AVIATION Civile
Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile

Le grand édifice

L'Europe de la sécurité aérienne en pleine construction

Questions à Didier Lallement,

Directeur général de l'Aviation civile

Mars-Avril 2007 / N° 340 / 3,05 €

dgac

Grand angle

Aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi (Mayotte) : tour de contrôle et bâtiment de la DGAC, côté piste.

Publication de la Direction générale de l'Aviation civile. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Éditée par SC 1 50, rue Henry-Farman - 75720 Paris Cedex 15. Tél. : standard 01 58 09 43 21. - rédaction : 01 58 09 46 16. - Fax : 01 58 09 42 80 - http://www.aviation-civile.gouv.fr // Directrice de la publication Marie Bertin // Conception réalisation Stratis Presse - 16 bis, avenue Parmentier 75011 Paris. Tél. : 01 55 25 54 54. Fax : 01 55 25 54 55. e-mail : stratis@stratis-online.com // Rédaction en chef Laurence Brun-Potard (DGAC), Pierre Thomassin (Stratis) • Responsable de projet Denis Couty • Secrétariat de rédaction Philippe Brandily • Direction artistique Chrystelle Briand, maquette Hélène Doukhan • Couverture P. Delafosse/Air France // Ont collaboré à ce numéro Fabrice Amchin, Hélène Bravin, Germain Chambost, Olivier Constant, Henri Cormier, Béatrice Courtois, Michaël Couybes, Evelyne de Lestrac, Brice Masselot, Sylvie Mignard, Régis Noyé, Jean-Louis Promé // Impression Imprimerie Léonce Déprez • Commission paritaire : 0510B07366. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. Le numéro 3,05 €. Abonnement 26 €.

AVIATION Civile
Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile
Mars-Avril 2007 n° 340 / 3,05 €

04 Questions à...
Didier Lallement,
Directeur général de l'Aviation civile

05/07 Télex

08 L'interview
Olivier Ferrante, expert du BEA, détaché à la FAA (Seattle)

09/15 Horizons
Compagnies
transavia. com France : petits prix, gros enjeux_09
Construction
Snecma : montée en gamme_10
Aéroports
Sociétés aéroportuaires : mise en place prochaine_11/12
Compagnies
Les ailes du bout du monde : Nouvelle-Calédonie_13/14
Aéroports
Décentralisation, l'aboutissement d'une réforme_15

16/20 Dossier
L'Europe de la sécurité en pleine construction
LE GRAND ÉDIFICE

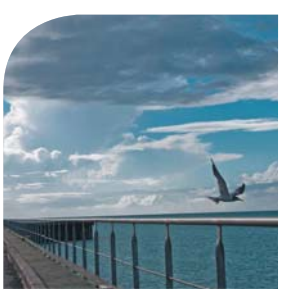
21/22 Sécurité
Approches non stabilisées_21
Label Iata : les compagnies sous la bannière Iosa_22

23/24 International
FAB Europe Centrale : le partage du ciel_23
Mobilité des pilotes en Europe_24

25/33 Coulisses
La nouvelle vie de Sofréavia_25/26
Métiers
Auditeurs : les Sherlock Holmes de la sûreté_27
Management
La parité hommes/femmes à la DGAC_28
Environnement
Information du public : « vols à vue »_29
Management
NOIRh_30
Pilotage de la performance par objectifs dans les DAC_31
Portraits
Des aviatrices au firmament…_32/33

34/35 Escale/Évasion
Aménagement intérieur des cabines :
comment marier confort et sécurité_34
Lectures/Saveurs_35

L'Europe de la sécurité en pleine construction
LE GRAND ÉDIFICE

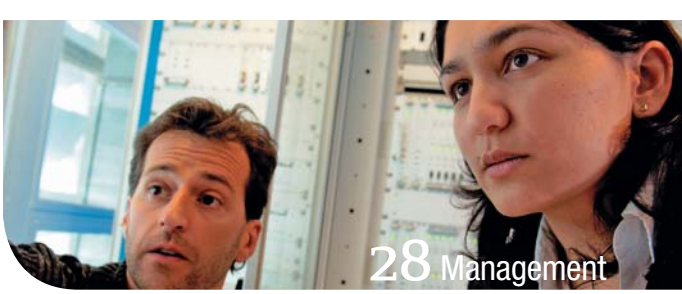


13 Compagnies

Les ailes du bout du monde : la Nouvelle-Calédonie bénéficie d'un développement de ses activités aéronautiques grâce à l'arrivée des touristes japonais et au dynamisme retrouvé des deux « grands » transporteurs aériens locaux.

27 Coulisses

L'ensemble des aéroports français reçoit régulièrement la visite d'auditeurs qui passent au crible la sûreté de la plate-forme. Gros plan sur une mission hautement qualifiée.



28 Management

Très minoritaires avant 1970, les femmes ont peu à peu intégré la DGAC. Si, aujourd'hui, elles sont majoritaires dans les corps administratifs, les femmes sont de plus en plus présentes dans les emplois de direction mais, surtout, dans les corps techniques.

Didier Lallement,
Directeur général de l'Aviation civile

©Didier Goupy/Editing

Didier Lallement a été nommé Directeur général de l'Aviation civile le 7 février dernier. Auparavant, il a occupé des fonctions au sein de cabinets ministériels, en préfecture et en administration centrale. Il était directeur de cabinet du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer depuis 2005.

Vous venez de prendre vos fonctions à la tête de la DGAC. Quelles sont vos premières réactions ?

Je prends la responsabilité qui m'a été confiée comme un honneur. C'est en effet un honneur que de diriger une des grandes administrations de notre pays, dont la compétence et l'efficacité de ses fonctionnaires et agents sont saluées par tous. Je n'oublie pas non plus que la DGAC est le fruit de l'histoire de l'aéronautique française où passion et courage ont fait ce que sont aujourd'hui les ailes françaises. Cette tradition d'excellence est une des grandes caractéristiques de la DGAC et je suis conscient de la responsabilité qui est la mienne pour la maintenir et la développer.

Quels messages souhaitez-vous adresser aux personnels de la DGAC ?

Avant tout, celui d'être fiers de leur métier. Ils concourent tous de près ou de loin à assurer, nuit et jour, la sécurité des milliers de personnes qui prennent l'avion ou qui sont survolées et à rendre toujours plus sûr l'ensemble d'un dispositif complexe.

Cette fierté, ils peuvent à juste titre la ressentir car nous faisons un métier qui nécessite d'allier compétence technique et vigilance de tous les instants. Il suffit d'évoquer, au-delà de notre cercle professionnel, l'aéronautique pour voir que nos métiers font rêver petits et grands.

La sécurité est le cœur de métier de la DGAC et la préoccupation permanente de ses personnels. Où se situent les enjeux de la sécurité aérienne aujourd'hui ?

La sécurité n'est jamais quelque chose d'acquis. Il faut donc que les services de la DGAC restent mobilisés sur cette priorité qui concerne tous les secteurs de notre activité. Pour la navigation aérienne, l'enjeu principal me paraît être de faire face à la nouvelle croissance du trafic aérien qui semble s'installer durablement. Il faudra donc gérer un trafic plus important mais avec toujours le même niveau de sécurité et même si possible un niveau de sécurité encore amélioré.

Je ferai de la sécurité mais également de la sûreté une priorité de mon action.

Le développement durable est un thème de société sensible. Quelle est la place réservée au transport aérien dans la contribution au développement durable ?

La protection de l'environnement et la lutte contre le réchauffement climatique sont devenues des préoccupations très fortes de nos concitoyens et ce à juste titre.
Il faut que nous intégrions plus encore ce fait dans notre action quotidienne. La croissance du trafic aérien ne pourra se faire au détriment de l'environnement.
Nous devons avoir un rôle déterminant et même exemplaire dans cette évolution de notre société en prônant une réglementation qui encourage des évolutions techniques ou opérationnelles protégeant mieux de toutes les pollutions. J'entends faire également de cette question une de mes priorités.

La DGAC vient de connaître au cours de ces deux dernières années une importante modernisation. Que pensez-vous de cette évolution ?
La réorganisation de la DGAC a été une réussite. Elle s'est faite dans un esprit de concertation qui explique son succès. Mais pour l'asseoir complètement, je crois qu'il faut surmonter les inquiétudes qui s'expriment encore. J'y veillerai, notamment dans les étapes à venir, car je ne conçois la modernisation de notre administration qu'avec l'adhésion de ses fonctionnaires et non pas contre eux. J'ai d'ailleurs tenu à rencontrer dès mon arrivée, avant tout autre contact, les syndicats, car j'ai d'abord voulu connaître les préoccupations des représentants des personnels. Cette approche sera prioritaire dans ma façon d'assumer ma tâche.

La DGAC vous paraît-elle suffisamment connue de nos concitoyens, des élus nationaux ou locaux, voire des autres administrations ?
Je crois que si tous connaissent notre rôle et la plupart des métiers, ils n'en mesurent pas suffisamment la difficulté et la complexité. Je veux plus encore nous faire connaître pour mieux nous faire reconnaître. Nous devons nous placer dans une logique de proximité qui nécessitera de toujours plus communiquer auprès du grand public mais également des acteurs institutionnels, sur la réalité de nos lourdes responsabilités.
Dans notre société très médiatique, il faut apparaître dans la presse et à la télévision car sinon on devient invisible. Je ferai donc de la communication de la DGAC, une autre de mes priorités.

— Propos recueillis par Laurence Brun-Potard

Interdiction de fumer : les passagers approuvent

87 % des passagers sont favorables à l'interdiction de fumer dans les aéroports, selon un sondage d'ADP réalisé par BVA le 1er février. Parmi eux, 91 % des Français interrogés se déclarent favorables à la mesure du décret d'interdiction de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif. (*ADP*, le 1er février 2007.)

Trois compagnies labellisées « Horizon »

La commission Afaq Afnor Certification a rendu, pour la première fois le 26 janvier dernier, un avis favorable à la labellisation de trois compagnies aériennes : Aigle Azur, Air Méditerranée et Europe Airpost. Mis en place par le ministre des Transports et le ministre délégué au Tourisme, ce label aérien a été élaboré à l'initiative du Comité national pour la sécurité et la transparence pour les transports aériens touristiques (CNTT). Il offre aux consommateurs des garanties en matière de sécurité, de transparence de l'information et de qualité des prestations pendant le voyage. D'autres compagnies, en cours d'audit, sont susceptibles d'être labellisées prochainement.

Aviation d'affaires

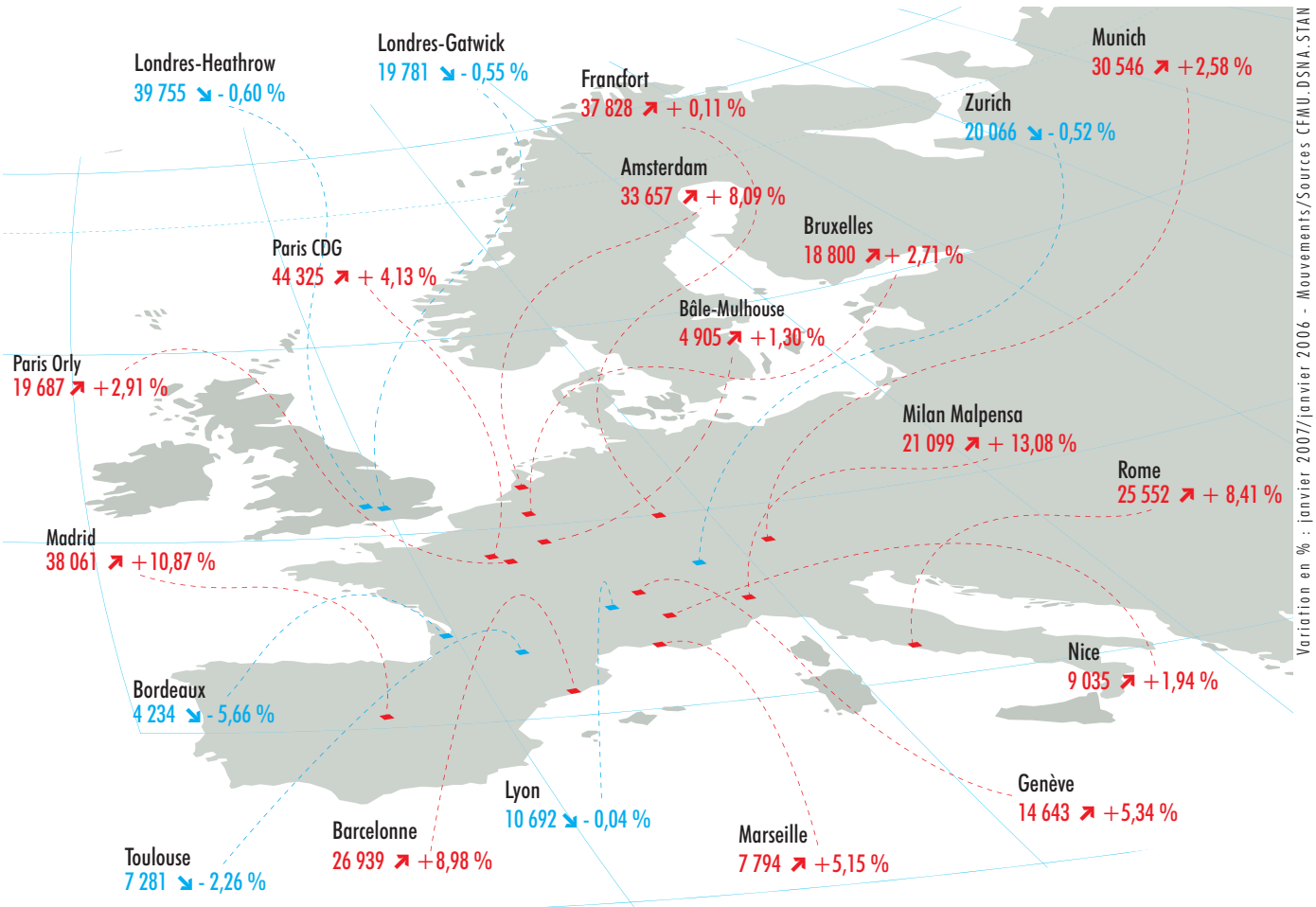
La Direction des Affaires stratégiques et techniques (DAST) publie, dans ses notes thématiques de janvier, une étude sur les enjeux et perspectives de l'aviation d'affaires.
Définitions, analyses, indicateurs, l'étude livre un panorama complet du secteur. Ce dernier devrait connaître un important développement en Europe à moyen terme. La flotte mondiale compte environ 25 000 appareils dont 72 % aux États-Unis et 10 % en Europe. En 2011, l'Europe devrait représenter 16 % de ce marché mondial. En 2006, l'aéroport d'affaires du Bourget a enregistré une progression des mouvements d'avions de 10 %. Plusieurs facteurs favorisent le développement de l'aviation d'affaires : de nouveaux besoins de mobilité, un contexte économique favorable, les difficultés d'accès aux grands aéroports internationaux mais aussi la simplification de l'accès à ce mode de transport avec, par exemple, la multipropriété des appareils.
• **Pour en savoir plus : www.aviation-civile.gouv.fr, rubrique Publications.**

Succès de l'aérogare low cost de Marseille

Marseille-Provence a trouvé la formule gagnante avec son aérogare low cost MP2. Ouverte fin 2006, elle a contribué pour 140 000 passagers au trafic annuel de l'aéroport qui a franchi le cap des six millions. Cette année, un million de voyageurs y sont attendus, ce qui ferait de Marseille-Provence le deuxième aéroport régional, derrière Nice et devant Lyon, avec 7 millions de passagers. (*Le Figaro*, janvier 2007).

©Aéroport de Marseille-Provence

TABLEAU DE BORD DU MOIS DE JANVIER 2007



TRAFIC France

CRNA Nord	CRNA Sud-Est	CRNA Est	CRNA Ouest	CRNA Sud-Ouest
98 988	69 337	66 161	61 843	58 611
+ 2,30 %	+ 3,44 %	+ 7,34 %	+ 3,66 %	+ 4,52 %

Trafic global (CRNA + aéroports)
207 511
+ 3,57 %

Nomination à la DGAC

Florence Rousse a été nommée Directrice de la Régulation économique (DRE) lors du Conseil des ministres du 14 février 2007. Elle remplace à ce poste Danielle Bénadon appelée à d'autres fonctions.
Florence Rousse a accompli toute sa carrière dans le domaine des transports.
Diplômée de l'école polytechnique et de l'ENAC elle a débuté sa carrière en 1981, dans ce qui était, à l'époque, le service des transports aériens (STA).
Elle a occupé quelques postes en dehors de la DGAC, à l'Institut du Transport Aérien ou à la Direction des Routes, par exemple. À la DGAC elle a, notamment, été chargée de la sous-direction du marché au STA (1992), chef de cabinet du Directeur général (1995), chef de la Mission des relations multilatérales (1997). Avant d'être nommée Directrice de la Régulation économique, elle était l'adjointe du Directeur du Contrôle de la Sécurité (DCS).

Sur le net...

TRAFIC
La DRE diffuse sur le site Internet de la DGAC les résultats du trafic commercial de novembre 2006 et des onze premiers mois de l'année 2006.
www.aviation-civile. gouv.fr

L'OBSERVATOIRE DE L'AVIATION CIVILE
Tous les résultats et les tendances de l'évolution du trafic aérien international en 2006 sont présentés dans la dernière édition de l'Observatoire de l'aviation civile publié par la Direction des Affaires stratégiques et techniques en janvier.
www.aviation-civile. gouv.fr

SONDAGE « IMAGE DU TRANSPORT AÉRIEN »
Un sondage sur l'image du transport aérien, réalisé fin 2006 à l'initiative de la DGAC, révèle que 68 % des personnes interrogées n'ont pas peur en avion ou encore que 81 % pensent que les mesures de sûreté sont nécessaires. Le transport aérien est jugé polluant et source de nuisances par 78 % des personnes interrogées. Retrouvez l'intégralité de cette enquête sur
www.aviation-civile.gouv.fr /publications.htm

Billets d'avion en hausse

Selon les statistiques du département aux transports des États-Unis, les prix des billets d'avions des vols domestiques et internationaux ont augmenté de 7,5 % en moyenne au cours du troisième trimestre 2006. Boston Globe.

Colloque sur l'expertise judiciaire

©Véronique Paul/DGAC

L'Académie de l'air et de l'espace organise un colloque sur le thème « Accidents aériens : l'expertise judiciaire, réalités et interrogations », les 6 et 7 juin 2007 au siège de la DGAC. Entre autres, les participants répondront aux questions suivantes : qui sont les experts et comment sont-ils choisis ? Comment est fixée leur mission et comment s'en acquittent-ils ? Quels usages font-ils des résultats de l'enquête technique effectuée conformément aux prescriptions internationales ?

Redevances aéroportuaires : nouvelles propositions de la Commission européenne

La commission européenne propose une directive sur les redevances aéroportuaires applicables sur les plus grands aéroports de l'Union européenne. Leur niveau serait défini sur la base de critères communs : non-discrimination entre transporteurs et passagers, consultation, transparence, normes de qualité et différenciation selon les services fournis. Une autorité indépendante serait créée pour surveiller l'application de ces redevances qui représentent entre 4 % et 8 % des coûts des transporteurs. Enfin, la Commission européenne propose un plan d'action pour améliorer la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports. Les principales mesures visent à mettre en place un observatoire pour contrôler l'évolution de la capacité aéroportuaire au sein de l'Union, élargir les compétences de l'AESA[1] ou encore, améliorer le cadre de la planification. La correspondance économique du 23 janvier 2007.

(1) Agence européenne de la Sécurité aérienne.

Aéroport de Munich.

©Airports Council International

L'Agenda

– Aramis expose des hydravions pour ses 10 ans
// Saviez-vous que la colonie de vacances d'Amphion est une ancienne hydrobase ? Pour fêter ses 10 ans, l'association Aramis organise l'exposition *« Les hydravions Latécoère de Biscarrosse aux Antilles »* qui présentera des appareils historiques et rappellera l'ancienne vocation des centres de vacances de la DGAC. Elle sera notamment présentée du 29 mars au 11 mai au siège de la DGAC, la deuxième quinzaine de mai à l'Enac, du 4 au 7 juin à Fréjus lors du congrès de l'Anafacem, puis en fin d'année à Fort-de-France.

Ailes d'avion percées plus économes

Percer de minuscules orifices sur les ailes des avions permettrait d'économiser jusqu'à 15 % de carburant. Selon les études de l'Institut d'aérodynamique et de dynamique des gaz de l'université de Stuttgart, ces trous réduiraient la résistance à l'écoulement de l'air. Ce dernier serait aspiré dans l'aile de façon continue, ce qui éviterait la formation de turbulences indésirables. (*Science et Vie*, janvier 2007.)

D.R.

Olivier Ferrante

EXPERT DU BEA[1], DÉTACHÉ À LA FAA[2] (SEATTLE)

Spécialiste de la sécurité aérienne, Olivier Ferrante a un regard qui exprime sa curiosité et l'attention qu'il porte à ses interlocuteurs. Grand, sportif, il a complété sa formation d'ingénieur de l'Aviation civile à l'Institut de droit aérien et spatial de l'université McGill à Montréal et au bureau de la Sécurité des transports du Canada. Outils d'analyse et bases de données font partie de son quotidien. Avant de partir en poste aux États-Unis, il était responsable de la division Études au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

Quelle est votre mission à la FAA ?

Je participe à l'élaboration d'un système d'échange d'informations et de données de sécurité pour la prévention des accidents au niveau mondial. La coopération entre le BEA et la FAA porte sur la modélisation des risques. Elle prévoit un accès mutuel aux données de sécurité. Mon rôle consiste également à associer à ces travaux les services de la DGAC, ainsi que la nouvelle structure d'analyses de données qui vient de se mettre en place à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Du point de vue du contenu, je cherche, dans le cadre d'analyses thématiques, à approfondir et à regrouper les causes d'accidents ou d'incidents puis, en parallèle, à améliorer les outils d'analyses. Il est important que ces outils intègrent la rigueur des démarches d'enquêtes qui sont fondées sur des faits et des relations de cause à effet logiques.

Quelle est l'origine de cette collaboration franco-américaine ?

L'OACI[3] est bien sûr au centre de la coopération internationale pour la sécurité aérienne. Un dispositif d'échange et de centralisation des données avec le système ADREP *(Accident/incident Data Reporting system)* existe déjà depuis 1976. Pour être encore plus actif, aux États-Unis et en Europe, des groupes mixtes administration et industrie (respectivement CAST[4]et ESSI[5]) s'efforcent de définir des règles et des priorités pour que les décisions liées à la sécurité aérienne soient fondées sur des données objectives, plutôt que prises sous la pression politique ou orientées par l'émotion causée par telle ou telle catastrophe aérienne.

Dans la continuité de ces travaux, la FAA met en place un système de gestion de la sécurité *(Safety Management System* ou *SMS),* dont l'un des objectifs est de se doter d'outils d'aide à la décision, fondés sur une meilleure estimation des risques. La standardisation et l'interconnexion des bases de données permettent de mieux évaluer les risques en prenant deux paramètres en compte : la gravité et la fréquence.

En quoi consiste le système d'information mondial sur la sécurité aérienne ?

Sachant que les ressources sont limitées, il faut éviter que les informations de sécurité soient dispersées ou qu'il y ait des duplications d'efforts. Des informations standardisées sur les retours d'expérience doivent permettre aux décideurs d'avoir accès à de meilleures données et analyses de risques. L'idée consiste à s'appuyer sur les technologies de l'information (comme les moteurs de recherche) pour élaborer une infrastructure fondée sur l'interconnexion, à l'échelle mondiale, des différents systèmes contenant des informations utiles et validées pour la sécurité aérienne. Aujourd'hui, il existe deux systèmes de ce type : en Europe, ECCAIRS[6] (Système européen multilingue de gestion des rapports d'accidents et d'incidents), qui est, notamment, utilisé par le BEA, la DCS[7] et l'AESA ; aux États-Unis, le portail ASIAS *(Aviation Safety Information Analysis and Sharing),* qui permet l'accès à plusieurs sources de données anglophones incompatibles entre elles. Pour s'affranchir de ces problèmes de compatibilité, la FAA, dans le cadre des nouvelles orientations de son projet SMS, s'intéresse aux études de faisabilité qui ont déjà permis de connecter ECCAIRS à d'autres sources de données aux États-Unis et en Europe.

Comment est assurée la standardisation de toutes les données au sein des différents systèmes ?

L'utilisation d'un langage universel est indispensable pour le codage et l'enregistrement de données de sécurité compatibles. Il permettra par la suite de reconnaître les mêmes symptômes afin d'approfondir les causes et identifier des précurseurs d'accidents, d'où l'importance de la taxinomie. C'est ce qui structure les bases de données au travers d'un système de classification et d'un vocabulaire standardisé.

— Propos recueillis par Régis Noyé

(1) Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation civile.
(2) Federal Aviation Administration (Autorité de l'aviation civile américaine).
(3) Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
(4) Commercial Aviation Safety Team.
(5) European Safety Strategy Initiative. Ce groupe, soutenu par l'AESA, remplace depuis juin 2006 le JSSI (Joint Strategic Safety Initiative).
(6) European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems.
(7) Direction du Contrôle de la Sécurité.

transavia.com France

Petits prix, gros enjeux

Dès l'été prochain, les premiers avions de transavia.com France prendront leur envol. Ciblant le marché loisirs moyen-courrier internationnal, la nouvelle filiale d'Air France veut répondre aux spécificités du marché aérien français.

Moitié charter et moitié low-cost (vente directe à prix bas), transavia.com France est la première compagnie française à se positionner sur le marché des loisirs moyen-courriers. Une place bien séduisante… Car si les Français passent moins de vacances à l'étranger que leurs voisins européens, les quelque trente transporteurs étrangers qui proposent des vols à prix bas (EasyJet, Ryanair, etc.) ont enregistré une augmentation de leurs fréquences hebdomadaires de 64 % depuis trois ans. Parallèlement à cette croissance, le marché français présente des attentes spécifiques : demande en hausse de vols réguliers auxquels ne peuvent pas toujours répondre les transporteurs étrangers ; besoin des voyagistes de construire une offre sur le long terme difficilement envisageable avec des compagnies à l'équilibre financier incertain ; exigence de sécurité et de qualité toujours croissante… Autant de raisons qui ont incité Air France à se lancer dans l'aventure des bas prix.

Qui ? Où ? Quand ? Combien ?

La nouvelle compagnie sera détenue à 60 % par Air France, avec une gestion indépendante, et à 40 % par transavia.com, filiale à 100 % de KLM, aux Pays-Bas. Leader sur son marché, la filiale de KLM s'est imposée dans les airs en proposant, depuis quarante ans, des vols charters et des vols réguliers vers des destinations loisirs. Mais si transavia.com France emprunte son nom à sa voisine néerlandaise, elle reste une compagnie française à part entière. Son siège social sera situé dans les environs d'Orly. Les quelque 400 emplois créés, à l'horizon 2009, le seront sur la base de contrats de travail français, respectant la législation sociale française. Enfin, c'est Lionel Guérin, fondateur de la compagnie Airlinair, président de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et de la Chambre syndicale du transport aérien, qui en prend le manche. La nouvelle compagnie utilisera cependant la compétence opérationnelle et les outils spécifiques de transavia. com aux Pays-Bas. Composée au départ de quatre Boeing 737-800, la flotte s'étoffera au fil des ans et devrait compter neuf appareils de 186 sièges d'ici à 2009. Elle desservira plusieurs fois par semaine, en vols réguliers, les destinations traditionnellement demandées par la clientèle française, le Maroc, la Tunisie, l'Italie, l'Espagne ou l'Égypte. Pour l'été 2007, neuf destinations en vols réguliers au départ d'Orly seront proposées avec 67 vols hebdomadaires. À compter de l'hiver 2007-2008, le nombre de dessertes devrait passer à une quinzaine, incluant de nombreux nouveaux pays. Objectif financier : un chiffre d'affaires annuel de 250 à 300 millions d'euros dans trois ans.

C'est sûr : cette nouvelle venue française dans le ciel des compagnies à bas coûts risque fort de créer quelques turbulences chez les transporteurs étrangers qui proposent des vols à prix bas. Envol à suivre…

— Béatrice Courtois

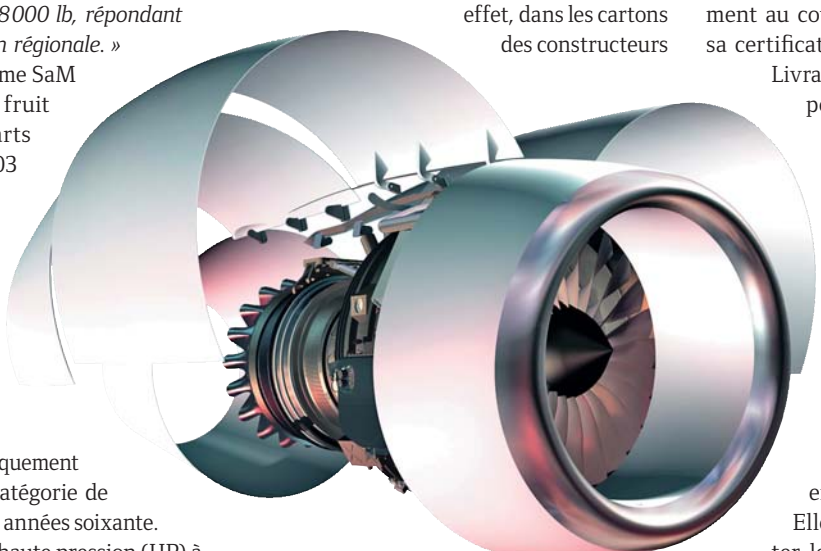
Snecma

Montée en gamme

Quatrième motoriste mondial, Snecma se positionne sur les marchés de l'aviation régionale et de l'aviation d'affaires haut de gamme grâce à des moteurs de conception entièrement nouvelle.

Partenaire à succès de General Electric (GE) sur le programme CFM56 – le moteur civil le plus vendu au monde – et sur d'autres moteurs de plus forte puissance, Snecma a souhaité diversifier son fonds de commerce. *« Le moteur de l'avion militaire Rafale nous a placé au meilleur niveau. Nous avons rattrapé notre retard sur les parties chaudes des moteurs. Ces technologies nous ont ainsi permis de concevoir des moteurs à part entière dans des gammes de puissance inférieure à celles de notre partenariat CFM avec General Electric »*, explique Jean-Pierre Cojan, directeur général de la division Moteurs civils de Snecma. *« Nous avons donc choisi de développer une offre dans une gamme de puissance de 12000 à 18000 lb, répondant aux besoins de l'aviation régionale. »*

Ainsi est né le programme SaM 146 (photo ci-contre), fruit d'un partenariat à parts égales, conclu en 2003 avec le motoriste russe NPO Saturn. Destiné à l'origine à équiper le Superjet 100 de Sukhoï dont le premier vol est prévu en septembre 2007[1], ce nouveau moteur est, selon ses concepteurs, le premier moteur spécifiquement développé pour cette catégorie de poussée depuis la fin des années soixante. Doté d'un compresseur haute pression (HP) à six étages, au lieu de neuf pour ses concurrents, ce moteur plus léger et plus compact pourra motoriser toute la gamme des jets régionaux de 70 à 120 places. Par rapport à ses concurrents directs, le SaM 146 présentera une consommation inférieure de 1 à 6 %, des coûts de maintenance plus faibles de l'ordre de 15 à 20 %, du fait, notamment, de la forte diminution du nombre de pièces, et une durée de vie sous aile de 20000 heures au lieu de 10000 à 11000 heures. La certification du moteur, commercialisé par la filiale commune PowerJet et bénéficiant de 140 millions d'euros d'avances remboursables de la part de l'État français pour le développement de sa part française, devrait intervenir en mars 2008. De l'ordre de 800 avions actuellement, les perspectives de vente pourraient singulièrement augmenter à la faveur du lancement envisagé d'une nouvelle version de 110 à 115 sièges.



©Snecma Moteurs

Double détente

Outre le créneau porteur des jets régionaux de 70 places et plus, Snecma entend être présent sur celui des jets d'affaires de moyen et haut de gamme. Non moins d'une demi-douzaine de projets sont, en effet, dans les cartons des constructeurs sans compter d'éventuels programmes de remotorisation. Le motoriste a donc lancé, dès janvier 2006, un démonstrateur de corps haute pression destiné à une nouvelle famille de moteurs spécifiquement optimisés pour les performances demandées par le marché des avions d'affaires à grand rayon d'action. Nonobstant le partage d'un certain nombre de technologies clés avec des moteurs de dernière génération (comme le SaM 146 ou les CFM56 pour les plus récents), ce nouveau moteur d'une puissance comprise entre 8000 et 11000 lb sera construit selon une architecture entièrement nouvelle.

Dévoilé lors du prestigieux Salon NBAA[2] en octobre 2006, le Silvercrest se distinguera par une poussée en croisière améliorée d'au moins 25 % et par des coûts de maintenance du même ordre par rapport aux moteurs existants. Le nouveau moteur sera tout aussi « vert » que les CFM56 et les SaM 146 avec une consommation réduite de 5 à 15 %, une marge acoustique d'au moins 25 décibels par rapport au chapitre 3 (catégorie des avions les moins bruyants) et des émissions d'oxyde d'azote en très forte diminution. Il pourrait être lancé officiellement au cours du premier semestre 2008, sa certification intervenant alors fin 2010.

Livrable à partir de 2012, le Silvercrest pourrait également motoriser une nouvelle génération d'avions régionaux d'une capacité de 30 à 60 sièges. *« Mais il faudra probablement attendre le milieu de la prochaine décennie pour que ce marché actuellement saturé reprenne »*, souligne Jean-Pierre Cojan.

Ces perspectives de vente qui se comptabilisent en milliers d'exemplaires, s'inscrivent dans une stratégie de diversification entreprise ces dernières années. Elles viennent, en outre, compléter les activités générées par CFM International qui représentent aujourd'hui trois quarts du chiffre d'affaires de Snecma. Elles devraient conforter le plan de charge d'un motoriste qui insiste sur la nécessité *« d'avoir les ambitions de sa taille avec la maîtrise des technologies clés des très gros motoristes que sont GE, Pratt & Whitney et Rolls-Royce »*.

— Olivier Constant

(1) Cet appareil est proposé actuellement en deux versions, une de 75 sièges et une autre de 95 sièges.
(2) National Business Aviation Association.

Moteur CFM56-7.

Une année exceptionnelle pour le CFM56

L'année 2006 sera à marquer d'une pierre blanche pour le programme CFM56. Ce moteur franco-américain, équipant notamment les Airbus de la famille A320 et les Boeing 737 de nouvelle génération, a, en effet, été vendu à plus de 2 000 exemplaires au cours de l'exercice. Le précédent record datait de… 2005 avec 1 643 moteurs commandés. En conséquence, les cadences de livraison seront augmentées en 2007. Déjà commercialisé à plus de 20 000 exemplaires, le CFM56 bénéficiera, dès 2007, de l'amélioration technologique « Tech Insertion ». Ainsi, outre une légère baisse d'environ 0,5 % de la consommation, la température de fonctionnement du moteur sera réduite. De ce fait, l'intervalle entre les révisions sera rallongé de plusieurs centaines d'heures. Snecma et General Electric travaillent à présent sur un nouveau programme d'acquisition technologique dénommé LEAP56. Destiné à répondre aux besoins d'Airbus et de Boeing lorsque ces derniers lanceront les successeurs des Airbus A320 et des Boeing 737-NG, ce programme vise à développer un moteur dont les coûts de maintenance seront abaissés de 25 à 45 % par rapport à son prédécesseur. Consommant 10 à 15 % de moins tout en étant moins sonore (de l'ordre d'une trentaine de décibels par rapport aux avions les moins bruyants), ce nouveau moteur « vert » pourrait faire son apparition entre 2012 et 2015.

Sociétés aéroportuaires

Une mise en place prochaine

La réforme de la gestion des aéroports régionaux français devrait aboutir à la création des premières sociétés aéroportuaires avant le printemps 2007. État des lieux.

Depuis la loi du 20 avril 2005, la gestion des grands aéroports régionaux peut être confiée à des sociétés aéroportuaires. Leur capital sera détenu par des personnes publiques dont les Chambres de commerce et d'industrie (CCI), jusqu'alors titulaires des concessions.

La création des premières sociétés aéroportuaires n'est désormais plus qu'une question de mois, voire de semaines. Les derniers points en suspens, comme la signature du décret d'application définissant le cahier des charges destiné à établir les droits et devoirs des futures sociétés, sont ●●●

en passe d'être réglés. Plus rien ne devrait donc s'opposer à la création des premières entités à Toulouse et à Lyon avant le printemps 2007, *« ces aéroports étant les plus avancés dans la démarche »*, confirme Jean-Pierre Catalàa, chargé de mission à la DRE[1]. Bordeaux puis Nice devraient suivre d'ici à la fin de l'année 2007. Perspectives de création qui sont, en revanche, plus éloignées pour Marseille, Montpellier et Strasbourg, compte tenu du terme des concessions, celle de Marseille, par exemple, arrivant à échéance en 2017. C'est, d'ailleurs, la même situation qui prévaut pour trois des quatre aéroports d'outre-mer : Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Cayenne. Enfin, la récente crise du chikungunya a mis un frein au projet de création à court terme d'une société de ce type à Saint Denis-de-La Réunion.

Nantes, quant à lui, ne figure pas dans la liste des grands aéroports régionaux éligible à l'application de la loi du 20 avril 2005. *« Un nouvel aéroport devrait voir le jour à Notre-Dame-des-Landes et la loi du 20 avril 2005 ne lui est pas applicable »*, précise Jean-Pierre Catalàa.

Une visibilité dans la durée

Grâce aux sociétés aéroportuaires, les aéroports vont pouvoir enfin acquérir cette visibilité qu'ils appelaient de leurs vœux depuis près d'une dizaine d'années.

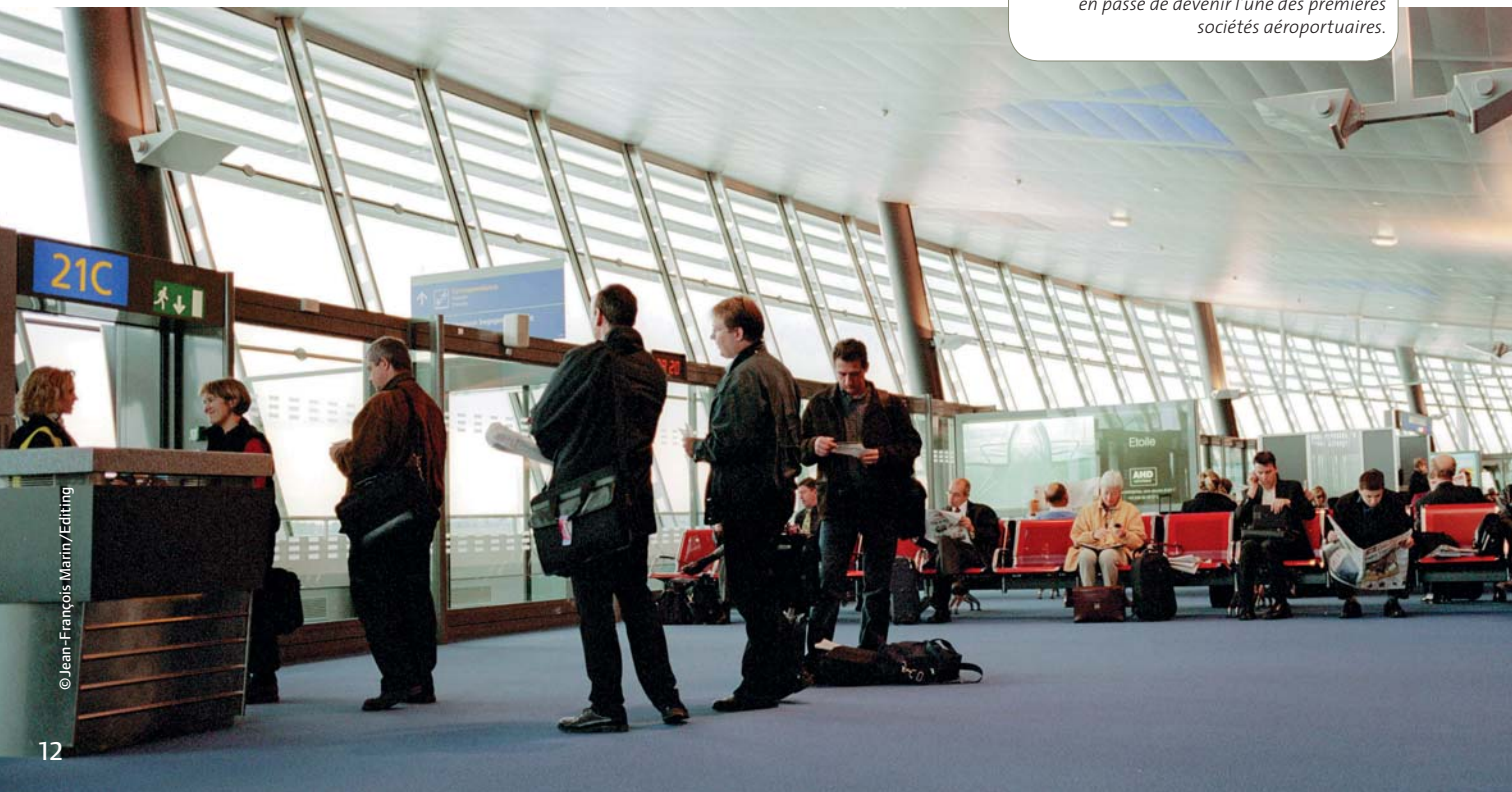
//— Ce nouveau cadre juridique permettra d'avoir une visibilité sur trente-cinq à quarante ans du fait de l'allongement de la durée de la concession. La création de la société aéroportuaire offrira plus de souplesse pour le financement de son développement. —//

« Nous allons exister juridiquement et l'aéroport Nice-Côte d'Azur ne sera plus ainsi qu'un lieu géographique. Ce nouveau cadre juridique nous permettra, par ailleurs, d'avoir une visibilité sur trente-cinq à quarante ans du fait de l'allongement de la durée de la concession. Surtout, la création de la société aéroportuaire offrira plus de souplesse pour le financement de son développement sans avoir à passer par la validation annuelle du Comité des investissements économiques et sociaux. Enfin, nous pourrons aussi nous développer dans des domaines d'activités périphériques comme l'ingénierie aéroportuaire ou créer des filiales dans des métiers qui nous intéressent », résume Hervé de Place, directeur de l'aéroport.

Bémol lié à la création des sociétés aéroportuaires : leur statut de société anonyme pourrait les conduire à devoir emprunter de l'argent à des taux supérieurs à ceux pratiqués actuellement, la garantie de l'État ayant disparu entre-temps. Cette hausse du coût de l'argent pour financer les investissements devrait cependant être largement compensée par le développement des recettes extra-aéroportuaires, domaine dans lequel les aéroports français sont actuellement moins avancés que certains de leurs homologues européens.

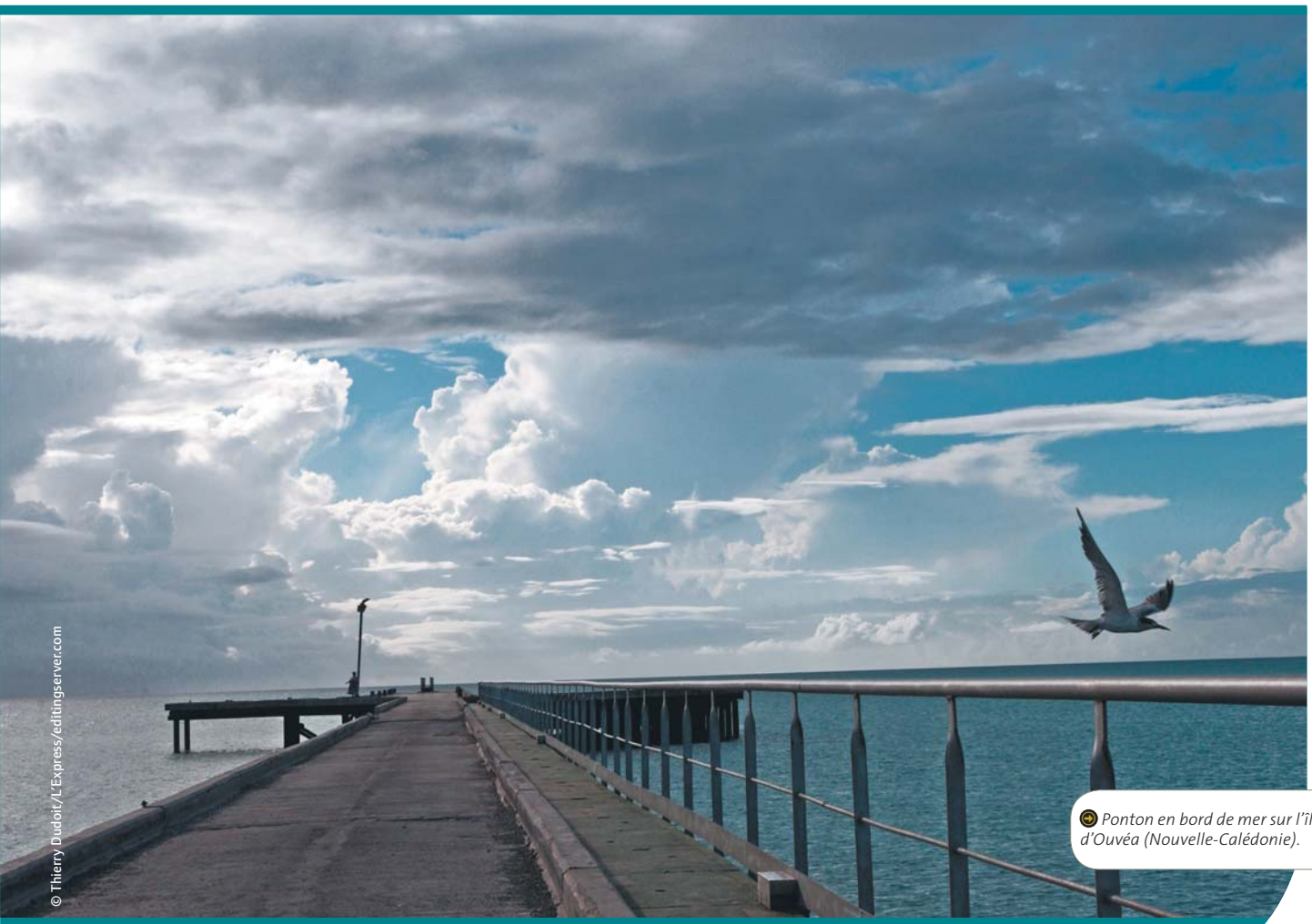
Les années à venir seront mises à profit pour juger de l'évolution des sociétés aéroportuaires et réaliser, si besoin est, les ajustements nécessaires. Les personnels au statut CCI seront, quant à eux, mis à la disposition des sociétés aéroportuaires durant une période de dix ans, les autres personnels étant directement transférés vers les nouvelles sociétés. — Olivier Constant

(1) Direction de la Régulation Économique.



L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry est en passe de devenir l'une des premières sociétés aéroportuaires.

© Jean-François Marin/Editing



© Thierry Dudoit/L'Express/editingserver.com

Ponton en bord de mer sur l'île d'Ouvéa (Nouvelle-Calédonie).

LES AILES DU BOUT DU MONDE

La Nouvelle-Calédonie décolle

La Nouvelle-Calédonie bénéficie d'un développement de ses activités aéronautiques grâce, notamment, à l'arrivée des touristes japonais et au dynamisme retrouvé des deux « grands » transporteurs aériens locaux. Cela passe, entre autres choses, par l'agrandissement programmé de l'aérogare internationale de Nouméa-La Tontouta. Le tout sous l'œil attentif de la Direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie (DAC-NC).

Deux transporteurs aériens se partagent le marché de la Nouvelle-Calédonie. Il s'agit d'Aircal (Air Calédonie), spécialisé dans les vols intérieurs, et de la dynamique Aircalin (Air Calédonie International), en charge des liaisons internationales : Japon, Australie, Nouvelle-Zélande, Fidji, Vanuatu et Tahiti. La flotte d'Aircal est en plein renouvellement. Ses trois biturbopropulseurs ATR-42-320 sont en cours de remplacement par un ATR-42-500, en service depuis l'été dernier, et par deux ATR-72-500 (le premier en exploitation depuis décembre dernier, les seconds à partir de novembre prochain). À quoi s'ajoute un Do-228 pour les liaisons vers les petits aérodromes du nord de la Nouvelle-Calédonie. Quant à Aircalin, elle aligne depuis peu deux Airbus A330 et un A320. Assurant aujourd'hui le transport de près de 80 % des passagers arrivant à La Tontouta, Aircalin bénéficie de l'engouement du Japon pour la Nouvelle-Calédonie comme destination touristique. Indépendants dans leur gestion et leur exploitation, les deux transporteurs sont néanmoins tous deux sous le contrôle du gouvernement de la Nouvelle- ●●●

©DAC-NC

ATR de la compagnie Aircal spécialisée dans les vols intérieurs.

©DAC-NC

La compagnie Aircalin est en charge des liaisons internationales.

Calédonie. Ce dernier détient 27 % du capital d'Aircalin (avec montée en puissance programmée au-delà de 50 % d'ici 2010) et 50,28 % de celui d'Aircal. À noter que les trois provinces du Pays d'Outre-Mer (POM) détiennent en sus 43,31 % du capital d'Aircal. Ce qui explique, en partie, la culture très kanake de cette entreprise. Les résidents des îles et de la province Nord bénéficient d'ailleurs d'une politique tarifaire sociale adaptée sur les lignes domestiques.

Un projet de modernisation

Le dynamisme des deux compagnies a conduit la DAC-NC à piloter, voici six ans, la modernisation de l'aérogare de Nouméa-Magenta. Laquelle, installée en bord de mer dans les faubourgs méridionaux de la capitale, constitue la base principale du transporteur intérieur Aircal. Cette compagnie a traité, l'an dernier, près de 267 000 passagers à destination, pour l'essentiel, de l'île des Pins (province Sud), de Lifou, Ouvéa et Maré (province des Îles Loyauté). Par ailleurs, la DAC-NC suit attentivement le projet de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) qui, en tant que gestionnaire, souhaite moderniser les capacités de l'aérogare internationale de Nouméa-La Tontouta. En effet, du fait du développement d'Aircalin, le trafic de cette plate-forme, partagée avec les militaires, est, ces dernières années, en hausse constante. Il est ainsi passé de 360 000 passagers en 2000 à 416 300 l'an dernier, et 525 000 sont attendus en 2012. Avec pour conséquence la quasi-saturation, lors de certains créneaux horaires, des capacités de traitement des flux passagers. Sans compter la nécessité d'améliorer encore les installations de sûreté. Certes, depuis 2001, bagages en soute et en cabine sont tous contrôlés par des équipements à rayons X. Deux portiques permettent le contrôle des passagers et, depuis le printemps dernier, des caméras thermiques participent à la détection des malades atteints par le SRAS ou la grippe aviaire. Bref, des efforts ont déjà été consentis. Mais il est vrai que, construite en 1972, l'aérogare commence à accuser son âge. Les passagers doivent, par exemple, rejoindre les avions à pied. Si le projet de modernisation obtient dans les prochaines semaines le feu vert du ministère des Finances, c'est un quasi-doublement des locaux qui est prévu, grâce à la construction d'un nouveau bâtiment s'adossant à l'actuelle aérogare. Ce qui permettra d'enregistrer, dès 2011, jusqu'à 700 passagers en un même créneau horaire contre 350 actuellement. Deux passerelles permettant l'accès direct aux avions gros-porteurs sont également prévues, de même que l'agrandissement des aires de stationnement des avions et le déplacement de la zone de fret. Ce projet, évalué à environ 80 millions d'euros, fait l'objet d'une demande de défiscalisation auprès du ministre des Finances, afin d'en faciliter le financement. La piste, en revanche, longue de 3 250 mètres et large de 45, équipée de l'unique ILS[1] CAT I de Nouvelle-Calédonie, ne nécessite pas d'améliorations. Qantas envisage même de pouvoir utiliser La Tontouta comme terrain de déroutement pour les futurs A380 de sa ligne Sydney/États-Unis. La plate-forme devrait donc rapidement se voir portée aux standards les plus modernes en matière de transport aérien.

— Jean-Louis Promé

//— Le trafic de l'aérogare internationale de Nouméa-la Tontouta est passé de 360 000 passagers en 2000 à 416 300 l'an dernier, et 525 000 sont attendus en 2012. —//

(1) Aide à l'atterrissage.

Un double statut

La Direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) est une véritable DGAC miniature. Sa particularité provient de ce que ses missions relèvent à la fois de l'État français et du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. C'est pourquoi ses personnels – 250 agents – relèvent, pour certains, du statut de la fonction publique étatique et, pour les autres, (70 % environ) de celui de la fonction publique locale. Les responsabilités du gouvernement local concernent la négociation des accords bilatéraux en matière de droits de trafic pour ce qui concerne les lignes internationales et la délivrance des licences.

Décentralisation des aéroports

L'aboutissement d'une réforme d'ampleur

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu de transférer les aérodromes civils d'intérêt régional ou local appartenant à l'État aux collectivités territoriales et à leurs groupements[1]. La date des transferts a été fixée au 1er mars 2007.
Le moment est venu de dresser un premier bilan de cette décentralisation.

Les 150 aérodromes concernés par ce transfert forment un ensemble contrasté, comprenant des terrains en herbe, recevant exclusivement de l'aviation légère, comme des aéroports accueillant annuellement plus d'un million de passagers. Compte tenu de la diversité des installations concernées, la loi a prévu un dispositif de transfert souple, basé sur le volontariat des collectivités territoriales, qui ont pu ainsi se porter candidates à la reprise de l'aérodrome situé dans leur ressort géographique.
La répartition par type de collectivité bénéficiaire est la suivante :

- 19 plates-formes ont été transférées à des régions, seules ou au sein d'un groupement.
- 29 plates-formes ont été transférées à des départements, seuls ou au sein d'un groupement comprenant des communes.
- 61 plates-formes ont été transférées à des communautés de communes ou à des syndicats intercommunaux.
- 41 plates-formes ont été transférées à des communes.

Anticipation

Cette réforme ambitieuse a été préparée par de nombreux échanges entre l'État et les collectivités territoriales. Avec ce transfert, la plupart des collectivités découvrent les fondamentaux de la gestion aéroportuaire. Pour chaque aérodrome concerné, les directions de l'aviation civile se sont employées depuis plus de deux ans à préparer le transfert avec les collectivités intéressées et à obtenir leur adhésion, sous l'égide des préfets. La Direction de la régulation économique (DRE) de la DGAC a coordonné cette démarche et a été amenée à l'appuyer pour aider notamment à la résolution de problèmes spécifiques examinés au cas par cas. Dès le début, des contacts réguliers avec l'Association des Régions de France avaient été noués et de nombreuses réunions bilatérales avec des conseils régionaux ont été tenues.

À l'exception d'une petite dizaine d'aérodromes pour lesquels le transfert a été imposé par arrêté ministériel faute de collectivité volontaire, les discussions approfondies entre services de l'État et collectivités ont abouti à un consensus permettant de dégager un accord pour 141 aérodromes. Cela s'est traduit, pour chacune de ces plates-formes, par la conclusion d'une convention entre l'État et la collectivité. Cette convention organise le transfert du patrimoine et de compétences et fixe les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'aérodrome. La DGAC continuera pour sa part à assurer la fourniture des services de la navigation aérienne, à fixer les normes en matière de sécurité et de sûreté et à en contrôler l'application.
S'il est encore trop tôt pour tirer toutes les conclusions de cette réforme d'ampleur, le précédent réussi du transfert, dans des conditions similaires, de quatre aéroports à la Collectivité territoriale Corse en 2004 (voir Aviation civile n° 320) permet d'envisager avec confiance le nouveau paysage aéroportuaire que les collectivités territoriales s'apprêtent à dessiner.

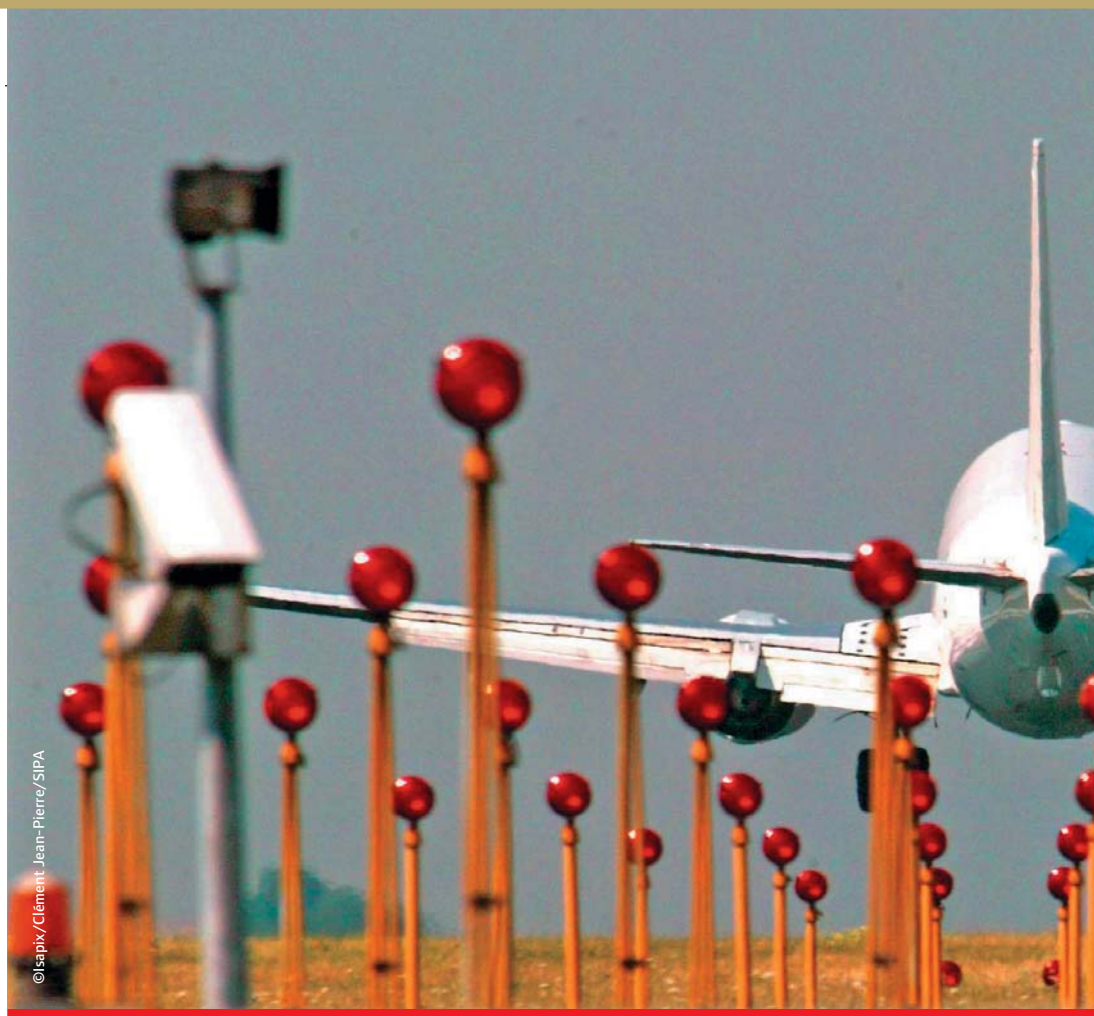
— Brice Masselot,
adjoint au chef de bureau
de la politique aéroportuaire à la DRE

(1) Voir Aviation civile n°313.

Aéroport de Clermont-Ferrand.

© P. Delafosse / Air France

L'édification d'un futur système européen de la sécurité aérienne se poursuit. Réglementation, certification, surveillance de la bonne application des règles communautaires… Si la répartition des rôles entre les acteurs nationaux et les différentes instances européennes se précise, elle doit néanmoins encore être définie dans certains domaines. Coup d'œil sur un système communautaire en gestation.


©Sapix/Clément Jean-Pierre/SIPA

L'EUROPE DE LA SÉCURITÉ EN PLEINE

LE GRAND ÉDIFICE

©C. Abergel/STAC

Aéroport de Madrid-Barajas, aérogare passagers T4.

Avion au décollage de l'aéroport de Bruxelles.

CONSTRUCTION

Le 12 décembre dernier à Toulouse, l'A380 devenait le premier gros-porteur européen de l'histoire à être certifié par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA). Très attendue, cette phase préalable à l'exploitation commerciale du dernier-né du constructeur européen a également marqué une nouvelle étape dans l'envol d'une Europe de la sécurité aérienne. Il aura fallu une centaine d'essais en vol (plus de 2500 heures) et, pour les autorités, les compétences d'une quarantaine de spécialistes européens (dont vingt-huit français) pour mener à bien ce travail de certification engagé par la DGAC en 1998 et repris par l'agence européenne, dès son démarrage opérationnel en septembre 2003.

Cette harmonisation communautaire en matière de délivrance des certificats de type permet au géant européen, avec un certificat unique, de se voir délivrer les certificats de navigabilité individuels par les États de la Communauté sans formalité supplémentaire. Elle préfigure de surcroît les ambitions du Vieux Continent en matière de sécurité aérienne. Des ambitions qui s'inscrivent dans une perspective de hausse soutenue du trafic aérien pour les années à venir, certaines prévisions faisant état du doublement, voire du triplement (dans certaines zones) du trafic européen d'ici à 2025. Dans ce contexte, l'AESA se voit confier la mission de développer *« un niveau élevé et uniforme de sécurité dans le domaine de l'aviation civile en Europe »*. Le règlement 1592/2002[1], qui donne naissance à l'AESA, prévoit de créer à terme un grand système de sécurité aérienne dépassant les compétences qui sont d'ores et déjà les siennes dans le domaine de la certification des aéronefs et des organismes de maintenance. Il s'agit de commencer à étendre, dès cette année, les prérogatives de l'Agence européenne à la réglementation de l'exploitation et aux licences des personnels navigants. Puis, de lui confier à terme des compétences relatives aux aéroports et, le cas échéant, à la navigation aérienne. Pourtant, si cette démarche commune, entamée notamment au milieu des années quatre-vingt avec la mise en place des JAA[2], est aujourd'hui jugée nécessaire par l'ensemble des acteurs impliqués dans la sécurité aérienne en Europe, il reste encore à préciser certaines modalités de fonctionnement. Quelles frontières pour délimiter clairement les champs de compétences respectifs des instances communautai- ●●●

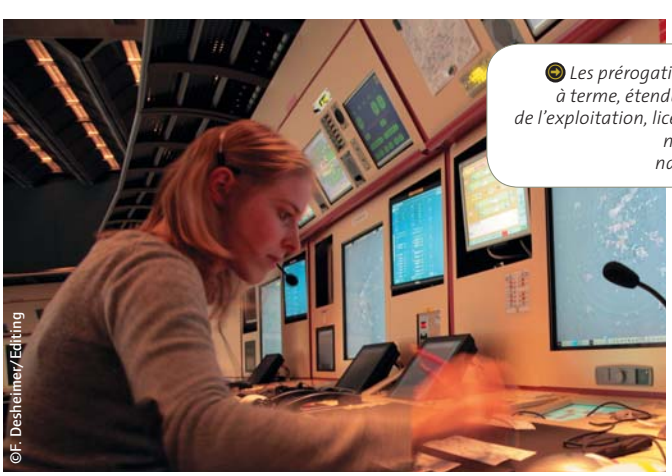
res et, en particulier, de l'AESA, et ceux des autorités nationales ? Comment prendre le relais du réseau de coordination mis en place par les États de la CEAC[3] à travers les JAA ? L'agence européenne a-t-elle vocation à devenir un jour l'équivalent de la FAA[4] américaine ? Dans son mémorandum sur la sécurité du transport aérien rédigé en 2005, la DGAC proposait de *« faire de l'Europe une référence en matière de sécurité, en construisant progressivement un système parfaitement cohérent dans ce domaine »*. Car l'édification de ce grand dispositif européen de sécurité est encore au milieu du gué, précise Gilles Mantoux, sous-directeur de la Sécurité et de l'Espace aérien, à la DAST[5] : *« Aujourd'hui, nous sommes à un moment où nous basculons d'une ère de coopération renforcée,* via *les JAA, à une ère de réglementation communautaire uniforme. »*

©Sorge/Caro Fotos/SIPA

//— « Aujourd'hui, nous sommes à un moment où nous basculons d'une ère de coopération renforcée, via les JAA, à une ère de réglementation communautaire uniforme. » —//

Les nouvelles frontières du système européen

Après le laborieux processus démarré dans les années quatre-vingt-dix pour annexer les règlements issus des JAA (les JAR) au règlement communautaire 3922/91 (voir encadré), l'Union européenne se dote donc, avec la création de l'AESA, d'une agence destinée, en premier lieu, à fournir à la Commission européenne une expertise technique pour l'élaboration de règles dans l'ensemble des domaines de la sécurité aérienne. Ses compétences en termes de contrôle direct demeurent, quant à elles, limitées à la délivrance des certificats de type des aéronefs. *« En dehors de la construction, les autres domaines de la sécurité, qu'il s'agisse de la production, de la maintenance ou encore de la formation, restent soumis à une application communautaire classique. Sur ces sujets, en effet, la vérification de la conformité et la délivrance de la certification sont effectuées par les autorités nationales et reconnues par tous les autres États membres de l'Union européenne »*, souligne


©F. Desheimer/Editing

Les prérogatives de l'AESA seront, à terme, étendues : réglementation de l'exploitation, licences des personnels navigants, aéroports, navigation aérienne...

©Airports Council International

Aéroport de Munich.

Maxime Coffin, directeur de la DCS[6]. « *Si l'AESA a le pouvoir d'aller inspecter les autorités nationales, ces dernières n'ont pas transféré leurs prérogatives liées à la surveillance de leurs opérateurs pour des raisons pratiques évidentes*, poursuit le directeur de la DCS. *Organiser un examen pour délivrer une licence à un pilote français ou inspecter un atelier de maintenance en Finlande constitue des activités de proximité pour lesquelles les autorités nationales sont déjà outillées et offrent un réel gain en termes d'efficacité.* » Difficile, en outre, d'imaginer un partage de la surveillance des opérateurs entre autorités nationales et européennes, lequel poserait d'évidentes questions de responsabilité des institutions en cas de problème grave. « *Est-ce une entité européenne qui doit être responsable de la sécurité d'un citoyen français ?* » interroge ainsi Gilles Mantoux, avant d'ajouter que les citoyens français ne concevraient pas d'entendre leur ministre des Transports se déclarer incompétent et les renvoyer vers Bruxelles à la suite de l'accident d'un avion français. Sur le plan de la réglementation, le transfert des compétences à l'AESA dans les domaines des opérations et des licences est donc aujourd'hui en cours et devrait être achevé à la fin 2008 ou au début 2009. Resteront alors deux ultimes étapes dans ce processus de l'extension du « système AESA » en matière de sécurité aérienne : celle concernant les aéroports, d'une part, et la navigation aérienne, d'autre part. Si le principe de règles communes pour la sécurité des aéroports semble entendu, l'extension des prérogatives de l'AESA aux prestataires de services de navigation aérienne pose plusieurs problèmes, compte tenu des actuels règlements « Ciel unique » et d'Eurocontrol, l'organisation européenne en charge de la sécurité de la navigation aérienne. De manière générale, l'élargissement des prérogatives de l'AESA suscite des attentes sur la capacité de l'agence européenne à assurer la transition vers ces nouvelles compétences, selon le calendrier ambitieux qu'elle s'est fixé. « *Les procédures très souples des JAA permettaient de mettre rapidement à jour la réglementation. Avec ce nouveau système, le risque est que l'AESA et la Commission n'arrivent pas à suivre. D'autant, que nous sommes dans une phase de modification de la* ●●●

_ La longue marche vers une sécurité européenne _

« L'idée d'une Europe de l'aéronautique, notamment avec l'élaboration de règlements communs, s'inscrit dans une dynamique qui a plus d'une trentaine d'années », rappelle d'emblée Maxime Coffin. Dans le domaine du contrôle technique, le travail mené dans les années soixante-dix avec les Britanniques dans le cadre du programme Concorde, puis les premiers règlements de certification apparus dans la foulée avec la naissance du projet industriel d'Airbus marquent le début d'une coopération européenne en matière de sécurité. Dans les années 1985-1990, l'établissement de conditions techniques communes va s'étendre aux autres domaines que sont les compagnies, la maintenance ou encore la formation, et s'appliquer à un nombre croissant de pays européens. C'est la naissance des JAA, instance européenne dotée d'une grande souplesse de fonctionnement mais sans caractère d'obligation réglementaire. Pour y remédier, l'idée d'intégrer les textes des JAA (les JAR) dans la réglementation européenne émerge dans la première moitié des années quatre-vingt-dix avec le règlement communautaire 3 922/91. La lourdeur des procédures conduit à la volonté de créer une agence internationale de sécurité aérienne. Trop compliquée (sur le plan institutionnel notamment), cette idée est abandonnée à la fin des années quatre-vingt-dix au profit de la mise en place d'une agence européenne : l'AESA.

©V. Chaplin/Air France

©Airbus

Patrick Goudou, directeur de l'AESA a signé le certificat de type de l'A380 le 12 décembre dernier.

réglementation européenne et que, tout en élargissant le règlement européen 1592/2002 aux opérations et aux licences, il faut élaborer ses règles de mise en œuvre, en récupérant tout le travail entrepris jusqu'ici par les JAA, tout en continuant à le faire évoluer », note Jean-Michel Bour, sous-directeur de la Stratégie européenne et internationale à la DAST.

L'aéroport de Copenhague.

Le cas particulier de la navigation aérienne

Autrement dit, si la construction européenne en matière de sécurité aérienne est aujourd'hui plutôt en avance par rapport à d'autres secteurs, une bonne adéquation semble néanmoins indispensable entre la volonté politique au niveau européen et les systèmes administratifs existants pour établir le rythme des évolutions encore à venir. En outre, l'adoption, pour la navigation aérienne, de règles communautaires au niveau de la Commission européenne et de l'AESA passe immanquablement par le réexamen du rôle d'une instance telle qu'Eurocontrol au sein du dispositif réglementaire du « Ciel unique » adopté en 2004. Ce dernier a déjà abouti à une nouvelle organisation des administrations nationales de l'aviation civile en Europe, avec la séparation opérée entre régulateur et opérateur. À cet égard, la DSNA[7] a transféré ses prérogatives réglementaires, au profit de la DAST et de la DCS laquelle est désormais chargée de contrôler la bonne application de cette réglementation. Sur la base d'exigences communes élaborées par la Commission, les services de la navigation aérienne ont renforcé leurs structures et leurs processus en matière de sécurité. Cette démarche s'est traduite par la certification de la DSNA par la DCS le 19 décembre 2006. Reste à voir maintenant comment passer à la vitesse supérieure pour s'acheminer, le cas échéant, vers des règles de sécurité entièrement communautaires pour la navigation aérienne, au travers de l'AESA.

//— C'est à l'échelle européenne que l'on peut être efficace dans la gestion des flux de trafic. —//

« Dans le cadre du "Ciel unique", réside l'idée de constituer des blocs fonctionnels d'espace (FAB) qui forment un "continuum" dans la gestion de l'exploitation. Mais la question, aujourd'hui, est de savoir s'il faut un système de règlement unique ou s'il suffit simplement de comparer les réglementations existantes pour gommer les différences qui peuvent être gênantes dans la mise en œuvre de ces FAB », souligne Marc Hamy, directeur de la DSNA (voir article page 23). Cette nouvelle donne impliquerait également de redéfinir la place d'Eurocontrol et son articulation avec la Commission européenne et les autorités nationales. Si les nouvelles règles de gouvernance de la sécurité aérienne en Europe plaident pour le transfert des compétences d'Eurocontrol dans le domaine réglementaire vers l'AESA, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne pourrait conserver ses prérogatives en matière de recherche et, surtout, dans le domaine opérationnel. *« Eurocontrol est un outil transparent et équitable, qui a une mission essentielle dans la mesure où c'est précisément à l'échelle européenne que l'on peut être efficace dans la gestion des flux de trafic. Il a, en outre, un rôle central dans la coordination de grands programmes techniques, comme les plans de restructuration des routes aériennes ou la mise en place de nouvelles fréquences radio »*, note encore Marc Hamy. La définition des contours et des champs d'intervention d'Eurocontrol est un élément important dans la gouvernance de la sécurité aérienne en Europe. Une gouvernance encore imprécise mais indispensable pour *« avoir une approche unifiée et globale de la sécurité »*, conclut Maxime Coffin. — Henri Cormier

(1) Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement et du Conseil du 15 juillet 2002.
(2) Joint Aviation Authorities (créées en 1989).
(3) Conférence Européenne de l'Aviation Civile.
(4) Federal Aviation Administration.
(5) Direction des Affaires Stratégiques et Techniques.
(6) Direction du Contrôle et de la Sécurité.
(7) Direction des Services de la Navigation Aérienne.

_ Reconnaissance mutuelle : une nouvelle clause de sauvegarde _

Pour ne pas tomber dans un système de confiance aveugle au sein d'une Europe qui s'élargit de plus en plus, l'article 8 du règlement européen 1592/2002, relatif à la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité qui demeurent délivrés par les autorités nationales, va être modifié. Il s'agit de permettre à la Commission, en cas de défaillance d'un État membre, de suspendre la reconnaissance automatique des certificats qu'il a délivrés. Un moyen de rétorsion plus adapté car plus rapide que la procédure d'infraction communautaire classique et qui respecte en même temps le principe de délivrance des certificats par les autorités nationales.

Approches non stabilisées

Une attention particulière

En aviation commerciale, la cause des accidents réside dans une succession de facteurs parmi lesquels on retrouve souvent une approche non stabilisée. On estime que ce facteur contributif intervient dans la moitié des cas. Une situation qui a donc fait l'objet d'études de la DSNA[1] et de la DCS[2].

Boeing 777 d'Air France à l'atterrissage, aéroport de Montpellier- Méditerranée.

©V. Paul/Graphix Images/STAC

On entend par « approches non stabilisées » (ANS) des manœuvres d'approche vers la piste au cours desquelles le plan de descente, l'axe de présentation et la vitesse ne répondent pas aux conditions normales. Avec, comme risque, soit un « crash » avant la piste si l'avion se trouve en dessous du bon plan de descente (par mauvaises conditions météo, l'avion peut alors percuter le sol sans que le pilote ait nécessairement conscience du risque), soit une sortie en bout de piste, si l'avion ne prend pas contact suffisamment tôt avec celle-ci pour freiner et ralentir normalement.

Initiative originale : un sondage sur ce sujet a été lancé, fin 2004, auprès des principales compagnies aériennes françaises, indique Guillaume Adam, chef du programme Retour d'expérience de la DCS. Les réponses ont clairement démontré la nécessité d'agir dans ce domaine. Un groupe de travail réunissant des pilotes, des contrôleurs, des représentants de la DCS, de la DSNA, de la DTI[3] et du BEA[4] a alors élaboré un plan d'action pour essayer de minimiser ce risque désormais bien identifié. Ce plan d'action a été validé au cours d'un symposium organisé par la DCS et réunissant toutes les parties intéressées le 29 novembre 2006 à la DGAC[5].

Un des enjeux du séminaire et des actions qui lui font suite est de mieux faire connaître les risques liés aux approches non stabilisées, et de réfléchir ensemble aux meilleurs moyens de lutter contre ces risques et à leur mise en œuvre par chacun des acteurs (autorités, compagnies aériennes, navigants, contrôleurs…).

Pour les équipages, une meilleure préparation de l'approche (notamment l'approche à vue) est requise, mais les actions proposées insistent avant tout sur la prise de la bonne décision, celle de remettre les gaz, décision souvent difficile à prendre pour des raisons liées à des facteurs externes. Les actions de formation initiale et continue dans ces domaines ont été nombreuses. Pour les aspects navigation aérienne, Philippe Vuillermet, chef du département Espace à la Direction des opérations de la DSNA, a précisé, lors du symposium, le contenu de certaines recommandations et rappelé quelques principes importants concernant plus particulièrement, l'interface entre les pilotes et les contrôleurs.

Trois points forts

La DSNA appuie, en particulier, la recommandation visant à généraliser la règle dite « des 250 nœuds » (environ 450 km/h) dans tous les espaces aériens contrôlés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui dans certaines portions de l'espace aérien. Cette règle prévoit que, en dessous d'une certaine altitude – 10000 pieds (3300 m) –, la vitesse des avions est limitée à 250 nœuds. Le guidage radar des contrôleurs s'en trouve facilité, tout comme la « cohabitation » entre avions de transport public qui évoluent en régime IFR (vol aux instruments) et ceux qui volent en VFR (vol à vue). Et le risque aviaire (collision avec des oiseaux) s'en trouve également diminué.

Autre recommandation : que soit achevée sur l'écran de contrôle radar la mise en place du repère (chevron) placé sur l'axe d'approche, indiquant le point ultime où l'aéronef doit être aligné sur l'axe et stabilisé en altitude afin de garantir un palier de 30 secondes de vol à la vitesse de 180 km/h.

Enfin, troisième point d'importance soulevé par Philippe Vuillermet : l'utilisation du MSAW *(Minimum Safe Altitude Warning)*. Il s'agit d'un système d'avertissement de proximité du relief, qui équipe aujourd'hui neuf aéroports français et qui se trouve en cours d'évaluation sur trois autres. Ce système prévient le contrôleur dès qu'il détecte un rapprochement potentiellement dangereux entre un avion en approche et le relief ou un obstacle. Le contrôleur peut ainsi avertir immédiatement le pilote dès le déclenchement de l'alarme. — Germain Chambost

(1) Direction des Services de la Navigation Aérienne.
(2) Direction du Contrôle de la Sécurité.
(3) Direction de la Technique et de l'Innovation.
(4) Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile.
(5) Le dossier du symposium est disponible sur le site Internet 21de la DGAC (www.aviation-civile.gouv.fr), rubrique grands dossiers/sécurité/retour d'expérience.

Label IATA

Les compagnies sous la bannière Iosa

©Airbus

Exemples de compagnies membres de l'Iata ayant d'ores et déjà obtenu le label sécurité Iosa (de gauche à droite) : Air One, Cathay Pacific Airways, Air France, Royal Air Maroc...

Avec la multiplication des accords de partage de codes, Iata[1] a développé, depuis quelques années, un label unique de sécurité dénommé « Iosa »[2].

La multiplication des accords de partage de codes a conduit de nombreuses compagnies et certaines autorités à s'interroger sur les vérifications nécessaires entre partenaires d'un tel accord. Nombre d'entre elles ont estimé que la détention d'un certificat de transporteur aérien ne suffisait pas et qu'une évaluation directe s'imposait. *« À la suite de cette réflexion, la DGAC a exigé que, à partir de l'année 2000, toute compagnie française ayant un partage de codes avec un transporteur aérien non communautaire procéderait à l'audit de ce dernier afin de s'assurer du respect des normes de sécurité internationales »*, souligne Thierry Allain, adjoint au sous-directeur de la navigabilité et des opérations à la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS).

Plusieurs autorités ayant adopté la même démarche, le nombre d'audits croisés entre compagnies est rapidement devenu trop important. *« Dès lors, plutôt que de laisser les compagnies s'auditer les unes les autres, l'Iata a estimé plus judicieux qu'un seul et même audit garantisse le respect des règles de sécurité définies en commun »*, poursuit Thierry Allain. Ainsi est né le label « Iosa ». Son intérêt est primordial puisque lorsqu'une compagnie, comme Air France, a été auditée avec succès et obtient le label « Iosa », ses partenaires en partage de codes ont l'assurance qu'elle respecte les règles internationales et les bonnes pratiques reconnues de l'industrie.

Iosa imposé aux membres de l'Iata, fin 2007

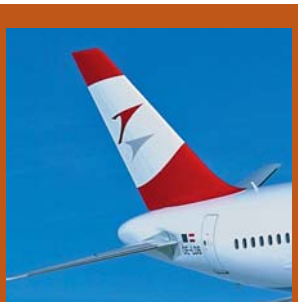
Le label Iosa est valide pour une durée de deux ans. *« Pour l'obtenir, les compagnies doivent passer un accord avec un organisme tiers d'auditeurs qualifiés indépendants, agréés par l'Iata*, note Thierry Allain. *Ces organismes, souvent des sociétés de consultants aéronautiques, ont spécifiquement formé leurs auditeurs et disposent de méthodes d'audit formalisées. »* Chaque compagnie labellisée est inscrite au registre des compagnies conformes aux normes Iosa sur le site Internet de l'Iata.

En Europe, ce label n'est pas obligatoire puisque sa création n'émane pas des autorités de l'Aviation civile mais de l'industrie elle-même. En revanche, les autorités peuvent le prendre en compte dans le cadre d'autorisations qu'elles ont à délivrer. Certains États vont jusqu'à l'imposer, comme l'Égypte et quelques pays d'Amérique du Sud. De leur côté, les autorités européennes ne l'exigent pas, estimant que leur travail de supervision de la sécurité constitue une garantie suffisante. Pour autant, Iata qui regroupe quelque 265 compagnies et représente 94 % du trafic mondial de passagers, entend bien faire de Iosa un passage obligé. Elle va, en effet, imposer à ses compagnies membres de se soumettre à cet audit avant la fin 2007. Si une compagnie membre ne réussit pas à obtenir le label Iosa, elle pourrait être exclue de l'Iata.

— Évelyne de Lestrac

(1) Iata (International Air Transport Association), organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien.
(2) Iosa : Iata Operational Safety Audit, délivré par Iata après vérification du respect des exigences d'un référentiel de sécurité. En matière de sécurité des aéronefs, les professionnels prennent en considération des certifications reconnues en référence à des normes européennes et/ou internationales incontestables.

©Airbus



... et Air New Zealand, Austrian Airlines, Pakistan International Airlines et Air China. Celles qui n'auront pas obtenu le label Iosa, d'ici la fin 2007, pourraient être exclues de l'Iata.

FAB EUROPE CENTRALE

Le partage du ciel au cœur de l'Europe

Depuis quelques mois, les projets de deux groupes de pays, France/Suisse et Allemagne/Benelux, se sont rapprochés pour étudier la création d'un espace aérien géré en commun au centre de l'Europe. Les six pays[1] associés à Eurocontrol ont un an et demi pour évaluer la faisabilité de ce bloc fonctionnel d'espace aérien.

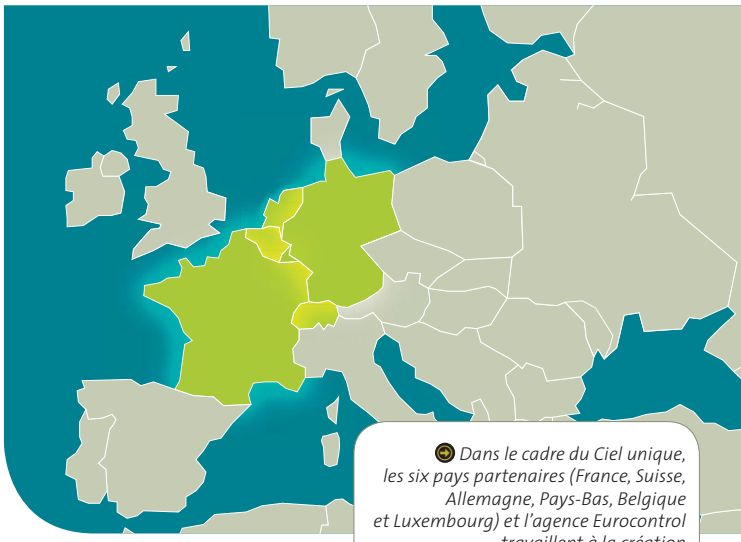
Comment faire face à la croissance du trafic aérien dans les vingt prochaines années ? Une des réponses à cette question passe par la mise en place de blocs fonctionnels d'espace aérien *(FAB, Functional Airspace Block)* prévus par le législateur dans le cadre des règlements européens, « Ciel unique ». Historiquement liées par des accords de coopération dans le domaine de la gestion de l'espace aérien, la France et la Suisse ont exploré, dès 2005, cette nouvelle approche destinée à s'affranchir du cadre strict des frontières nationales pour s'adapter aux nouveaux besoins de l'aviation civile. L'étude de faisabilité d'un tel FAB ayant débouché en juillet 2006 sur des conclusions positives, l'initiative franco-suisse a convergé, en novembre, avec la démarche entamée entre-temps par l'Allemagne et le Benelux (Belgique, Pays-Bas et Luxembourg) pour créer, là aussi, un bloc fonctionnel d'espace aérien. Les enjeux de ce nouveau projet intitulé « FAB Europe centrale » sont importants pour le fonctionnement futur du réseau européen de la navigation aérienne, déclare Maurice Georges, sous-directeur de la Planification et de la Stratégie à la DSNA[2] : *« Toute la valeur de ce projet réside dans la continuité opérationnelle et les augmentations de capacité qu'il peut générer à terme dans une zone où le trafic aérien est le plus dense d'Europe et où sont implantées de très grandes plates-formes aéroportuaires, comme celles de Paris, Francfort, Zurich, Bruxelles ou Amsterdam. »*

Une étude préalable à des engagements plus formels

Les services de la navigation aérienne des six États concernés[3] et Eurocontrol ont donc lancé une étude de faisabilité de dix-huit mois pour examiner les modalités d'une coopération renforcée entre les différents prestataires de services de la navigation aérienne. Il s'agira, notamment, de voir comment dégager des synergies pour développer le réseau, optimiser la gestion de l'espace aérien (en collaboration avec les autorités militaires), ou encore mettre en place des coopérations techniques dans les domaines de la sécurité et de la formation. Des groupes de travail traitant des aspects opérationnels, des ressources humaines (présidé par la France), de la sécurité, des aspects techniques, des finances, des questions institutionnelles et de la communication sont aujourd'hui réunis au sein d'une charte de projet et rendront leur copie en 2008. *« Selon les conclusions de l'étude de faisabilité, nous entrerons peut-être dans une phase de formalisation des accords qui engagera davantage les parties. Il s'agira, alors, de voir quelle pourra être la solution institutionnelle permettant de trouver un compromis entre la souveraineté des États et l'efficacité optimale de ce nouveau dispositif »*, conclut Maurice Georges.

— Henri Cormier

//— « Toute la valeur de ce projet réside dans la continuité opérationnelle et les augmentations de capacité qu'il peut générer à terme dans une zone où le trafic aérien est le plus dense d'Europe. » —//



Dans le cadre du Ciel unique, les six pays partenaires (France, Suisse, Allemagne, Pays-Bas, Belgique et Luxembourg) et l'agence Eurocontrol travaillent à la création d'un bloc fonctionnel d'espace aérien.

(1) France, Suisse, Allemagne, Pays-Bas, Belgique et Luxembourg.
(2) Direction des Services de la Navigation Aérienne.
(3) Belgocontrol (Belgique), DFS (Allemagne), DSNA (France), LAA (Luxembourg), LVNL (Pays-Bas) et Skyguide (Suisse).

Mobilité des pilotes en Europe

Ça va bouger…

La prochaine mise en place d'une véritable licence européenne et l'acquisition d'un meilleur niveau en anglais devraient favoriser la mobilité des pilotes de ligne français sur le marché intracommunautaire.

©Guillaume Grandin/Air France

Commandant de bord et officier pilote de ligne d'Air France dans la passerelle d'embarquement à CDG 2F.

La tendance actuelle, pour les pilotes professionnels, est à l'accroissement de la mobilité au sein de l'Union européenne. Se prévaloir d'une licence européenne reconnue par l'ensemble des États membres apparaît comme une nécessité. Aujourd'hui, cette licence existe en théorie. Les autorités européennes ont, en effet, élaboré et publié, *via* l'adoption de standards communs édictés par les JAA[1], un socle commun de conditions propres à la délivrance d'une licence européenne ou à la conversion d'une licence nationale en licence européenne. Il suffit donc à tout pilote détenteur d'une licence nationale d'effectuer une démarche volontaire auprès de ses autorités de tutelle pour en disposer. Néanmoins, en pratique, la valeur de la licence européenne n'apparaît pas uniforme. En effet, la délivrance ou la conversion des licences s'avère parfois différente d'un pays à l'autre, du fait des difficultés à transposer des dispositions communautaires dans les droits nationaux. La DGAC, pour sa part, a conservé, à l'égard des possesseurs de licences européennes délivrées dans un autre État européen, un système de validation formelle tel que prévu par l'OACI : procédure administrative et, éventuellement, passage devant des experts techniques. Il faut signaler, à ce stade, que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est en passe de récupérer les compétences des administrations nationales en matière de licences. Et, normalement dès la fin de l'année prochaine, ce sera à l'AESA qu'il reviendra d'édicter un règlement européen unique ; lequel, à la différence des standards des JAA, s'imposera immédiatement aux États.

//— Fin 2008, la libre circulation des pilotes professionnels d'avions de ligne sur le marché de l'emploi intracommunautaire sera une réalité —//

Do you speak english ?

Les licences, alors délivrées sur des modalités et des procédures techniques et administratives standardisées, seront valables dans l'ensemble de l'Union européenne. Des audits seront néanmoins nécessaires pour vérifier la standardisation des pratiques. Fin 2008, la libre circulation des pilotes professionnels d'avions de ligne sur le marché de l'emploi intracommunautaire sera une réalité. Côté français, le problème de la maîtrise de la langue anglaise demeure. Les autorités françaises se sont d'ailleurs engagées à financer, pour les pilotes au chômage, des stages de formation en anglais. Et comme, à partir du 5 mars 2008, une nouvelle norme OACI imposera à tous les pilotes de ligne d'afficher un niveau 4 en anglais (sur une échelle où le niveau 6 correspond pratiquement au bilinguisme), la question de la maîtrise de l'anglais devrait être réglée. Ce qui devrait accélérer la mobilité professionnelle car, aujourd'hui, alors qu'il existe un volant de près de 800 chômeurs qualifiés, les pilotes de ligne français ne font pas réellement preuve de mobilité sur le marché intracommunautaire. À peine quelques dizaines ont rejoint des transporteurs étrangers, essentiellement Ryanair et EasyJet. Le phénomène reste donc encore marginal.

— Jean-Louis Promé

(1) Joint Airworthiness Authorities.

Racheté par Egis

La nouvelle vie de Sofréavia

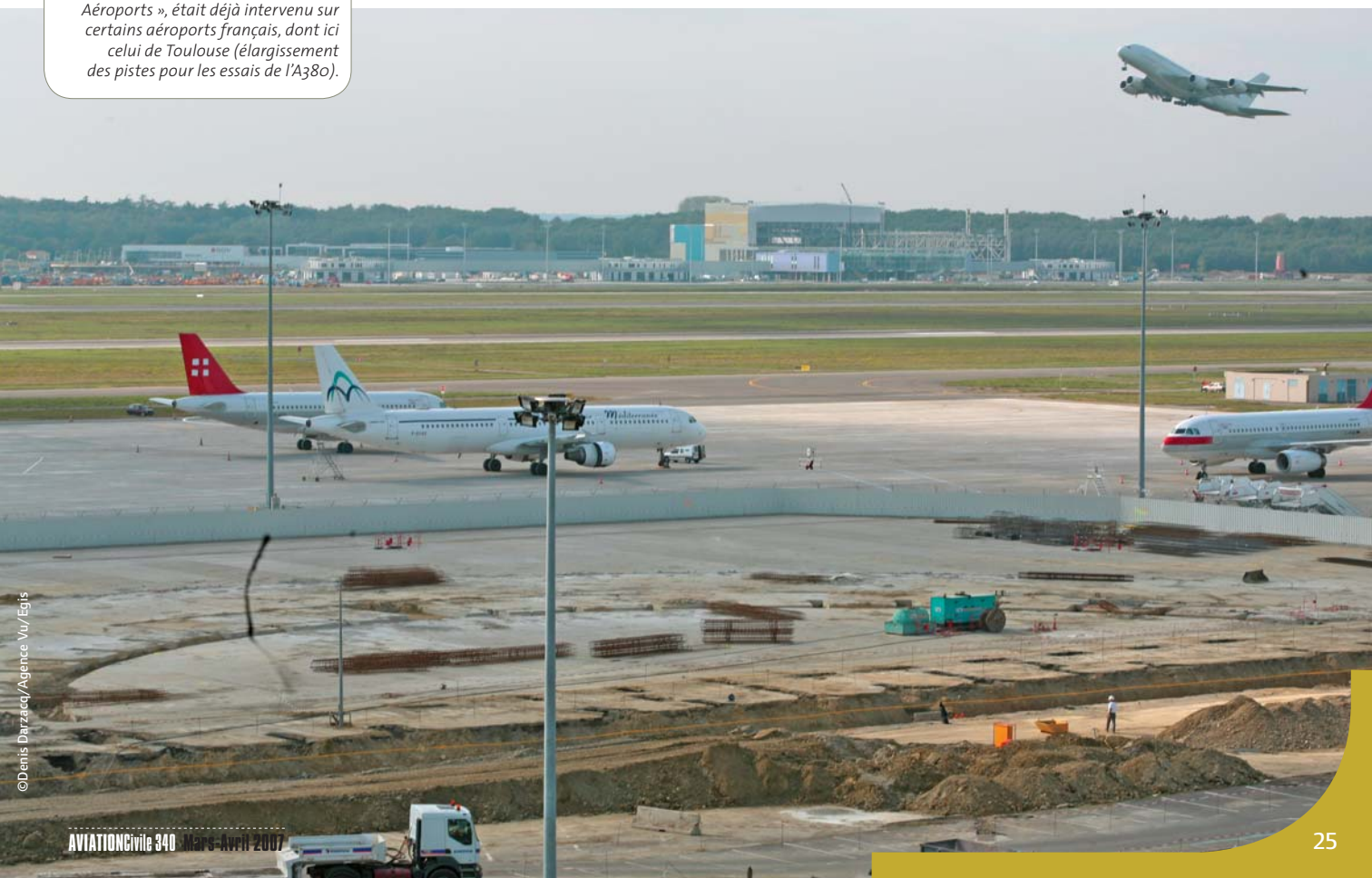
L'acquisition de Sofréavia par le Groupe Egis est une opération « gagnant-gagnant », permettant aux deux entreprises, très complémentaires, de se redéployer sur les marchés de l'ingénierie aéroportuaire et des systèmes de contrôle aérien.

« L'entrée de Sofréavia[1], fin 2006, dans le Groupe Egis[2] répond à une stratégie de développement, au moment de la signature avec le gouvernement chypriote, en juin 2006, de la concession des nouveaux terminaux aéroportuaires de Larnaka et de Pafos[3]. Très bien vécu des deux côtés, ce rapprochement constitue une solution pertinente aux préoccupations des deux entreprises », explique Christian Allibe, le directeur général de Sofréavia. D'un côté, celle-ci souhaitait s'adosser à un groupe solide financièrement pour se développer à l'international et cherchait un nouvel actionnaire. De l'autre côté, le Groupe Egis désirait se renforcer et élargir ses compétences, qu'il s'agisse d'ingénierie, d'exploitation ou de gestion de trafic. La synergie entre les deux entités mise sur la croissance du transport aérien et les marchés induits par le développement nécessaire des infrastructures et des systèmes dans le monde entier.

Recentrage pour Sofréavia

Depuis 1969, Sofréavia est un acteur reconnu dans le domaine du conseil et de l'ingénierie pour l'aviation civile, notamment dans les domaines aéroportuaires et des contrats clés en main à l'exportation. *« Les difficultés rencontrées par cette dernière activité ont toutefois conduit Sofréavia à revoir sa stratégie à partir de la fin 2005 »*, précise Christian Rognone, directeur général adjoint de Sofréavia. Celle-ci reposait sur le principe de l'exportation du savoir-faire français, grâce à des financements nationaux. Mais, progressivement, le contexte a ●●●

Depuis 2005, et avant d'acquérir Sofréavia, Egis, avec sa marque « Egis Aéroports », était déjà intervenu sur certains aéroports français, dont ici celui de Toulouse (élargissement des pistes pour les essais de l'A380).



©Denis Darzacq/Agence Vu/Egis

●●● changé : les cycles de décision et de mise en œuvre des chantiers se sont allongés, pesant de plus en plus sur la gestion financière. La concurrence directe s'est développée, y compris de la part de certains actionnaires de Sofréavia[4]. Conséquence directe : une baisse du chiffre d'affaires de 25 millions d'euros en 2005.

Face à cette situation, l'entreprise a adopté trois mesures fondamentales : un ajustement de son effectif, ramenant celui-ci de 210 à 170 personnes, la mise en place d'une nouvelle organisation plus orientée vers le client, et… la recherche d'un nouvel actionnaire. *« Celui-ci se devait d'être porteur de développement par le biais de synergies directes, à la fois dans les métiers et dans le réseau commercial, et avoir les assises structurelle et financière pouvant permettre de générer du financement et de travailler efficacement non plus simplement "à l'exportation", c'est-à-dire depuis le pays exportateur, mais "à l'international", c'est-à-dire directement dans les pays clients »*, précise encore Christian Rognone.

La nouvelle organisation de Sofréavia assurait déjà une plus grande synergie entre les fonctions commerciales et de production, et recentrait les métiers de conseil et d'ingénierie selon deux axes principaux : l'aéroportuaire et le transport aérien, d'une part, la gestion du trafic, d'autre part. Ce deuxième volet d'activités, en place depuis douze ans, s'est considérablement développé, notamment en Europe et, plus particulièrement, en Europe de l'Est.

//— La nouvelle organisation de Sofréavia recentrait déjà les métiers de conseil et d'ingénierie selon deux axes principaux ; l'aéroportuaire et le transport aérien, d'une part, la gestion du trafic, d'autre part. —//

Egis en recherche

De son côté, Egis souffrait d'un manque d'expertise dans les métiers de l'aérien. Depuis 2005, une ouverture sur l'aéroportuaire avait toutefois déjà commencé sous l'appellation Egis Aéroports, marque commerciale de Scetauroute. C'est d'ailleurs cette dernière qui avait procédé aux études et au suivi des travaux d'élargissement de pistes sur plusieurs aéroports français et internationaux, dont celui de Toulouse, en prévision des essais de l'A380. *« Ayant déjà fait l'objet d'une première tentative de rapprochement au début des années 2000, Sofréavia constituait ainsi pour Egis l'opportunité – rêvée – de croissance externe et cela, en parfaite adéquation avec le cœur d'activités du groupe »*, confirme Christian Allibe. Aujourd'hui, Egis confirme la stratégie mise en œuvre par Sofréavia et procède à un redéploiement d'activités sur ses deux grands marchés, en capitalisant sur l'addition des expertises et des ressources : aéroportuaire (conception, montage et investissement, ingénierie, études et opérations clés en main d'équipements, gestion et exploitation) ; transport aérien et ATM[5] (conseil et ingénierie, études et R & D sur les concepts futurs du contrôle aérien, assistance au contrôle de la navigabilité, systèmes d'information aéronautique, de télécommunications, de séquencement des vols, et simulateurs).

À l'avenir, un des axes de développement réside dans les réseaux de transport multimodaux que représentent, par exemple, un aéroport (avions, véhicules de location, taxis, trains, métros, tramways…), mais également une région au niveau de son schéma de transport ou, à plus petite échelle, un complexe minier. Sur ce type de marché, Sofréavia et Egis offriront désormais une solution globale, couvrant l'infrastructure, mais également la gestion et l'exploitation de tous les transports mis en œuvre dans le réseau.

— Régis Noyé

(1) Société française d'études et de réalisations d'équipements aéronautiques, partenaire de la DGAC, avec le Bureau Veritas, au sein du GIE, GSAC – Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile.
(2) Groupe d'ingénierie spécialisé dans les infrastructures de transport terrestre.
(3) La société concessionnaire réunit un groupe de sociétés internationales et chypriotes parmi lesquelles on note la présence de Egis Projects, Bouygues Bâtiment International, YVRAS, Aer Rianta, l'Aéroport de Nice et leurs associés chypriotes, CTC, Iacovou, Chapo et Hellenic Mining.
(4) Le capital de Sofréavia était détenu par plusieurs actionnaires, dont Thales, l'État français, des banques, Air France, Aéroports de Paris et l'Agence française de développement.
(5) Air Traffic Management.

Équipements du port du Havre, tramway des Maréchaux (Paris), mobilier urbain à la Seyne-sur-Mer, autoroute A51, le Groupe Egis couvre la conception, la construction, le financement et, éventuellement, l'exploitation de tous les modes de transport.

Le Groupe Egis

Figurant parmi les leaders mondiaux des Partenariats public-privés (PPP), Egis offrait déjà des solutions globales (conception, construction, financement et, éventuellement, exploitation par le biais de concession) dans plusieurs domaines du génie civil parmi lesquels les routes et autoroutes, les ouvrages d'art, le rail, les transports urbains, l'eau, l'environnement et l'urbanisme. Le groupe exerce 50 % de ses activités à l'international ; il est présent dans plus de 80 pays, parmi lesquels l'Inde où il totalise 400 collaborateurs au sein d'une structure locale. Il emploie 3 800 personnes et sa prévision de chiffre d'affaires est de 385 millions d'euros pour 2006.

©ADP-Service image – Point Par Pouce

AUDITEURS

Les Sherlock Holmes de la sûreté

L'ensemble des aéroports français reçoit régulièrement la visite d'auditeurs qui passent au crible la sûreté de la plate-forme. Gros plan sur une mission hautement qualifiée.

Sur le vif

« L'audit de sûreté favorise l'échange d'expériences. C'est aussi une mission de contacts qui nous aide à mieux appréhender la réalité du terrain. »
Jean-Pierre Gouret, chef de la Division sûreté à la DAC SE

« Notre mission, limitée dans le temps et dans l'espace, répond à des objectifs précis et est conduite selon une méthode rigoureuse. C'est très satisfaisant intellectuellement. Et la vie sur l'aéroport, surtout la nuit, est fascinante… »
Elisabeth Bousquié, chef de la Division sûreté à la DAC Sud

Ils sont policiers, douaniers, gendarmes, agents de la DGAC ou représentants des opérateurs. Tous sont des experts de la surveillance et de la sûreté. Ils ont choisi de devenir auditeurs, une série de tests de certification leur ayant permis d'accéder à ce niveau d'excellence. À raison de deux à trois fois par an, ils abandonnent leurs affaires courantes pour se consacrer à une semaine d'audit sur un site donné. Travaillant en binôme avec une rigueur méthodique, ils ne comptent ni leur temps de travail ni leur énergie.
Leur bible ? Le référentiel européen de la sûreté qui, depuis 2003, est commun à l'ensemble des pays de la Communauté européenne. *« Il est bien sûr impossible de passer en revue l'ensemble des aspects de la sûreté sur l'aéroport en quelques jours,* indique Gilbert Guicheney, chef du bureau sûreté à la DCS[1]. *Nous procédons donc par échantillonnage, en ciblant les domaines les plus représentatifs de l'activité du site. »*

Une mission très cadrée

Pas question de débarquer sur un aéroport sans prévenir. *« La planification et la préparation de l'audit sont deux étapes essentielles, qui se font en étroite collaboration avec les autorités locales »*, insiste Gilbert Guicheney. L'objectif consiste à obtenir le maximum d'informations en amont pour concevoir un plan d'audit efficace. Si les domaines audités peuvent varier en fonction du type d'aéroport inspecté, de grandes constantes demeurent : contrôle de l'accès des zones réservées, des aéronefs en stationnement, des bagages en cabine, des bagages en soute, de l'embarquement et débarquement des passagers…, pour ne citer que les plus courantes. À la fin de la mission, les auditeurs remettent aux responsables un relevé intermédiaire des constatations (RIC)[1], qui indique un niveau de conformité pour chaque chapitre avec un justificatif de la notation.
Deux mois plus tard viendra le rapport d'audit, avec les actions correctives à mettre en place. 80 % des écarts majeurs doivent être corrigés dans les six mois. *« Nous avons normalisé le suivi des actions depuis peu pour aller jusqu'au bout de la démarche »*, précise Gilbert Guicheney.
Près de soixante audits de la sûreté sont réalisés chaque année sur le territoire français et parachèvent ainsi le système de surveillance continue qui régit les aéroports. Pas de doute, notre sûreté à tous est bien gardée.

— Béatrice Courtois

(1) Direction du Contrôle de la Sécurité.

Parité hommes/femmes à la DGAC

Petit à petit…

Très minoritaires avant 1970, les femmes ont peu à peu intégré la DGAC. Si, aujourd'hui, elles sont majoritaires dans les corps administratifs, les femmes sont de plus en plus présentes dans les emplois de direction mais, surtout, dans les corps techniques.

©V. Paul/DGAC

Ingénieur(e)s du contrôle de la navigation aérienne, ingénieur(e)s électronicien(ne)s de la sécurité aérienne : Marseille mise sur la parité.

1968, une date cruciale pour les femmes. Déjà présentes à la DGAC, mais surtout côté administratif, c'est la première année où deux femmes ingénieurs intègrent un corps technique, celui des Ingénieurs des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (IEEAC). Un an plus tard, rebelote. Une troisième femme intègre ce corps d'ingénieurs. Et, en 1970, ce sont quatre autres femmes qui sautent le pas ! La même année, les Ingénieurs de l'Aviation Civile (IAC) accueillent également leur première femme. Mai 1968 y est-il pour quelque chose ? Apparemment non. C'est *« l'orientation scientifique prise par les femmes qui a contribué à leur intégration progressive dans les corps techniques »*, précise Valérie Sauvageot, alors adjointe au chef du bureau de la Gestion des personnels et du recrutement au Secrétariat général de la DGAC.

Une progression dans les corps techniques

Depuis, le nombre de femmes dans les corps techniques n'a cessé de progresser. En 2005, *« Elles représentent 22 % de l'effectif technique total, soit 1 884 femmes sur 8 599 »*, déclare Françoise Rodriguez, chef du bureau gestion collective à la DSNA[1]. Une progression surtout constatée chez les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne. En 2006, elles représentent 29 % contre 26 % en 2002. Un chiffre qui ne surprend pas Françoise Rodriguez : *« Dans ce corps technique, la gestion du temps y est très souple. On peut être pris à 100 % pendant quelques jours. Et ensuite être libre. C'est un gros avantage pour les femmes. »*

> //— C'est l'orientation scientifique prise par les femmes qui a contribué à leur intégration progressive dans les corps techniques. —//

Une mentalité avant-gardiste

La progression des femmes dans les effectifs est due aux efforts déployés par la DGAC depuis déjà quelques années, avant même la charte du 8 mars 2004 du ministère de la Parité et de l'Égalité professionnelle censée *« rendre plus visible les actions qui favorisent l'égalité dans l'ensemble des politiques publiques »*. *« Quand je suis entrée à la DSNA, il y a dix ans, comme IEEAC dans un service d'exploitation, il y avait deux femmes sur douze hommes. Mais on ne me l'a jamais fait remarquer »*, témoigne Bérioska Marchant, adjointe au chef de la Mission sécurité, qualité et sûreté. Par ailleurs, continue-t-elle, *« fonction publique oblige, il y a égalité des salaires. L'administration autorise également l'accès des femmes mais aussi des hommes au travail à temps partiel, y compris pour des postes à responsabilité »*. Depuis de nombreuses années, une aide financière est, en outre, accordée aux parents, hommes ou femmes, pour alléger le coût de la garde des enfants. Et le jury des concours est, depuis 2002, quasiment à parité.

— Hélène Bravin

(1) Direction des Services de la Navigation Aérienne.

Information du public

« Vols à vue »

La Mission Environnement de la DSNA[1] déploie des outils de visualisation des trajectoires à l'intention des populations survolées pour plus de transparence.

Depuis l'automne dernier, les populations survolées des aéroports de Lyon, Marseille, Nice et Toulouse ont la possibilité d'être les témoins de journées caractéristiques de trafic rejouées sur un CD-Rom. Elles peuvent ainsi constater la réalité des survols qui les concernent. Ce CD-Rom, diffusé par la Mission Environnement auprès des services locaux de la navigation aérienne, se compose de trois parties. Une première partie, commune à tous les CD, explique les principes du contrôle aérien et ses contraintes. La deuxième partie, spécifique à chaque aéroport, fournit des données générales sur le trafic, les infrastructures aéroportuaires, les impacts économiques du secteur… Enfin, la troisième partie du CD permet de visualiser le trafic en trois dimensions grâce à l'utilisation du logiciel Elvira 3D. *« Avec Elvira 3D, nous nous sommes doté d'un outil nous permettant de mieux dialoguer, mieux nous entendre et nous comprendre avec les populations survolées »*, indique Pierre-Yves Huerre, chef de la Mission Environnement à la DSNA. *« En montrant l'état du trafic et des flux, nous ne parlons plus exclusivement d'acoustique, mais de survol, notion beaucoup plus vaste et plus en phase avec la gêne ressentie. »*

D'ici au 1er mars, les deux aéroports parisiens (Roissy et Orly) disposeront du CD-Rom. L'été prochain, les quatre autres principaux aéroports français (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes et Strasbourg) en seront pourvus. *« Cela traduit un réel effort de transparence »*, souligne Jean-Luc Drapier, adjoint au responsable de la division Analyse, méthode et outils de la Mission Environnement à Toulouse. La visualisation en 3D devrait à terme s'enrichir avec des fonctionnalités supplémentaires comme, par exemple, l'identification des avions, la possibilité de visualiser certains fonds de cartes ou les systèmes d'aide à l'atterrissage…

Transparence tous azimuts

Parallèlement à la distribution des CD-Rom, la Mission Environnement met à disposition des services territoriaux, pour leur communication avec les Commissions consultatives de l'Environnement et les partenaires privilégiés de ces mêmes aéroports, des documents au format A3 contenant les fameux « chevelus », une présentation illustrée des flux de trajectoires.

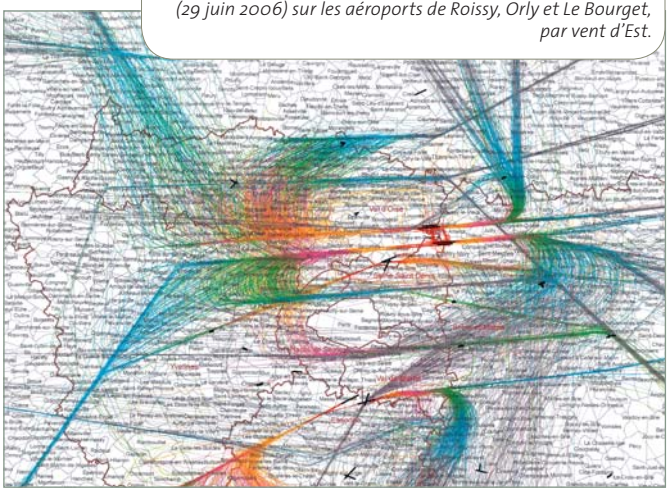
L'ensemble de ces outils a rejoint les pôles Navigation aérienne installés dans les deux Maisons de l'Environnement des aéroports parisiens depuis le mois d'octobre 2006. Des contrôleurs aériens récemment retraités des aéroports d'Orly et de Roissy se tiennent à la disposition du public pour répondre à toutes les questions portant, notamment, sur le dispositif de circulation aérienne en région parisienne et les techniques de contrôle aérien et ses contraintes.

« Avec le développement et la diffusion de ces outils, nous répondons à une forte attente des populations survolées, des élus et des associations qui souhaitent pouvoir voir ce qu'ils entendent », se félicite Pierre-Yves Huerre. *« Ce dispositif, présenté lors de la dernière Fête des Transports en novembre dernier, remporte un vif succès. Les retours sont très positifs »*, conclut-il.

— Michaël Couybes

(1) Direction des Services de la Navigation Aérienne.

« Chevelus » : représentation d'une journée de trafic (29 juin 2006) sur les aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget, par vent d'Est.



NOIRh

Déployé depuis la mi-2006, le « nouvel outil informatique pour les ressources humaines » (NOIRh) est désormais opérationnel. Premières fonctionnalités activées : la mobilité et la notation.

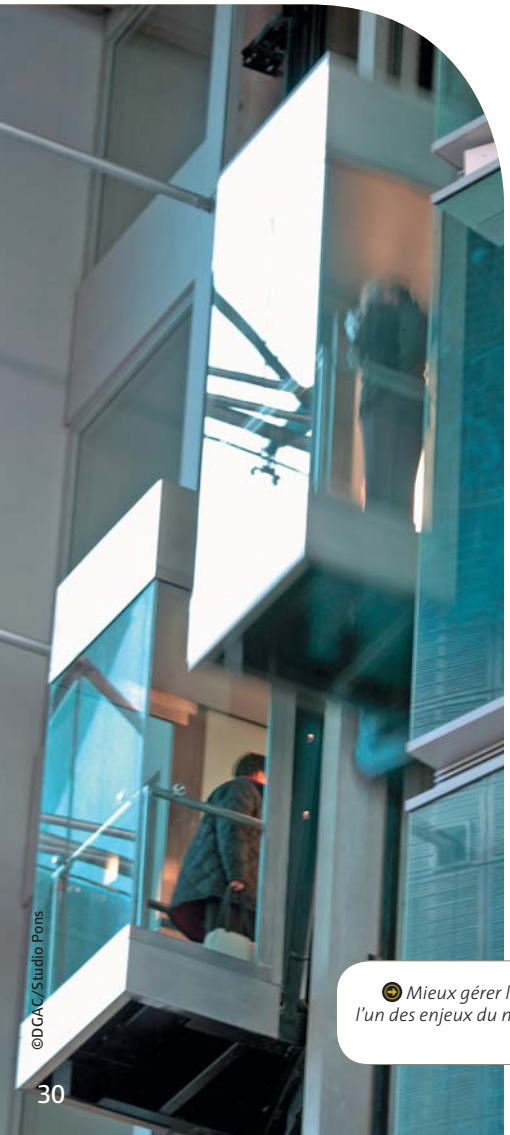
Destiné à remplacer toutes les bases de données de personnels qui existaient dans les différents services, sans moyen de communication entre elles, NOIRh est progressivement déployé depuis mi-2006. Tous les agents de la DGAC, exerçant des fonctions en matière de ressources humaines (administration centrale et services déconcentrés), ont été formés au cours du dernier trimestre 2006 et sont désormais en mesure de l'utiliser. NOIRh permettra, à terme, de retracer la carrière d'un agent en indiquant ses échelons et grades successifs, ses changements de corps, d'affectations, sa mise en disponibilité, son détachement. L'étape ultime sera de pouvoir préparer la liquidation d'une pension de retraite grâce à l'application. Depuis le 1er janvier 2007, deux fonctionnalités de NOIRh sont désormais opérationnelles pour l'ensemble des services : la mobilité, pour tous les agents, et la notation pour trois corps dans un premier temps.

©D. Goupy/Editing

Jacques Tanguy, chef du projet NOIRh.

La mobilité

Alors qu'auparavant toutes les opérations relatives à la mobilité étaient exclusivement effectuées en centrale par la sous-direction de la Réglementation et de la Gestion des personnels (SG/SDP) et la sous-direction des ressources humaines de la DSNA[1], une partie des opérations est maintenant effectuée en service déconcentré. Ainsi, les six directions d'administration centrale, toutes les DAC[2] et tous les Centres en-route de la navigation aérienne, saisissent dans NOIRh les « avis de vacances d'emplois » (AVE) pour les emplois dont ils proposent l'ouverture et précisent le profil et les compétences recherchées. Nul n'est mieux à même, en effet, de rédiger et de mettre en ligne un avis de vacance que le service où cet emploi sera pourvu. Ces avis de vacances sont ensuite soumis à un processus de régulation dans lequel interviennent les directeurs et les sous-directions précitées, lesquelles doivent en particulier contrôler le respect des « équivalents temps plein » (ETP) attribués par programme et par service. Ce processus se termine par la validation de l'avis en « AVE ouvert ». Les candidatures des agents sont également saisies dans NOIRh, même si les candidats à une mutation signent et transmettent un exemplaire papier sous couvert de la voie hiérarchique.



©DGAC/Studio Pons

Mieux gérer la mobilité des agents est l'un des enjeux du nouvel outil informatique NOIRh.

La notation

La DGAC s'est lancée dans un processus visant à gérer la notation des agents dans le cadre de NOIRh. Trois corps ont, pour le moment, été choisis à cet effet, les IEEAC, les TSEEAC[3] et les assistants de l'aviation civile.

//— NOIRh, un outil destiné à passer d'une gestion centralisée à une gestion déconcentrée enrichie de la contribution de chacun. —//

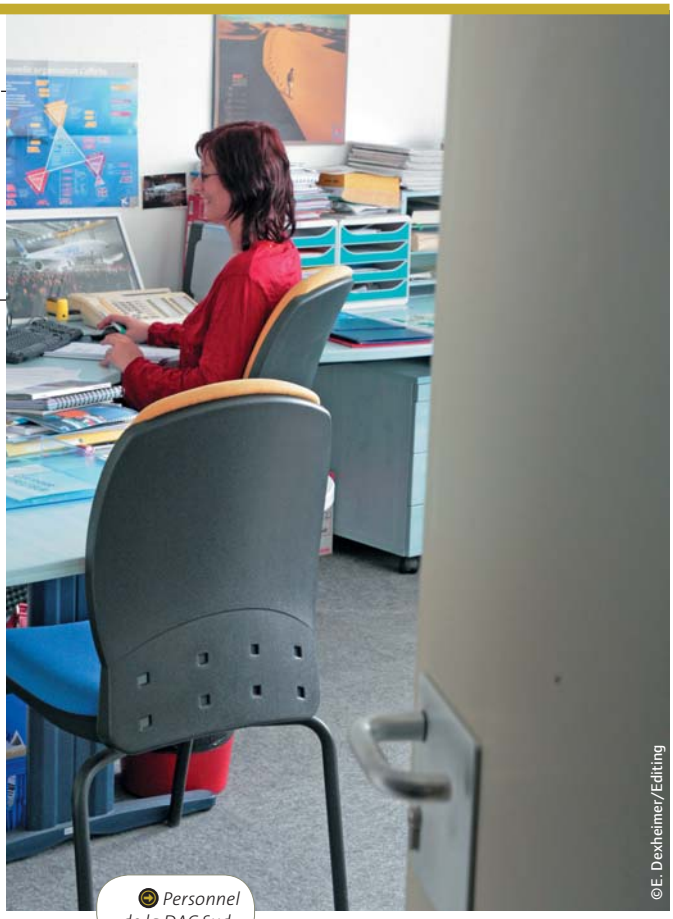
À terme, l'ensemble des agents devraient être concernés. Les notes proposées par les notateurs successifs de chaque agent seront saisies dans NOIRh, la SG/SDP n'intervenant que pour l'harmonisation de la notation. Les années suivantes, le notateur disposera en ligne du dossier NOIRh qui apparaît, dans sa conception même, comme un outil destiné à passer d'une gestion centralisée à une gestion déconcentrée enrichie de la contribution de chacun. Comme le précise Jacques Tanguy, chef du projet NOIRh au secrétariat général, *« chacun dépose un petit caillou dans un grand édifice »*. — Fabrice Amchin

(1) Direction des Services de la Navigation Aérienne.
(2) Direction de l'Aviation civile.
(3) Ingénieur des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile. Technicien Supérieur des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile.

Le Pilotage de la performance par objectifs dans les DAC

Une nouvelle approche du management

Opérationnel au sein des directions centrales depuis 2006, le Pilotage de la performance par objectifs (PPO) gagne aujourd'hui les Directions de l'aviation civile en région (DAC).
Une approche qui, au-delà des résultats chiffrés, permet de renforcer la cohésion des équipes.



©E. Dexheimer/Editing

Personnel de la DAC Sud.

Objectifs, indicateurs, tableaux de bords, le pilotage par objectifs qui découle de la Lolf[1] introduit à la DGAC une logique de résultats et une nouvelle forme de management centré sur le dialogue de gestion (voir *Aviation Civile Magazine,* n° 333). *« Conçu en 2005, le système a commencé à être mis en œuvre en 2006,* via *la définition d'objectifs et d'indicateurs par grandes directions et le déploiement d'un réseau de contrôleurs de gestion*, explique Thibaut Lallemand, chef de la Division contrôle de gestion à la sous-direction des Finances du Secrétariat général de la DGAC. *Par ailleurs, une communication spécifique vers le personnel avait été entreprise dès 2005. Quatre "Codir" (Comité de direction performances) sont désormais organisés annuellement avec les directions centrales et la direction générale, auxquels viennent s'ajouter des Codir performances par direction. Ces Comités de direction, qui ont comme support les tableaux de bord de suivi, sont construits à partir des lettres d'engagement performance signées chaque année entre le directeur général et les directeurs du niveau central. Ces lettres fixent des objectifs et les indicateurs propres à chacun. »*
Les DAC sont parties intégrantes du processus. Elles ont ainsi été des acteurs majeurs sur deux grands sujets traités pour la direction du contrôle de la sécurité comme le contrôle ciblé des aéronefs étrangers : le PPO a ainsi permis d'identifier les besoins et de mettre en place des actions correctives permettant d'atteindre les objectifs. Depuis le dernier trimestre 2006, les DAC sont entrées dans un programme d'approfondissement qui se décline en trois phases : une phase de cadrage, une phase de diagnostic et d'écoute, et une phase de mise en œuvre concrète qui permettra l'élaboration de tableaux de bord. *« Pour appuyer cette démarche, nous souhaitons que trois sujets soient abordés dans les rendez-vous de gestion avec les DAC : les crédits, la masse salariale, les effectifs et les compétences, et la performance »*, poursuit Thibaut Lallemand.

//— Depuis le dernier trimestre 2006, les DAC sont entrées dans un programme d'approfondissement déclinée en trois phases : cadrage, diagnostic et d'écoute, et mise en œuvre concrète... —//

Une approche pas forcément dépaysante pour les DAC

« Au niveau de la DAC Sud, nous étions déjà familiarisés avec l'approche PPO car nous avons entamé une démarche qualité qui vise à une certification ISO, mi-2007, précise Joël Rault, directeur de la DAC Sud. *De ce fait, depuis deux ans, nous travaillons à la définition de nos procédures et de nos indicateurs. Par ailleurs, nous avons déjà mis en œuvre le PPO avec la direction du contrôle de la sécurité. La démarche d'approfondissement en cours va donc nous permettre d'étendre le PPO avec les autres directions d'administration centrale. Dans ce cadre, nous recherchons des indicateurs communs aux DAC et échangerons sur ceux spécifiquement nécessaires à chacune d'entre elles. »*
Globalement, les premiers pas du PPO au sein de la DAC Sud sont également porteurs en termes de motivation. *« Le fait de construire nos objectifs avec l'ensemble des personnels, de les faire connaître et partager, génère une meilleure implication de tous*, conclut Joël Rault. *Les agents adhèrent aux objectifs et ont donc la volonté de les atteindre dans les délais impartis, avec les moyens mis à leur disposition. Cela crée une dynamique d'équipe et donc, une plus forte cohésion. »*

— Sylvie Mignard

(1) Loi organique relative aux lois de finances.

Journée mondiale de la femme*

Des aviatrices au firmament...

Pilote de ligne, un métier emblématique pour toutes les femmes qui ont conquis, de haute lutte, une place dans l'aéronautique. Voici, parmi elles, quelques exemples que la Journée mondiale de la femme rappelle à notre souvenir.

«*Vous avez vu le pilote ? C'est une femme… »* : le titre du livre publié par Danielle Décuré (1982, Robert Laffont), à la fois ironique et un peu provocateur, résume à lui seul le propos de l'auteur(e). Pilote au masculin, puisque jusqu'à **Danielle Décuré** et ses consœurs, les pilotes de ligne de l'aviation commerciale française étaient toujours des hommes. Mais contrebalancé par la remarque *« C'est une femme… »* exprimant la surprise des passagers qui embarquaient à bord des Viscount, des Mercure ou des Caravelle d'Air Inter, la compagnie intérieure française, en découvrant qu'une représentante du sexe prétendu faible se trouvait aux commandes. Les « événements » de mai 1968 ont bousculé bien des situations établies, y compris dans le monde aéronautique. **Jacqueline Dubut** a été la première à en profiter. Comme **Danielle Décuré**, puis plus tard **Brigitte Motte** (commandant de bord Air Inter en 1982, puis à Air France), ces femmes-là sont entrées dans le monde assez machiste des pilotes de ligne par la petite porte. Venues souvent des aéroclubs, ayant financé et passé seules leurs examens théoriques et pratiques, elles ont gravi un à un les échelons professionnels. D'abord dans des compagnies dites à l'époque « de troisième niveau » qui reliaient entre elles les villes de province. Puis à Air Inter, le « deuxième niveau ». Puis à Air France…

Adrienne Bolland (1895-1975).

Patricia Haffner

La voie était plus aisée pour leurs camarades masculins. Eux venaient souvent de l'armée de l'Air ou de l'Aéronavale. Ou avaient intégré par concours l'ENAC, École nationale de l'aviation civile, qui les formait. L'ENAC interdite aux femmes. En tout cas jusqu'au début des années 1970. Lorsque le père de Patricia Haffner, lui-même pilote de ligne, se charge d'aller chercher le dossier de candidature à cette fameuse école, il reçoit le conseil suivant : *« Que votre fils remplisse bien toutes les rubriques ! »* A quoi il répond : *« Ce n'est pas pour mon fils, c'est pour ma fille… »* Le dossier lui est aussitôt retiré des mains… (*« Les aviatrices »*, Éditions Altipresse, 2004). L'École Polytechnique venait pourtant de s'ouvrir aux demoiselles. Le père de Patricia écrit donc au Premier ministre, Pierre Messmer. Madame Pompidou, sensibilisée par une de ses amies, Marie-Josèphe de Beauregard, alors présidente de l'Association des pilotes françaises, intervient elle-même. Une loi est votée en 1973 autorisant les filles à passer le concours d'entrée pour devenir pilote de ligne, avec comme condition un âge minimum de 18 ans au 1er janvier de l'année du concours. Patricia n'en a que 17. Elle manquera ce premier concours auquel se présentent trois candidates. Toutes trois recalées. En 1974, Patricia Haffner peut enfin se présenter. Et elle est admise. Sa carrière est tracée : copilote, puis

commandant de bord en 1991. Entre-temps, elle aura donné naissance à deux enfants. Avant de devenir elle-même instructeur. Ou instructrice, comme on voudra…
Nul ne sera étonné d'apprendre qu'elle voue une admiration particulière aux pionnières de l'aviation, à Hélène Boucher, d'abord, et à Adrienne Bolland.

Hélène Boucher

Hélène Boucher (1908-1934), apparaît comme le symbole d'une certaine féminité bien française, animée par une passion indéfectible et une obstination sans faille. Née à Paris, enfant d'une famille modeste, elle travaille d'abord dans une maison de couture, puis devient vendeuse. Dans l'autobus qu'elle emprunte chaque jour, elle lie connaissance avec un officier aviateur, qui l'invite à venir *« prendre son baptême de l'air »* à Orly. Enthousiasme immédiat. Elle n'aura de cesse d'apprendre à piloter, de passer son brevet, en juin 1931, puis d'acheter un avion. Bientôt, elle devient pilote de raids. Puis voltigeuse. Puis pilote de records. Elle s'adjuge ainsi celui des 1 000 km toutes catégories à bord d'un avion Caudron, le fameux Rafale. C'est à bord de cet avion qu'elle trouvera la mort, le 30 novembre 1934, en bordure du terrain de Guyancourt, au sud-ouest de Paris. Preuve de sa notoriété et de l'admiration que lui portait le public, son corps sera exposé aux Invalides…

Adrienne Bolland

Adrienne Bolland, elle, vivra assez longtemps pour assister au formidable développement de l'aviation : née en 1895, elle mourra octogénaire. Ayant appris à piloter, première femme à être brevetée après la Grande Guerre, elle devient, en mars 1920, la première femme à être salariée d'un constructeur aéronautique, en l'occurrence Caudron. Elle convoie des avions aux quatre coins de la France. Et, en 1929, réalise l'exploit auquel son nom est attaché : la traversée de la Cordillère des Andes. Avec son mari, Ernest Vinchon, elle participe à la Résistance durant l'occupation allemande. Vers la fin de sa vie, elle se consacre à des associations, en particulier celle des femmes pilotes…

On retrouve aujourd'hui la même obstination chez **Catherine Maunoury** ou **Pascale Alajouanine**. La première peut s'enorgueillir de dix titres de championne de France de voltige, de deux de championne du monde et de championne d'Europe. La seconde a été championne d'Europe et championne du monde par équipe. Mais à part les spécialistes, qui s'en soucie ? La voltige aérienne est peu médiatisée, mal connue. C'est pourtant un domaine où les pilotes françaises se distinguent. Mais l'important n'est-il pas que ces championnes-là servent de modèles aux petites filles qui rêvent de les imiter, en tout cas de se lancer dans la carrière de pilote ? Que ce soit pour s'installer aux commandes d'un avion de ligne, ou dans l'étroite cabine d'un appareil de voltige ?

— Germain Chambost

Hélène Boucher (1908-1934).

** La Journée mondiale de la femme est célébrée chaque année le 8 mars, dans le monde entier.*

AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DES CABINES

Ou comment marier confort et sécurité

Évolution du marché oblige, les compagnies exigent plus d'économies, de capacités, d'espace, voire de modernité. Une demande qui oblige les constructeurs, tels qu'Airbus, à combiner créativité et respect des normes de sécurité.

« Le nombre de passagers augmente, or les aéroports ont quasiment atteint le nombre maximum d'appareils qu'ils peuvent faire décoller et atterrir. Les compagnies ont donc besoin d'avions de plus grande capacité tout en étant plus économiques », explique Thomas Vogt, responsable de la définition de la cabine de l'A380 chez Airbus. *« L'A380 a été créé dans cette optique. Il peut accueillir, selon les versions, entre 555 et 854 passagers répartis sur trois classes, soit quasiment le double des autres avions long-courriers »*, poursuit-il, tout en précisant que « *l'A380 offre des coûts opérationnels inférieurs de 25 % à ceux du Boeing 747.* »

Confort, espace, design et sécurité

Pour autant, les exigences des compagnies demeurent : combiner le confort, l'espace, la modernité et la réduction des coûts. De ce fait, les éléments standards, ceux imposés par un constructeur à ses clients, subissent leur lot de transformations, à l'exemple de celles, très heureuses, réalisées dans l'A380. Les plafonds, les porte-bagages – les racks – au design futuriste sont désormais plus vastes et d'ouverture plus facile. La luminosité a, elle aussi, été révisée. La technologie utilisée, la LED (diodes électroluminescentes), est une véritable révolution. Ces ampoules à diodes consomment peu (moins d'1 watt/h) et durent très longtemps. Coup de jeune également pour les toilettes : plus spacieuses, elles permettent même aux passagers de s'y changer !

//— L'A380 peut accueillir, selon les versions,entre 555 et 854 passagers répartis sur trois classes. —//

« On ne perd toutefois pas de vue que le but des compagnies est de transporter un maximum de passagers », tient cependant à préciser Thomas Vogt.

Les compagnies clientes ont, de leur côté, introduit dans l'A380, avion de prestige oblige, des éléments de grande qualité et de haute définition technologique. Ainsi, selon les besoins des passagers (détente, visionnage de films…) ou selon les situations (atterrissage/décollage), l'intensité de la lumière peut varier progressivement de 0 % à 100 %. Autre must : une programmation de musiques très diverses. Les sièges ont, eux aussi, eu droit à un lifting. Si l'espace est devenu une priorité – le passager gagne 25 % d'espace par rapport à un Bœing 747 – la vraie tendance est à la haute définition. Des systèmes

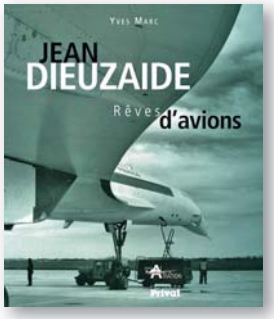
L'aménagement intérieur de l'A380.

vidéo ont été intégrés au dossier de chaque siège. À chacun son film ! Pour autant, dans cette recherche de design, l'aspect sécurité n'a pas été négligé. Tous les éléments standards et ceux ajoutés par la compagnie aérienne sont passés au peigne fin des normes de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA) ou de la *Federal Aviation Administration (FAA)*. Même les éléments les plus superflus sont contrôlés : *« Si une compagnie veut ajouter un écran publicitaire à bord, il faut, tout d'abord, s'assurer que son alimentation électrique respecte toutes les normes de sécurité »*, conclut Thomas Vogt.

— Hélène Bravin

Lectures

// Rêves d'avions
de Jean Dieuzaide et Yves Marc



S'il n'avait été le photographe que l'on connaît, devenu l'un des plus illustres de l'après-guerre, le Toulousain Jean Dieuzaide, dit Yan, aurait été pilote. Une santé délicate l'a contraint à renoncer à se former à ce métier exaltant. Mais tout au long de sa riche carrière de reporter et d'illustrateur, cette passion pour tout ce qui vole a été à la source de son inspiration.

Né dans la région toulousaine, en 1921, il a eu la chance d'être le témoin de la montée en puissance de la capitale de l'aéronautique.

Il a vu naître, décoller et évoluer les Potez, les Fouga, les Breguet, le Languedoc et l'Armagnac, l'étrange tuyère volante de Leduc et, bien sûr, ces deux fleurons de l'aviation moderne qu'ont été Caravelle et Concorde, deux avions pour lesquels il avait un émerveillement d'artiste. À terre ou en plein ciel – il était devenu un spécialiste de la photo aérienne – jouant avec la lumière sur les formes des fuselages et les profils des ailes, dégageant aussi l'empreinte humaine de ces prouesses de la technique.

Cet album réunit une sélection de ces meilleures photos. Yves Marc, journaliste aéronautique, raconte, à partir d'anecdotes, de témoignages et d'écrits, le parcours de cet « artiste de la réalité » qui aurait tant aimé faire partie de la famille des aviateurs mais à laquelle il rend, en images, un si bel hommage.

• Éditions Privat, Collection Aviation, 128 pages - 29,90 euros.

// Les aéroports commerciaux entre économie administrée et économie de marché
Aspects juridiques d'une mutation

En France, le statut des aéroports, jusqu'à ces derniers mois, était hérité des structures d'après-guerre. Même si la dimension commerciale de ces entités n'était pas ignorée, leur régime a relevé de la sphère administrative. La libéralisation du transport aérien, conduite par la Communauté européenne dans les années 1990, a bouleversé profondément l'appréhension de cette activité en y reconnaissant des prestations de nature économique qui devaient être soumises aux règles de la concurrence.

Aussi, la consécration de leur dimension économique exigeait de revoir les statuts des aéroports français.

En 2004, une loi est venue transférer aux collectivités territoriales les aéoports régionaux, leur laissant le choix de dynamiser la gestion de ces infrastructures.

En 2005, une loi a offert aux aéroports d'intérêt national le moyen d'intégrer le marché. Mais, ces choix sont entourés de tels dispositifs que l'héritage de l'économie administrée pèse manifestement sur l'intégration souhaitée dans le marché.

L'auteur, Nadège Chapier-Granier, après avoir été avocate au barreau de Paris, notamment chargée de dossiers en contentieux aéroportuaire, a rédigé une thèse de droit (université Montesquieu-Bordeaux IV), actualisée pour la présente publication.

• Presse universitaire d'Aix - Marseille, 626 pages, 43 euros.

Saveurs

Exotisme...

En feuilletant le « Guide Michelin 2007 », tout récemment sorti, on s'aperçoit, que nombre de recettes – souvent traditionnelles d'ailleurs – s'inspirent des fruits exotiques ou d'épices venues d'ailleurs.

Ainsi, la citronnelle se décline en homard breton braisé au Jurançon, tandis qu'à Paris, c'est la noix de ris de veau qui sera en brochette sur ce délicat condiment. Le goûteux mélange d'épices qu'est le curry servira à assaisonner un ragoût de moules et de lotte, tandis que l'indétrônable vanille bourbon rehaussera la saveur délicate d'un véritable mille-feuille ; avant de terminer repus avec un ananas Victoria rôti, ou une mousseline au chocolat Guanaja à Sens !

Tous ces fruits ou condiments arrivent souvent sur nos tables grâce au transport effectué en soute des avions passagers ou cargo. Cela a l'avantage de mêler rapidité et sécurité, gardant ainsi aux produits une fraîcheur optimale avant de les retrouver – notamment – sur les étals du plus gros marché du monde qu'est Rungis.

Ainsi, les citrons Combawa ou les ananas Victoria arriveront de l'île de La Réunion, tandis que les mangues – à leur apogée en ce moment – viennent tout droit des Antilles. Les petites bananes Francinettes atterriront en provenance de la Colombie, tandis que les litchis décolleront de Thaïlande pour notre plus grand plaisir.

Merci l'avion... et bon appétit !

Gauthier Pajona, chef de cabine principal Air France