



Au salon international de la navigation aérienne qui s'est tenu du 7 au 9 mars 2017 à Madrid, la DSNA a reçu une mention spéciale aux SES Awards pour la transition d'ERATO au CRNA Sud-Ouest en novembre 2016.

La capacité d'innovation des opérateurs de navigation aérienne au service de leurs clients est déterminante.

Les *Innovation Open Days* qui se sont tenus à Toulouse du 11 au 13 janvier 2017, ont souligné nos atouts en la matière et montré combien les personnels de la DSNA étaient attachés à l'innovation. Je félicite, à cette occasion, la DTI pour la qualité d'organisation de ce rendez-vous international. Durant ces journées, les acteurs de l'innovation ont tous souligné la passion qui les animait. Nous partageons bien sûr ces valeurs, mais notre exigence de sécurité nous donne une culture stricte de gestion du risque. Notre défi pour les années à venir sera de maintenir cette exigence tout en développant des méthodes dites plus agiles pour entrer dans cette nouvelle ère du numérique, des données et des services.

C'est pourquoi j'ai souhaité créer une nouvelle direction de programme, animée par Stéphane Chatty, en charge d'accompagner les projets innovants de la DSNA. Cette mission s'appuiera entre autres sur la démarche ASAP lancée en 2016. Celle-ci définit un environnement et des méthodes pour répondre à des développements rapides d'applications opérationnelles légères mais très fonctionnelles, nécessitant réactivité, souplesse et coopération entre services. Ces dernières doivent bien sûr respecter les réglementations en vigueur et sont réalisées de manière pragmatique avec des processus de mise en œuvre par étapes.

Maurice Georges

Directeur des services de la Navigation aérienne

INNOVATION ET TECHNOLOGIE



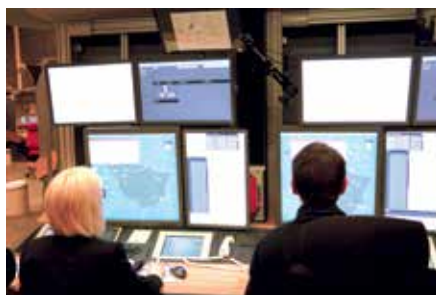
Premières évaluations opérationnelles sur du trafic réel par les centres de contrôle de Reims et d'Aix-en-Provence

Au second semestre 2016, le programme 4-FLIGHT est entré dans sa phase de déploiement en vue de sa mise en service opérationnel. Le CRNA Sud-Est et le CRNA Est ont installé les premières positions de contrôle en salle d'exploitation et aménagé une salle de simulation dédiée (6 à 8 positions et jusqu'à 16 pilotes écho-radar). La « Vops base » dont disposent ces deux centres-pilotes, est une version opérationnelle suffisamment avancée pour mener des évaluations sur du trafic réel et consolider la mise au point du système. Ces tests se font dans le respect des conditions particulières validées par la DSAC afin de garantir la sécurité.

Premières Utilisations Opérationnelles Programmées (UOP) en 2017

Au cœur de la nuit, le CRNA Est et le CRNA Sud-Est ont contrôlé des vols, pour la première fois, sous 4-FLIGHT / Coflight. Cette étape a permis de tester avec succès, en conditions réelles, un premier niveau d'intégration du système dans son ensemble, y compris la supervision technique et ses nouveaux composants. D'autres UOP seront menées, de jour comme de nuit, d'ici la mise en service, avec notamment pour objectifs d'éprouver les procédures de basculement entre le système actuel de traitement des plans de vol et Coflight, de valider l'interaction avec les systèmes de traitement des plans de vol des centres de contrôle adjacents. Ces exercices permettent aussi aux agents de se familiariser avec ce nouvel outil et constituent une grande source de motivation.

Une feuille de route a été définie pour une mise en œuvre de 4-FLIGHT à l'hiver 2019/2020. Elle précise notamment la phase de fiabilisation du système et les plans de transition. Avec 4-FLIGHT, les méthodes de travail évoluent significativement : le CESNAC et les deux centres-pilotes en-route préparent déjà l'organisation de la formation des personnels opérationnels.



Le CRNA Est a rendu les services du contrôle dans tout son espace aérien supérieur, sur du trafic réel, dans la nuit du 24 au 25 janvier 2017, et le CRNA Sud-Est, dans la nuit du 15 au 16 mars 2017.



4-FLIGHT 2.0 en région parisienne

Au *World ATM Congress 2017* à Madrid, des contrôleurs aériens du CRNA Nord ont montré à de nombreuses délégations l'ergonomie de l'Interface Homme-Machine adaptée au contexte spécifique de la région parisienne, la facilité d'utilisation des outils ainsi que l'environnement innovant Coflight.

La plateforme utilisée pour les expérimentations en 2016 va être installée au CRNA Nord pour commencer le paramétrage du système et les premières formations des personnels opérationnels.



Visite de M. Hololei, directeur général Mobilité & Transports à la Commission européenne.



INTERNATIONAL

IOD@DSNA : un beau succès pour les premières journées « Portes ouvertes » sur l'innovation

Du 11 au 13 janvier 2017, la DTI a accueilli près de 400 visiteurs, représentant 80 organisations dont 17 prestataires de services de navigation aérienne, venus échanger sur le thème de l'innovation, parfois en rupture avec l'existant, et de ses enjeux. Quels impacts pour la navigation aérienne, sur son modèle économique, dans le cadre du Ciel unique européen ?

Les prestataires de services de la navigation aérienne sont confrontés à plusieurs défis, en particulier :

- L'évolution des systèmes de Communication, Navigation et Surveillance (CNS), qui s'appuient sur les satellites et les nouvelles technologies, rationalisant ainsi les infrastructures ;
- L'évolution des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), avec un impact sur les méthodes de contrôle ;

- Le *System Wide Information Management* (SWIM) et la révolution des données, qui ouvrent un nouveau marché d'offres de services ;
- Le développement rapide des drones, nouveaux usagers de l'espace aérien ;
- Les centres de contrôle virtuels, du contrôle d'aérodrome au contrôle en-route, dont l'objectif est de gérer depuis n'importe quel site, le trafic de n'importe quelle zone.

Des conférences, des débats, une cinquantaine de stands organisés en espaces thématiques, des visites des laboratoires de recherche ont été autant d'occasions pour la DSNA de promouvoir ses réalisations, démontrer son savoir-faire, d'exposer une vision cohérente de sa R&D et de ses engagements au service du client.

Au final, des partenaires, des industriels, des compagnies aériennes et des institutions européennes très intéressés par cet espace de réflexion... et prêts à revenir à un prochain rendez-vous, dans quelques années !

Pour en savoir plus :

<https://iodas.dsna-dti.aviation-civile.gouv.fr/>



ORGANISATION DES SERVICES

Moderniser la gestion de nos programmes et de nos projets

La DSNA compte près de 500 *managers* de programmes et de projets. Pour développer une culture collective DSNA de la gestion de ces activités et favoriser une meilleure maîtrise de leur exécution et de leur pilotage, une Unité d'Appui aux Projets, Programmes et Portefeuilles (UA3P) a été créée en mai 2016, avec la collaboration d'un prestataire extérieur. Cette modernisation des méthodes de travail devra permettre de mieux anticiper les risques, assurer un pilotage de manière plus efficace et labelliser le savoir-faire DSNA, ce qui facilitera notamment nos candidatures à des projets internationaux.

Les premiers travaux porteront sur la formation, le développement d'outils et de méthodes de management partagés. Une communauté sera aussi prochainement mise en place, portant sur le partage d'informations et la diffusion de bonnes pratiques.



Séminaire à Athis-Mons / Février 2017

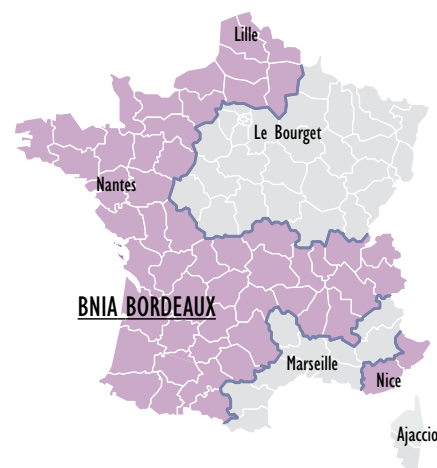
Le bureau national de l'information aéronautique et d'assistance au vol (BNIA) à Bordeaux consolide ses services

Depuis janvier 2015, le BNIA de Bordeaux a successivement consolidé son périmètre de compétences en reprenant les activités des BRIA de Lille, Toulouse, Lyon, du Bourget (nuit), et de Nantes depuis le 1^{er} février 2017. Côté technique, cette évolution a nécessité une extension des locaux opérationnels du BRIA de Bordeaux et le déploiement d'outils plus puissants pour traiter la forte augmentation du volume de messagerie. Sur le plan technique, le BNIA va étudier l'intégration de l'outil standard d'EUROCONTROL. Côté ressources, les agents des BRIA concernés par cette réorganisation ont bénéficié d'un accompagnement social.

Installé au sein du SNA Sud-Ouest, le BNIA de Bordeaux, fort de plus d'une trentaine de personnels, est désormais le point central de l'information aéronautique opérationnelle française.

Un BNIA pour quoi ?

Le BNIA assiste les pilotes VFR et IFR, essentiellement ceux de l'aviation légère et d'affaires, d'une part dans la préparation de leur vol en leur fournissant des informations aéronautiques (météo, NOTAM, documentation) et, d'autre part, pour le dépôt et le suivi de leur plan de vol. Il centralise les demandes de NOTAM des exploitants d'aérodromes et les transmet au SIA. Il demeure le support des tours de contrôle et des agents AFIS (terrains non contrôlés) en leur fournissant des informations liées au suivi du plan de vol (activation, clôture, régulations). Enfin, il est à disposition de l'ensemble des responsables de permanence.



■ Zone de compétence du BNIA de Bordeaux en journée, d'ici fin 2017 après la reprise des activités du BRIA de Nice. La nuit, le BNIA de Bordeaux gère l'ensemble de la France.