



# vision sûreté

## 2

La proposition qui sera transmise à la DGAC sous la forme d'une fiche comportera les éléments suivants, mais pourront être rediscutés par la suite :

- informations financières permettant de mesurer l'impact du projet sur la taxe d'aéroport si applicable ;
- informations techniques permettant d'évaluer factuellement la proposition, métriques sélectionnées et valeurs initiales de ces dernières, équipements et process choisis... ;
- plan de communication mis en place, acteurs impliqués, calendrier ;
- analyse de l'impact du projet sur la sûreté, etc.

La proposition est présentée par le point de contact désigné du ou des porteurs de projet au nom de l'ensemble du groupement et envoyée à l'adresse électronique suivante :

[programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr](mailto:programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr)

ou à l'adresse postale suivante : DGAC/DTA/SRD, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris Cedex 15.

### OBJECTIFS

L'objectif de ce programme est de promouvoir l'innovation en matière de sûreté pour accompagner la croissance du transport aérien, face à une menace qui est évolutive.

Le programme vise à mener cette démarche d'innovation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien impliqués dans la sûreté.

### GENÈSE DU PROGRAMME

La première phase du programme national d'innovation Vision sûreté, lancée en 2014 par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour une durée de 3 ans, avait pour but d'expérimenter des solutions innovantes de contrôle de sûreté des passagers et leurs bagages de cabine, avec une préoccupation de maîtrise des coûts. Les expérimentations, conçues par les parties prenantes, à savoir les exploitants d'aérodromes, ont permis de faire évoluer les différentes technologies et de modifier en conséquence la réglementation. Menée en collaboration avec les exploitants sur 5 plateformes (Lyon-Saint Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac), cette démarche nouvelle a permis d'adapter la sûreté face aux enjeux actuels. Le bilan a été très positif, pour la DGAC et pour ses partenaires, tant par une meilleure connaissance opérationnelle que technique des méthodes et équipements testés.

Fortes des enseignements de cette première phase et encouragée par ses partenaires, la DGAC a proposé de poursuivre cette démarche innovante en proposant une seconde phase du programme Vision sûreté encore plus ambitieuse, où seront considérés de nouveaux domaines et acteurs de la chaîne de sûreté. La ministre des transports a lancé officiellement la seconde phase du programme dans le cadre des assises du transport aérien le 3 avril 2018, pour une durée de 5 ans.

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :  
Direction générale de l'Aviation civile  
Direction du Transport aérien

Sous-direction de la sûreté et de la défense  
50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46

Courriel : [programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr](mailto:programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile  
Département sûreté équipements  
CS 30012  
31 Avenue du Maréchal Leclerc  
94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex  
Tél : +33 (0)1 49 56 80 00

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



# Les axes du programme

À travers ce programme, la DGAC souhaite encourager l'amélioration simultanément du niveau de sûreté et la qualité de service tout en préservant la compétitivité des opérateurs nationaux par une maîtrise des coûts.

Si la première phase portait sur le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, cette seconde phase se veut plus large. Ainsi, les projets opérationnels exploreront des solutions innovantes dans les domaines du contrôle des bagages de soute, du contrôle du fret et du courrier, mais également du contrôle des personnels. Sont concernés ici les compagnies aériennes, les exploitants d'aérodromes, les sociétés de sûreté, les industriels, ainsi que les acteurs du fret.

Pour cela, il a été décidé d'accompagner les acteurs de la sûreté porteurs de projets innovants, en travaillant sur plusieurs axes d'amélioration. En se basant sur les résultats de la première phase du projet, sur les demandes de nos partenaires et sur les enjeux actuels et futurs de la sûreté du transport aérien, les nouveaux axes de ce programme cherchent aussi à poursuivre le travail effectué lors de la première phase. Ainsi, les axes de travail de cette seconde phase sont les suivants :

- améliorer la détection d'explosifs ;
- améliorer les mesures de protection de la zone de sûreté ;
- adapter les mesures de sûreté et la surveillance au risque ;
- renforcer l'implication du passager et du personnel en tant qu'acteurs de la sûreté ;
- reconnaître les agents de sûreté comme des moteurs de progrès ;
- renforcer l'intelligence et l'intégration des systèmes.

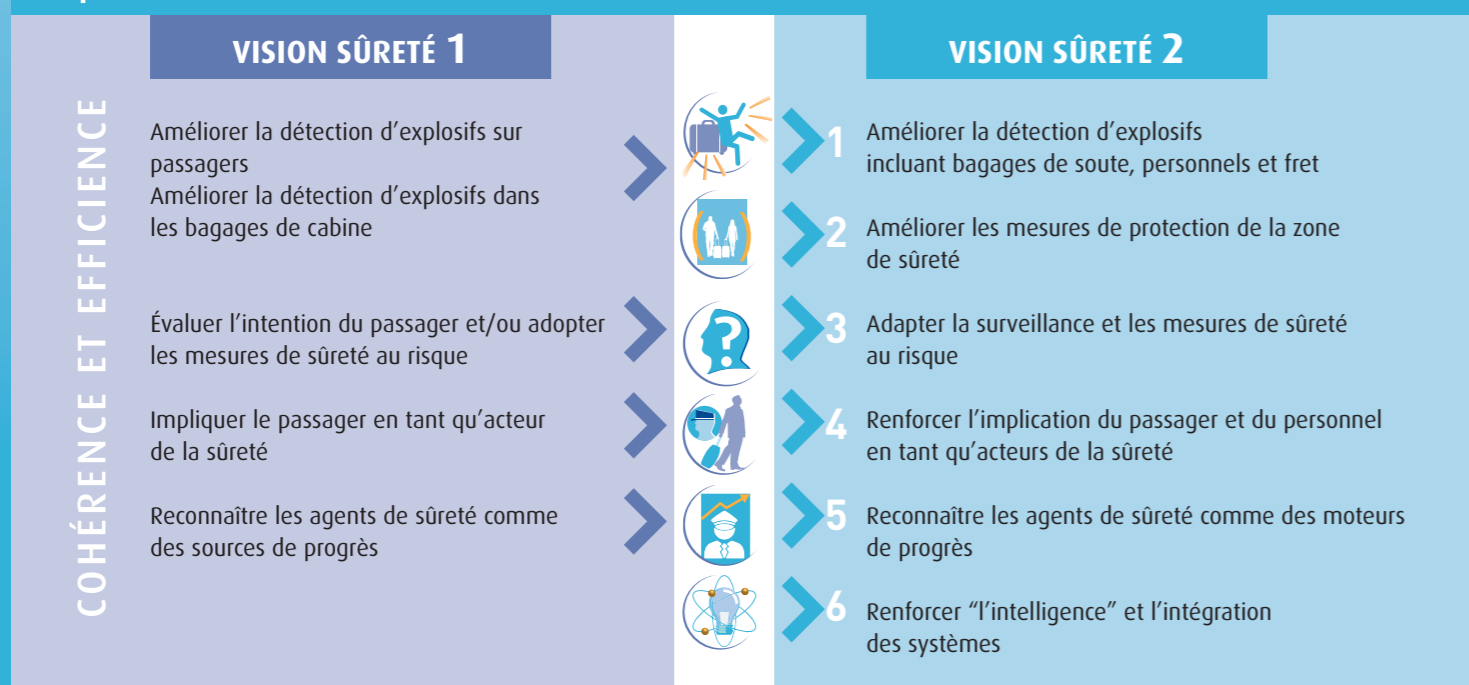
Ces axes prennent en compte deux préoccupations transversales de cohérence et d'efficacité des solutions retenues :

- cohérence : il s'agit d'éviter des effets de compensation (effet négatif d'une mesure sur une autre) et de maximiser les avantages attendus ;
- efficacité : il s'agit d'assurer la pérennité de ce nouveau système de sûreté en mesurant les impacts potentiels en matière de coûts, d'amélioration de la sûreté, de la qualité et de la rapidité de l'inspection filtrage, et d'acceptabilité sociale de certaines mesures qui pourraient être mises en place.

Le contenu des axes est détaillé plus finement dans les fiches 1 à 6.

Ces axes doivent prendre en considération dès la conception les contraintes opérationnelles (résilience face aux erreurs, flexibilité des mesures, imprévisibilité, confort, contrôle et surveillance...) et les contraintes économiques des différents acteurs (compétitivité économique, débit...).

## Le schéma ci-dessous illustre le passage des axes de travail de la première à la seconde phase



# Intérêts pour les porteurs de projets du programme Vision sûreté

À travers ce programme d'innovation, les porteurs de projets bénéficieront de l'expertise technique et administrative des différents services centraux et locaux de la DGAC. Les travaux menés par les différents acteurs ont vocation à faire l'objet d'échanges réguliers entre eux. La DGAC joue également un rôle de coordination des différents projets. L'intégration de nouvelles capacités peut s'étudier de manière théorique mais doit faire l'objet d'expérimentations opérationnelles permettant de confronter cette démarche aux réalités de l'exploitation.

Pour ce faire, un mécanisme de conventionnement pour chaque projet entre l'État et les acteurs de la sûreté aérienne vise à permettre de déployer les solutions proposées par les postulants répondant aux objectifs cités précédemment.

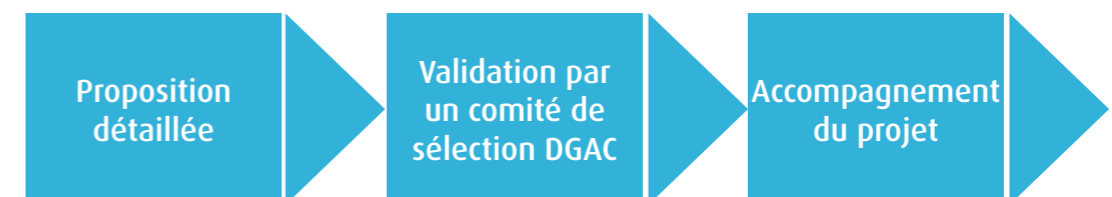
La DGAC mènera au cours des projets déployés des actions ayant trait, entre autres, à l'analyse du risque, des facteurs humains, de la modélisation, des technologies, de la communication, du contrôle de la qualité, ainsi que d'un retour d'expérience général sur les expérimentations conduites dans le cadre du programme. En effet, cette collaboration permet aux différents partenaires de recueillir une expérience supplémentaire concernant un projet analogue dans d'autres configurations ou selon différentes modalités, ainsi que d'avoir un retour sur les autres projets du programme.

## Comment s'inscrire dans ce programme ?

Le postulant, personne morale, peut être un acteur ou un groupement de plusieurs acteurs concernés par le programme Vision sûreté (gestionnaire d'aéroport, société de sûreté, industriel, compagnie aérienne, agent habilité, acteur du fret...). Il s'agit d'une démarche « bottom-up », à savoir que les acteurs proposeront un projet à la DGAC ; chaque projet fera l'objet d'un comité de sélection composé des différents services de la DGAC qui visera à retenir ou non l'expérimentation proposée, en fonction des objectifs et de l'adéquation avec les axes du programme. Les services de la DGAC impliqués dans ces comités de sélection sont la direction du transport aérien (DTA), la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), le service technique de l'aviation civile (STAC), ainsi que, en fonction des projets, l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), la sous-direction des affaires juridiques de la DGAC, etc...

La proposition qui sera transmise à la DGAC devra comprendre notamment une explication détaillée du projet, les buts de l'expérimentation, le calendrier prévisionnel, les acteurs impliqués, les technologies éventuellement testées, ainsi que l'adéquation avec un ou plusieurs axes du programme.

Chaque projet accepté fera l'objet d'une convention unique signée entre les différentes parties. Ce processus de conventionnement a été allégé par rapport à la première phase. L'accompagnement sera mis en place dès la validation du projet.



## AMÉLIORER LA DÉTECTION D'EXPLOSIFS

Le travail mené dans le cadre de cette brique peut se décomposer à travers deux sujets distincts mais complémentaires :

- les passagers et leurs bagages (de cabine et de soute), les personnels et les objets qu'ils transportent ;
- le fret et le courrier ;

En effet, les typologies d'objets à analyser sont différentes et peuvent justifier des différences en termes de moyens mis en œuvre.



### 1 SUR LES PASSAGERS ET LEURS BAGAGES (CABINE ET SOUTE), LES PERSONNELS ET LES OBJETS QU'ILS TRANSPORTENT

#### OBJECTIFS

L'objectif est de pouvoir améliorer la détection des menaces existantes et/ou émergentes au niveau des Postes d'Inspection Filtrage (PIF) et des systèmes d'inspection filtrage des bagages de soute. Les menaces deviennent multiples et de plus en plus complexes.

Cet axe s'inscrit dans la continuité des objectifs identifiés dans la phase 1 du programme Vision sûreté sur les passagers et leurs bagages de cabine, en élargissant le champ d'action aux bagages de soute et aux personnels.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

Afin d'évaluer les projets en opérationnel, un pourcentage (prédéterminé) de personnes, de bagages ou d'effets personnels devra être inspecté filtré à l'aide de la solution innovante.

Les projets seront évalués, entre autres, sur l'efficacité de la détection des menaces, sur l'efficacité opérationnelle et sur l'efficacité économique.

### 2 DANS LE FRET ET LE COURRIER

#### OBJECTIFS

Les projets devront notamment améliorer la détection d'explosifs et de menaces dans du fret dit complexe tels que l'électronique, les pièces automobiles, etc.

La détection de menaces dans le fret express constitue également un enjeu majeur compte tenu de la rapidité d'analyse nécessaire au respect des contraintes opérationnelles.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

Afin d'évaluer les projets en opérationnel, un pourcentage (prédéterminé) du fret traité devra être inspecté filtré à l'aide de la solution innovante. Ce pourcentage devra inclure une quantité minimale de fret parmi certaines typologies contraignantes (fret difficile à analyser aux rayons X, fret express ayant des contraintes de rapidité d'envoi, ...).

Les projets seront évalués, entre autres, sur l'efficacité de la détection des menaces, sur l'efficacité opérationnelle et sur l'efficacité économique.

## AMÉLIORER LES MESURES DE PROTECTION DE LA ZONE DE SÛRETÉ



### OBJECTIFS

Cet axe concerne le contrôle d'accès et la protection périmétrique. L'objectif est de prévenir au maximum l'intrusion de personnes en zone sûreté à accès réglementé (ZSAR) grâce à l'utilisation de nouvelles technologies ou de nouvelles procédures (amélioration des patrouilles, du nombre de contrôle, ... de l'imprévisibilité des mesures).

Dans le cas d'une intrusion avérée, ces moyens permettront également de mieux la localiser, et ainsi de faciliter l'intervention pour y mettre un terme. La prévention de ces intrusions peut se faire par un contrôle lors de l'accès à la zone mais également par un contrôle des personnes déjà présentes.

Cela permettrait d'élaborer une « hypervision », qui serait obtenue par la concaténation des supervisions des différents systèmes constituant cet axe, interconnectés entre eux (CCTV, CA, protection périmétrique).

### CRITÈRES D'ÉVALUATION

L'évaluation sera effectuée en vérifiant la compatibilité des projets avec les protections périmétriques ou les systèmes de contrôle d'accès existants. De plus, la rapidité de détection, les méthodes d'alerte et la prévention du risque d'intrusion seront étudiées pour vérifier le potentiel des solutions proposées.

## ADAPTER LES MESURES DE SÛRETÉ ET LA SURVEILLANCE AU RISQUE

Cet axe vise à avoir une inspection filtrage adaptée. Cette adaptation se fera donc à deux niveaux. L'évaluation du niveau de risque et la modulation des mesures en conséquence sont les deux composantes de cette brique.



### 1 ÉVALUER LE NIVEAU DE RISQUE

#### OBJECTIFS

Cette brique a pour but de faire émerger de nouvelles méthodes (technologie, procédure, formation, ...) permettant une inspection adaptée au niveau de risque des passagers.

Les évaluations mises en place devront reposer sur la collecte et l'agrégation d'un ensemble de données interprétables, associées au passager en question. La collecte des « signaux faibles » pourra se faire avant l'achat du billet, lors de l'achat du billet et/ou lors du parcours du passager au sein de l'aéroport.

Les expérimentations pourront ne porter que sur la détection de signaux négatifs ou sur la détection de signaux négatifs et positifs.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

L'efficacité des expérimentations sera évaluée sur la capacité de détecter des signaux faibles et de proposer une évaluation pertinente du niveau de risque du passager, du personnel ou du fret.

### 2 MODULATION DES MESURES DE SÛRETÉ

#### OBJECTIFS

Cette brique a pour objectif d'avoir des méthodes et processus capables de s'adapter rapidement aux menaces nouvelles sans altérer les performances (sûreté, opérationnelle, économique, ...) initiales.

Cette adaptation peut se faire selon des cycles de temps plus ou moins longs, allant d'une modulation immédiate à chaque personne, bagage ou colis (différenciation) jusqu'à des cycles pouvant durer quelques jours (imprévisibilité).

Elle pourra porter tout autant sur une modification des modalités de l'inspection, que sur l'ajout de niveaux d'inspection ou l'utilisation de méthodes complémentaires de levée de doute. Les moyens mis en place pourront s'inspirer des conclusions du groupe de travail sur la différenciation mené dans le cadre de la première phase du programme Vision Sûreté concernant les passagers, ainsi que sur les derniers développements des industriels comme les algorithmes interchangeables (algorithmes avec une plus ou moins grande capacité de détection et plus ou moins de fausse alarme) ou un format de données open source comme testé actuellement aux États-Unis (DICOS).

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

Un certain pourcentage (prédéterminé) de passagers, et/ou de personnels, devra être inspecté filtré selon des modalités adaptables. Les critères d'adaptation devront être explicités dans le projet.

La mise en place des modalités devra être accompagnée d'indicateurs permettant de garantir que les performances initiales du système de PIF ne sont pas altérées (sûreté, opérationnel, économique, ...).

Dans le cadre de cette brique, considérée de manière isolée, les moyens mis en place ne seront pas nécessairement associés à une notion de risque (voir brique n°3 « évaluation de l'intention du passager »).

Les solutions testées ne pourront pas diminuer le niveau de sûreté en deçà des exigences de la réglementation.

Les projets seront évalués, entre autres, sur l'efficacité de la détection des menaces, sur l'efficacité opérationnelle et sur l'efficacité économique.

## 3 ADAPTER LA SURVEILLANCE AU RISQUE

### OBJECTIFS

On fait apparaître dans cet axe la notion de surveillance adaptée au risque (Risk-Based Oversight - RBO), concept issu de la sécurité. Le principe est d'amener quelques exploitants d'aéroport à se lancer dans une démarche de Security Management System (SeMS) à l'instar de ce qui existe en sécurité (Safety Management System - SMS), où l'opérateur met en place un dispositif de contrôle interne de ses missions de Sécurité ou de Sûreté et où l'Autorité de surveillance s'assure de la robustesse de ce dispositif. Il s'agit d'une démarche de responsabilisation des opérateurs. Elle peut constituer le préalable à une surveillance basée sur les risques (RBO) dans laquelle l'Autorité de surveillance n'examine plus le détail et l'exhaustivité des mesures prescrites par la réglementation mais fait porter son effort sur des domaines jugés plus critiques, soit du fait d'une information sur les menaces, soit du fait d'une analyse des vulnérabilités possibles. L'expérimentation, si elle est probante, peut conduire à solliciter la création d'un cadre réglementaire adapté.

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :

Direction générale de l'Aviation civile

Direction du Transport aérien

Sous-direction de la sûreté et de la défense

50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46

Courriel : [programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr](mailto:programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile

Département sûreté équipements

CS 30012

31 Avenue du Maréchal Leclerc

94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex

Tél : +33 (0)1 49 56 80 00

## RENFORCER L'IMPLICATION DU PASSAGER ET DU PERSONNEL EN TANT QU'ACTEURS DE LA SÛRETÉ



### OBJECTIFS

On cherche ici à réaffirmer le rôle central du passager et du personnel dans la chaîne de sûreté globale, dans un contexte de menace élevée pour l'aviation civile, en développant une culture de sûreté. Celle-ci permettra de renforcer leur adhésion à la nécessité de l'inspection filtrage, d'améliorer leur expérience et aussi de contribuer à la fluidité des contrôles de sûreté.

En améliorant la communication autour de l'inspection filtrage, notamment sur les droits et les devoirs vis-à-vis de la sûreté, le passager ou le personnel serait plus à même de coopérer, car les mesures auraient du sens pour lui. Cette communication devra aussi être accompagnée d'un contexte favorable à une préparation optimale. Les conditions doivent être réunies pour que la sûreté ne soit plus vécue comme une contrainte, mais comme une valeur à part entière.

### CRITÈRES D'ÉVALUATION

Les projets seront évalués par rapport à la satisfaction des passagers, personnels et des agents de sûreté (ADS) ainsi que d'autres critères de performances tels que l'amélioration du flux, le temps passé aux contrôles de sûreté, l'ergonomie des zones d'inspection ou le taux de personnes ayant appliqué les mesures de sûreté sans rappel par un ADS. Cette brique évaluera aussi l'efficacité d'une inspection filtrage par une méthode ou une technologie qui entre en interaction directe avec le passager.

## RECONNAÎTRE LES AGENTS DE SÛRETÉ COMME DES MOTEURS DE PROGRÈS



### OBJECTIFS

Cet axe se concentrera sur le renforcement de la motivation et de l'efficacité des ADS en les rendant davantage acteurs des changements de leurs pratiques pour augmenter la détection de menaces. La brique renforcera la complémentarité de l'agent de sûreté avec les équipements de sûreté.

Plus un ADS est motivé et impliqué dans le processus sûreté, plus la détection de menaces est efficace. Ainsi le renforcement des synergies entre les acteurs chargés de l'inspection (sociétés de sûreté, exploitants d'aérodrome, DGAC, industriels, ...) sera recherché. De plus, une plus grande complémentarité entre les technologies de détection et les tâches de l'ADS sera aussi testée.

Des expérimentations pourront être d'ordre ergonomique (plus grand confort des ADS, meilleure fluidité des PIF) et/ou de l'ordre de la performance opérationnelle (amélioration des résultats TIP et des résultats lors de tests TSO/TPSO).

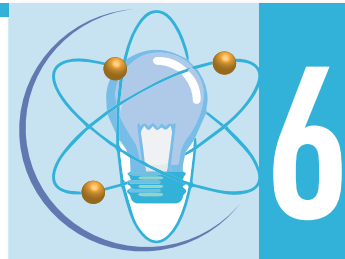
### CRITÈRES D'ÉVALUATION

Le projet devra permettre une implication active des ADS dans l'élaboration, le suivi et le retour d'expérience des expérimentations, par exemple par l'intermédiaire de questionnaires de satisfaction. L'évaluation de l'efficacité des expérimentations se fera grâce au taux de réussite de détection de menaces introduites sur le PIF (tests TSO et TPSO), sur le taux de réussite au TIP et/ou sur la satisfaction des ADS et des opérateurs.

De plus, les expérimentations devront permettre une prise en compte des besoins des ADS afin d'améliorer l'ergonomie des espaces dédiés aux contrôles de sûreté.



## RENFORCER L'INTELLIGENCE ET L'INTÉGRATION DES SYSTÈMES



### OBJECTIFS

Cet axe a pour objectif de favoriser l'émergence de méthodes et/ou technologies permettant une meilleure supervision, en temps réel, des opérations liées à la sûreté. Elle encourage également le renforcement du concept de défense en profondeur.

Il s'agit en effet d'un vecteur d'amélioration important pour la sûreté de demain, à l'image de ce qui a pu être observé au cours de plusieurs expérimentations de la phase 1 du programme Vision Sûreté (par exemple, l'analyse déportée-multi-plexée, où les solutions logicielles déployées permettraient de disposer de statistiques détaillées sur le contrôle d'accès, les bagages analysés et les traitements associés).

Il pourrait par exemple s'agir de permettre de reconstituer un parcours passager, en systématisant l'attribution de statuts sûreté à des personnes ou des bagages (cabine ou soute). Une attention particulière serait portée sur la réduction du nombre de pertes de suivi, notamment dans le cadre de l'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS), particulièrement pénalisantes puisqu'elles augmentent le nombre de bagages envoyés en niveau complémentaire.

Les projets pourront également travailler à ajouter davantage d'intelligence au système, en expérimentant par exemple des outils de gestion des envois en contrôle complémentaire, afin de faciliter le respect des taux réglementaires. Les systèmes déployés pourraient en outre assurer un rapprochement entre les processus d'inspection des passagers et leurs bagages (cabine et/ou soute).

### CRITÈRES D'ÉVALUATION

Les projets devront permettre d'améliorer et de systématiser la traçabilité des contrôles de sûreté effectués sur les passagers, les bagages (cabine ou soute) et/ou les personnels, et plus généralement des opérations liées à la sûreté.

L'efficacité de ces expérimentations sera mesurée grâce à des indicateurs comme la satisfaction des passagers, le nombre de retards de vols imputables aux mesures de sûreté, etc.

## FICHE DESCRIPTIVE DU PROJET À REMPLIR PAR LE POSTULANT

### CONTEXTE DU PROJET (enjeux, objectifs du postulant)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

### ADÉQUATION DU PROJET AVEC LE PROGRAMME VISION SÛRETÉ (objectifs généraux, axes)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**INFORMATIONS TECHNIQUES SUR LE PROJET** (description de l'expérimentation, équipements utilisés, métriques souhaitées)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**FONCTIONNEMENT DU PROJET** (acteurs, ressources envisagées, calendrier, plan de communication)

Point de contact :

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**PRÉCISIONS SUPPLÉMENTAIRES À LA DISCRÉTION DU POSTULANT** (éléments préalables au projet, formation spécifique, etc...)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :

Direction générale de l'Aviation civile

Direction du Transport aérien

Sous-direction de la sûreté et de la défense

50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46

Courriel : [programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr](mailto:programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile

Département sûreté équipements

CS 30012

31 Avenue du Maréchal Leclerc

94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex

Tél : +33 (0)1 49 56 80 00

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :

**Direction générale de l'Aviation civile**

Direction du Transport aérien

Sous-direction de la sûreté et de la défense

50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46

Courriel : [programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr](mailto:programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile

Département sûreté équipements

CS 30012

31 Avenue du Maréchal Leclerc

94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex

Tél : +33 (0)1 49 56 80 00