

## Où va la DTI ?

Après deux réorganisations qui ont installé un profond malaise et qui ont finalement abouti à la casse du CENA, la DTI se retrouve à nouveau à la croisée des chemins. Le modèle coopératif, en maintenant l'organisation actuelle de la DGAC et le dialogue social au niveau national, permet de pérenniser la DTI. La fusion des prestataires dans une agence de type Mosaic précipitera la fin de cette grande direction.

Union Syndicale  
de l'Aviation Civile

1, rue Vincent Auriol  
13617 Aix-en-Provence cede:

Tél. : +33.4.42.33.76.85

Fax : +33.4.42.33.76.94

[national@usac-cgt.org](mailto:national@usac-cgt.org)

[www.usac-cgt.org](http://www.usac-cgt.org)

L'USAC-CGT, premier syndicat  
de la DGAC, est membre de

**N**ous exprimons il y a quelques mois nos inquiétudes dans un papier titré "DTI: quel avenir ?" La réponse se précise un peu plus à chaque fois que le DSNA évoque les perspectives de ce grand service.

### LOGIQUE ECONOMIQUE IMPLACABLE

Réduction des budgets, diminution des AMO, abandon de projets, achat de produits dits « sur étagère » sans vraiment préciser de quoi il s'agit... faits et discours ne laissent plus aucune place aux doutes : la DTI est bien en pleine mutation. La DTI n'aurait plus vocation à faire des systèmes puisque les industriels les font. Pourquoi ne dit on pas que les industriels n'ont pas vocation à faire ce que la DTI sait faire avec plus d'expertise ? On recentre sur les métiers ; c'est une formule. En réalité la tendance est à externaliser tout ce qui n'est pas le cœur du métier de la DGAC, c'est-à-dire le contrôle aérien. La DTI se trouve au milieu de cette tourmente puisque tout ce qui relève de ses prérogatives est considéré de façon dogmatique comme externalisable. Souvenons-nous de cette appellation pour le moins inappropriée de « services annexes ». Le seul réel objectif suivi est la réduction des coûts par une soumission aux lois du marché de tout ce qui peut l'être, au détriment de la qualité, de l'adaptabilité et en définitive de la sécurité. C'est un processus qui met à mal la chaîne de sécurité, garant pourtant de sécurité et d'efficacité.

Les restructurations se traduisent par des licenciements dans le privé, par des réductions d'effectif dans le public... tant que nos statuts nous protègent.

### 4-FLIGHT-SYSTEME ATM DE CONVERGENCE

Le programme 4-flight ou système de convergence est élaboré conjointement avec le prestataire italien ENAV. Le périmètre de ce programme englobe la totalité des systèmes ATM, de la surveillance au traitement plan de vol, de la visualisation des centres en-route et approche aux outils de type MTCO, AMAN ... ainsi que la supervision. Le programme reprendra des développements existants : certaines briques françaises comme MAESTRO ou ERATO, italiennes comme la supervision ou l'ASMGCS, ou déjà communes comme Coflight, ARTAS, CORBA.

L'année 2015 est envisagée pour une mise en service initiale de ce programme de convergence ; cela correspond au calendrier OPERA. Encore faudrait-il que la DSNA se consacre effectivement à cet important projet de centre de contrôle parisien, essentiel au développement du trafic aérien français, et ne dilapide pas les moyens déjà fortement réduits de la DTI dans une phase dite intermédiaire à laquelle elle semble toujours s'accrocher malgré l'avis des experts et le rejet des personnels.

La DTI emploie aujourd'hui 350 agents dans le domaine ATM (fonctionnaires et AMO). Or l'équipe prévue pour le programme 4-Flight sera composée de 70 Français et de 70 Italiens. Cette réduction d'effectif va bien au-delà d'une acceptable mutualisation des moyens et correspond forcément à l'abandon de tâches et de compétences. Ce programme prépare en réalité une nouvelle réorganisation de la DTI qui réduira encore ses prérogatives. C'est la maîtrise de nos systèmes que nous sommes en train de perdre. Les conséquences se répercuteront inmanquablement dans les centres d'exploitation et à la DO dont les latitudes d'actions s'en verront considérablement réduites.

## EVOLUTIONS EUROPEENNES: 2 OPTIONS

Les évolutions de la DGAC dans le contexte européen imposent aux personnels et à leurs représentants syndicaux une forte vigilance. En effet les tendances très libérales conduisent à des restructurations toujours défavorables aux salariés notamment en raison d'un transfert idéologique de nombreuses activités encore dans le secteur public vers le secteur privé et la précarisation induite. Pour autant, il est possible d'influencer cette politique et d'imposer des options qui ne sont pas en soi destructrices.

C'est le cas pour le choix d'organisation structurelle du FAB et donc du contexte qui déterminera nos statuts et nos conditions de travail. Deux voies d'évolutions sont en concurrence : la voie de la coopération entre des prestataires qui gardent la maîtrise de leurs structures ou la voie de la fusion en une agence unique qui entraîne de fait la disparition de la DSNA et la sortie de la Fonction publique.

### LA POSITION DE L'USAC-CGT

L'USAC-CGT, avec les syndicats de l'ETF (fédération européenne des transports) soutient le Co-op model, modèle coopératif pour les FAB. Cette voie progressiste a l'avantage de maintenir les structures de la DGAC et les statuts de ses personnels. Prag-matique et non déstabilisatrice, elle permet de se consacrer pleinement à un développement nécessaire de coopérations opérationnelles et techniques avec les autres prestataires et de travailler à une amélioration globale du système. Toute approche conduisant à des restructurations dont le seul objectif réside en une réduction forcenée des coûts est exclue.

*L'USAC-CGT a permis, en mettant sa signature du protocole dernier en jeu, d'écarter le GIE avec Thales, GIE soutenu, rappelons-le par l'UNSA-IESSA. Aujourd'hui les mêmes soutiennent une externalisation de plus grande ampleur, notamment pour des services comme la DTI, avec le projet d'agence européenne Mosaic.*

*Le modèle coopératif, c'est la voie du consensus sur des garanties sociales : sécurité de l'emploi, progressivité des salaires, droit de grève et autres dispositions de nos statuts actuels.*

*Mosaic, c'est la rupture de ce consensus sur le maintien de la DGAC dans la Fonction publique d'Etat et sur les statuts des personnels. C'est le choix délibéré de la division et des conflits.*

## FUSION DES PRESTATAIRES = MORT DE LA DTI

Cette orientation qui consiste à fusionner les prestataires en une agence multinationale est défendue par la Commission européenne, très libérale, ainsi que par les compagnies aériennes qui y voient le moyen de réduire les

coûts du contrôle aérien et donc d'améliorer leurs dividendes. Mais, plus surprenant, cette option est également soutenue par le SNCTA ainsi que par le Satac et l'Unsa-IESSA au travers du projet d'agence Mosaic. Le SNCTA y recherche de

nouvelles augmentations de salaires. Qu'attendent les deux autres de cette agence ?

Le groupe de haut niveau (HLG), inspirateur de la Commission européenne, a publié dix recommandations qui constituent les bases de la politique européenne en la matière. Une de ces recommandations ne laisse aucun doute : il faut soumettre aux lois du marché tout ce qui n'est pas le cœur du métier de contrôle aérien, donc externaliser. Or, toutes les tâches de la DTI, pour ne parler que de ce service, font partie de ce qui est externalisable. Exit CNS, information aéronautique, météo, formation, supports, y compris les petits aérodromes (déjà privatisés en Angleterre et en Allemagne). Les agents exerçant ces

fonctions n'auront plus de raisons de faire partie de cette agence puisque cette agence ne sera plus en charge de ces domaines : la fusion ne se fera que sur les fonctions directement liées à la fourniture de service de contrôle aérien, "le cœur du métier".

L'USAC-CGT demande aux syndicats qui soutiennent Mosaic de s'expliquer notamment sur cette question mais ces derniers n'apportent aucune réponse...

**L'enjeu des prochaines élections tient entièrement dans ce choix : coopération et maintien dans la Fonction publique d'Etat avec garantie du statut de tous les agents ou fusion et sortie de la Fonction publique avec perte des statuts.**



Union Syndicale  
de l'Aviation Civile

1, rue Vincent Auriol  
13617 Aix-en-Provence cedex

Tél. : +33.4.42.33.76.85  
Fax : +33.4.42.33.76.94

[national@usac-cgt.org](mailto:national@usac-cgt.org)

[www.usac-cgt.org](http://www.usac-cgt.org)

L'USAC-CGT, premier syndicat  
de la DGAC, est membre de



### Demande de bulletin d'adhésion à retourner à

USAC-CGT – CRNA/Sud-Est - 1, rue Vincent Auriol - 13617 Aix-en-Provence Cedex

Nom/Prénom : .....

Corps : ..... Service : .....

Email : ..... Téléphone : .....

Adresse : .....