

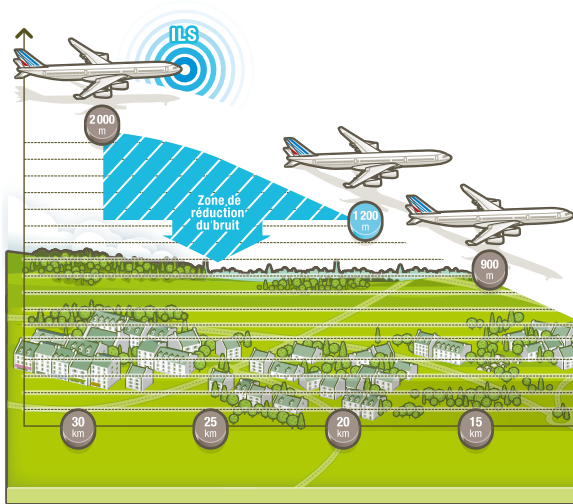
Aviation Civile

Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile
N° 354 Octobre 2010 / 3,05 €



10- L'ÉVÉNEMENT
**Sécurité
aérienne**
L'Europe
renforce
l'AESA

Sommaire



ACTUALITÉ

04- VU D'ICI ET D'AILLEURS Tableau de bord

L'actualité

05-Passagers : l'environnement et le coût priment
06-ATR : Filippo Bagnato reprend les commandes
07-L'hydraviation française redécouvre

08- DÉCRYPTAGE

Approche finale, plus haute et moins bruyante

10- L'ÉVÉNEMENT

L'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), intervient désormais dans la sécurité de la gestion du trafic aérien et des aéroports.



Aviation Civile, publication de la Direction Générale de l'Aviation Civile, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, 50 rue Henry-Farman, 75720 Paris cedex 15. Tél. : standard 01 58 09 43 21 - rédaction 01 58 09 44 27 - fax 01 58 09 38 64 - <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Directeur de la publication : Patrick Gandil. Rédacteur en chef : Daniel Basco. Conception et réalisation : LICARIS/GENGE Rédactrice en chef technique : Nesma Khärbache. Directeur artistique : Éric Daumont. Iconographe : Marion Capera. Maquettiste : Isabelle Tho. Secrétaire de rédaction : Florence Violet. Chef de fabrication : Marie-France Fournier. Crédit photo couverture : STAC/Thomas Jullien. Impression : Imprimerie de Montligeon. Commission paritaire : 0510807366. Dépôt légal : octobre 2010. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. Le numéro 3,05€, l'abonnement 26€.





10



20



31

AU CŒUR DE LA DGAC

16- TALENTS ET INNOVATIONS

La DGAC, à la pointe du PAE

18- SUR LE TERRAIN

Des conseillers pour faciliter la mobilité

20- QUESTION SÛRETÉ

Simplifier et harmoniser les mesures

22- RENCONTRE

Éric Plaisant, un expert des domaines sensibles à la Sûreté

24- BOÎTE À OUTILS

Un répertoire pour les métiers

AVEC NOS PARTENAIRES

25- L'INVITÉ

Le général Philippe Adam, Directeur de la Circulation aérienne militaire (DIRCAM)

26- AUTOUR DE NOUS

Portrait-robot du passager aérien

28- INTERNATIONAL

Ciel unique : l'Europe remet les gaz

30- ON EN PARLE

30-L'aviation se met au vert
31-EC175, l'hélicoptère franco-chinois



“Notre priorité : maintenir un niveau de sûreté et de cohérence maximum.”

ÉRIC PLAISANT

**SOUS-DIRECTEUR DE LA SÛRETÉ ET DE LA DÉFENSE
À LA DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN (DTA)**



L'actu d'ici et d'ailleurs

Tableau de bord / août 2010

Tendance générale : après une baisse conséquente due au nuage de cendres volcaniques, le trafic aéroportuaire européen reprend sa vitesse de croisière et s'affiche à la hausse.



TRAFIC FRANCE

CRNA Nord	CRNA Sud-Est	CRNA Est	CRNA Ouest	CRNA Sud-Ouest
101885	105522	74761	85630	77641
-0,39%	2,44%	-1,93%	4,17%	3,71%

Trafic global (CRNA + aéroports)

268468

-0,70% évolution cumulée 2010-2009



Le saviez-vous?

49 % des Français se disent prêts à verser un supplément sur leur billet d'avion pour financer des projets environnementaux. Ils étaient 57 % en 2008 ! La baisse du pouvoir d'achat rendrait-elle les passagers moins sensibles à l'environnement ?



© Olivier Seignette et Mikael Lafontan pour Aéroports de Paris

Nominations

DSAC

Arrivée le 1^{er} juillet de Nicolas Marcou, IPEF, adjoint au directeur technique Aéroports et navigation aérienne (DSAC/ANA).

SECRETARIAT GÉNÉRAL

Christophe Marmin, administrateur civil, est nommé chef du bureau de la Gestion des personnels et du recrutement, à compter du 1^{er} septembre 2010.

L'environnement et le coût priment

Passagers | La quatrième "Enquête sur l'image de l'aviation civile 2009"* relève que les passagers demeurent 71 % à se montrer critiques vis-à-vis des nuisances et des pollutions dues au transport aérien. Cependant, cette opinion négative recule de sept points par rapport à 2008. « Les compagnies aériennes communiquent beaucoup

sur le sujet. Elles prennent des engagements remarquables par les passagers », constate Elisabeth Bouffard-Savary de la Direction du Transport aérien. Autre constat : le contexte de crise finit par peser très sensiblement sur le comportement des passagers. Ainsi, 56 % des personnes interrogées – contre 37 %

en 2008 – reconnaissent que la situation économique pourrait les conduire à adapter leurs habitudes à cause du coût de l'avion. En priorité : reporter ou choisir une compagnie moins chère, mais ne pas annuler.

* "Enquête sur l'image de l'aviation civile" réalisée par l'IFOP pour la DGAC, en octobre 2009, auprès d'un échantillon de 1017 personnes.

Le secrétariat général crée une mission Achats

Achats | La DGAC a créé auprès du secrétaire général une mission Achats chargée de l'assister dans l'exercice de sa responsabilité dans la fonction Achats. Dirigée par Jean-Marie Estibals, cette mission est chargée d'anticiper, d'analyser et d'évaluer l'acte d'achat pour : – conduire des travaux

transversaux en matière de définition de stratégies d'achats par famille et veiller à leur mise en œuvre concrète ; – apporter des outils d'aide à la décision aux directions et services déconcentrés ; – proposer des méthodes et procédures communes ; – piloter la relation avec les fournisseurs et l'évaluation

de leurs performances ; – veiller à la mise en place de l'écoresponsabilité dans la définition du besoin. Un comité Achats a également été créé pour soumettre au comité des Finances les grandes orientations et décisions en matière d'achat public.

Jean-Louis Borloo remercie les personnels

Loi "Grenelle 2" | À l'occasion du vote de la loi "Grenelle 2", fin juin, Jean-Louis Borloo a adressé une lettre de remerciement aux personnels du ministère dans laquelle il a rappelé les résultats déjà obtenus. « En un an, la France est passée de la 10^e à la 7^e place sur 163 pays en matière d'environnement ; elle a réduit ses émissions à effet de serre de 5,7 %, bien plus que les autres pays européens ; aujourd'hui, les énergies renouvelables font travailler 260 000 personnes, contre 60 000 en 2006, l'éolien a crû de 90 % en deux ans, tandis que le photovoltaïque est multiplié par 6. » Il a également souligné que « notre action ne fait que commencer et doit être patiemment déclinée sur le terrain ».

L'actu d'ici et d'ailleurs



© Christophe Montet

Un champion de voltige à la DGAC

Double vie | À la DGAC, Alexandre Leboullanger est ingénieur au pôle Certification/Suivi de navigabilité et aviation générale de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile. Mais il est aussi un excellent pilote de voltige et bénéficie du statut de sportif de haut niveau. Lors des championnats de France de voltige, dans la catégorie Élite, qui se sont déroulés à Saint-Yan en juin dernier, il s'est brillamment classé troisième. Il a d'autant plus de mérite qu'il s'est confronté à des pilotes de l'équipe de voltige de l'armée de l'Air (la référence dans cette discipline) qui ont pris les deux premières places. En outre, il pilotait un CAP 232 construit par Mudry Aviation et équipé d'un moteur de 300 ch, contre 450 ch pour ses concurrents. Félicitations et bravo Alexandre !

télex

RYANAIR : OPA SUR AER LINGUS

La justice européenne a bloqué, le 6 juillet, toute tentative de prise de contrôle de la compagnie irlandaise Aer Lingus par Ryanair, mais celle-ci peut conserver la participation qu'elle détient chez sa rivale.

LISTE NOIRE EUROPÉENNE ACTUALISÉE

La commission européenne a rajouté Blue Wing, une compagnie du Surinam, et a étendu ses restrictions concernant Iran Air.

ATR : Filippo Bagnato reprend les commandes

Filippo Bagnato remplace, depuis juin, Stéphane Mayer, arrivé au terme de ses trois années de mandat de président exécutif du GIE ATR. Un poste qu'il avait déjà occupé de 2004 à 2007 avant de présider le conseil d'administration.

Comment faut-il interpréter votre retour aux commandes d'ATR ?

L'alternance entre les fonctions de président du conseil et de président exécutif est assez courante et logique. Cela illustre bien la continuité de la politique de grande détermination menée par ATR sur son marché. J'avais assisté à la renaissance des biturboprops lors de mon précédent mandat, après la période de "jetmania" chez les compagnies, et j'avais annoncé en 2005 l'objectif des 1 000 ATR vendus alors que nous n'en totalisions que 600... Je verrai probablement la livraison du 1 000^e appareil !

Quelle est aujourd'hui votre vision du marché, et quelle est la stratégie que vous comptez développer ?

Ma vision du marché est raisonnablement optimiste, compte tenu de l'amélioration que nous avons enregistrée depuis la crise économique. Nous allons tenir en 2010 nos objectifs des 50 ventes et livraisons qui seront maintenus l'année prochaine. La plus grande priorité est par ailleurs à la mise en service de l'ATR 72-600, prévue pour le 2^e semestre 2011 (*lire Aviation*

Civile n° 353). Mais nous travaillons aussi sur le long terme : à la fois sur un nouvel appareil dont la capacité, entre 90 et 100 places, fait l'objet d'une étude de marché ; et sur le programme européen Clean Sky, qui permet d'introduire des technologies nouvelles dans des avions de la catégorie des ATR.

Vous avez présenté le nouveau concept d'aménagement de cabine Armonia qui équipera les ATR-600 : pensez-vous qu'il constitue un argument commercial ?

Définitivement, oui. Cette cabine a été conçue autour du passager, en parfait accord avec notre politique d'écoute et de proximité de nos clients. L'innovation ne réside pas seulement dans la technologie, mais aussi dans la satisfaction des attentes du marché. La cabine Armonia a été conçue par le designer italien de renom Giugiaro Design. À la fois ergonomique et esthétique, elle se caractérise par un confort accru, des gains de 200 kg en masse et de 10% en volume de rangement de bagages.

Propos recueillis par Régis Noyé.



© DR/ATR



Le saviez-vous?

À Biscarosse, sur le site jadis occupé par les antiques Latécoère, se trouve l'unique musée de l'hydraviation d'Europe.

TOUJOURS D'ACTUALITÉ

Cent ans après le premier vol d'Henri Fabre, on construit encore des hydravions. La société canadienne Viking Air vient ainsi de reprendre la production du célèbre Twin Otter (19 sièges) dans une version modernisée. Dornier Seaplane, de son côté, va décider prochainement de l'implantation d'une chaîne de montage de son Seastar, au Canada. Cet appareil de dix ou douze places, qui a effectué son premier vol en août 1984, pourrait être ainsi produit à la cadence d'un appareil par mois. La France est aussi présente avec l'avion amphibie de plaisance Akoya. Conçu par la société Lisa Airplanes sur le site de Savoie Technolac, l'appareil biplace revendique une consommation de 5 litres aux 100 kilomètres. Première livraison : automne 2010.



© Olivier Constant

Après un recul de leur activité, les hydravions pourraient reprendre du service et se reconverter, notamment dans le domaine du tourisme.

L'hydraviation française redécollé

28 mars 1910, près de Martigues, dans les Bouches-du-Rhône, Henri Fabre devient le premier aviateur au monde à faire voler un hydravion à flotteurs. Rapidement, deux autres modèles effectuent leurs premiers vols en France également : l'amphibie (avec des roues) en 1911, puis l'hydravion à coque l'année suivante.

La Première Guerre mondiale marque l'essor de ce qui va devenir une véritable industrie. La production atteint alors plusieurs milliers d'appareils. Dès les années 1930, cette activité connaît son véritable âge d'or. Les appareils sont de plus en plus gros, jusqu'à atteindre la masse maximale respectable de 72 tonnes. Mais, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la fabrication de trains d'atterrissage plus résistants et la multiplication des pistes en dur scellent le sort des hydravions. Dès lors, ces appareils changent de vocation : ils servent désormais à combattre les feux de forêt et à assurer des dessertes

inter-îles aux Maldives et aux Bahamas, par exemple. En France, l'utilisation de ce type d'appareil se réduit progressivement. Hormis, bien évidemment, les Canadair de la Sécurité civile, on ne recense plus qu'un seul appareil opérationnel. Il est stationné à Biscarosse, lieu du 13^e Rassemblement international d'hydravions, du 13 au 16 mai 2010.

Avec l'appui de la DGAC

Encore dynamique dans les pays scandinaves (Suède, Norvège) et en Italie, l'hydraviation de tourisme n'est plus, aujourd'hui, condamnée à la léthargie en France. En effet, le rassemblement francehydravion.org (constitué de pilotes privés, constructeurs, exploitants...) s'attache à proposer des solutions pour relancer cette activité. La commission Hydraviation de l'Aéro-Club de France, qui appuie cette initiative, a reçu un soutien de poids : celui de la DGAC. Un groupe

de travail, constitué de représentants des usagers et des services de la DGAC dont la MALGH*, réfléchit en effet à la mise en place d'outils pour aider à la relance de l'hydraviation en France. Dans ce cadre, une recherche de plans d'eau utilisables pour cette activité a été entreprise. La DGAC souhaite, par ailleurs, établir un référentiel sur les réglementations applicables. Il pourrait s'inspirer de celui en usage sur l'hydrobase de Côte, en Italie, et pourrait conduire à réviser les conditions réglementaires actuelles (homologation des hydrobases ou hydrosurfaces, qualifications des pilotes). Au-delà de la mise en œuvre de synergies avec les acteurs potentiels (fédération, aéro-clubs, etc.), la DGAC se soucie également de soutenir le développement de micro-entreprises spécialisées dans l'hydraviation (formation à la qualification, vols touristiques, etc.) Cette action résolument volontariste – rappelée lors des vœux 2010 de Patrick Gandil – devrait favoriser le retour de l'hydravion, invention française, sur l'eau et dans les airs. **Olivier Constant**

* Mission Aviation légère, générale et Hélicoptères.

Bruit Afin de diminuer les nuisances sonores autour des aéroports parisiens, l'altitude à laquelle les avions interceptent le faisceau électronique du système d'aide à l'atterrissage (*Instrument Landing System, ILS*) sera prochainement relevée.

Approche finale

Plus haute et moins bruyante

Relèvement du palier

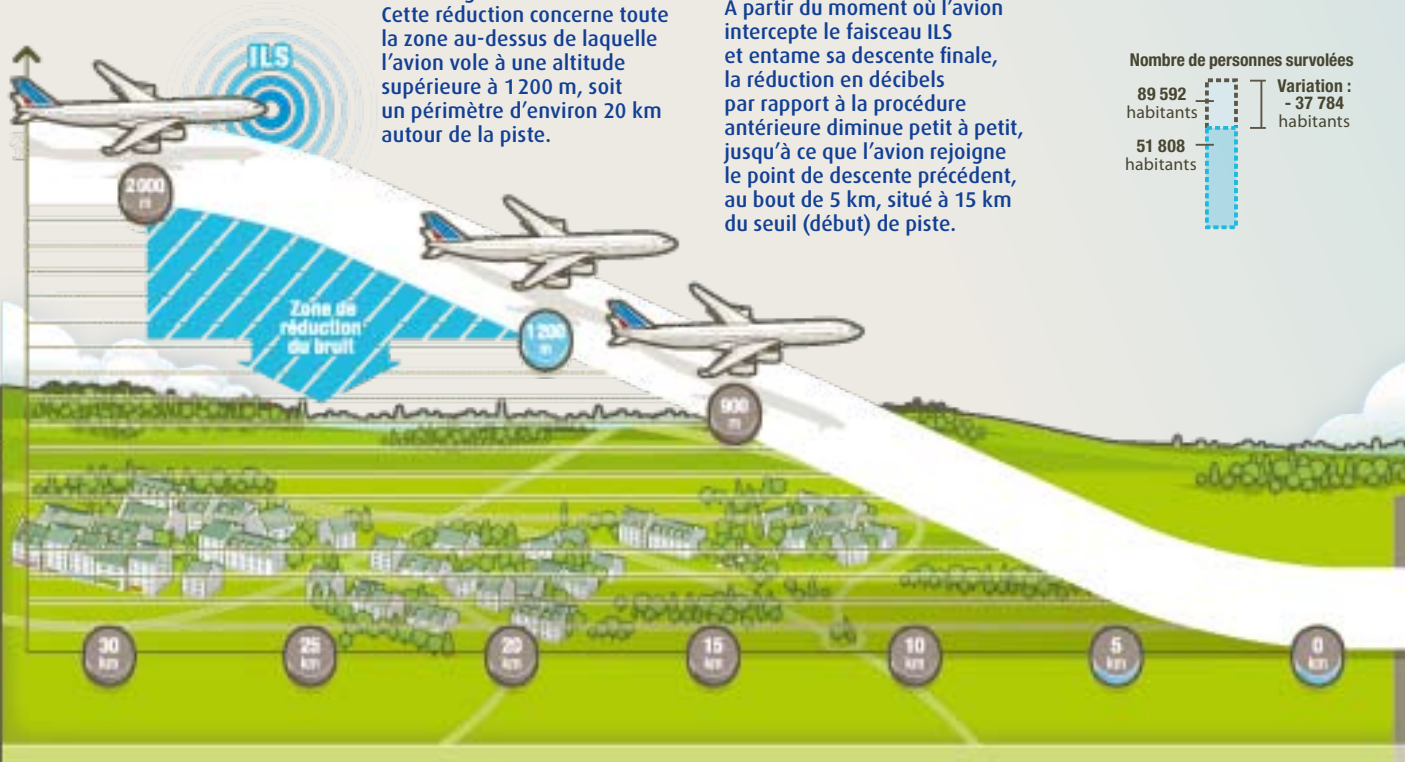
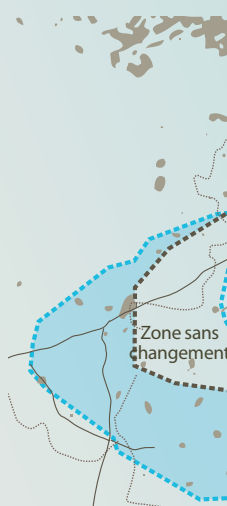
Les avions ont quitté leur altitude de croisière et se trouvent en descente, sous guidage radar par les contrôleurs. Pour se préparer à la phase finale de leur manœuvre, ils stabilisent leur vitesse à 180 nœuds (330 km/h), ainsi que leur altitude. Puis, ils effectuent un palier d'au moins 30 secondes jusqu'à intercepter le faisceau de l'ILS. Précédemment, le palier s'effectuait à 900 m d'altitude. Avec la nouvelle procédure, il est relevé à 1200 m.

Zone de réduction du bruit

Le point d'interception de l'ILS se trouve ainsi reculé de 5 km, comparé à la procédure antérieure. Ce relèvement d'altitude du palier entraîne une réduction du bruit au sol de 3 à 4 décibels, soit 50% de l'énergie sonore en moins. Cette réduction concerne toute la zone au-dessus de laquelle l'avion vole à une altitude supérieure à 1200 m, soit un périmètre d'environ 20 km autour de la piste.

Descente finale

À partir du moment où l'avion intercepte le faisceau ILS et entame sa descente finale, la réduction en décibels par rapport à la procédure antérieure diminue petit à petit, jusqu'à ce que l'avion rejoigne le point de descente précédent, au bout de 5 km, situé à 15 km du seuil (début) de piste.



Nombre de personnes survolées

89 592 habitants	Variation : - 37 784 habitants
51 808 habitants	



Le saviez-vous?

L'enquête publique, organisée fin 2009-début 2010, avait pour objet d'informer les riverains et de recueillir leurs appréciations, suggestions et contre-propositions sur le projet de relèvement à 1200 m de l'arrivée des avions à destination d'Orly avec atterrissage face à l'est.

Elle va permettre à l'État de disposer de tous les éléments nécessaires en vue de la poursuite du projet. L'enquête s'est déroulée dans 57 communes dont le territoire est situé dans les zones qui pourraient être survolées.

INTERVIEW CROISÉE

LA CARTE ILLUSTRE LE DÉPLACEMENT DES ZONES SURVOLÉES PAR LES AVIONS ÉVOLUANT EN DESSOUS DE 2000 M À DESTINATION D'ORLY.



Enveloppes couvrant 95% des avions munis de turboréacteurs en dessous de 1981 mètres

- Enveloppe envisagée
- Zone habitée
- Enveloppe actuelle



UN GAIN ENVIRONNEMENTAL LA RÉDUCTION SONORE DUE AU RELÈVEMENT D'ALTITUDE PROFITE AUX RIVERAINS DES ZONES SURVOLÉES.-

Compte tenu de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne que suppose le relèvement des altitudes d'interception de l'ILS, une telle opération se justifie-t-elle vraiment ?

Geoffroy Ville, chef de la mission Environnement à la Direction des Services de la Navigation aérienne :
Cette opération est une pure opération

environnementale (pas d'enjeu d'augmentation de capacité). Le gain sonore découlant de l'augmentation d'altitude est bénéfique et justifie les efforts déployés. À la fin du projet, on note également une réduction du nombre de personnes survolées, ce qui est positif.

Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable à la Direction du Transport aérien :

L'enjeu principal du dispositif est de mettre en œuvre des mesures porteuses d'un gain collectif dans le long terme. Dans cette perspective, la situation globale de chaque riverain s'améliore au fil des années, même si telle ou telle mesure prise individuellement peut donner à une minorité le sentiment qu'elle n'en profitera pas directement.

Pour Orly, la commission d'enquête publique a rendu un avis favorable, en avril dernier, sur un projet de relèvement d'altitude sous réserve d'une concertation complémentaire en cours avec les riverains et les élus des communes concernées.

GEOFFROY VILLE
Chef de la mission
Environnement à la DSNA

PASCAL LUCIANI
Sous-directeur
du développement
durable à la DTA

© D. Bascoy/DGAC

© G. Crossay-
MEEDW/DICOM

L'ESSENTIEL

- Depuis 2002, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) assiste la Communauté dans la préparation de la législation inhérente au secteur.

- Après la navigabilité des aéronefs, cette

agence technique a vu ses compétences s'étendre aux opérations aériennes et aux licences des équipages, puis à la sécurité des aéroports et la gestion du trafic aérien, en 2009.

- En matière de sécurité

aérienne, les règles européennes sont harmonisées. Les parties prenantes travaillent donc à la mise en œuvre des nouveaux règlements européens d'ici 2012-2013.

© APPA / Aéroport Bordeaux-Mérignac



AESA L'Agence européenne de sécurité aérienne a connu, en 2008, un premier élargissement de son champ de compétences aux opérations aériennes, aux licences de pilotes et aux aéronefs des pays tiers. Désormais, elle interviendra dans la sécurité de la gestion du trafic aérien et des aéroports. Cette évolution va dans le sens d'une approche globale et cohérente de la sécurité aérienne en Europe. **Dossier réalisé par Henri Cormier**

Sécurité aérienne

L'Europe se prépare à 2013



Le saviez-vous ?

En 2009, l'AESA a publié 12 nouvelles propositions réglementaires (NPA) et plus de 4 400 agréments pour la certification des produits.

(Données AESA, 2009).

Ciel unique

La réforme du ciel unique européen proposée par la Commission européenne est élaborée autour de quatre piliers : la gestion des performances, un cadre de sécurité unique, les nouvelles technologies et la gestion de la capacité au sol.

L'AESA joue un rôle polyvalent. Loin d'être seulement un "guichet unique" pour l'industrie aéronautique, elle s'investit de plus en plus dans les inspections de "standardisation". L'agence s'assure ainsi de l'application uniforme de la législation européenne de la sécurité aérienne dans tous les États membres », soulignait l'ancien commissaire européen des Transports, Antonio Tajani, devant le Parlement européen, le 9 septembre 2008.

Créée en 2002 et opérationnelle fin 2003, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) parachève peu à peu sa construction. D'ici quelques années, elle s'inscrira dans une approche globale et cohérente de la réglementation de la sécurité aérienne. « Dès le départ, l'AESA a été conçue comme un organisme supranational. Elle détenait une compétence exclusive en matière de réglementation de la navigabilité des aéronefs et de leur certification. Elle a pu investir progressivement tous les domaines de la réglementation de la sécurité. L'idée, c'était d'en faire le "gardien de la sécurité aérienne en Europe" », explique Jean-Michel Bour,

sous-directeur de l'Europe et de l'International à la Direction du Transport aérien.

Ce processus d'élargissement à toute la réglementation de la sécurité aérienne était prévu dès le démarrage de son activité, restreinte à l'origine à la navigabilité. En 2008, elle connaît une première extension de ses compétences à la réglementation de l'exploitation et aux licences de pilotes. Puis, la Commission européenne propose, en juin de la même année, de faire aussi passer les domaines de la sécurité de la gestion du trafic aérien et des aéroports dans le giron de l'AESA. Cette proposition est entérinée par l'adoption du règlement CE 1108/2009, le 21 octobre 2009, par le Parlement et le Conseil européens. Cette mission lui est confiée parallèlement à la révision du paquet "ciel unique" de 2004. Objectif affiché ? Garantir au niveau européen la sécurité de la gestion du trafic aérien et des aéroports grâce à l'instauration de règles communes aux États membres.

En matière de gestion du trafic aérien (ATM), l'AESA devrait élaborer, à partir de 2012, des règles communes pour les prestataires de services •••



© DR/Aéroport de Venise



© Raul Urbina/Aéroport de Barcelone



© DR/Aéroport de Bruxelles

Au rythme de croissance actuel du trafic aérien, l'Europe sera confrontée à une pénurie d'infrastructures. Ci-dessus : l'aéroport de Venise. Ci-contre : les aéroports de Barcelone et Bruxelles.

Les étapes clés

2002
L'AESA est instituée
par le règlement
CE 1592/2002.



© Thinkstock 2010

2008
SES COMPÉTENCES
s'étendent aux
opérations aériennes,
aux licences de pilotes
et aux exploitants
d'aéronefs des pays tiers.
Règlement CE 216/2008.

••• de circulation aérienne et diverses fonctions associées, tant pour leur surveillance que pour la formation de leurs personnels.

Cette étape ouvre une période de travaux qui vont s'échelonner jusqu'en 2012-2013, date d'entrée en application des nouvelles règles communes. « *En ce qui concerne l'ATM, on peut s'attendre à une réduction progressive des compétences nationales en matière réglementaire, tout en conservant un espace de subsidiarité. En effet, l'AESA peut préférer laisser aux États un certain degré de détail* », indique Gilles Mantoux, chef de la mission du ciel unique européen et de la réglementation de la navigation aérienne à la DTA¹.

Et d'ajouter qu'il « *sera également nécessaire de contribuer aux projets d'évolutions réglementaires de l'AESA, de préciser les modalités d'adaptation de ce corpus réglementaire aux règles applicables outre-mer et de conserver des compétences chargées de leur application* ». Par ailleurs, l'espace aérien restera géré par les États au sein du FABEC².

Quel rôle pour Eurocontrol ?

Mais cette harmonisation pose aussi la question de la répartition des compétences entre l'AESA et Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Sur fond de réforme de cette agence européenne et après l'élection de Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation Civile, à la présidence de son conseil, quelle sera la place d'Eurocontrol face aux nouvelles prérogatives de l'AESA ?

« *Pour la Commission européenne, Eurocontrol doit devenir un partenaire. Sa mission consiste à mettre en œuvre des directives dans ses domaines de compétences. La Commission aimerait donc pouvoir compter sur son expertise. Notamment pour des "fonctions de réseau" pour la conception des routes, la gestion des fréquences radio ou celle des codes radars mode A* », note Gilles Mantoux.

Eurocontrol conservera aussi des compétences spécifiques qu'elle est la seule à avoir développées : par exemple, certaines activités de son centre expérimental de Brétigny-sur-Orge ou encore l'établissement des tarifs et la collecte des redevances de route des États.

En outre, la commission de réglementation de



© Burdlin/Aéroport Bordeaux-Mérignac

ATM
La gestion du trafic aérien en Europe, Air Traffic Management, passe par le contrôle en temps réel, l'anticipation des flux et la gestion de l'espace.

la sécurité d'Eurocontrol établit et applique des plans d'action qui reposent sur une connaissance fine de l'ATM.

Eurocontrol regroupe, aujourd'hui, 38 États et dépasse donc le cadre strictement communautaire de l'AESA. L'organisation européenne pourrait logiquement garder des compétences pour harmoniser les règles communautaires et celles applicables aux 11 pays extracommunautaires.

Les aéroports concernés

Le domaine de la sécurité des aéroports, aujourd'hui confié à l'AESA, est réglementé au niveau national par une transposition des règles de l'OACI³. Il s'agit donc d'harmoniser ces règles via leur transposition unique, en Europe. La certification, imposée aux exploitants (suite p. 14) •••

2009

LE PARLEMENT ET LE CONSEIL

européens élargissent les responsabilités de l'AESA (sécurité des aéroports, gestion du trafic aérien

et des services de navigation).

21 OCTOBRE 2009

Adoption par le Parlement et le Conseil européens du règlement CE 1108/2009.



© STAC/Véronique Paul

2012-2013

ADOPTION PRÉVUE des règles de mise en œuvre des règlements relatifs aux extensions des compétences de l'AESA.



L'AESA en chiffres

80

inspections de standardisation dans les États membres effectuées par l'AESA

500

collaborateurs

122

millions d'euros de budget.

(Données AESA, 2009).

QUESTIONS À...

PATRICK GOUDOU,
DIRECTEUR EXÉCUTIF DE L'AESA



© DR/AESA

Comment l'AESA collabore-t-elle avec Eurocontrol ?

Pour la navigation aérienne, L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est le régulateur central européen en matière de sécurité aérienne. Nous sommes responsables des règles de sécurité et de la surveillance de leur application dans tous les domaines de l'aviation civile. Y compris, dans un avenir proche, celui de la gestion du trafic aérien (ATM). Nous travaillons en étroite collaboration avec Eurocontrol afin d'élaborer – sous notre direction – des règles modernes de sécurité pour le ciel unique européen. Eurocontrol détient l'expertise et les ressources nécessaires pour appuyer ce processus.

De quelle manière l'AESA envisage-t-elle la spécificité de la circulation aérienne militaire ?

L'AESA considère la coordination civile/militaire comme un élément essentiel de la prestation de services ATM sûrs. Ici aussi, nous travaillons en partenariat avec Eurocontrol CIMIC (coopération civile/militaire). Nous participons aux réunions de leur conseil militaire ATM. Nous allons aussi inviter un observateur militaire à assister aux réunions d'AGNA (Advisory Group of National Authorities), notre organe consultatif de réglementation.

La Commission européenne souhaite effectuer un inventaire précis des flux aéroportuaires. Ci-contre : tour de contrôle de l'aéroport Paris-Le Bourget. Ci-dessus : l'aéroport de Bordeaux.



© STAC/Véronique Paul



“Le champ de compétences de l’AESA concerne les aéroports ouverts au transport aérien commercial, recevant plus de 10 000 passagers par an.”

GENEVIÈVE EYDALEINE, DIRECTRICE DE LA COOPÉRATION EUROPÉENNE ET DE LA RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ À LA DSAC

••• d’aérodromes par le futur règlement européen, couvrira les caractéristiques physiques de ces aérodromes. Une certaine souplesse sera donc indispensable.

Une majorité d’États membres considère, en effet, le champ d’application de l’actuelle proposition de règlement trop étendu et peu adapté à la situation très disparate des aérodromes. « Le règlement prévoit que les petits aérodromes resteront de la compétence des États. Le champ de compétences de l’AESA concerne donc les aérodromes ouverts au transport aérien commercial, avec des pistes revêtues de plus de 800 m et des procédures IFR, souligne Geneviève Eydaleine, directrice de la coopération européenne et de la réglementation de la sécurité à la DSAC⁴. En France, beaucoup de pistes répondent à ce descriptif. Nous avons donc obtenu l’ajout d’un critère supplémentaire optionnel : que ces aéroports reçoivent plus de 10 000 passagers par an. »

L’AESA doit maintenant proposer à la Commission européenne des règles de mises en œuvre de l’extension de ses compétences, pour qu’elles puissent être adoptées d’ici à fin 2013.

IFR
Instrument Flight Rules,
Vol aux instruments.

- 1/ Direction du Transport aérien.
- 2/ Bloc d’espace aérien fonctionnel Europe Central.
- 3/ Organisation de l’aviation civile internationale.
- 4/ Direction de la Sécurité de l’Aviation civile.

PREMIÈRE EXTENSION DE COMPÉTENCES: COPIE À REVOIR

Le 20 février 2008, l’AESA voit ses compétences étendues aux opérations aériennes, aux licences de pilotes et aux exploitants étrangers par le règlement CE 216/2008. Son entrée en vigueur doit intervenir en avril 2012. Un délai qui risque d’être court au vu des difficultés rencontrées dans l’élaboration des règles de mise en œuvre. L’AESA a soumis, en 2009, à toutes les parties intéressées des projets de règles ou NPA (*Notice of proposed amendment*).

Des propositions trop compliquées, comme l’ont montré les milliers de commentaires transmis à l’AESA. « L’Agence a voulu créer une structure réglementaire synthétique et horizontale dans laquelle les États ne se retrouvaient pas. Il reste encore à faire un travail énorme d’élaboration réglementaire », explique Jean-Michel Bour, sous-directeur de l’Europe et de l’International à la Direction du Transport aérien.

En matière de gestion du trafic aérien, l’AESA devra, à partir de 2012, élaborer des règles communes pour les prestataires de services.





Le saviez-vous?

Les compétences des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) en matière d'aérotechnique ou d'exploitation aérienne ont été reprises progressivement par l'AESA. Mais tandis que les JAA ne pouvaient édicter que des recommandations, l'AESA peut établir des règles de droit aérien obligatoires pour les États membres. Les JAA ont cessé d'exister le 30 juin 2009. Ne restent aujourd'hui que les JAA-TO qui se focalisent sur la formation.



© Philippe Garcia/Aéroport Toulouse-Blagnac

Les conséquences de la montée en puissance de l'AESA devraient être minimales sur l'organisation de la DGAC.

Transfert de compétences : quel impact pour la DGAC ?

Organisation | Les extensions successives des compétences de l'AESA ne devraient pas engendrer une perte d'activité des services concernés – en particulier ceux de la DSAC – par la sécurité aérienne au sein de la DGAC. Certes, le domaine de la navigabilité – où l'AESA joue un rôle exécutif exclusif en matière de certification de type – a connu un transfert de compétences. Mais les conséquences de la montée en puissance de l'AESA devraient être minimales sur l'organisation de la DGAC. « S'il y a une légère diminution des besoins en termes d'expertise

réglementaire, il faudra de toute façon avoir une activité d'adaptation de certaines règles de l'AESA au niveau national. Il conviendra, par exemple, de prévoir des variantes pour des systèmes particuliers qu'on exploiterait en France et pas partout en Europe », souligne Gilles Mantoux, chef de la mission ciel unique et de la réglementation de la navigation aérienne à la DTA. « Il s'agit bien d'une transformation de certaines activités et non pas d'une disparition des métiers au sein de la DGAC », confirme Geneviève Eydaleine, directrice de la coopération européenne et de

la réglementation de la sécurité à la DSAC. Pour la réglementation de sécurité dont je m'occupe, il s'agira de contribuer à l'élaboration des textes au niveau européen, expose-t-elle. Pour les nouveaux domaines de compétences de l'AESA, nous allons mettre ses propositions en consultation interne et fédérer les commentaires. Seront également nécessaires un gros travail de lobbying auprès de la Commission européenne et de l'AESA, notre présence dans les réunions européennes et l'entretien de notre réseau afin de faire passer nos points de vue... »

EN SAVOIR PLUS



© DR/AESA

L'AESA en bref

L'AESA, dont le siège se trouve à Cologne, a été créée en 2002 sur la base d'un règlement européen qui prévoyait l'extension de ses compétences aux domaines de réglementation de la sécurité et de l'environnement. À l'origine, les JAA* ont accompli un gros travail d'harmonisation dans les années 1990. Puis, l'AESA a pris le relais de cette instance paneuropéenne, qui regroupait une quarantaine de pays. Outre la certification des produits aéronautiques et la navigabilité, l'Agence s'est vu confier des compétences en matière d'exploitation des vols, de licences des personnels navigants et vis-à-vis des exploitants des pays tiers. Depuis peu, elle intervient dans la sécurité des aéroports et les services de navigation aérienne. Elle est chargée d'assister la Commission européenne dans l'élaboration de la réglementation, et de s'assurer auprès des États membres de l'application uniforme de la législation relevant de ses compétences.

* Joint Aviation Authorities



© Xavier Lambours/signatures/Thinkstock 2010

Le plan d'administration exemplaire s'applique dans les domaines environnemental, économique et social.

Exemplaire Le PAE traduit l'engagement de l'État en matière de développement durable dans le fonctionnement de son administration. Une réalité que vit déjà la DGAC. Sa démarche innovante, dont le secrétariat général assure la mise en œuvre avec la Direction des Services de la Navigation aérienne, lui confère même une longueur d'avance...

La DGAC à la pointe du PAE



Le saviez-vous ?

La charte de l'achat durable de la DGAC, parue en mai, traduit un engagement de la Direction générale de l'Aviation civile à « mobiliser l'ensemble de ses acteurs internes afin de faire de l'achat un moyen efficace de promotion des modes de production et de consommations durables ».

www.developpement-durable.gouv.fr

Le plan d'administration exemplaire (PAE) vise à optimiser l'utilisation des ressources et le fonctionnement courant de la DGAC. Cette ambition s'inscrit dans le respect du développement durable, en prolongement du "Grenelle" Environnement. Le plan s'applique dans trois domaines : environnemental, économique et social. Concrètement, le PAE s'articule autour de 20 "fiches actions". Elles décrivent des objectifs et des échéances communs à tous les services de l'État ainsi que la stratégie et les moyens à mettre en œuvre. Elles fixent aussi les indicateurs qui permettront d'évaluer, annuellement, les progrès réalisés.

La DGAC se situe à la pointe car elle a mené à bien, en novembre 2009 dans un temps record, le projet Iliade, un outil informatique spécifique. Cette Interface logicielle interservices pour une administration durable et exemplaire automatise les remontées et l'agrégation des informations nécessaires aux indicateurs chiffrés du PAE¹. Dès juillet 2009, la DGAC avait été en mesure de fournir une estimation des indicateurs 2008. Ils avaient pu être envoyés au MEEDDM² grâce à la mobilisation d'un réseau constitué de 42 correspondants locaux couvrant la totalité des services de la DGAC. Bel exemple de réactivité, le travail sur le PAE n'ayant commencé à la DGAC qu'en février 2009!

Mesures phares

Pour conduire son action, la DGAC a capitalisé sur tout un travail préparatoire réalisé dans le domaine de l'environnement au cours des années précédentes. « La dynamique était déjà lancée, fin 2007, au titre du **bilan carbone**, qui visait à quantifier les gaz à effet de serre émis

par chacun de nos 39 sites. C'est devenu la fiche action n° 17 du PAE, indique Alain Mouchet, chef du projet du PAE DGAC. Fin 2009, nous avions déjà déployé 35 bilans carbone. Cela représente 90% d'avancement sur les objectifs. D'une manière globale, nous sommes en avance sur la majorité des autres administrations. »

Réduction des émissions de CO₂

Sur les 127 000 tonnes d'équivalent CO₂ générées par les activités de la DGAC, 50% sont liés aux déplacements. La DGAC veut réduire ses émissions de 3,3% par an. Pour ce faire, elle acquiert désormais des véhicules qui émettent moins de CO₂, lors du renouvellement des parcs d'automobiles. Parallèlement, la DGAC élabore des plans de déplacements d'administration pour ses principaux services. Comme pour les entreprises privées, ils visent à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Dans le même sens, le Service national de l'ingénierie aéroportuaire (SNIA) assure la mise en œuvre d'un vaste projet d'audit énergétique des bâtiments et des logements de la DGAC. Là encore, il s'agit de diminuer les émissions des gaz à effet de serre et les consommations d'énergie.

D'autres mesures visent à faire durer tous les matériels. Pour l'informatique, par exemple, leur renouvellement interviendra tous les cinq ans en moyenne, contre trois actuellement. La première phase du PAE devrait s'achever en 2012. **Olivier Constant**

1/ Le MEEDDM vient de valider l'outil Iliade et le déploie pour l'ensemble de ses 200 services.

2/ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Bilan carbone

Le chiffrage global réalisé auprès des 39 services évalue l'activité 2008 de la DGAC à 127 kg/tonne en équivalent CO₂.

PASCAL THIBAUDIN, adjoint au chef de bureau de la formation continue "Trente-huit conducteurs professionnels de la DGAC ont suivi une formation à l'écoconduite, fin 2009. D'une durée de deux jours, ce stage comporte une partie théorique, effectuée au siège de la DGAC, et une partie

pratique. L'entraînement a été assuré au volant d'un véhicule, équipé d'instruments de mesure, qui a circulé en Ile-de-France. Les résultats sont probants: on estime la réduction de la consommation de carburant entre 7 et 20%. L'évaluation à l'issue du stage a été très positive également. Les stagiaires ont accordé une note de satisfaction globale de 6,3 sur 7."

MARC FOURNIE, secrétaire général adjoint de l'ÉNA¹ "Le contrôle aérien contribue déjà aux économies d'énergie et à la réduction des gaz à effet de serre. Les futurs ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne y sont sensibilisés depuis le premier choc pétrolier de 1973. À la rentrée scolaire

2011, en collaboration avec l'ISAE², l'ÉNA¹ proposera un nouveau Master "Aéronautique et développement durable". En outre, les personnels et les élèves suivent une demi-journée de présentation du bilan carbone de notre école. Cette sensibilisation aux questions environnementales se poursuit en 2010, à la demande et avec l'aide de nombreux élèves, par des conférences et expositions."



© Thinkstock 2010

1/ École nationale de l'aviation civile.
2/ Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace.

Carrière Apporter leur expertise en matière de parcours professionnel aux agents et aux services, telle est la mission des trois conseillers mobilité carrière. Nommés au sein de la mission GPEEC-Encadrement de la DGAC, leur rôle est de vous renseigner.

CHRISTIAN SOLER,
conseiller région
Sud-Est et Nord-Est

NAÏMA COBO,
chef de la mission
GPEEC-Encadrement

Des conseillers pour faciliter la mobilité

En 2007, la Direction générale de l'Administration et de la Fonction publique crée le métier de "conseiller mobilité carrière" au sein des ministères. « Aussitôt, la DGAC a repris cette démarche à son compte car elle répondait à un réel besoin interne, particulièrement chez les cadres, relate Gilles Perbost, ancien chef de la mission GPEEC-Encadrement, aujourd'hui remplacé par Naïma Cobo. La mobilité interne étant organisée au secrétariat général, nous souhaitons améliorer notre connaissance du vivier et des agents au niveau local. Pouvoir les rencontrer, discuter avec eux, savoir s'ils sont mobiles, ce qu'ils font et souhaitent faire... »

Trois postes de conseiller mobilité carrière ont donc vu le jour afin de couvrir l'ensemble des régions métropolitaines (lire encadré). Pourvus en totalité depuis l'été 2009, ces postes visent à favoriser les mobilités par grands bassins d'emplois. Leurs titulaires assurent deux grandes missions.

Tout d'abord, l'accompagnement individuel des agents au travers d'entretiens réalisés à leur demande ou à celle de leurs chefs de service, voire à l'initiative des conseillers mobilité carrière. L'objectif ? Mieux appréhender et mieux suivre les souhaits de mobilité de chacun et, plus largement, l'évolution professionnelle des agents. Ces entretiens permettent, à la fois, de les connaître de façon plus qualitative et de les informer des possibilités offertes pour conduire leur carrière professionnelle. Autre atout : ces rencontres favorisent la constitution d'un vivier de compétences afin, à l'avenir, de pourvoir des postes vacants avec les profils les plus adaptés.

Seconde mission des conseillers, s'attacher à connaître les perspectives d'évolution des besoins des services. L'idée consiste à identifier les mouvements de cadres envisagés dans l'année à venir et les départs à la retraite de tous les agents, d'ici à cinq ans.

Anticiper les mouvements de demain

À plus long terme, ces contacts avec les services conduisent à préparer les plans de succession. Concrètement, il s'agit de connaître les remplacements déjà prévus et d'identifier des successeurs possibles sur les postes concernés. Lors de la recherche de profils, le conseiller s'appuie sur la mission GPEEC. Finalité de la démarche : disposer d'au moins un nom d'agent par poste vacant prévu.

« Nous recevons le meilleur accueil qui soit de la part des agents comme des différents services, constate Christian Soler, conseiller mobilité carrière dans les régions Sud-Est et Nord-Est. Si la démarche est encore nouvelle, tout le monde en comprend l'intérêt. » L'approche est d'ailleurs développée en totale concertation avec les services de gestion statutaire des personnels. « Chacun fournit son expertise dans son domaine, poursuit Christian Soler. Le service de gestion intervient au niveau de l'analyse juridique et de l'acceptabilité des demandes. Nous, nous apportons un éclairage complémentaire sur les profils, les parcours et les projets personnels. »

Surtout, la démarche se veut en liaison avec les bassins d'emplois. « Nous travaillons beaucoup sur les mobilités régionales, souligne Christian Soler. Par exemple, nous comptons échanger au sein des plates-formes interministérielles régionales qui viennent d'être créées. Elles vont permettre de trouver les



© STAC/Véronique Paul.

GPEEC
Gestion prévisionnelle
des emplois,
des effectifs
et des compétences.



CLAUDE MARIE,
conseiller région
parisienne et Nord

GILLES GABIREAU,
conseiller région
Ouest et Sud-Ouest

LES CONSEILLERS mobilité
carrière accompagnent l'évolution
professionnelle des agents.



© D. Bascou/X. Lambours/Signatures

À VOTRE ÉCOUTE...

**LES TROIS CONSEILLERS MOBILITÉ
CARRIÈRE, AUX PROFILS
VOLONTAIREMENT TRÈS DIFFÉRENTS,
INTERVIENNENT DANS DES ZONES
GÉOGRAPHIQUES PRÉCISES.**

Ouest et Sud-Ouest

Gilles Gabireau, attaché d'administration, intervient à Toulouse, Bordeaux, Nantes, Brest... Cet ancien chef de services administratifs de la DGAC a été géographiquement très mobile, d'où une bonne connaissance du terrain.
Contact: **05 56 55 79 85**
gilles.gabireau@aviation-civile.gouv.fr

Région parisienne et Nord

Claude Marie a notamment en charge Reims et Lille. Attaché d'administration, il a exercé des fonctions de chef de service à la DGAC en région parisienne.
Contact: **01 69 57 69 30**
clau...@aviation-civile.gouv.fr

Sud-Est et Nord-Est

Christian Soler (IEEAC) exerce ses compétences de Perpignan à Nice en passant par la Corse, mais aussi dans les régions de Lyon/ Clermont-Ferrand et Bâle/Strasbourg. Il a travaillé comme chef de service Exploitation sur un aéroport et connaît bien les métiers de la navigation aérienne.
Contact: **04 42 33 77 40**
christian.soler@aviation-civile.gouv.fr

solutions les plus appropriées aux problèmes humains lorsque des agents, conduits à être mobiles pour des raisons d'organisation, souhaitent rester dans leur région. Réellement implantées au sein des bassins d'emplois, ces plates-formes nous aideront à favoriser les mobilités fonctionnelles. »

Enfin, à l'avenir, les conseillers mobilité carrière interviendront lors des réorganisations. Ils pourront alors apporter leur appui aux chefs de service et aux agents concernés pour allier, au mieux, les exigences des services, les souhaits des agents et leurs compétences.

Sylvie Mignard

Conformité Un nouveau règlement fixe le cadre général des mesures de sûreté, applicables depuis le 29 avril 2010. Cette évolution nécessite interprétation et concertation avant la mise en conformité de la réglementation nationale.

Simplifier et harmoniser les mesures

Voici huit ans que le règlement cadre européen en matière de sûreté aérienne n'avait pas évolué. Un nouveau texte* vient de lui succéder, le 29 avril 2010. Ses principales évolutions visent à réaliser une harmonisation pour améliorer la sûreté. «*Nous allons dans le sens d'une clarification et d'une simplification des règles en matière de sûreté et d'une élévation du niveau de formation de ses principaux acteurs*, souligne Thierry Allain, directeur Sûreté à la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC). *Pour autant, il y aura adaptation au trafic ou au contexte de chaque aéroport. Ce dernier point constitue l'une des évolutions essentielles de ce nouveau règlement.* »

Désormais, toutes les entreprises prestataires devront obtenir un agrément ou être référencées, ce qui n'était pas le cas précédemment. Une obligation de certification des agents de sûreté est instaurée. Les nouvelles dispositions concernent aussi la protection des marchandises mises à bord des avions ou utilisées sur les aéroports. Enfin, le nouveau règlement édicte un principe de reconnaissance mutuelle de

Toutes les entreprises prestataires devront obtenir un agrément ou être référencées.

ces mesures de sûreté au sein de l'Union européenne. Près de 90% des mesures s'appliquent déjà en France. En revanche, d'autres nécessitent d'être organisées dans le droit national, comme l'illustrent les patrouilles de sûreté, réalisées dans certains aéroports. «*C'est le cas type où l'État français doit préciser à qui incombe la responsabilité de cette mesure: État, exploitants d'aérodromes ou compagnies aériennes?* », indique Fabien Vallée de la DSAC.

Coordonner les pratiques

Une phase de transition précède donc la mise à jour de la réglementation nationale qui interviendra courant 2010. Actuellement, la DSAC, au niveau



Les entreprises devront anticiper la mise en place de la nouvelle réglementation.





Le saviez-vous ?

Agréments de sûreté instruits par la DSAC pour les organismes suivants :

- agents de fret habilités : 483 ;
- entreprises de transport aérien : 25 ;
- exploitants d'aérodrome : 37 ;
- établissements connus : 59 ;
- chargeurs connus : 135.

À ces intervenants s'ajoutent 71 "organismes

de formation conventionnés" et 29 "organismes techniques habilités".

Les hommes de la DSAC :

- 12 agents au sein de la Direction Sûreté (La Direction Sûreté comprend également 6 agents en charge de la sécurité des systèmes d'information) ;
- environ 70 agents dans les DSAC/IR.



© DR STAC

ZOOM SUR... LE TRAVAIL RÉALISÉ EN RÉGION

Pour Jacques Isnard, chef de la division Sûreté à la DSAC Nord-Est, « il convient tout d'abord de s'imprégner du nouveau règlement en le relisant. Il existe, en effet, des écarts de traduction entre les versions anglaise et française. Nous nous attachons donc à bien appréhender le contenu de cette réglementation ».

Le nouveau règlement européen fixe des obligations, mais il ne définit pas les entités ayant en charge la mise en œuvre des mesures. Exemple : la surveillance de la zone de sûreté à accès réglementé. « En France, nous privilégions la répartition par opérateur qui revient à définir des obligations par catégorie d'acteurs. C'est une manière de les responsabiliser. Notre travail au sein du réseau de la DSAC, incluant l'ensemble de mes collègues en région, permet d'établir une lecture commune de la réglementation. Arrêter de manière collégiale des principes, aux plans national et régional, constitue une étape primordiale. Cependant, leur application à des situations particulières, comme celle de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse, implique de s'attacher tout autant à l'esprit de la règle qu'à sa lettre. »

Bien entendu, cette analyse est ensuite partagée avec les opérateurs locaux afin de s'inscrire dans une démarche consensuelle. L'information des partenaires régionaux s'avère, par ailleurs, primordiale. Elle concerne, outre les opérateurs, les autres services de l'État, comme la gendarmerie des transports aériens ou la police aux frontières. « Vis-à-vis de ces services, nous profitons des réunions mensuelles de notre comité opérationnel de sûreté pour les informer des changements. Quant aux opérateurs, les premières informations leur ont été transmises à l'automne 2009 dans le cadre d'un comité local de sûreté », conclut Jacques Isnard.

central, et les DSAC-IR (interrégionales) travaillent de concert avec la Direction du Transport aérien (DTA) (voir page 22) pour élaborer des lectures communes de la nouvelle réglementation. Depuis la fin du mois de février, des réunions hebdomadaires leur permettent d'échanger autour de questions pointues telles les mesures à appliquer pour les aéronefs en transit sur les aéroports.

Conjointement, la DTA et la DSAC organisent également des réunions plus stratégiques avec les autres services de l'État (police aux frontières et gendarmerie des transports aériens) et les opérateurs (exploitants d'aérodromes, compagnies, agents de fret). Le but ? Recenser les problématiques

principales et s'accorder sur les méthodes de travail. D'ores et déjà, les grilles d'évaluation utilisées lors des audits des opérateurs ont été adaptées. « Ce travail nous a permis d'anticiper la mise en œuvre de la nouvelle réglementation et d'être aussi prêts que possible au 29 avril », indique Thierry Allain. Comme le souligne Gilbert Guicheney, son adjoint, « le souhait de la DSAC, c'est d'avoir une réglementation française la plus simple possible et qui n'ajoute pas de strates supplémentaires à la réglementation européenne ». **Olivier Constant**

* Le règlement (CE) n°300/2008 du 11/03/2008 remplace le règlement (CE) n°2320/2002 le 29/04/2010.

EN SAVOIR PLUS...

CE QUI CHANGE

Le nouveau règlement européen comporte notamment les dispositions suivantes :

- adaptation de la sûreté à l'activité de l'aéroport. Cela se fait via des procédures spéciales et des dérogations admises sur les aéroports où sont réalisés huit vols en partance par jour, au maximum ;
- certification des personnels chargés des mesures de sûreté et des formateurs de sûreté ;
- évolution du zonage des aéroports :

les mesures de sûreté sont renforcées au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'avion ;

- fin du principe d'interdiction systématique d'emport des liquides, mais maintien des restrictions actuelles en l'absence d'équipements de contrôle ;
- amélioration de la protection de la chaîne d'approvisionnement des aéroports et des aéronefs. L'État délivre des agréments de "fournisseurs habilités", et les fournisseurs connus sont référencés.

Éric Plaisant, moins d'un an après son arrivée à la tête de la sous-direction de la Sûreté et de la Défense, à la Direction du Transport aérien (DTA), a été confronté à la tentative d'attentat du 25 décembre 2009 et à l'entrée en vigueur du nouveau règlement cadre européen en matière de sûreté.



© Raphaël Dautigny

Un expert des domaines sensibles à la Sûreté

Vous êtes commissaire divisionnaire de la Police nationale. Qu'est-ce qui vous a incité à vous orienter vers la sûreté aérienne ?

L'expérience que j'ai acquise dans le domaine de la sécurité nucléaire a été déterminante. J'ai, en effet, exercé les fonctions de chef du bureau de la sécurité nucléaire et des matières sensibles, au ministère de l'Industrie, pendant près de six ans. Ce service était chargé de veiller à la protection des matières nucléaires proliférantes, des sites et des transports nucléaires contre les actes criminels ou terroristes. Par ailleurs, le ministère de l'Intérieur dont je suis issu, assure avec le ministre chargé des Transports une tutelle attentive sur la sûreté de l'aviation civile. Mon origine policière permet donc de renforcer les

liens indispensables entre ces deux ministères.

Le nouveau règlement cadre européen en matière de sûreté est en vigueur depuis avril 2010. Quelles sont les conséquences pour la réglementation française ?

Ce règlement s'applique directement et de plein droit depuis le 29 avril. Mais certains points de la réglementation française doivent être mis à jour par une révision du code de l'aviation civile. Une ordonnance et un décret en Conseil d'État sont prévus fin 2010 et deux arrêtés, courant 2011. La sous-direction de la Sûreté et de la Défense pilote un groupe de travail chargé de rédiger ces textes. Il est composé de représentants de la DGAC, des ministères de l'Intérieur, de la Défense et de

“Notre priorité : maintenir un niveau de sûreté et de cohérence maximum, limitant les marges d'incertitude et ne dérogeant pas à la nouvelle réglementation européenne.”

l'Économie. Les professionnels du secteur (aéroports, transporteurs, spécialistes du fret, sociétés de sûreté) sont consultés et leurs observations prises en compte chaque fois que cela est possible.

D'ici à l'actualisation de la réglementation française, que se passe-t-il ?

Pour gérer la période transitoire, notre sous-direction a travaillé étroitement avec la Direction de la Sûreté de la DSAC². Celle-ci a organisé notamment des conférences téléphoniques hebdomadaires avec ses DSAC/IR³ pour harmoniser les pratiques et les interprétations du nouveau règlement. Au niveau stratégique, nous avons mis en place un groupe de travail, auquel ont participé la DSAC, les services de l'État concernés (ministère de l'Intérieur, gendarmerie des transports aériens) et les professionnels. Ce groupe a traité des questions de fond soulevées par cette période transitoire. Notre priorité est de maintenir un niveau de sûreté et de cohérence maximum, limitant les marges d'incertitude et ne dérogeant pas à la nouvelle réglementation européenne. Cette méthode pragmatique a été appréciée par nos partenaires qui ont pu ainsi faire connaître leurs difficultés.

Quels sont les résultats de la démonstration du portail à ondes millimétriques (POM) ?

C'est la tentative d'attentat du 25 décembre 2009 qui a incité la France à tester ce matériel de détection. Un démonstrateur de ce POM a été autorisé par le préfet de Seine-Saint-Denis, pour une durée de



Le saviez-vous?

Les mesures de sûreté aérienne visent à empêcher les actes malveillants contre un aéronef. Elles sont conformes aux réglementations européenne et nationale. Si la menace analysée en permanence par les services de renseignement se précise, elles peuvent être renforcées en quelques heures sous le contrôle et la responsabilité

de la DGAC, en liaison étroite avec les services de la police et de la gendarmerie nationales.

Cette adaptabilité est le fruit d'une collaboration des services de l'État entre eux, mais aussi avec les gestionnaires aéroportuaires, les compagnies et les sociétés de sûreté privées.

trois mois à compter du 22 février 2010, à Roissy CDG pour les départs vers les États-Unis, en complément des moyens de contrôle classiques. Les passagers pouvaient choisir entre le POM et la palpation. Les résultats intéressants démontrent tout le potentiel de cette technologie. Pour autant, elle ne saurait être la réponse à toutes nos attentes et son utilisation devra être couplée avec les autres technologies existantes (détecteurs de métaux, recherches d'explosifs, rayons X, etc.). Nous comptons aussi sur une autre expérimentation en cours sur l'analyse comportementale des passagers pour compléter cette panoplie.

L'Union européenne va-t-elle harmoniser les réglementations nationales et les pratiques dans ce domaine ?

La Commission européenne est plutôt favorable à l'utilisation du POM,

moyennant de strictes précautions d'emploi. Elle négocie actuellement avec le Conseil et le Parlement européens pour intégrer son utilisation dans la réglementation. Les mesures prises par les États européens sont divergentes. Le Royaume-Uni a imposé aux passagers des contrôles obligatoires à l'aide de POM ou d'appareils de détection à rayons X sur trois aéroports. Les Pays-Bas ont installé plusieurs portails à Schiphol. D'autres États sont, en revanche, opposés à l'utilisation de ces deux types d'appareils. En France, l'emploi de rayonnements ionisants sur les personnes est strictement réservé à des usages médicaux. Le gouvernement a donc choisi une voie médiane en autorisant un démonstrateur, permettant de tester l'efficacité, l'acceptabilité par les passagers et les agents de sûreté, l'impact sur la fluidité de l'appareil avant toute décision.

Les petits aérodromes sont de plus en plus impliqués dans le domaine de la sûreté. Quel est l'enjeu dans ce domaine ?

Plusieurs rapports ont soulevé la question de la vulnérabilité potentielle de certains aérodromes en matière de sûreté. Pour la renforcer sur les aérodromes dits secondaires, une circulaire a été diffusée au printemps dernier, demandant la mise en œuvre de mesures "de bon sens". Mais il convient surtout de développer une véritable culture de la sûreté dans le monde de l'aviation légère. En mai 2010, la MALGH⁴ a sensibilisé ses acteurs en diffusant un dépliant par le biais de leurs fédérations et associations aéronautiques.

Propos recueillis par Daniel Bascou

- 1/ Règlement (CE) n°300/2008 du 11 mars 2008 (lire page 20).
- 2/ Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.
- 3/ DSAC interrégionales.
- 4/ Mission aviation légère, générale et hélicoptères.

PARCOURS

1960 : naissance à Paris /
1986 : diplômé de l'École nationale supérieure de police (ENSP). Nommé adjoint au chef du district de police urbaine de Saint-Denis (93) / **1989** : chef de la circonscription de police urbaine du Raincy / Clichy-sous-Bois /
1994 : adjoint, puis chef du bureau de l'action préventive et de la politique de la ville à la Direction centrale de la sécurité publique / **1997** : chef de la 6^e division de police judiciaire de Paris / **1999-2002** : chef du 2^e puis du 5^e secteur à la Direction de la police urbaine de proximité de Paris /
2002 : conseiller pour la sécurité intérieure auprès du Haut fonctionnaire de défense du ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et chef du bureau de la sécurité nucléaire et des matières sensibles / **2008** : chargé de mission à la Délégation à la prospective et à la stratégie au ministère de l'Intérieur / **1^{er} juillet 2009** : sous-directeur de la Sûreté et de la Défense à la Direction du Transport aérien



© Raphaël Dautigny

Un répertoire pour les métiers

La Gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences (GPEEC) est en place au sein de la DGAC depuis les années 1990. Désormais, elle s'appuie sur un outil de référence: le répertoire qui détaille tous nos métiers.

UN RÉPERTOIRE POUR QUOI FAIRE ?

Élaboré dans la droite ligne du répertoire interministériel des emplois* et de celui de notre ministère de tutelle, ce répertoire recense les 15 filières et les 168 métiers de la DGAC.

Objectif: mieux faire connaître nos métiers, favoriser les mobilités et constituer des viviers de compétence.

QUE COMPORTENT LES FICHES MÉTIER ?

« Toutes structurées de la même manière, elles décrivent de façon très synthétique le métier, ses activités, les compétences requises, les conditions d'exercice, les parcours professionnels types et les tendances d'évolution sur les plans quantitatif et qualitatif », décrit Marie-Noëlle Brisset, chargée du corps des Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (IEEAC).

QUI PEUT LE CONSULTER ?

Tous les agents qui désirent mieux s'informer sur les métiers et les évolutions professionnelles envisageables. Vous pouvez aussi découvrir des métiers auxquels vous n'auriez pas songé.

Il est accessible aux gestionnaires RH en version numérique et papier. Des exemplaires papier peuvent être demandés à la mission GPEEC du secrétariat général au : **01 58 09 36 87**.

COMMENT Y ACCÉDER ?

- 1// Allez dans "Bravo Victor" sur <http://portail-dgac.aviation-civile.gouv.fr/portal/server.pt>
- 2// voir rubrique: "Ressources humaines";
- 3// puis consultez le chapitre "Gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences".



© Thinkstock 2010

LES ÉVOLUTIONS EN 2010

Après une mise à jour prenant en compte les remarques des services utilisateurs, le répertoire sera intégré au système informatisé des ressources humaines (NOIRh). Chaque agent sera alors rattaché à sa filière et à son métier.

« Les services RH pourront ainsi affiner la gestion prévisionnelle des compétences. En effet, ils connaîtront le rattachement exact de chaque agent, indique Gilles Perbost, ancien chef de la mission GPEEC-Encadrement. Par ailleurs, les métiers apparaîtront désormais dans les publications des vacances de poste. Enfin, la partie compétences va être harmonisée d'un métier à l'autre. »

Ce référentiel des compétences permettra, notamment, de mieux adapter l'offre de formation aux besoins des agents.

Sylvie Mignard

* Sur le RIME, répertoire interministériel des emplois, voir : www.fonction-publique.gouv.fr/article389.html

Conception du répertoire

Début 2007, 15 groupes de travail – présidés par des responsables aux compétences et expertises reconnues – analysent les activités de chaque filière afin de catégoriser et de décrire chaque métier.

En janvier 2008, ils rendent leurs travaux. Une toute première version du répertoire est éditée, recensant déjà les 168 métiers. En mai 2009, le comité technique paritaire (CTP) de la DGAC valide le répertoire.

Les trois quarts des métiers DGAC retrouvent une correspondance avec ceux du répertoire du ministère de tutelle et une centaine avec ceux du RIME*.

Le général Philippe Adam dirige la DIRCAM¹ depuis juillet 2009. Cette direction est un partenaire privilégié de la DGAC, notamment pour la gestion civile/militaire de l'espace aérien français. À ce titre, la DIRCAM est partie prenante dans la construction du ciel unique européen.

Un ciel unique pour les militaires et les civils

Comment la circulation aérienne militaire sera-t-elle intégrée dans le FABEC²?

La Défense a pu exprimer ses besoins en matière d'espace et de circulation aérienne dès le début des travaux du FABEC. Garantir la souveraineté nationale, dans le cadre de la posture permanente de sûreté, et maintenir l'accès à l'espace aérien pour les avions de la Défense, pour leurs entraînements et

a certifié leurs unités de contrôle, leurs organismes de formation (Mont-de-Marsan pour l'Armée de terre et l'Armée de l'air et l'ÉNAC⁴ pour la Marine) et leurs programmes de formation. Les contrôleurs de défense aérienne qui rendent les services de la circulation aérienne militaire (CAM) ne sont pas concernés par la licence communautaire.

"Au sein du FABEC, les décisions pourront être prises en concertation avec les instances civiles et militaires."

le maintien en condition opérationnelle des unités, sont nos principaux objectifs dans ce projet européen. Ils ont été formalisés dans la déclaration d'intention des États du FABEC, cosignée par leurs autorités militaires respectives en 2008. Ils seront réaffirmés dans le traité international qui sera signé fin 2010. Ainsi, au sein du FABEC, et grâce aux structures qui seront mises en œuvre, les décisions pourront être prises en concertation avec les instances civiles et militaires, à l'instar du modèle français de gestion civile/militaire de l'espace aérien.

Quand les premières licences communautaires seront-elles délivrées à des contrôleurs aériens militaires?

Au plus tard le 1^{er} novembre 2010, la DSAC³ délivrera ces licences aux contrôleurs militaires qui rendent les services de la circulation aérienne générale (CAG) aux aéronefs militaires comme aux aéronefs civils. Au préalable, la DSAC

Quels sont les objectifs de la réorganisation des services de la Défense dans le nord-est de la France?

Cette réorganisation, lancée en mai dernier, découle de la mise en œuvre du Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale décidée par le président de la République. Il s'agit d'adapter les services du ministère de la Défense aux enjeux de ce début de XXI^e siècle. Concrètement, nous voulons atteindre la taille critique sur des plates-formes qui seront moins nombreuses mais qui accueilleront plus d'avions. Ainsi, après Colmar en 2009, les bases de Reims, Metz, Cambrai fermeront d'ici à 2012. Celle de Saint-Dizier accueille le Rafale. Cette réorganisation nous conduit à adapter le dispositif de circulation aérienne à nos implantations dans le nord-est de la France, avec comme objectif principal d'offrir au Rafale l'espace d'entraînement dont il a besoin. Il convient de souligner que les études en cours sont menées en cohérence avec les travaux du FABEC. Enfin, cette réorganisation s'inscrit dans le cadre de la création de la Direction de la Sécurité aéronautique d'État, autorité unique de réglementation et de surveillance, sur le modèle du ciel unique européen.

Propos recueillis par Daniel Bascou

1/ Direction de la Circulation aérienne militaire.

2/ Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale.

3/ Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.

4/ École nationale de l'aviation civile.



© DR/Dircam.

PARCOURS

1958 : naissance à Épinal /
1980 : commandant en second du Centre d'instruction militaire, Metz /
1990 : commandant de l'escadron opérationnel n° 1, CDC 05.943, Nice /
1997 : commandant en second puis commandant, CDC 05.901, Drachenbronn /
2000 : chargé de mission auprès du directeur de la navigation aérienne, Paris /
2002 : sous-chef d'état-major "surveillance, contrôle, sol-air", CASSIC Villacoublay /
2004 : commandant de la base aérienne 901, Drachenbronn / **2007** : directeur adjoint de la circulation aérienne militaire, Taverny / **2009** : directeur de la circulation aérienne militaire, Taverny.

Habitudes de voyages Qui sont les passagers aériens, dans notre pays? Inédite, une enquête réalisée à la demande de la DGAC, en 2009, établit le profil du passager aérien. Elle prend notamment le contre-pied d'idées reçues sur les voyages professionnels.

Portrait-robot du passager aérien

Mieux connaître les passagers pour anticiper leurs besoins et leurs tendances de voyages. C'est l'idée qui a conduit la première enquête sur le profil des passagers aériens en France. « Habituellement, les informations sur les passagers proviennent d'enquêtes réalisées de manière isolée par les gestionnaires d'aéroports, avec des questionnaires et des méthodes qui leur sont propres, explique Elisabeth Bouffard-Savary, qui a dirigé l'étude avec Didier Launez, au bureau de la Prévision, de la prospective et de la veille stratégique à la DTA*. Cette fois, il s'agit d'un travail global, coordonné et homogène, mené à grande échelle dans notre pays. » Il dresse une photographie précise des habitudes des passagers.

En France, 59,4% des passagers utilisent les aéroports métropolitains sont des nationaux. Viennent ensuite les ressortissants de l'Union européenne (20,5%), parmi lesquels les Britanniques sont les plus nombreux (4,6% de l'ensemble des passagers), puis ceux en provenance de l'Amérique du Nord (5,7%) et de l'Europe extracommunautaire (4,1%).

Les passagers aériens s'avèrent être en majorité des hommes (55%), avec une forte proportion de passagers de la tranche d'âge des 26-35 ans (25,9%), suivie des 36-45 ans (23,8%).

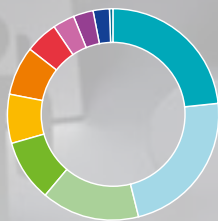
Concernant la situation professionnelle des passagers, les cadres supérieurs et les professions libérales (25,2%) sont représentés quasiment à parité avec les cadres moyens (25,3%). Le croisement de

cette répartition avec le type de compagnies utilisées, révèle une des premières surprises de l'enquête. On croit souvent que les cadres supérieurs et moyens voyagent majoritairement sur des compagnies traditionnelles. Il n'en est rien! Certes, ils constituent 25% de la clientèle des compagnies classiques et 28% de celle des transporteurs de l'alliance Skyteam. Cependant, les compagnies à bas coût ne sont pas en reste puisque les cadres supérieurs représentent 21% de leur clientèle et les cadres moyens 23%. Crise oblige...

Voyages professionnels: le low cost s'installe

Cette répartition très équilibrée explique qu'Air France et ses alliées de Skyteam prennent, maintenant, très au sérieux la

Sur la totalité des personnes interrogées, 20,5% des voyageurs précisait être en correspondance, en provenance de :



■ Union européenne 23,5%
 ■ Métropole 22,7%
 ■ Amérique du Nord 15%
 ■ Amérique latine et Caraïbes 9,6%
 ■ Afrique (autres) 7,5%
 ■ Asie 7,3%
 ■ Europe (autres) 5,2%
 ■ Moyen-Orient 3,2%
 ■ Outre-mer 3,1%
 ■ Maghreb 2,5%
 ■ Océanie 0,4%

Des informations qui donnent un éclairage sur l'attractivité de la France, de ses aéroports et des compagnies qui la desservent, dans le transport aérien mondial.





Le saviez-vous?

Fidèle ou pas? Dans l'univers des voyages d'affaires, les programmes de fidélisation conçus par les compagnies représentent un enjeu majeur. « Les programmes de fidélité permettent aux compagnies aériennes de se constituer une gigantesque base de données sur les profils des passagers et de leur faire connaître directement leurs offres et les nouveautés correspondant à leurs critères d'achats », explique Corinne Vroman (Air France Consulting).

concurrence des compagnies *low cost*. Tandis que ces dernières – auparavant très axées sur le trafic loisirs – cherchent désormais à séduire de plus en plus les voyageurs professionnels.

La percée des *low cost* devient aussi perceptible quand on analyse le seul motif du voyage. Pour raison professionnelle, les voyageurs utilisent à 33% les compagnies de Skyteam ou à 23% les autres compagnies classiques, mais choisissent aussi à 18% des compagnies à bas coût.

La voiture, principal moyen d'accès à l'aéroport

L'enquête de la DGAC tord aussi le cou à une autre idée reçue sur le mode d'accès à l'aéroport. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les transports publics – tous types confondus (TGV, RER, métro, bus) – se placent très nettement derrière les trajets en voiture avec un proche ou un collègue (30,8%), et en taxi (17,3%).

« Le mode ferroviaire, que ce soit le RER, les trains régionaux, le TGV ou les trains classiques, concerne moins d'un passager sur quatre, souligne Elisabeth Bouffard-Savary. Cette situation s'explique, notamment, par le fait que peu d'aéroports sont encore raccordés au réseau ferroviaire. C'est seulement le cas à Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Strasbourg, plus récemment. »

Le dernier grand enseignement porte sur le billet. D'emblée, on observe que l'e-ticket s'inscrit dans les mœurs: 82,7% des voyageurs ont un billet électronique. Quant au mode de réservation, Internet est majoritaire que ce soit sur le site de la compagnie (33,6%) ou sur un autre (18,4%). Mais, la part des billets réservés en agences de voyages reste importante: 29,8%. Un pourcentage remarquable au vu des bouleversements que ce mode de réservation a connu avec, notamment, la fin des commissions aériennes. **Annette Leroy**

* Direction du Transport aérien.

MÉTHODOLOGIE

L'enquête sur le profil des passagers aériens a été réalisée en basse et en haute saison, entre le 30 janvier et le 5 février 2009, puis du 24 au 30 juillet 2009.

Au total, 45 614 questionnaires ont été renseignés pour un objectif initial de 44 000. L'enquête s'est déroulée dans les principaux aéroports français, représentant 95% du trafic.

17%

des passagers au départ d'un aéroport français prennent un vol pour effectuer une correspondance sur une autre plate-forme.

QUESTIONS À...

ÉLISABETH BOUFFARD-SAVARY,

DU BUREAU DE LA PRÉVISION, DE LA PROSPECTIVE ET DE LA VEILLE STRATÉGIQUE À LA DTA

Comment est venue l'idée de cette enquête?

La DGAC, grâce à un système statistique mis en place il y a quelques dizaines d'années, bénéficie d'une très bonne connaissance du trafic aérien: destinations des vols, nombre de passagers, types d'avion, motorisation, compagnies opérant...

Mais peu de chose sur les passagers: qui sont-ils? Pourquoi voyagent-ils? Avec le lancement de cette première enquête, nous allons enfin pouvoir disposer de données qualitatives très précises. Elles nous seront très utiles afin de mieux comprendre les origines et destinations réelles des passagers, leurs habitudes et leurs attentes... L'enquête sera très utile pour les modélisations de trafic qui permettent de procéder à des prévisions ou pour des simulations sur les réactions de passagers à telle ou telle mesure spécifique, comme l'impact de la taxe carbone sur le prix du billet, par exemple.

Des enquêtes similaires existent-elles en Europe?

En fait, nous nous sommes inspirés d'une enquête. "Air Passenger Survey" est réalisée en Grande-Bretagne par la *Civil Aviation Authority (CAA)*, l'équivalent de la DGAC. Elle existe depuis 1968 et s'effectue dans quatorze aéroports. Elle est réalisée, chaque année, sur les plates-formes de Gatwick, Heathrow, Luton, Manchester et Stansted; tous les trois ou cinq ans à Aberdeen, Bournemouth, Durham Tees Valley, Edimbourg, Glasgow, Inverness, Leeds Bradford, Newcastle et Prestwick. L'échelle est donc beaucoup plus grande qu'en France: la dernière "Air Passenger Survey" portait sur 160 000 questionnaires.

Quand se déroulera la deuxième enquête en France?

Les deux vagues de questionnaires pour l'enquête 2010 ont été réalisées. Pour cette édition, nous devrions dépasser 50 000 questionnaires!



© DGAC / Daniel Bascou

Révision Le deuxième paquet "Ciel unique" vise à renforcer la mise en place d'un espace aérien européen, moins fragmenté et capable d'assurer un développement durable du transport aérien. Il prévoit, en particulier, un système d'incitation à la performance pour les services de contrôle aérien.



© Thinkstock 2010

Ciel unique: l'Europe remet les gaz

Le 21 octobre 2009, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 2^e paquet "Ciel unique". Le règlement (CE) n° 1070/2009, qui révisé la version précédente de 2004, constitue une étape importante. En effet, il vise à instaurer une gestion du trafic aérien européen moins fragmentée et plus apte à relever les défis futurs en termes de capacité, d'efficacité et de sécurité. « *Le ciel européen est trop morcelé, ce qui allonge les trajectoires, accroît les durées de vol et les*

coûts », regrettait Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, lors du Sommet européen de l'aviation civile de novembre 2008.

Pour remédier à ce morcellement – dû aux frontières, à la gestion civile et militaire de l'espace aérien et à la diversité des systèmes de gestion du trafic aérien – cette révision demande aux pays membres d'accélérer la mise en place des blocs d'espace aérien fonctionnels (FABs) d'ici à 2012. Elle prévoit la création de fonctions de réseau,

permettant d'assurer la cohérence des routes aériennes, des fréquences radio et des codes transpondeurs radars¹.

Le deuxième paquet "Ciel unique" introduit également une évolution majeure: un régime de gestion de la performance coordonné au niveau de l'Union². Il rend ainsi obligatoire à partir de 2012 l'adoption de plans de performances pour l'ensemble des États de l'Union européenne soit au niveau national, soit au niveau des FABs. Les objectifs de performance de ces plans doivent être compatibles, de manière consolidée, avec ceux fixés au niveau de l'Union. Ces plans doivent, en outre, être accompagnés de mécanismes d'incitation à la performance.

Ce système intègre désormais les services terminaux et met fin aux mécanismes correcteurs liés au recouvrement des coûts utilisé jusque-là par 37 des 38 États



Le saviez-vous?

Les trajectoires réelles des vols sont plus longues que les distances minimales hors de toutes contraintes. Entre Milan et Amsterdam, par exemple, le trajet est rallongé de 155 km. Selon certaines estimations, les avions parcouraient en Europe, en moyenne, 49 km de trop par vol en 2007.

Le surcoût engendré par la fragmentation de la gestion du trafic aérien en Europe est estimé par la Commission des performances d'Eurocontrol à environ 1 milliard d'euros par an.

membres d'Eurocontrol (Royaume-Uni exclu). « Le système actuel consiste à établir une tarification en fonction de coûts prévisionnels divisés par des unités de service³ prévisionnelles, expose Hervé Toro, sous-directeur des finances à la DSNA⁴. Ce système permet de fixer le tarif prévu pour l'année suivante et d'instaurer ensuite un mécanisme correcteur. Il aboutit à répercuter sur les exercices suivants les écarts (en plus ou en moins) des recouvrements effectifs des redevances, en fonction du trafic et des coûts réellement constatés. »

Mesurer l'efficacité et la qualité

Mais ce mécanisme correcteur engendre un décalage de deux ans dans les recouvrements des redevances. Il n'est pas non plus en phase avec l'annualité propre au budget de l'État. Autre inconvénient majeur, selon les usagers : ce système ne s'avère pas incitatif pour les prestataires de services de navigation aérienne car il leur permet de recouvrer à 100% des coûts quelle qu'en soit l'évolution effective.

Pour les incitations à la performance, le deuxième paquet "Ciel unique" prévoit des indicateurs de mesure, encore en discussion avec les usagers. Ces indicateurs porteront sur l'efficacité économique, la qualité de service (retards et capacité) et l'environnement. L'incitation à l'efficacité économique consistera à fixer à l'avance, dans les plans de performances, le niveau des coûts à recouvrer, qui devra, par ailleurs, être compatible avec l'objectif européen adopté dans ce domaine. Les prestataires de services n'auront donc pas à restituer aux usagers d'éventuelles économies supplémentaires. « S'agissant

des indicateurs "techniques", le système va permettre, par exemple, de fixer des engagements sur un niveau de retard plafond ou sur l'extension horizontale des vols en route. Il aura des retombées bénéfiques pour les compagnies aériennes en termes de temps de vol et de consommation de carburant. Pour les prestataires de la navigation aérienne, ce sera l'occasion de rendre les meilleurs services aux meilleurs coûts », estime Hervé Toro. Pas question pour autant de relier les indicateurs de sécurité à une quelconque incitation économique ! La sécurité ne doit en aucun cas être un enjeu financier.

La France a, d'ores et déjà, anticipé l'application du deuxième paquet "Ciel unique". Dès cette année, elle est entrée dans un système de coûts fixés à l'avance. Mais, mauvaise conjoncture oblige, le plan de performance mis en place par la DGAC n'est établi que pour un an. Par ailleurs, les indicateurs de performance seront "en test", sans objectifs contraignants initialement. Cette période de rodage devrait s'avérer précieuse avant 2012, quand ce système s'imposera à tous les États membres...

Henri Cormier

- 1/ Le transpondeur d'un avion permet aux radars secondaires des stations de contrôle du trafic aérien au sol de déterminer la position de l'avion dans l'espace surveillé. Il donne également une information de position aux autres avions à proximité.
- 2/ Avant 2004, Eurocontrol avait déjà prévu un système d'incitation à la performance, portant sur la seule redevance de route. Mais celui-ci demeurerait facultatif (seul le Royaume-Uni l'appliquait) et il n'incluait pas les redevances terminales.
- 3/ Les unités de service sont calculées pour chaque vol selon la distance parcourue et la masse maximale de l'avion au décollage.
- 4/ Direction des Services de la Navigation aérienne.

FAIRE TOMBER LES FRONTIÈRES DU CIEL

L'espace aérien est organisé de manière partiellement coordonnée entre les 27 États de l'Union européenne. On compte une cinquantaine de centres de contrôle de trafic aérien aux systèmes différents. Cette fragmentation entraîne, de manière directe ou indirecte, des conséquences en termes de capacité, de retards, de coûts ou encore de pollution. Face aux retards constatés à l'époque, et aux prévisions de croissance du trafic aérien, la Commission européenne a lancé, en 1999, une initiative pour créer un "Ciel unique européen". Un premier paquet de règlements a été adopté en mars 2004 afin de définir un cadre pour organiser la gestion de l'espace aérien, la sécurité, les redevances des services de navigation aérienne et l'interopérabilité des systèmes. Le deuxième paquet "Ciel unique", adopté en octobre 2009, veut renforcer et accélérer le processus d'unification de l'espace aérien européen. Il prévoit, notamment, de s'appuyer sur le programme SESAR^{*} pour édifier le système européen de contrôle du trafic aérien à l'horizon 2020, et sur la mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels, en 2012 au plus tard, pour renforcer la performance du contrôle aérien.

^{*} Single European Sky ATM Research.

L'INITIATIVE SESAR VISE À :

- multiplier par trois la capacité;
- diviser les coûts d'exploitation par deux;
- réduire l'impact environnemental par vol de 10 %;
- multiplier la sécurité par un facteur 10.



Technologie La deuxième édition du Salon de l'Aviation verte au Bourget a clairement mis en exergue la nécessité de ruptures technologiques pour aller plus vite en matière de protection de l'environnement.



Le Sunseeker, premier planeur à énergie solaire, a volé au Salon 2010.



L'Aviation se met au vert

Du 18 au 20 juin dernier, s'est tenue au Bourget la deuxième édition du Salon de l'aviation verte avec le soutien de la DGAC.

Outre les 5 000 visiteurs, les industriels ont bien répondu présents aux conférences du salon. En revanche, ils ont peu participé à la manifestation en tant qu'exposants, en raison de réductions dans leurs budgets du fait de la crise économique.

Directeur du musée de l'Air et de l'Espace* à l'époque et initiateur de cette manifestation bisannuelle, Gérard Feldzer convie les industriels à "s'associer, dès maintenant, pour créer un "prix de l'innovation verte", destiné à faire le lien entre petits constructeurs, universités et industriels. Pour encourager fortement les chercheurs et universités à venir concourir, il conviendrait de doter généreusement les prix attribués. Le million d'euros qui serait nécessaire à cette forte mobilisation représenterait 0,1% des différents crédits recherche accordés aux industriels européens..."

En attendant la rupture technologique que Gérard Feldzer appelle de ses

vœux, des avancées significatives ont déjà été réalisées dans les matériaux avec l'utilisation de fibres de carbone issu du végétal. Dans le domaine des carburants, de gros progrès ont été accomplis en matière de mise sous pression de l'hydrogène. D'autres avancées sont d'ores et déjà à portée de main. Ainsi, Gérard Feldzer milite « pour la motorisation électrique du train d'atterrissage des avions qui permettrait une mise en route de ses moteurs quelques instants avant le décollage ».

D'ici là, l'aérostier helvétique Bertrand Piccard poursuivra en 2011 la préparation de son tour du monde par étapes avec son avion solaire, Solar Impulse, après avoir effectué, l'été dernier, un vol de vingt-six heures.

Olivier Constant

*La voltigeuse Catherine Monoury lui a succédé en août à la direction du musée.

EN SAVOIR PLUS...

L'ENGAGEMENT D'EADS

Département créé en 2009 au sein d'EADS Innovation Works, Énergie et Propulsions travaille au développement des alternatives à la propulsion conventionnelle. Sur ce plan, des avancées très significatives ont été réalisées récemment, dont trois présentées en juin 2010.

Les visiteurs du Salon aéronautique ILA de Berlin ont ainsi découvert le premier avion au monde à avoir volé avec l'un de ses deux moteurs Diesel alimenté uniquement par du biocarburant à base d'algues. Au cours de l'ILA, EADS Innovation Works a aussi dévoilé un concept d'hélicoptère hybride, avec un moteur Diesel entraînant le groupe générateur d'électricité. Ce moteur pour hélicoptère léger est très prometteur car il permet des gains de consommation de l'ordre de 40%. Il est à ce titre l'un des démonstrateurs soutenus par le CORAC.

Enfin, lors du Salon de l'aviation verte, trônait sur le stand d'Énergie et Propulsions le tout premier Cri Cri quadrimoteur de voltige à propulsion électrique, pour lequel EADS apporte ses compétences dans le domaine du management de l'énergie électrique embarquée. Grâce à sa propulsion 100% électrique, il n'émet pas de CO₂. Le Cri Cri a effectué son premier vol le 2 septembre dernier.

DEUXIÈME SÉMINAIRE DU CORAC* À LA DGAC

Le 3 mai dernier, la DGAC a accueilli à son siège la deuxième édition du séminaire du CORAC. Ouverte par les interventions de Dominique Bussereau et Fabrice Brégier, président du comité de pilotage du CORAC, celle-ci a permis de faire le point sur la feuille de route technologique visant à développer le transport aérien en diminuant son impact environnemental. Une première présentation des neuf plates-formes de démonstrateurs, retenues dans le cadre de l'emprunt national, a enrichi le dialogue au sein du secteur.

En savoir plus :

<http://www.aerorecherche.corac.com>.

* Conseil pour la recherche aéronautique civile.

Coopération Dernier-né d'Eurocopter, l'EC175 a commencé ses essais en vol à Marignane, en décembre 2009. Cet appareil a une vocation polyvalente. Il se distingue par une autre caractéristique : sa conception binationale.

EC175, l'hélicoptère franco-chinois

Bimoteur de 7 tonnes pouvant embarquer 16 passagers, l'EC175 est le fruit de la coopération la plus avancée d'Eurocopter avec l'industrie chinoise, après plus de trente ans d'échanges. En effet, la conception et l'industrialisation de l'appareil se répartissent, selon la compétence de chacun, à égalité entre les deux partenaires.

Au final, deux versions seront disponibles, chacune faisant l'objet d'une certification propre : l'EC175 et le Z15, respectivement produits, vendus et supportés depuis la France et la Chine par Eurocopter et Avic*. Elles seront assemblées sur deux chaînes distinctes quoique alimentées en pièces par une source d'approvisionnement unique.

« L'EC175 représente l'engagement de notre industrie dans un programme ambitieux et déterminant. Par l'intermédiaire

de la DGAC, l'État français a apporté son soutien via une avance remboursable. La stratégie sous-jacente à cette coopération franco-chinoise vise la présence européenne sur le marché asiatique, en forte croissance, alors que les marchés occidentaux ne sont plus alimentés que par le renouvellement des flottes en service », explique Jean-Pierre Dantart, chef de programme hélicoptères à la sous-direction de la Construction aéronautique (SDC) de la DGAC.

« Notre but ? Accompagner les Chinois dans le développement de leur industrie aéronautique, tout en préservant notre savoir-faire, notamment en termes d'intégration et de certification », précise, de son côté, Richard Dubreuil, adjoint au directeur du programme chez Eurocopter. En outre, l'EC175 – qui complète sa gamme "moyenne supérieure" – préserve l'économie du

secteur : quelque 2000 emplois répartis entre Eurocopter, ses principaux sous-traitants et équipementiers.

La vocation de l'EC175 ? La polyvalence avec les activités offshore – le transport de personnel sur les plates-formes de forage –, la recherche et le sauvetage et les vols d'affaires. Équipé de moteurs PT6C-67E de Pratt & Whitney Canada, l'EC175 d'Eurocopter vise un marché qu'a déjà commencé à occuper l'AW 139 d'Agusta-Westland qui connaît un vif succès commercial. Cet hélicoptère italien, d'une masse de 6,4 tonnes, utilise des moteurs PT6C-67B de Pratt & Whitney Canada et peut embarquer jusqu'à 15 passagers.

L'adéquation entre la conception et la vocation de l'EC175 résulte d'une large concertation menée par Eurocopter avec les utilisateurs. De taille et de coûts intermédiaires, cet hélicoptère correspond à une forte attente du marché. On enregistre déjà 114 intentions de commandes sur un marché total estimé à près de 700 machines sur vingt ans, dont presque la moitié du côté chinois. **Régis Noyé**

* China Aeronautics Industries Group Corp. ou Avic.



© CDPH

UNE MAQUETTE NUMÉRIQUE

Le développement de l'EC175 se caractérise par une parfaite tenue des délais (et donc des coûts), challenge remarquable dans le cas d'un partenariat distant de quelque 10 000 km... Cette efficacité repose sur l'utilisation d'un outil de développement très puissant : une maquette numérique virtuelle issue du logiciel de conception en 3D CATIA-V5 qui permet l'échange de fichiers volumineux et une mise à jour de la liasse* pour toute modification de conception.

* Ensemble des données définissant tout ou partie de l'appareil.

ÉTAPES CLÉS

Lancement : 5 décembre 2005
Premier vol : 4 décembre 2009
Certification AESA* (EC175) : 2011
Mise en service : 2012

*Agence européenne de sécurité aérienne.

Colloque international / International conference



Académie de l'Air et de l'Espace
Air and Space Academy



METEO FRANCE
Toujours un temps d'avance

LE TRAFIC AÉRIEN ET LA MÉTÉOROLOGIE

AIR TRAFFIC AND METEOROLOGY



9 & 10 Nov. 2010 at METEO FRANCE TOULOUSE

Information/registration:

www.academie-air-espace.org

Avec le soutien de / with the support of:



AIRFRANCE



THALES

ThalesAlenia
Space



Recherche, formation, innovation et transport
Europe et Méditerranée Développement durable
Prévention des risques

Présent
pour
l'avenir