Général la veille afin d'exprimer, symboliquement, sa solidarité avec les personnels administratifs qui vivent des situations inédites de souffrance au travail et de démotivation depuis la création des SIR.**

N°2022-009 ■ Lundi 11 juillet 2020

**L'UNSA Aviation Civile, seul syndicat à avoir voté contre, laissait ainsi symboliquement les autres organisations syndicales qui se sont abstenues lors du Comité Technique créateur des SIR, gérer directement avec l'Administration, les dommages, voire les saccages, qu'ils ont laissés se produire et proliférer.**

Un bilan à mi-année du « fonctionnement » des SIR au regard des besoins exprimés par la DSAC a été présenté. Sans surprise, ce bilan est accablant et a introduit un nombre important de dysfonctionnements dans des domaines qui donnaient satisfaction jusqu'à présent à la DSAC.

**De l'avis de l'UNSA Aviation Civile, cette réforme, qui n'a rien d'une opération de modernisation, induit des souffrances importantes au travail pour les personnels des SIR qui sont en très net sous-effectifs.**

La DSAC semble avoir pris conscience de l'importance des aspects de pilotage et de coordination sur l'ensemble des sujets ressources pour le compte du SCN DSAC et a entrepris des actions de sensibilisation aux métiers de la DSAC et leurs caractéristiques/contraintes telles que le nombre important (donc la fréquence) des déplacements, destinées aux agents des SIR.

L'UNSA Aviation Civile et les autres OS ont salué cette initiative de la DSAC.

L'UNSA Aviation Civile a, par contre, déploré que les spécificités de la DSAC n'aient été prises en compte avant la mise en œuvre de 4you.

La DSAC envisage de lancer un questionnaire de satisfaction auprès de ses personnels (démarche écoute-client) : l'UNSA Aviation Civile a demandé d'apporter une très grande attention à la formulation des questions et a attiré l'attention sur le danger d'une dérive où les personnels (principalement administratifs) des SIR pourraient être stigmatisés pour une réforme qu'ils subissent eux aussi. Il s'agira bien de jauger l'organisation (ou désorganisation) et non de juger les personnels qui donnent leur maximum pour compenser cette réforme inopé.

## Point ressources

### Effectifs

Un point d'information sur les ressources (effectifs, mobilité) a été présenté, et la DSAC a tenté de nous expliquer que le SCN est encore au-dessus de son plafond autorisé ... et nous a annoncé que les effectifs métiers

de la DSAC vont devoir encore baisser de 18 (sur un effectif max autorisé de 793).

### De qui se moque-t-on ?

En 10 ans (du 01/01/2012 au 31/12/2021), les effectifs de la DSAC sont passés de 1259 à 1079, soit une baisse de 14,3% (180 personnes), pendant que le volume de tâches et les durées de formation continue augmentaient et que de nouveaux domaines d'activité entraient dans le champs de la surveillance de la DSAC.

NB. Après réforme des SIR et départ des missions support, la DSAC est passée, cette année, de 1079 à 924, soit une baisse supplémentaire de 155 personnes, donc de 14,4%.

L'UNSA Aviation Civile continue de contester ce plafond qui a été imposé par le Secrétariat Général arbitrairement, sans concertation.

Depuis lors, l'AESA a continué de « pondre » des textes, des normes, des procédures et des exigences complémentaires, et des activités nouvelles à surveiller sont apparues (drones, etc.), venant encore surcharger des services en fort sous-effectif.

L'UNSA Aviation Civile, qui avait demandé l'inscription d'une question diverse intitulée « Consignes sur la priorisation des actions des agents de la DSAC », salue l'annonce faite par le Directeur de la DSAC (*malheureusement pas reprise dans son Communiqué*) du lancement d'un recensement des priorités au regard du niveau de sécurité et espère que ce travail sera exploité.

### Formation

Un point d'information très partiel a été fait sur la formation. Il semble que, là aussi, la mise en place des SIR et l'absence de procédures liées au changement suffisamment consolidées ont perturbé le recueil des informations nécessaires à un bilan digne de ce nom.

L'UNSA Aviation Civile demande que des coordinations soient rapidement mises en place entre les SIR et la DSAC (DSAC/EC et DSAC/IR) afin d'éviter toute perte d'information.

### SI Métier

Un point sur l'avancée des principaux projets informatiques de la DSAC (ArchiMéd, Météor, Médrano/AlphaTango, SIGNAL V2) a été présenté.

**Nombre de sujets évoqués conduisent à la même conclusion : il devient urgent d'entamer des négociations protocolaires afin de pouvoir envisager comment faire face aux défis qui sont devant nous.**

**En outre, les primes liées aux licences RQS et ATREEA doivent être débloquées.**

**De même, il est urgent d'obtenir une visibilité sur les futurs recrutements afin de connaître les effectifs disponibles pour réaliser les missions de la DSAC en particulier, et de la DGAC en général.**

**L'acquisition de compétences nouvelles comme la cybersécurité, les changements de méthode de travail avec le fonctionnement en plan de charge et l'augmentation constante de la charge de travail doivent également être rapidement négociés !**