



Préfiguration de la DGAC

Rapport aux Ministres

Patrick Gandil

06/03/08



La DGAC est une direction générale du MEDAD qui gère le secteur de l'aéronautique civile. Elle veille à porter la politique de l'environnement et du développement durable dans l'ensemble de ses missions et activités ainsi que du secteur économique qu'elle anime. La portée de la réforme décrite ci-dessous a pour objectifs de relier davantage la DGAC aux structures du MEDAD et de lui permettre de se préparer aux évolutions du ciel unique européen tout en accompagnant l'expansion du secteur aéronautique au niveau mondial.

L'aviation civile est en effet une richesse majeure de notre pays avec de nombreuses entreprises de premier plan mondial : AIR FRANCE, EADS, AIRBUS, DASSAULT, ADP. Ce secteur représente 2% du PIB et environ 400 000 emplois directs et de nombreux emplois indirects. Le transport aérien conditionne le fonctionnement des affaires internationales et du secteur du tourisme majeur pour notre économie.

Branche	Construction aéronautique	Transport aérien
Contribution directe	0,41% PIB 57 500 ETP	0,35% PIB 70 900 ETP
Contribution indirecte	0,54% PIB 125 100 ETP	0,24% PIB 52 500 ETP
Contribution induite	0,40% PIB 88 400 ETP	
Total	1,91% PIB 394 400 ETP	

ETP : équivalent temps plein

Le secteur de la construction aéronautique civile a généré un chiffre d'affaires consolidé de 18 Md € en 2006, soit 1% du PIB. Ce secteur est l'un des plus dynamiques de l'industrie française, avec des taux de croissance parmi les plus élevés, une contribution positive de plus de 10 Md par an à la balance commerciale, et un solde de créations d'emplois positif. Industrie d'excellence technologique, les ingénieurs et techniciens supérieurs représentent plus de 60% de ses embauches annuelles.

1. Les enjeux de la DGAC face aux nouveaux défis européens et internationaux, à l'exigence du développement durable et aux questions économiques et d'emploi.

► L'Europe et l'international.

Les contextes européens et internationaux constituent une dimension essentielle de l'action de la DGAC, notamment les travaux conduits par l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale), la Commission européenne, Eurocontrol et l'AESA (agence européenne de sécurité aéronautique).

Ainsi, dans le domaine de la réglementation aéronautique, le développement des compétences de l'AESA ou l'évolution d'Eurocontrol, font l'objet d'une attention particulière.

Pour le transport aérien, la DGAC suit particulièrement la façon dont ces enjeux européens évoluent. Elle veille à être en capacité de faire valoir les positions et intérêts français lors des évolutions réglementaires importantes à venir (notamment, révisions du 3^{ème} paquet de libéralisation du transport aérien et des textes sur l'assistance en escale et sur la coordination des aéroports.

L'adoption d'une directive sur le financement des exploitations d'aéroport, comme lors des négociations des droits de trafic avec les pays tiers.

Pour la navigation aérienne, les projets européens constituent l'enjeu majeur des prochaines années, dans le cadre des règlements sur «le ciel unique», avec notamment la création d'un bloc fonctionnel d'espace (FAB) en coopération renforcée avec d'autres opérateurs de navigation aériennes ou dans le cadre de la participation au projet européen SESAR. La DGAC doit affirmer son savoir-faire dans la définition des systèmes informatiques de navigation aérienne futurs, et apporter ainsi en Europe son savoir faire et son expertise. La DGAC et la DSNA se préparent à des partenariats avec un ou plusieurs services opérateurs de navigation aérienne. Ces coopérations aboutiront à partager les coûts de développement et de certification des systèmes techniques.

L'objectif est de passer d'une situation où les systèmes informatiques du contrôle aérien sont nationaux à un système, sinon unique, du moins progressivement inter opérable. Les études et développements entrepris pour cette interopérabilité des systèmes futurs de traitement des données de vol permettront d'assurer la compatibilité entre plusieurs projets européens déjà lancés. C'est le cas entre le projet COFLIGHT et l'architecture générale des systèmes de gestion du trafic Aérien (*Air Traffic Management*) retenue dans le cadre de SESAR (*Single european sky research*) pour la décennie prochaine.

► La construction aéronautique

Le nouvel encadrement communautaire des aides à la recherche et au développement constitue un nouveau référentiel régissant l'octroi des aides accordées aux entreprises et organismes de recherche.

Par ailleurs les développements des contentieux liés à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur les aides publiques à l'aéronautique sont également susceptibles d'influer directement sur les modes de soutien aux entreprises.

La DGAC suit avec une attention plus particulière la préparation du 7^{ème} PCRD (Programme cadre de recherche et développement) et soutiendra, dans le cadre de la politique préparée par le commissariat général au développement durable du ministère, la mise en place des initiatives technologiques communes sur les sujets touchant à la construction aéronautique. Cet engagement sur le 7^{ème} PCRD s'effectuera avec des outils nouveaux pour l'aéronautique et sera marqué par l'entrée en vigueur des nouvelles règles d'intervention des Etats dans le financement de la RDI (Recherche, Développement, Innovation). La nécessité d'accompagner à bon niveau l'effort de R&D des entreprises au service du développement durable s'impose, si nécessaire en développant de nouveaux instruments.

► La défense de l'environnement et le développement durable

Sous l'autorité du commissariat au développement durable, la DGAC tout en continuant à porter ses efforts sur la sécurité et la sûreté du transport aérien doit avoir pour priorité le développement durable. L'aviation civile est confrontée en effet à trois enjeux environnementaux, le bruit, le rejet de CO₂ et les polluants locaux :

- Le bruit fait l'objet de ce que l'Union européenne et l'OACI (l'Organisation de l'aviation civile internationale) ont appelé « *l'approche équilibrée du développement aéroportuaire* », selon laquelle il faut réconcilier les aéroports et leurs riverains en jouant sur quatre leviers : l'insonorisation des logements, la maîtrise de l'urbanisme, l'optimisation des trajectoires aériennes et les restrictions d'exploitation. Ainsi la il sera possible de concilier la croissance du trafic et l'environnement.
- Les rejets de CO₂ : l'aviation n'est aujourd'hui responsable que de 2 à 3% des rejets de gaz à effet de serre, mais d'une part l'augmentation du trafic accroît ces rejets, et d'autre part les autres secteurs font d'importants progrès. C'est un enjeu qui fait l'objet d'intenses discussions au sein de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile), de l'union européenne et de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale), auxquelles la France participe activement.
- Les polluants locaux : c'est un sujet qui n'est plus virtuel puisque la DGAC est désormais interpellée dans les plans d'amélioration de la qualité de l'air, avec une question simple sur les efforts comparés de réduction du trafic automobile et du trafic aérien en cas de pics de pollution. C'est pour l'instant un enjeu d'études et de recherche pour bien comprendre les impacts et les progrès possibles.

Dans le cadre de la politique du MEDAD en matière d'éco responsabilité, et afin qu'une véritable dynamique puisse s'engager, la DGAC doit intégrer les enjeux du développement durable dans ses activités comme dans son fonctionnement au quotidien (Plan carbone, politique « voyage », politique immobilière). Cette démarche doit également contribuer à l'amélioration des conditions de travail ainsi qu'à la réalisation d'économies budgétaires. Elle sera accompagnée d'un « dispositif de formation à l'éco responsabilité des services de la DGAC.

➤ **Le développement économique et de l'emploi**

La DGAC joue un rôle important au sein du MEDAD pour favoriser le développement économique et l'emploi au travers de plusieurs de ses activités, elle :

- favorise le développement du transport aérien par le développement aéroportuaire notamment à Roissy.
- soutient le développement des constructeurs aéronautiques en particulier Airbus, Dassault, Eurocopter, Safran notamment par des avances remboursables et des aides à la recherche.
- assure la formation publique des pilotes, la formation de formateurs et l'aide aux aéroclubs à un moment où le manque de pilotes devient un facteur limitant du développement.

La DGAC doit être préparée à soutenir le développement sans précédent de l'économie européenne et nationale face à une concurrence exacerbée au plan mondial.

➤ **La recherche d'une plus grande sécurité dans le transport aérien**

Cet impératif va conduire à multiplier les coopérations avec les autorités étrangères de l'aviation civile. La DGAC a pour ambition d'être une référence européenne en matière de sécurité et de sûreté. L'ouverture du « ciel européen » impose par conséquent des normes communes de haut niveau, respectées par tous les acteurs, pour garantir la sécurité. La DGAC appuiera fermement le développement de ces

normes communes, mais aussi la surveillance stricte de leur respect par des autorités fiables et reconnues. Cette surveillance touche largement aux pouvoirs de police des Etats et implique fortement les autorités nationales ; celles-ci doivent donc démontrer leur capacité à mettre en œuvre des méthodes définies en commun, et s'attacher à améliorer régulièrement ces méthodes. La DGAC et le futur SCN Surveillance doivent être l'un des éléments essentiels de ce système.

L'enjeu est que la DGAC soit reconnue pour sa compétence, afin de garantir la conformité des acteurs français mais aussi afin de pouvoir proposer à ses partenaires européens des solutions crédibles, qu'elle aura elle-même mis en œuvre. Cela lui permettra de faire partie de ceux qui en Europe fixeront les standards attendus, et au-delà, de ceux qui seront moteurs pour les évolutions de la sécurité.

La DGAC promeut par conséquent une organisation, lisible de l'extérieur, performante, démontrant son efficacité, adossée à la compétence de ses personnels, à la disponibilité de moyens et de ressources appropriés et s'appuyant sur la mise en œuvre d'un plan stratégique pour la sécurité.

Concomitamment à la création du SCN Surveillance, le choix de la DGAC de s'inscrire dans une démarche qualité, ne peut qu'aboutir à une clarification et à une formalisation des procédures de travail, à une écoute plus grande des attentes des usagers ou des donneurs d'ordre, comme peut l'être la Communauté européenne. Il devrait en résulter une confiance accrue des ses partenaires dans la pertinence et l'efficacité de ses actions. Ce qui devrait favoriser la mise en place de mécanismes d'amélioration continue. Une condition essentielle de la réussite de cette démarche qualité repose sur l'adhésion et la participation de l'ensemble des personnels.

► La sûreté du transport aérien

La sûreté du transport aérien qui connaît un développement rapide depuis les attentats terroristes et la montée de nouvelles menaces, exige l'élaboration d'une réglementation appropriée, un important effort d'investissement dans les matériels aéroportuaires ainsi que des recrutements massifs chez les sous-traitants. L'enjeu des années à venir est de consolider le dispositif, tout en continuant à l'adapter à une menace réelle et forte. A cette fin, l'orientation de la DGAC est de rechercher chaque fois que possible une harmonisation européenne, voire internationale.

Dans ce domaine complexe, dans un cadre interministériel et en lien avec le HFDS, la DGAC doit coordonner les positions nationales dans le domaine de la réglementation, décliner précisément, au travers du programme national de sûreté, les dispositions adoptées au niveau communautaire et assumer le rôle d'autorité compétente, "*chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile*", conformément au règlement communautaire

2. Les missions et les résultats attendus pour une meilleure gouvernance au sein du MEDAD.

Les grandes missions de l'Aviation civile visent, dans le contexte européen du transport aérien, à garantir la sécurité, la protection de l'environnement, la qualité du service rendu de contrôle aérien pour les usagers, le développement économique du secteur et le soutien à l'industrie aéronautique.

En lien avec le Commissariat général au développement durable (CGDD), la direction générale de l'aviation civile prépare les orientations stratégiques de l'Etat en matière d'aviation civile et élabore, la politique de développement durable du secteur aéronautique. Elle contribue au développement de l'inter modalité et à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire en étant associée par le DGITM au schéma national des infrastructures de transports au titre de la politique aéroportuaire. Elle élabore et anime la politique en matière d'environnement et de lutte contre la pollution des aéroports et des aéronefs, notamment contre les nuisances sonores et les émissions gazeuses et prépare les textes législatifs et réglementaires correspondants dont elle contrôle le respect par les acteurs de l'aviation civile.

En liaison avec la DGAEI, elle prépare et conduit la stratégie européenne et internationale en matière d'aviation civile, coordonne son action vis-à-vis des institutions et organismes européens et internationaux, sous réserve des compétences dévolues en ce domaine à d'autres directions du MEDAD. Elle participe aux travaux menés au sein de l'Union européenne et d'organisations internationales, et notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et Eurocontrol.

En liaison avec le CGDD, elle participe à la définition politique de soutien public à la recherche et au développement dans le domaine de la construction aéronautique civile, pour l'ensemble des domaines avions, moteurs, hélicoptères et équipements aéronautiques et la met en oeuvre. Elle est également chargée de promouvoir et de coordonner les actions visant à soutenir à l'exportation les intérêts du secteur. En lien avec la DGAEI, elle participe à la définition des positions françaises et européennes relatives à l'établissement et à l'évolution des réglementations et des accords émanant des organisations multilatérales compétentes en tant qu'elles concernent l'industrie aéronautique.

Elle élabore la réglementation relative à la circulation aérienne, aux services de la navigation aérienne et aux espaces aériens. Elle co-préside le directoire à l'espace aérien en relation avec les autorités de la Défense Nationale. Elle coordonne les relations avec les usagers de l'espace aérien. Elle assure la régulation des services de la navigation aérienne nationaux et en contrôle la performance. Elle assure la représentation de la France à Eurocontrol, à l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) et aux autres instances internationales chargées de la régulation des services de la navigation aérienne.

Dans le cadre du Ciel Unique Européen, elle assure les prestations de contrôle de la navigation aérienne et anime la politique de développement technique des systèmes de navigation aérienne.

En liaison avec les services du ministère de l'intérieur, de la défense et des affaires étrangères, la direction générale de l'aviation civile élabore et anime, en lien avec le HFDS, la politique en matière de sûreté du transport aérien de passagers et de fret de l'aviation civile et définit les conditions générales de son évaluation et du contrôle de son application ; elle prépare les textes législatifs et réglementaires dans ces domaines. Elle assure l'instruction des agréments, la surveillance des organismes, le suivi des formations, et le contrôle des matériels et des systèmes y compris informatiques impliqués dans la protection de la sûreté.

La direction générale de l'aviation civile, en lien avec le HFDS, élabore et met en œuvre la politique de sécurité de l'aviation civile. Elle en propose les orientations stratégiques et les objectifs à atteindre à travers la préparation du Programme de Sécurité de l'Etat. Elle propose également les textes législatifs, élabore avec la DAJ et met en œuvre les réglementations relatives à la sécurité dans le respect des normes communautaires et internationales.

Elle assure le contrôle et la surveillance des opérateurs français, des constructeurs d'aéronefs et d'équipements, des compagnies aériennes, des entreprises de maintenance des aéroclubs, et plus généralement de tous les exploitants, prestataires et gestionnaires de l'aéronautique civile. Elle organise le contrôle des exploitants étrangers et de leurs aéronefs lorsqu'ils desservent le territoire français.

Elle assure la certification de tous les matériels et équipements lorsque la responsabilité de certification n'a pas été transférée à la Communauté Européenne. Dans ce dernier cas, elle assiste l'AESA dans l'exécution de ses missions.

Elle prépare et met en œuvre la politique et la réglementation relatives aux transporteurs aériens. Elle négocie, sous réserve des compétences de la Communauté européenne et en liaison avec la DGAEI et les services du ministère des affaires étrangères, les accords internationaux relatifs aux services aériens et en assure et contrôle l'application. Elle définit et met en œuvre la politique relative aux liaisons aériennes faisant l'objet d'obligations de service public.

Elle élabore la réglementation applicable en matière de création, de fermeture et de gestion des aéroports et conduit la politique domaniale de l'Etat en matière aéroportuaire. Elle définit les principes de régulation économique des aéroports.

Elle gère les interventions financières de l'Etat et traite des questions relatives au financement des missions de sécurité et de sûreté des aéroports.

Elle assure le respect des droits et obligations des acteurs et passagers du transport aérien. Elle participe à l'élaboration et la mise en œuvre des réglementations et politiques relatives à la facilitation du voyage du passager (mesures de sûreté mieux organisées, taille des bagages admis en cabine, bornes d'enregistrement pour accélérer les opérations, etc.) et aux régimes de responsabilité et d'assurance des transporteurs aériens et des exploitants d'aéroports.

Elle est chargée de l'ensemble des questions relatives au droit du travail et à la protection sociale des salariés du transport aérien et des entreprises intervenant sur les aéroports. A ce titre, elle participe à l'élaboration de la réglementation du travail en lien avec la DAJ et en suit la mise en œuvre. Elle assure les relations avec les partenaires sociaux et préside les commissions nationales mixtes des branches professionnelles du secteur. Avec les ministères chargés du budget et des affaires sociales, elle assure la tutelle de la caisse de retraite des personnels navigants. Elle anime et coordonne et de la formation professionnelle.

En matière de politique financière, dans le cadre des orientations fixées par le secrétaire général du ministère, elle contribue à la préparation du budget et assure l'exécution budgétaire et financière des crédits du budget annexe de l'aviation civile. De même, elle traite des questions relatives aux ressources humaines et conduit le dialogue social dans le cadre des orientations fixées par le secrétariat général du

ministère. En liaison avec la direction des affaires juridiques du Ministère, elle traite des questions juridiques du domaine aéronautique.

Elle assure la tutelle de l'Ecole nationale de l'aviation civile qui forme les personnels techniques de la DGAC en s'appuyant sur le SEFA pour la formation au pilotage. L'ENAC est également chargée de la formation publique des pilotes. La DGAC est responsable de la surveillance des formations de pilotes et organise les examens.

2.2.1 La mise en place du pilotage de la performance par les objectifs.

La démarche de pilotage de la performance par les objectifs (PPO) se traduit par la fixation d'un certain nombre d'objectifs caractérisés par des indicateurs. Des tableaux de bord et des indicateurs sont déployés dans toutes les directions et services de la DGAC avec le souci d'une parfaite adaptation aux besoins de gestion de chaque niveau de responsabilité et conformes aux orientations générales du SG MEDAD et du CGDD. Ces tableaux de bord permettant à la Direction générale et au Secrétariat général de la DGAC d'obtenir des synthèses opérationnelles fiables et de qualité. Ils concernent tout particulièrement les axes « performance » et « coeur de métier », les consommations de crédits et le suivi des plafonds de masse salariale et d'emplois. Cette démarche est par ailleurs en harmonie avec les exigences européennes (Eurocontrol) et avec celles relatives aux démarches de qualité et de certification. Tout concourt à l'amélioration mesurable du service rendu aux usagers du transport aérien et à l'amélioration de la performance de la DGAC au service de la sécurité et du développement durable du transport aérien.

Les objectifs de performance couvrent l'ensemble des domaines de la DGAC, ils sont établis en concertation avec le secrétariat général du ministère, le CGDD et le HFDS, chacun en ce qui les concerne.

► Sécurité

- ✓ Etre reconnue comme une référence en matière de sécurité et obtenir les meilleurs résultats lors des audits par les organismes internationaux (OACI, AESA) ;
- ✓ Elaborer et mettre en œuvre sans délais les plans d'actions faisant suite aux audits ;
- ✓ Améliorer les méthodes de surveillance et réaliser les contrôles appropriés pour limiter le nombre de non-conformités à la réglementation ;
- ✓ Promouvoir la culture du rapport d'incidents à tous les niveaux et renforcer les moyens et méthodes d'analyse de ces événements dans un cadre non punitif (*la just culture a pour objet de traiter les événements de sécurité en dehors d'une approche disciplinaire ; elle est préconisée par l'OACI*) ;
- ✓ Développer des actions transversales de sécurité (Incursion de piste, Approches non stabilisées...) ;
- ✓ Réduire le nombre des événements liés à chacune des causes principales d'incidents, sur lesquels la DGAC a des moyens d'action.

➤ **Sûreté**

- ✓ Etre également reconnue comme une référence internationale en matière de sûreté, et obtenir les meilleurs résultats lors des audits (OACI, UE, CEAC) ;
- ✓ Suivre la mise en œuvre et contrôler les plans d'actions faisant suite aux audits ;
- ✓ Améliorer les méthodes de surveillance et réaliser les contrôles appropriés pour limiter le nombre de non-conformités à la réglementation.

➤ **Environnement**

- ✓ Limiter l'impact de l'aviation civile sur l'environnement, tant en terme de nuisances sonores que de pollution de l'air ou des eaux en fonction des critères établis avec le CGDD ;
- ✓ Etre à l'écoute des populations et de leurs représentants sur ces problèmes d'environnement ;
- ✓ Intégrer l'ensemble des politiques gouvernementales en matière d'environnement dans l'ensemble des métiers de la DGAC.

➤ **Qualité de service**

- ✓ Améliorer la qualité de l'ensemble des services rendus aux usagers par la DGAC ;
- ✓ Améliorer la qualité de service rendue aux services et aux agents en matière de gestion de ressources humaines (GRH) (formation, gestion prévisionnelle, efficacité et réactivité) ;
- ✓ Promouvoir une plus grande transparence sur les actions de la DGAC en matière de sécurité/sûreté et sur leurs résultats ;
- ✓ Améliorer les taux et les délais de réponse aux réclamations des usagers du transport aérien ;
- ✓ Promouvoir les démarches qualité au sein de la DGAC dans un objectif de certification. Lier ces démarches qualité aux démarches sur la définition des métiers et des compétences.

Des objectifs de gestion et de modernisation complètent le dispositif :

- ✓ Améliorer l'efficacité de la gestion des personnels en fonction des critères mis en place par le SG du ministère: le ratio effectif dédié à la GRH/effectifs gérés sera appliqué conformément aux lois de finances. Dans le même temps, il y aura émergence et développement de nouveaux métiers ;
- ✓ Améliorer la gestion financière : améliorer les justifications des coûts auprès des usagers et du Parlement, assurer un meilleur recouvrement ;
- ✓ Maîtriser les coûts et les taux unitaires de redevance.

2.2.2 La déclinaison à la DGAC des actions de modernisation pilotées par le SG MEDAD et de la RGPP

De nombreuses démarches de modernisation ont en commun de reposer sur le maintien ou le recrutement de compétences nouvelles (juristes, experts marchés, experts environnement, contrôleurs de gestion, etc.), sur l'optimisation de processus de gestion, sur la recherche de la bonne taille critique et de la maîtrise des coûts ainsi que sur l'amélioration du service rendu à l'utilisateur ou aux services internes de la DGAC. En particulier, le fonctionnement des services financiers fait l'objet d'une étude d'organisation. Ces démarches s'inscrivent totalement dans la RGPP. Le champ couvert concerne l'ensemble des services de la DGAC et vise notamment le rôle et la place des fonctions supports (informatique de gestion, bureautique, formation, finances et gestion des ressources humaines)

Ainsi, une DGAC modernisée, doit rechercher une plus grande efficacité et efficacité, en respectant les principes de séparation fonctionnelle et en renforçant la lisibilité du pôle régalién. C'est une condition qui permet d'intégrer pleinement l'évolution de l'aviation civile française dans la construction européenne, tout en promouvant un modèle public performant et maîtrisant ses coûts et préservant parfaitement la souveraineté nationale et la maîtrise des métiers et des responsabilités dans sa zone de compétence.

Par conséquent, une meilleure gestion des services de la DGAC sera mise en place pour mieux définir les évolutions stratégiques, les objectifs de qualité, l'évolution des emplois ou des investissements et mieux encadrer aussi l'évolution des tarifs des redevances. Pour atteindre ces objectifs, une structure nouvelle est indispensable qui permette de consolider la réforme de 2005 tout en intégrant les impératifs de la révision générale des politiques publiques.

2.2.3. Les résultats attendus (perspectives fin 2008 – fin 2014).

Au sein du MEDAD comme dans le secteur aéronautique, la DGAC est reconnue dans ses missions et ses métiers mais doit porter son attention, d'une part, sur les facteurs d'évolution externe qui imposent leur évolution constante, voire leur mutation, d'autre part, la DGAC doit améliorer sans cesse sa gouvernance et son management interne. Les résultats attendus de cette réorganisation à multiples facettes vont s'inscrire dans une période de temps caractérisée à la fois par le lancement de la procédure budgétaire pluriannuelle où la RGPP constitue le point de départ de la programmation, ainsi que par la perspective d'une négociation d'un nouveau protocole DGAC 2010 -2014.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
LFI	Budget P1*	Budget P1	Budget P1	Budget P2**	Budget P2	Budget P2
Protocole 2007-2009	Protocole 2007-2009	Protocole 2010-2014	Protocole 2010-2014	Protocole 2010-2014	Protocole 2010-2014	Protocole 2010-2014
		Contrat (5 ans) DGAC/DSNA				

* 1^{er} cycle de programmation pluriannuelle ** 2^{ème} cycle

Dans ces conditions, l'année 2008 peut être considérée comme l'année de transition au cours de laquelle un certain nombre de chantiers seront finalisés. L'année 2008 est celle du transfert des fonctions support des services déconcentrés de la DGAC opérant pour le compte des services de la navigation aérienne, vers ces derniers. En 2008, la mise en place des nouvelles structures de la DTA et du SCN « surveillance » devra être achevée.

En ce qui concerne le budget annexe 2009-2011, la DGAC doit établir un socle budgétaire et comptable à l'issue des travaux d'un groupe de travail avec la DB et la DGCP afin d'obtenir une meilleure lisibilité entre les règles et les écritures comptables et budgétaires du budget annexe.

En 2008 également, la DGAC aura arrêté son plan de modernisation des fonctions supports.

En ce qui concerne la fonction de contrôle de la sécurité aéronautique, le SCN Surveillance devra renforcer les actions de suivi des contrôles pour garantir la mise en oeuvre des actions de contrôle, renforcer également ses actions de contrôle en matière de sûreté, suite notamment aux résultats de l'inspection de la commission européenne, tout en restant attentif au dialogue avec les usagers du transport aérien.

La question environnementale, qui constituait déjà un sujet majeur pour la DSNA sous l'angle des nuisances sonores, a pris une nouvelle dimension avec le Grenelle de l'Environnement. La DSNA s'est engagée, comme l'ensemble des autres acteurs du transport aérien, à réduire le niveau des émissions gazeuses de 10% à 15% à l'horizon 2020 par des mesures d'optimisation des trajectoires. Elle aura à transposer en 2008 l'ensemble des textes de la licence des contrôleurs au 17 mai 2008 et devra mettre en oeuvre les habilitations sûreté au 1er juillet 2008.

3. La structure cible pour répondre aux nouveaux défis.

La DGAC doit avoir une structure lui permettant de jouer tout son rôle au sein du MEDAD pour participer à la politique du développement durable au même titre que les autres modes de transport, tout en s'inscrivant dans le cadre évolutif du ciel unique européen.

Dans ce but, la DGAC serait constituée de deux structures centrales, la Direction du transport aérien (DTA) et le Secrétariat général (SG), et de deux services à compétence nationale, celui de la navigation aérienne et celui de la surveillance.

3.1. La principale réforme liée à la constitution du MEDAD : la création de la direction du Transport aérien

C'est le résultat de la fusion des trois directions actuelles dites régaliennes, la direction des programmes aéronautiques et de la Coopération (DPAC), la direction de la régulation économiques (DRE) et la direction des affaires stratégiques et techniques (DAST). Cette nouvelle organisation repose sur deux principes clés :

- une organisation par « clients »,

- un niveau de transversalité permettant de traiter en particulier les aspects stratégiques de développement durable, les affaires européennes et internationales et l'ensemble des analyses statistiques et prospectives, avec le souci d'assurer un lien fonctionnel étroit avec le SG/MEDAD ou le CGDD.

Ainsi, il y aura :

- deux entités « **stratégiques** » dédiées au développement durable et au ciel unique européen,
- quatre entités tournées vers les « **clients** » : compagnies aériennes, aéroports, constructeurs aéronautiques et passagers,
- quatre entités à « **métiers spécialisés** » : sûreté et défense, droit du travail et affaires sociales, europe et international et coopération internationale (les deux structures internationales pourront être réorganisées et fusionnées après la présidence française).
- deux structures statistiques et études économiques et affaires générales, complètent le dispositif.

Selon leur taille ces structures ont été organisées en missions ou en sous-directions.

Par ailleurs, vu sa grande spécificité, la réglementation technique est confiée au SCN Surveillance.

Enfin, de nombreux secteurs de l'Aviation ne se retrouvent pas dans l'organisation de la DGAC qui est faite pour le transport aérien. Or l'Aviation d'affaire est un enjeu important notamment lié au poids de Dassault ; les hélicoptères le sont aussi avec Eurocopter et l'aviation légère représente également un secteur important avec 1400 associations et 65 000 pilotes. C'est le vivier essentiel des pilotes professionnels et un enjeu politique.

Ces trois thématiques doivent être traitées de façon transversale et être présentes au Comité de Direction de la DGAC. Ceci justifie la création de la mission ALGH qui intègre l'ancienne mission de l'aviation légère.

Une efficacité accrue de ces missions au niveau local permettra en particulier de mieux intégrer les aéroports dans leur environnement, de renforcer l'image d'une DGAC soucieuse d'un respect rigoureux de la réglementation et d'un haut niveau de qualité de dialogue entre les acteurs du transport aérien et les riverains, de contribuer à plus grande efficacité des services de l'Etat en matière de sûreté par une coordination renforcée, à un meilleur respect des règles de concurrence entre les aéroports et les compagnies aériennes, et à un meilleur pilotage des sociétés de gestion aéroportuaire nouvellement créées et contrôlées par l'Etat.

La création de cette direction régaliennne unique permettra un meilleur pilotage des délégations interrégionales de l'aviation civile (DAC) du futur SCN Surveillance pour accroître la qualité du service rendu et pour obtenir des synergies renforcées, en liaison avec le CGDD, la constitution d'un réseau de l'environnement au sein de la DGAC et animé par la future DTA est une illustration.

Le bilan de cette réorganisation aboutit à passer de 3 directions avec 17 entités, à 1 direction avec 12 structures qui deviendront 11 après la période de la présidence française. Il convient de noter que deux des 17 structures actuelles sont transférées à la DCS et auprès du Directeur général.

3.2. Un secrétariat général opérationnel

Le SG de la DGAC est le SG d'une direction générale faisant partie du MEDAD et coordonnée à ce titre par le SG du MEDAD. Au sein de la DGAC, la transversalité est assurée par le secrétariat général qui traite ainsi des affaires financières, budgétaires et fiscales, de la gestion des ressources humaines, de questions juridiques et contentieuses ; il pilote l'informatique de gestion, anime la politique de formation et l'action sociale et médicale.

Le SG agit dans le cadre des orientations générales du SG MEDAD ; quatre sous directions en composent l'armature :

- ✓ la gestion des ressources humaines, la GPEEC, la formation, la politique statutaire des corps spécifiques à l'aviation civile, l'animation du dialogue social et la négociation et la mise en oeuvre des protocoles sociaux ;
- ✓ les finances et la fiscalité, le recouvrement des taxes et des redevances, le pilotage de la performance par les objectifs (PPO) ;
- ✓ les affaires juridiques et le contentieux, sous réserve des compétences de la DAJ du MEDAD ;
- ✓ la modernisation et le système d'information de gestion et de pilotage.

Pour la DGAC, son SG, du fait de son rôle transversal, lui permet d'assurer une liaison efficace avec le SG MEDAD. Car il assure sous l'autorité du directeur général, directeur des programmes budgétaires de la DGAC, le pilotage opérationnel et la gestion de la DGAC. Il effectue une revue régulière des indicateurs pour évaluer les résultats et l'atteinte des objectifs. Il facilite le dialogue de performance au sein de la DGAC consolidée depuis 2007 par un développement du dialogue de gestion avec l'ensemble des services de la DGAC. Ce dialogue de gestion, avec trois rendez-vous annuel, porte sur les crédits, les effectifs et les compétences ainsi que sur la performance, afin de relier les objectifs aux problématiques des moyens. A ce titre il développe une logique d'effectifs de référence par pôle (opérateur, surveillance et régalién) qui doit s'inscrire à terme dans ces processus de maîtrise des ETP afin de répartir de manière optimale les compétences indispensables aux missions en évolution. Un effort particulier est en cours de formalisation en direction des cadres et des cadres supérieurs en lien étroit avec le SG MEDAD. La conséquence de cette approche GPEEC, qui s'est inscrite dès le début dans le cadre de la stratégie développée par la DGAFP et le MEDAD, permet de développer une politique de formation initiale et professionnelle moderne. Le schéma directeur de la formation décrit en termes simples les trois enjeux que sont l'adaptation des compétences aux métiers, avant la tenue de l'emploi ou pendant, l'effort ciblé sur les formations au management, la préparation aux concours. Le Conseil de la Formation professionnelle redonne de la perspective et de la cohérence aux relations entre directions et entre ces dernières et l'ENAC ou le SEFA. Enfin, la réflexion sur les métiers aura des conséquences sur les évolutions de certains statuts. L'écriture en cours de référentiels de filières professionnelles et de métiers (emplois-types) aboutira d'ici peu à l'émergence d'un nouvel outil à la disposition de l'ensemble des services.

Le SG de la DGAC consacre également ses efforts à rechercher une totale cohérence avec les orientations du SG MEDAD sur la gestion des projets et les démarches de

modernisation, la politique immobilière éco-responsable ou la politique informatique de gestion.

Par ailleurs le SG de la DGAC pilote le dialogue social et la politique statutaire des corps spécifiques de la DGAC.

3.3. Les Services à compétence nationale

Outre la DTA et le SG, la DGAC comprendrait deux SCN importants qui s'inscrivent dans le contexte du Règlement du ciel unique européen. En effet, en vertu du Règlement-cadre européen N° 549/2004 pour la réalisation du Ciel Unique Européen, la DGAC doit opérer une séparation des fonctions régaliennes, de contrôle et d'opérateur. Cela conduit à la création de deux Services à Compétence Nationale (SCN) :

✓ Un SCN rattaché au directeur général de l'aviation civile est en cours de création pour élaborer et mettre en œuvre la politique de sécurité de l'aviation civile. Il sera notamment chargé d'assurer le contrôle et la surveillance des opérateurs français, des constructeurs d'aéronefs et d'équipements, des compagnies aériennes et plus généralement de tous les exploitants, prestataires et gestionnaires de l'aéronautique civile.

➤ Le Service à Compétence Nationale de la Navigation Aérienne, rattaché au directeur général de l'aviation civile depuis le Décret n° 2005-200 du 28 février 2005, en qualité de prestataire des services de contrôle de la navigation aérienne, met en œuvre les opérations de contrôle aérien dans le cadre du ciel unique européen et organise le développement des coopérations au niveau européen dans les domaines techniques et opérationnels.

Par ailleurs, une intégration du SEFA dans l'ENAC produira des effets positifs sur la formation des pilotes sans pour autant altérer l'effort en cours de restructuration du premier ni entraver l'effort d'eupéanisation de la seconde. Il n'y a pas lieu à ce stade de modifier les autres SCN existants que sont le Service technique de l'aviation civile (STAC), le Service national de l'ingénierie aéroportuaire (SNIA), le CEDRE et le SGTA¹.

Le lien de la DGAC avec ses SCN sera rationalisé au travers de contrat à cinq ans et des rendez-vous de dialogue de gestion seront organisés dans le cadre du pilotage de la performance par les objectifs (PPO). Une régulation économique de la DSN est par ailleurs à l'étude. En cohérence avec les objectifs du SG MEDAD, une politique de gestion des compétences, de la mobilité et de la formation notamment grâce à l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) constituent les vecteurs permettant les mobilités entre les différents ensembles de la DGAC et du MEDAD.

¹ Service technique de l'aviation civile (STAC) , Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA), Centre d'Exploitation, de Développement et d'Etudes du réseau (CEDRE), Service de Gestion des Taxes Aéroportuaires (SGTA).

Un contrat de service liera de même le SCN Surveillance et la Direction du Transport Aérien pour favoriser la mise en oeuvre des tâches régaliennes par les futures Délégations interrégionales de l'aviation civile (DAC) du SCN Surveillance. Ces tâches, qui représentent environ 20 % de leurs activités, recouvrent notamment le contrôle environnemental ainsi que le contrôle de la sûreté. Elles sont accomplies dans le cadre des orientations fixées par la Direction du Transport Aérien. Le dialogue de gestion entre la DTA et le SCN surveillance en lien avec le SG DGAC permettra d'ajuster en permanence le pilotage de ces activités.

4. Le lien avec le Secrétariat général du MEDAD, le Commissariat général au développement durable et les autres DG

L'appartenance de la DGAC au MEDAD implique la plus grande cohérence dans l'action. Aussi, le projet de réorganisation a-t-il été défini précisément pour que les directions horizontales du MEDAD aient des correspondants clairement identifiés de niveau sous-direction au sein de la DGAC.

➤ Développement durable

la DTA (sous-direction du développement durable et sous-direction des études statistiques et prospectives) sera le correspondant privilégié du CGDD pour tout le domaine du développement durable et de l'environnement.

➤ Affaires européennes et internationales

La DTA (sous-direction Europe et international et mission de la coopération internationale) rendra compte à la direction générale des affaires européennes et internationales du SG/MEDAD, pour les questions internationales et la préparation du Conseil des ministres transports.

➤ Statistiques et études économiques

La DTA (sous-direction des études statistiques et prospectives) sera le correspondant du CGDD.

➤ Recherche

La DTA, (sous-direction de la construction aéronautique) aura des liens privilégiés avec la direction de la recherche du CGDD qui en coordonnera l'action.

➤ Infrastructures

La DTA (sous-direction des aéroports) apportera son concours à la direction générale des infrastructures et des transports intermodaux en étant associée au schéma national des infrastructures de transports au titre de la politique aéroportuaire

➤ **Domaine juridique**

Le Secrétariat Général (Sous-direction des affaires juridiques) contribuera à la politique de cohérence et de lisibilité des fonctions juridiques au sein du MEDAD dont les grands principes sont contenus dans la lettre de préfiguration du Directeur des Affaires Juridiques (DAJ).

Rendre plus lisible et plus forte l'analyse du Ministère dans les contentieux de haut niveau, sécuriser, également à un haut niveau, la production normative de la DGAC, inscrire le contrôle du droit dans la performance sont à l'évidence des objectifs faisant consensus. Le conseil juridique au profit de l'ensemble des structures de la DGAC, qui sollicitent quotidiennement ce service, doit être maintenu au sein de celle-ci. En outre, dans la mesure où la production normative de la DGAC est presque essentiellement constituée de textes réglementaires à caractère technique, il importe par souci d'efficacité qu'elle reste de sa compétence, les textes du niveau décret, et a fortiori les projets de loi, comme la transposition des directives européennes, relevant en revanche du suivi de la DAJ.

A l'exclusion du contentieux du personnel relevant de la DGAC et du contentieux de première instance, le contentieux d'appel et de cassation sera porté par la DAJ. Une concertation constante entre la DGAC et la DAJ légitime cette dernière dans son rôle de centre d'expertise transversal. Enfin, un suivi précis et coordonné de la législation européenne et des travaux des organisations internationales dans le domaine de l'aviation civile (OACI, CEAC, Eurocontrol), ainsi que des accords intergouvernementaux, permettra de renforcer les positions juridiques françaises.

➤ **Communication**

En matière de communication, les objectifs de mutualisation des fonctions, préconisés par la préfiguration de la direction de la communication du SG/MEDAD, permettront de :

- ✓ Resserrer l'appartenance de l'aviation civile au MEDAD,
- ✓ Impliquer de façon pleine et entière l'aviation civile dans la démarche de développement durable,
- ✓ Mutualiser des opérations (commande publique, harmonisations des productions, coordination organisationnelle),
- ✓ Trouver une synergie entre les équipes et développer la mobilité entre elles.

Le secteur de l'aviation civile présente un certain nombre de particularités, à considérer dès lors qu'il faut préparer une communication spécifique, et surtout en regard de crises, plus sensibles que dans beaucoup d'autres secteurs :

- une très haute technologie nécessitant non seulement un savoir faire communicant, mais aussi un haut niveau de compétences et de formations continues,
- un travail résolument européen, avec une harmonisation des procédures particulièrement en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement,

- une gestion de crises qui doit être très réactive et nécessitant une excellente et permanente connaissance des dossiers.

La DGAC propose donc de maintenir un noyau de communicants (3 ou 4 personnes) rattaché au cabinet du DGAC pour travailler en symbiose avec ses services, afin de disposer de la réactivité nécessaire en gestion de crise (assez fréquent), d'assurer les liens avec la presse technique et les milieux spécialisés de l'aviation et enfin, d'appuyer le management de cette structure complexe par une action de communication interne.

Cette équipe sera le correspondant de la direction de la communication du SG/MEDAD et pourra travailler sous son autorité fonctionnelle.

5. Les effectifs projetés

La démarche métiers de la DGAC a abouti à l'établissement d'une cartographie de 15 filières professionnelles. Les **12 185 agents de la DGAC** sont répartis à l'intérieur de chacune d'entre elles dans les proportions suivantes :

1. Elaboration et Evaluation des politiques	1.5%
2. Certification, contrôle et surveillance	5.4%
3. Contrôle de la circulation aérienne	44.7%
4. Enquêtes de sécurité aérienne	0.4%
5. Ingénierie et exploitation des systèmes	16.0%
6. Ingénierie, aménagement	1.0%
7. Exploitation des aéronefs	2.0%
8. Soutien recherche développement	0.1%
9. Formation aéronautique	3.5%
10. Economie et développement durable	1.4%
11. Réglementation et juridique	0.3%
12. Ressources humaines	4.7%
13. Finances	4.1%
14. Informatique et Logistique	13,9 %
14 a. Informatique	1.8%
14 b. Logistique	12.1%
15. Communication et documentation	1.0%

Les objectifs de la DGAC dans le contexte d'une amélioration de la qualité de service rendu aux usagers du transport aérien et avec le souci constant de préserver, au dessous de l'inflation, l'évolution des taux de taxe et de redevance, sont prioritairement de porter l'effort de recrutement des compétences pour les directions opérationnelles et métiers comme le contrôle aérien, le contrôle de la sécurité ou encore les fonctions régaliennes et de moderniser les fonctions supports grâce à des investissements substantiels, en particulier dans les domaines des systèmes d'information ou des techniques d'information ou de communication.

Trois changements importants de périmètre aboutiront à créer des opportunités pour satisfaire cet impératif de recrutement dans des filières spécialisées.

a – la création de la Direction du Transport Aérien (DTA)

Les effectifs au moment de la création de la DTA seront de 215 personnes répartis en 7 sous directions et 5 missions : (réf. organigramme détaillé en annexe).

Des évolutions interviendront rapidement au niveau de cette direction : il est prévu une fusion de la sous direction de l'Europe et de l'international et de la mission de la coopération internationale dès le début de l'année 2009, à la fin de la présidence française de l'Union Européenne, et un redéploiement des effectifs de la mission des affaires générales, puisque résultant de la fusion de 3 directions ; les effectifs de la sous direction du développement durable et de la mission du ciel unique et ceux de la navigation aérienne seront appelés à augmenter pour prendre en compte les orientations du Grenelle de l'environnement, la mise en place du ciel unique Européen et celle d'une régulation économique du prestataire de navigation aérienne.

b – la création du SCN Surveillance

Il faudra doter d'une cinquantaine d'auditeurs supplémentaires ce service à la suite des recommandations de l'OACI.

c – le plan de restructuration du SEFA

Ce plan d'entreprise concerté avec les organisations syndicales prévoit de donner une nouvelle dynamique commerciale au SEFA en particulier à l'international. Il a été adopté au CTP du SEFA en 2007. Dans le cadre de ce plan d'entreprise, des développements à l'exportation en vue d'offrir des prestations de formation au pilotage en France, en Europe et en Asie constituent des voies solides pour pérenniser une activité publique alors que la demande de pilotes est croissante au niveau mondial.

6. La logistique et le système d'information

La DGAC reste située 50 rue Henry Farman à Paris dans le 15^{ème} arrondissement. L'organisation des locaux est stabilisée mais la DGAC recherchera comment tirer partie de la nouvelle organisation pour réunir la nouvelle DTA sur de mêmes espaces. Le système d'information de gestion et de pilotage de la DGAC (SIGP) est en profonde rénovation. Le SIRH, le Système d'information financier et comptable

ainsi qu'un bureau virtuel en sont les axes les plus importants dans le domaine de la gestion.

Un plan drastique de réduction des coûts de fonctionnement sur cinq ans est indispensable. La politique « voyage » comme la dématérialisation des procédures, sont un bon exemple de ce que la DGAC est capable de faire en bonne intelligence collective. L'investissement dans les vidéoconférences, dans le portail d'entreprise, devrait permettre des communications professionnelles en économisant des déplacements physiques réservés en priorité à notre présence à l'international.

7. Le plan de mise en œuvre adossé à un dialogue social continu.

7.1. Une méthode s'appuyant sur des outils de GRH adaptés

Comme indiqué au point 2-3 ci-dessus, le plan de mise en œuvre s'inscrit dans un calendrier particulier du fait de la nouvelle procédure budgétaire – qui est aussi une opportunité et dans un contexte de future négociation protocolaire qui devra intégrer les évolutions du ciel unique européen. La démarche de modernisation et d'adaptation de la DGAC au sein du MEDAD correspond à l'esprit du service public. Car le service public de l'aviation civile doit s'accorder avec les évolutions de son environnement. Cependant cette démarche de modernisation doit respecter des principes clairs qui suscitent l'adhésion des personnels et prennent en compte leurs contraintes.

Aussi, il convient de stabiliser au plus tôt les organisations pour mener à bien les politiques publiques, à court terme, la présidence européenne de la France qui impacte le secteur de l'aviation civile et la DTA ; à moyen terme, la réalisation du ciel unique européen qui concerne aussi bien la direction des opérations de la DSNA (DSNA-DO), la direction des technologies et des innovations (DSNA-DTI) comme le futur SCN « Surveillance » et les objectifs plus strictement RGPP.

Ainsi, les structures de la nouvelle organisation seront mises en place au plus tard le 1^{er} janvier 2009 au plus tôt le 1^{er} juin 2008. La création de la DTA par fusion de la DAST, de la DRE et de la DPAC sera effective au 1^{er} juin 2008 ; à cette même date le SG sera aménagé à la marge en particulier dans ses compétences en matière de formation professionnelle. Le SCN Surveillance pourrait être créé en septembre 2008 et au plus tard au 1^{er} janvier 2009. Des ajustements auront lieu en 2009, notamment en ce qui concerne les affectations des personnels vers les filières professionnelles en développement ainsi qu'un important effort ciblé de formation professionnelle.

Un effort important sera mené à bien en terme de formation pour assurer des mobilités professionnelles efficaces. Les nouveaux outils et procédures de GRH devront permettre de réussir cet accompagnement en anticipant correctement les événements et avec le souci de la plus grande transparence et de la plus grande efficacité possible, avec le souci de prendre en compte les aspirations des personnels. Des premières maquettes ont été préparées en ce sens par la mission GPEEC de la DGAC en marge de ses travaux d'identification et de cartographie des métiers DGAC. Elles comportent par service deux grands volets :

- le premier compile les agents, filières professionnelles et métiers (emplois-types) concernés, soit par des flux de départs, soit par des restructurations par grand bassin d'emploi. Actuellement les données entrées sont d'une précision suffisamment fine pour quantifier l'importance du projet. Elles sont complétées par des études

systematiques du redéploiement menées par les conseillers carrière ou assimilés, sur la base de documents, en évitant toute publicité. Elle sera suivie d'une consultation plus systématique des services,

- le second comptabilise les flux entrants/sortants par entité. Il permettra très vite d'estimer les risques de dérive induits par la gestion des vacances d'emploi. Si ces dernières ont un impact fort sur la répartition des effectifs inter-filières.



Le schéma ci-dessus décrit le dispositif qui devrait permettre de combiner le souhait des personnels d'une mobilité professionnelle avec d'éventuelles contraintes de moindre mobilité géographique.

7.2. Une concertation avec les personnels, les cadres et les organisations syndicales

La direction générale a réuni à plusieurs reprises les personnels et les cadres concernés par la réforme de l'administration centrale ; il en a été de même en ce qui concerne les travaux relatifs à la transformation de la DCS en SCN Surveillance. Le 11 décembre 2007 le Directeur général a réuni les cadres des directions centrales pour leur présenter une esquisse de l'organisation de la DGAC au sein du MEDAD en insistant notamment sur l'indispensable prise en compte de l'environnement et du développement par la DGAC ainsi que sur l'aménagement du territoire et l'inter-modalité. Lors du Comité de suivi du protocole du 14 décembre il a développé des propos similaires et mobilisé les organisations syndicales sur cette réforme en précisant à quel point l'accompagnement social des actions de modernisation sera piloté avec doigté et sens de la concertation.

Un autre comité de suivi du protocole réuni le 1^{er} février dernier a permis au directeur général d'échanger avec les 12 organisations syndicales signataires du protocole sur les perspectives de réforme de la DGAC au sein du MEDAD.

Une réunion plénière avec l'ensemble des personnels de la DRE, de la DAST et de la DPAC a été organisée avec le DGAC et le secrétariat général de la DGAC, le 14 février 2008, afin d'expliquer les objectifs de la création de la DTA et de préciser les conditions de l'écoute des agents sur leurs aspirations. A la suite de quoi le 18 février 2008, le Directeur général a réuni les organisations syndicales pour leur expliquer les enjeux de la réforme et le cadre plus précis de l'organisation future. .

Le 29 février le Directeur général a réuni l'ensemble des directeurs des services déconcentrés de la DGAC de métropole et d'outre-mer pour leur indiquer les évolutions sensibles de la DGAC sur le pôle régalien et la réorganisation de la fonction surveillance. Il a été rappelé aux directeurs l'importance de leur rôle en matière de dialogue social et d'accompagnement de la réforme. Dans ce cadre le dispositif opérationnel d'accompagnement du changement a également fait l'objet d'une présentation spécifique par le secrétariat général de la DGAC.

Le prochain comité de suivi du protocole du 21 mars 2008 et la réunion d'un CTP DGAC sur le thème de l'Europe sera l'occasion d'échanger sur le lien entre la réforme de la DGAC au sein du MEDAD et la politique européenne. Il est prévu qu'à cette occasion le directeur général des affaires européennes et internationales du MEDAD soit présent.