MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

aviation civile

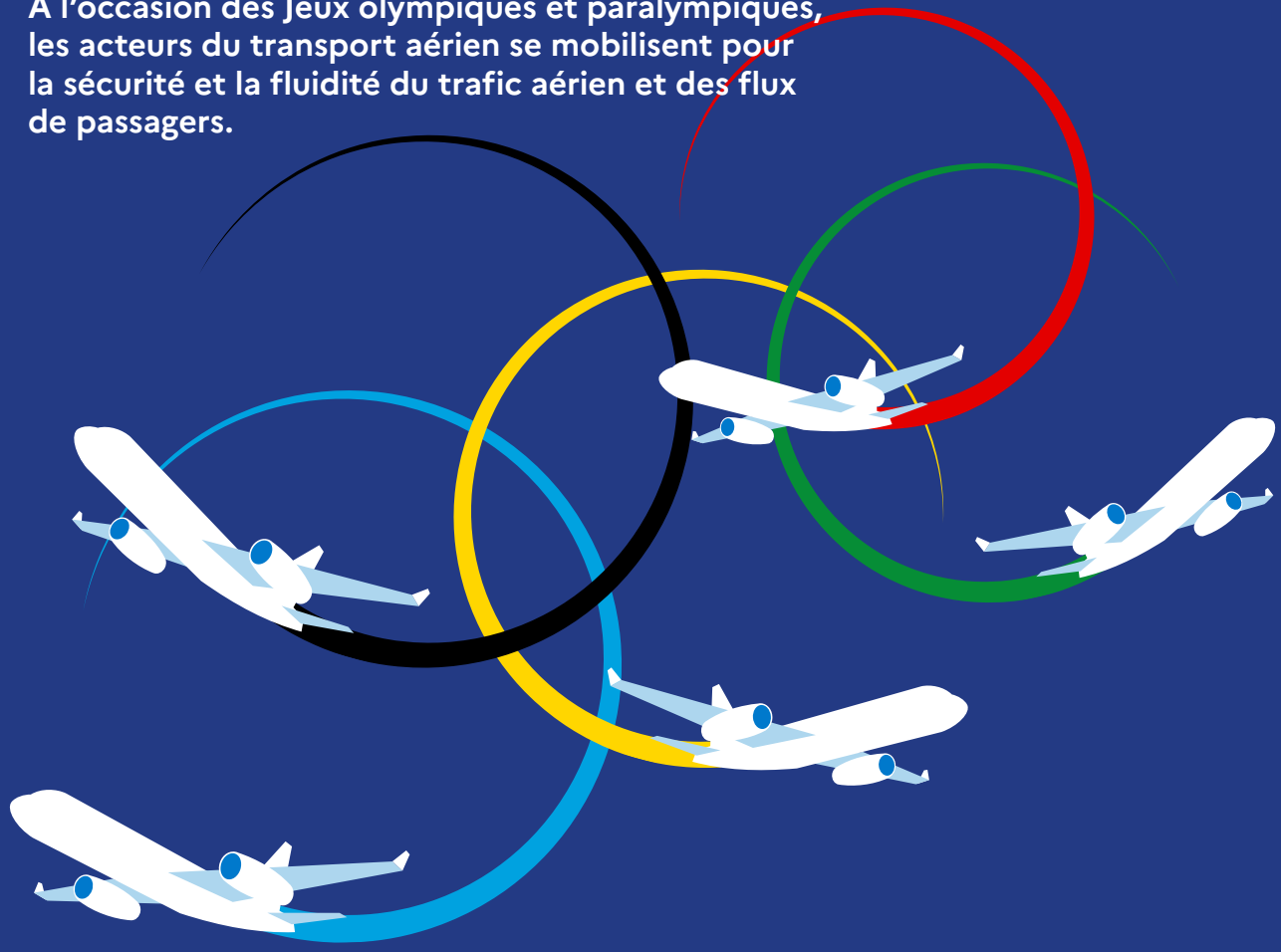
Le magazine de la Direction générale de l'aviation civile

Avril 2023

#397

PARIS 2024

À l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques, les acteurs du transport aérien se mobilisent pour la sécurité et la fluidité du trafic aérien et des flux de passagers.



© Aline Gonzalez

Portrait de Charles Lindbergh

En 1927, l'Aigle solitaire se posait au Bourget après avoir traversé l'Atlantique seul à bord du *Spirit of Saint Louis*. Ce tableau réalisé à l'aide de tampons raconte l'histoire de l'aéroport du Bourget, des débuts de l'aviation au dernier projet de restructuration de l'espace aérien. Il est exposé dans la salle Lindbergh de la tour de contrôle (propriété DSNA). Tampons : Paris, New York, rose des vents, instruments de bord, aigle de l'ENAC, logo PONSIV, DGAC.

Artiste : Aline Gonzalez, ingénieure du contrôle de la navigation aérienne et peintre officielle de l'Air et de l'Espace (depuis 2021). Ancienne contrôleuse à la tour d'Orly, partageant aujourd'hui son expérience au sein de l'ENAC, Aline est une artiste autodidacte qui utilise des tampons encreurs pour sublimer les regards passionnés des héros de l'aéronautique et de l'espace.

Observatoire de l'aviation durable

de Damien Cazé, directeur général de l'aviation civile

© D. Bascou/DGAC

Fin 2022, l'Assemblée de l'OACI a adopté une résolution sur un objectif de neutralité carbone en 2050 pour l'aviation civile internationale. La France a défendu, au cours de sa présidence de l'Union européenne, des objectifs ambitieux dans le cadre du paquet Fit for 55. Plus récemment, la feuille de route de décarbonation du transport aérien, prévue par la loi Climat et résilience, a permis aux acteurs de la filière de modéliser avec l'aide de l'ONERA des scénarios de décarbonation au départ de France et à l'international.

Pour autant, nos concitoyens n'attendront pas 2050 pour constater des progrès, pour questionner les solutions et leur mise en œuvre. Dans un monde où la compréhension de l'aviation est parfois fragmentée, il est dorénavant essentiel d'inscrire notre action dans un cap commun. Les études prospectives sur la décarbonation de l'aérien restent en effet souvent complexes à appréhender, à analyser et à comparer, donnant lieu à des interprétations divergentes entre les différents acteurs de la société civile. La disponibilité et l'accès aux données sont donc essentiels. Alors que les jeunes générations s'interrogent sur l'impact du transport aérien sur le climat, nous devons améliorer la compréhension des enjeux de la transition énergétique. C'est pourquoi, à la demande du ministre des Transports, j'ai lancé en mars l'Observatoire de l'aviation durable (OAD).

L'OAD a pour ambition de mettre à la disposition de chacun des connaissances, de contribuer à apporter de la cohérence et la nécessaire visibilité au débat. Il regroupe une base d'informations, sous un format digital, accessible à tous et des jeux d'hypothèses documentés par une pluralité d'acteurs. La base documentaire va s'enrichir progressivement de nouvelles études. À terme, l'Observatoire mettra également en accès libre des bases bibliographiques sur des thématiques liées aux différents leviers de la décarbonation et des fiches synthèses contenant des chiffres clés.

« L'Observatoire de l'aviation durable met en perspective les engagements et les actions majeures de la France en matière de décarbonation »

L'OAD se veut inclusif. Il s'agit en effet d'un espace de connaissances donnant accès à des positions divergentes ou complémentaires : celles d'ONG, d'instituts ou encore de chaires universitaires.
Un tour de France de la décarbonation va être également lancé avant l'été. Nous irons avec Sandra Combet, la secrétaire générale de l'OAD, à la rencontre des PME, des ETI qui s'engagent au quotidien en proposant des briques technologiques innovantes pour la décarbonation du transport aérien. Au travers de ce maillage territorial, l'Observatoire ambitionne de mettre en visibilité des solutions déjà opérationnelles. Des débats seront également organisés avec les jeunes générations engagées dans la transition énergétique.

En s'appuyant sur une vision d'ensemble, l'Observatoire de l'aviation durable participe à mettre en perspective les engagements et les actions majeures de la France en matière de décarbonation en regard de la conjoncture mondiale et européenne. C'est cette ambition que nous avons lancée il y a quelques semaines depuis les grandes souffleries de Modane, lieu symbolique de la recherche aéronautique française. ●

sommaire

© GettyImages

© Jean Chiscano

06 ---> L'essentiel
Propulse 2 : réinventer les mobilités

10 ---> Dialogue
Interview du Général Modéré, délégué général de la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air

12 ---> Temps fort
JOP Paris 2024 : l'aérien en ordre de bataille

22 ---> À l'air libre
Le 70e anniversaire de la Gendarmerie des transports aériens

23 ---> Stratégie
La réorganisation de la DSNA

28 ---> Trajectoires en vue
Lydie Aragnouet, sous-directrice de la sûreté et de la défense à la direction du Transport aérien

30 ---> Déjà demain
Tester les chaussées aéroportuaires

34 ---> Découverte
La première conférence internationale de médecine aérospatiale

© HyLight

© DR

aviation civile

Aviation civile, publication de la Direction générale de l'Aviation civile, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, 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 - www.ecologie.gouv.fr. **Directeur de la publication :** Damien Cazé. **Rédacteur en chef :** Daniel Bascou. **Conception et réalisation :** Citizen Press. **Responsable d'édition :** Guillaume Tixier. **Secrétaire de rédaction :** Alexandra Roy. **Directeur artistique :** David Corvaisier. **Maquette :** Citizen Press. **Chef de fabrication :** Sylvie Esquer. **Crédit photo de couverture :** GettyImages-Citizen-press. **Impression :** DILA. **Dépôt légal :** Avril 2023. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. ISSN 1248-9980.

IMPRIM'VERT® PEFC 10-31-2190

© GettyImages

→ Décarbonation

Un groupe de travail sur les carburants d'aviation durables

Le 14 février 2023, Agnès Pannier-Runacher, Clément Beaune et Roland Lescure lançaient un groupe de travail pour favoriser le développement des carburants d'aviation durables. Constitué des principaux acteurs de l'aérien, de l'aéronautique et de l'énergie, ce groupe est destiné à aider le secteur de l'aérien à atteindre ses objectifs de décarbonation en 2050 grâce à l'émergence d'une filière française de production de carburants durables, soutenue notamment par un appel à projets de l'ADEME (lire *Aviation civile* n° 396). La première réunion de ce groupe a été l'occasion de lancer une consultation flash des acteurs de la filière afin d'identifier, d'ici au Salon du Bourget au mois de juin, les freins à lever pour passer à une phase d'industrialisation et de création d'unités de production de biocarburants.

→ Aéro Biodiversité

Cinq nouveaux aéroports labellisés

Le 9 février, le conseil scientifique de l'association Aéro Biodiversité a décerné le label « aérobio » à cinq nouveaux aéroports : Tours, Ajaccio, Bastia, Roissy-Charles-de-Gaulle, et Carcassonne. Un mois plus tard, Aéro Biodiversité, la DGAC et l'UAF ont organisé un colloque sur la gestion des prairies aéroportuaires, au siège de la DGAC. Il était destiné aux personnels aéroportuaires et de la DGAC qui traitent des aéroports et de l'environnement. Deux guides sur le zéro phyto et les méthodes de fauches ont été présentés lors de ce colloque.

Depuis plus de 8 ans, l'association Aéro Biodiversité agit aux côtés des aéroports et aérodromes, partout en France, pour évaluer, améliorer et promouvoir la biodiversité des prairies aéroportuaires. Un engagement environnemental concrétisé par le label « aérobio ». Son objectif : accompagner et mettre en valeur les actions de protection de la biodiversité mises en place par les plateformes. En 2023, 70 aéroports et aérodromes sont adhérents à l'association.

→ Parcours voyageur

L'AÉROPORT DE LYON TESTE UN NOUVEAU DISPOSITIF DE CONTRÔLE DES BAGAGES CABINE

Pour l'instant réservée aux passagers du parcours Premium de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, une nouvelle génération d'équipement de sûreté, actuellement en cours d'expérimentation, est capable de détecter automatiquement la présence d'explosif dans les bagages cabine. Un gain en matière de sûreté qui se traduit aussi par un parcours voyageur plus fluide : plus besoin de retirer les équipements électroniques, les liquides, les gels ou les aérosols des bagages. Si elle était généralisée, cette expérimentation, menée dans le cadre du programme d'innovation national « Vision Sûreté 2 » initié par la DGAC, pourrait, à terme, permettre la suppression de la limitation à 100 ml du volume maximal de liquide autorisé en cabine.

→ Communication

À nos lecteurs

Lors de la dernière enquête de lectorat de 2021, vous avez de nouveau exprimé votre satisfaction à l'égard d'*Aviation Civile magazine*. Vous avez notamment estimé que ce magazine vous aide à mieux comprendre les missions et les enjeux de la DGAC. Vous lui avez décerné une note globale de 7,8/10. Dans une démarche d'amélioration, nous vous proposerons début juin un numéro spécial Salon du Bourget intégralement digitalisé que vous recevrez via la messagerie de la DGAC. Nous espérons que cette évolution vous satisfera autant que la traditionnelle édition papier d'*Aviation Civile magazine*.

Propulse 2 : la deuxième édition d'un programme d'excellence

Lancé en août 2021 par l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT), le programme Propulse a pour objectif, au travers d'appels à projets, d'accélérer concrètement la transition écologique des mobilités, avec l'appui de l'ensemble des acteurs de l'écosystème. Avec le soutien des administrations de l'État chargées des transports et des partenaires de l'AIT, ce programme accélère le déploiement de tous les types de projets, qu'ils relèvent des services, des usages ou de l'innovation technologique ou sociale.

« Le secteur des transports se transforme tous les jours pour améliorer les déplacements, développer nos liens ; nous travaillons à rendre les transports propres et accessibles sur l'ensemble du territoire. Des solutions, comme celles portées par les lauréats du programme Propulse, accompagnent cette transformation en apportant des réponses concrètes aux défis de la décarbonation, de la sécurité dans les transports ou de l'intermodalité », a souligné Clément Beaune, ministre délégué, chargé des Transports, lors du Forum de l'AIT en février. À cette occasion, il a récompensé les 18 lauréats de la deuxième édition de ce programme d'excellence. Parmi eux, un projet aérien, le dirigeable à hydrogène porté par la start-up Hylight. Comme l'a rappelé Damien Cazé dans son discours d'ouverture du Forum, *« il existe de nombreux apports croisés en matière d'innovation entre le terrestre, le maritime et l'aérien, et les défis à relever sont similaires dans les différents modes de transport. »* Pour le directeur de l'Aviation civile, l'innovation pour les transports et l'apparition de nouveaux usages offrent aussi l'opportunité *« de réinventer l'aviation, et de réinventer les interactions entre le transport aérien et les transports terrestres »*.

→ Partenaires

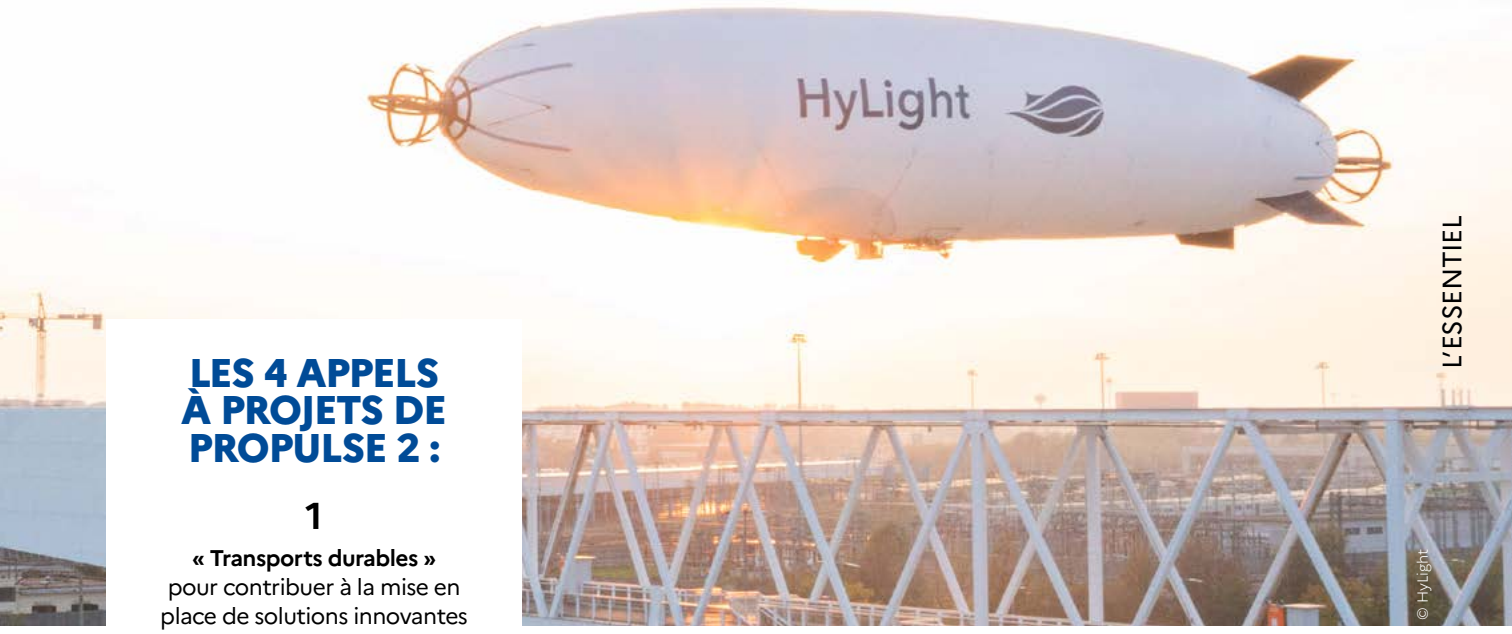
Le ministère chargé des Transports mobilisé

L'Agence de l'innovation pour les transports s'appuie sur l'expertise des équipes de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), et de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

→ Chiffres clés

Propulse 2

4 thématiques,
65 dossiers expertisés,
38 finalistes,
18 lauréats



© HyLight

LES 4 APPELS À PROJETS DE PROPULSE 2 :

1

« Transports durables »
pour contribuer à la mise en place de solutions innovantes de mobilités durables et décarbonées;

2

« Partage de données »
pour accélérer le déploiement de solutions de partage de données au sein de l'écosystème des mobilités;

3

« Aménagement des espaces pour un usage multiple : multimodalité et intermodalité »
pour accélérer le déploiement de la multimodalité et de l'intermodalité efficientes au service des usagers et des territoires;

4

« Intrapreneuriat »
pour permettre aux agents publics de l'État et à leur service d'appartenance, à travers des projets, d'améliorer le service public en matière de transports et de mobilités.

9 mois d'accompagnement

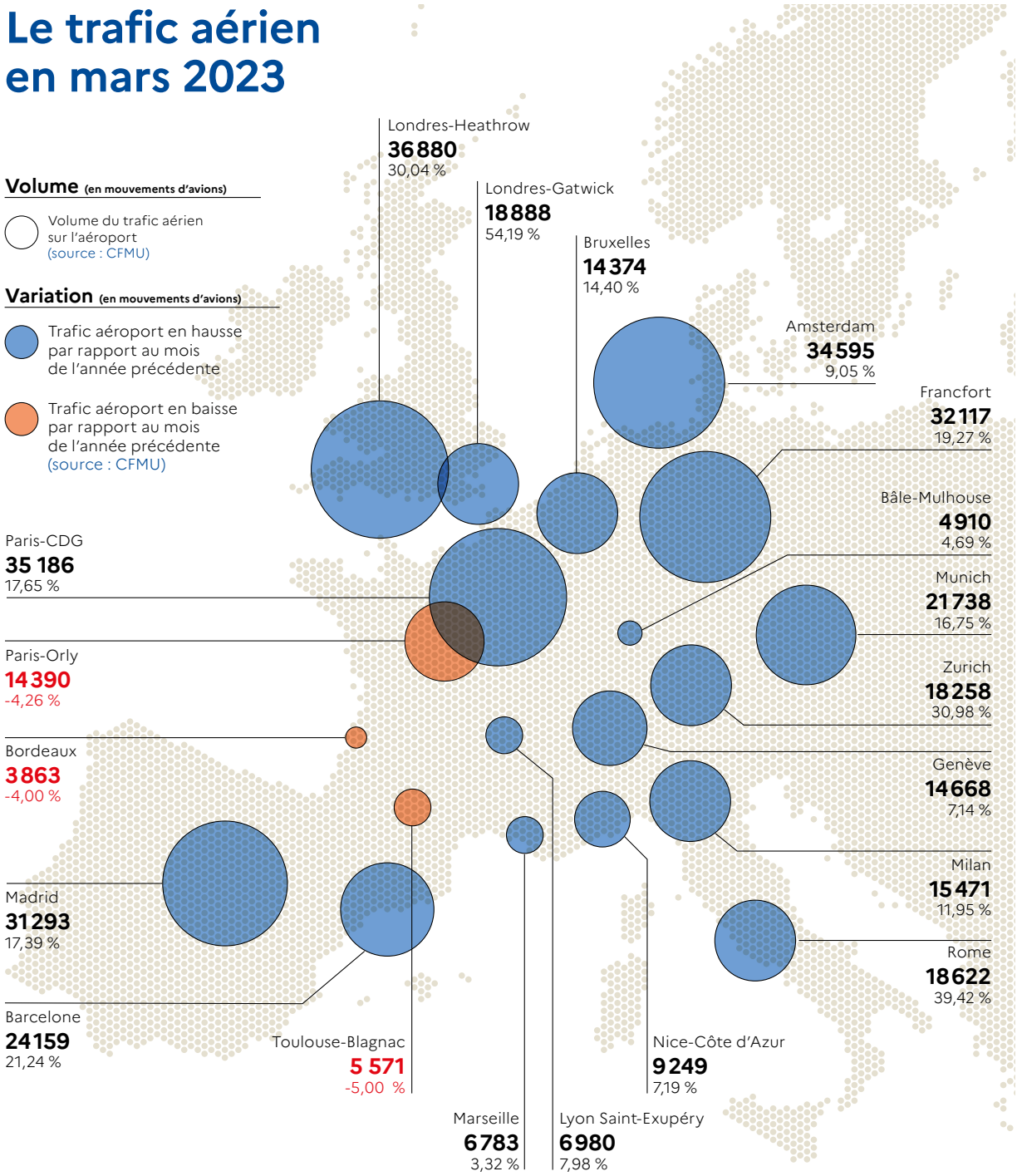
Pour faciliter leur mise en œuvre, les projets lauréats de Propulse 2 bénéficient à compter de février 2023 et pour une durée de neuf mois, d'un accompagnement complet : levée de verrous réglementaires, appui contractuel et juridique, identification de canaux de financements, mise en relation avec des experts du ministère, actions de valorisation… Enfin, le programme offre aux PME et start-up ainsi propulsées le label Greentech innovation.

Retour sur Propulse 1

XSun

Le 13 janvier 2023, au siège du Service technique de l'aviation civile (STAC), à Bonneuil-sur-Marne, s'est clôturée, en présence du ministre des Transports, la première édition du programme Propulse. Parmi les 20 lauréats soutenus en 2021, de nombreux représentants du secteur aérien tels que les drones à énergie solaire de X-Sun, un projet conjoint ADP-SNCF pour améliorer l'accessibilité de la gare de Paris-CDG2, un scanner 3D pour bagages développé par Next Vision ou encore un système de mesure de la quantité de produit déverglaçant sur les pistes aéroportuaires mis au point par QUATSHI. En saluant l'excellence des innovations françaises, le ministre a tenu à remercier l'ensemble des agents qui ont œuvré pour que le programme « Propulse » soit une réussite, allant jusqu'à évoquer, pour leur rôle de référent et d'accompagnateurs : *« une nouvelle posture des agents de l'État, en tant qu'*administration angels, *à l'instar des* business angels*»*.

Le trafic aérien en mars 2023



La répartition du trafic en France

220 605
Trafic global
(CRNA* + aéroports)
8,84 %

CRNA Nord	CRNA Est	CRNA Sud-Est	CRNA Ouest	CRNA Sud-Ouest
83 544	72 812	72 796	70 625	62 296
7,22 %	13,70 %	6,75 %	11,31 %	11,40 %

*Centre en-route de navigation aérienne

Évolution du trafic passagers

entre février 2023 et février 2019

(base 100 : trafic 2019)

84,6 %
Trafic passagers intérieur

96,1 %
Trafic passagers international

93,7 %
Total trafic passagers France

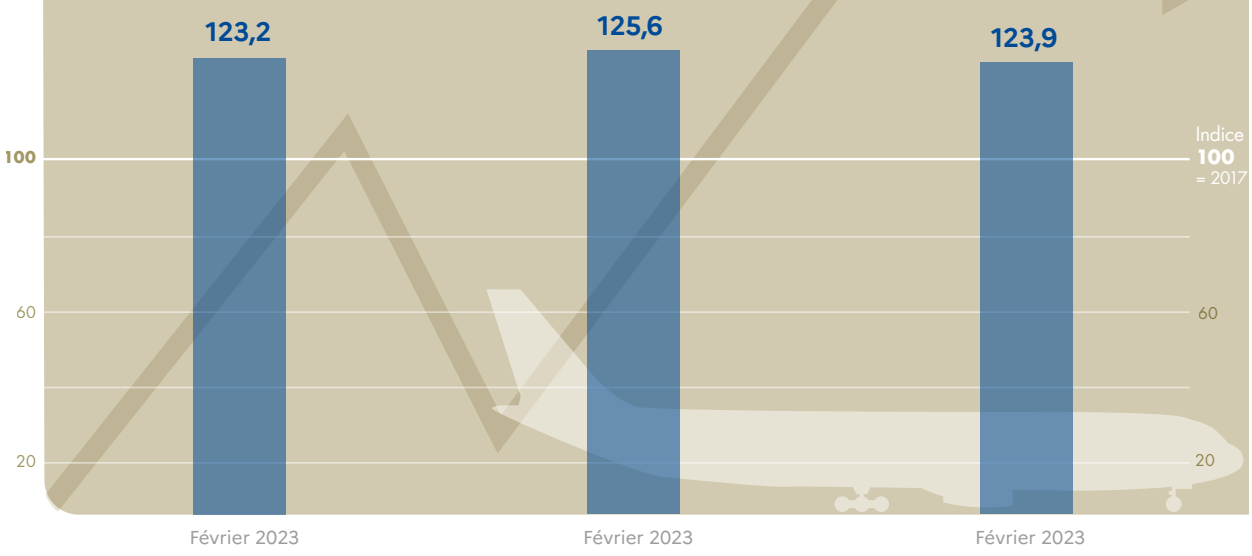
Évolution des prix du billet

entre février 2023 et février 2022

23,7 %
au départ de **la métropole**

35,4 %
au départ de **l'outre-mer**

24,6 %
au départ de **France**



Délégué général de la Fondation des œuvres sociales de l'air (FOSA) et directeur des meetings, le général Modéré répond aux questions de Myriam Habib, directrice du cabinet de la secrétaire générale de la DGAC et membre du conseil d'administration de la FOSA.

La FOSA, une fondation au service des familles de l'air en difficulté

© Daniel Bascou

MYRIAM HABIB,
DIRECTRICE DU CABINET
DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE
DE LA DGAC

© Jean Chiscano

Pourriez-vous nous rappeler le rôle et les missions de la Fondation des œuvres sociales de l'air ?

Fondée en 1936 par un passionné d'aéronautique, Monsieur Firino-Martell, la FOSA a pour mission de venir en aide aux personnels de l'armée de l'air et de l'espace mais aussi de la DGAC et de Météo-France, ainsi qu'à leurs familles en cas de difficulté. À l'époque, le milieu aéronautique connaissait de nombreux accidents. Beaucoup de familles restaient endeuillées et traversaient des périodes compliquées. L'idée de départ était de leur apporter assistance, en complétant les aides institutionnelles.
Les missions de la FOSA restent les mêmes qu'en 1936, même si nous cherchons aujourd'hui à développer également les actions de promotion de l'aéronautique auprès des jeunes.
Notre cœur de mission demeure néanmoins le soutien aux familles au travers d'aides sociales diverses. Il peut s'agir d'aides immédiates en cas de décès, de bourses de soutien scolaire, de dispositifs de départ en vacances, etc.
Nous assistons également les familles en difficulté frappées par des accidents de la vie ainsi que les blessés en opération ou en service. Notre petite structure s'appuie sur 3 salariés et environ 70 bénévoles. À ce jour, on compte près de 500 bénéficiaires : 300 orphelins, 150 familles en difficulté et une quarantaine de blessés. Si on regarde spécifiquement les bénéficiaires liés à la DGAC et à Météo-France, cela représente 48 familles et 34 enfants aidés en 2022.
Notre budget est assuré par des subventions, du mécénat et des dons de particuliers. Mais notre ressource principale reste l'organisation de manifestations culturelles ou sportives et de meetings aériens dont l'excédent budgétaire permet de financer les aides sociales allouées aux familles.

La FOSA a-t-elle été impactée par la crise sanitaire et quelles ont été les conséquences sur votre activité ?

Il est vrai que les deux années de Covid nous ont empêchés d'organiser des manifestations publiques de grande ampleur. Mais nos bénévoles ont fait preuve de beaucoup d'imagination pour trouver des solutions alternatives. Des concerts avec l'orchestre de la Musique de l'air et de l'espace ont été proposés en ligne, la course annuelle des 20 km à Paris a été déclinée en petites courses locales partout en France… Bref, nous ne sommes pas restés les bras croisés.

« Nous aimerions développer l'organisation de manifestations sportives et culturelles avec les services et les agents de la DGAC. N'hésitez pas à nous contacter ! »

GÉNÉRAL GILLES MODÉRÉ,
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE LA FOSA

Pour en savoir plus :
• sur la FOSA : https://www.fosa.fr
• Vous êtes un agent DGAC et avez besoin de soutien ? Contactez votre assistante de service social de proximité.
Toutes les informations sont sur Alpha Sierra : www.alpha-sierra.org/assistantes-sociales/les-assistantes-de-service-social

Ajoutons à cela une baisse des demandes de nos bénéficiaires, justement due à la crise sanitaire, qui nous a permis de passer ce temps compliqué sans trop de difficultés. Reste que nous sommes très heureux d'avoir pu reprendre l'an dernier nos activités événementielles et notamment le grand meeting aérien que nous organisons chaque année et qui nous permet de financer une large partie de nos actions sociales.

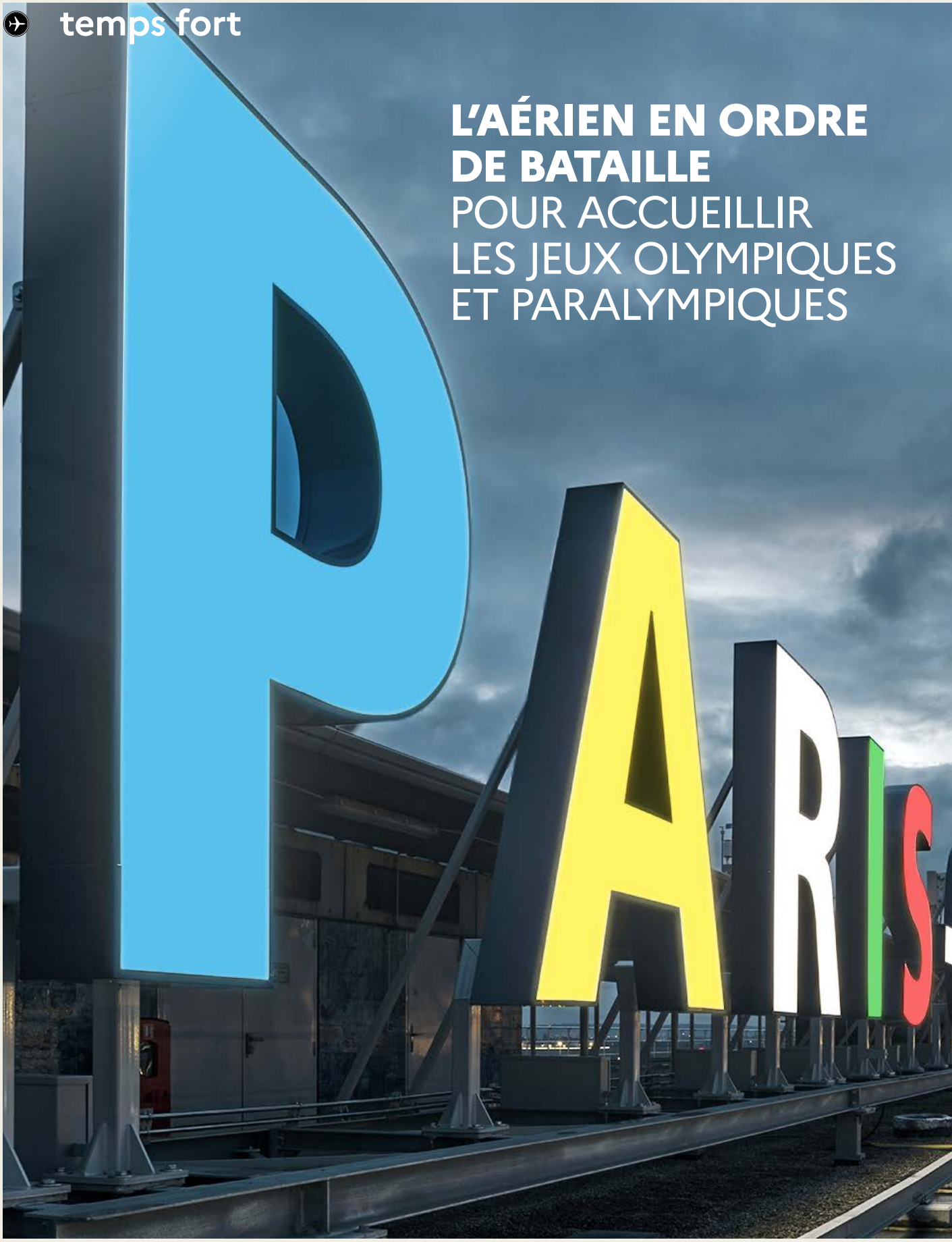
Justement, parlez-nous de ce grand rassemblement qui aura lieu cette année sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence, les 20 et 21 mai prochains. Quelles seront les principales attractions ?

Cette édition est particulière car elle correspond au 70e anniversaire de la Patrouille de France. Nous allons fêter l'événement comme il se doit. Les acrobaties aériennes y tiendront donc une large place. Plusieurs patrouilles seront présentes et près de dix nationalités différentes représentées. Nous avons prévu 8 heures de spectacle avec une trentaine de démonstrations aériennes par jour. Une centaine d'avions se produiront dans le ciel provençal. Au sol, des expositions permettront de découvrir différents aéronefs mais également les innovations en matière d'aéronautique, notamment dans le domaine du respect de l'environnement.
Nous allons présenter des avions électriques, des aéronefs à faible empreinte carbone… Des ateliers inviteront les jeunes à découvrir les métiers du secteur aérien, à faire des simulations de vols pour s'immerger dans le monde de l'aviation. Et, pourquoi pas, déclencher des vocations ! Nous réservons également des surprises aux 40000 visiteurs que nous attendons chaque jour pour cette grande fête populaire qui souhaite renouer avec les grands meetings aériens des années 1930-1940.

En début d'année, la DGAC a renouvelé la convention avec la FOSA pour une durée de quatre ans. Quelles en sont les principales dispositions ?

Cette convention rappelle les missions de la FOSA et fixe le montant de la subvention de la DGAC. Au-delà de cet apport financier très appréciable, je souhaite réellement que nos liens se renforcent avec les services et les agents de la DGAC pour organiser ensemble des événements culturels et sportifs qui auraient pour but de récolter des fonds. Cette collaboration existe avec l'armée de l'air et de l'espace, pourquoi ne pas la mettre en place aussi avec la DGAC ? •

L'AÉRIEN EN ORDRE DE BATAILLE
POUR ACCUEILLIR LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES



© GettyImages

Présidé par le ministre délégué chargé des Transports, Clément Beaune, le Comité stratégique des mobilités Jeux olympiques et paralympiques 2024 réunit depuis octobre dernier plusieurs groupes de travail consacrés aux transports. Leur mission : proposer des solutions adaptées à cet événement exceptionnel. Piloté par la DGAC et constitué de nombreux acteurs, le groupe de travail (GT) Aérien examine à travers ses quatre entités les questions de sécurité et de sûreté, de capacités aériennes et aéroportuaires, de travail aérien (pour les prises de vues) et d'accueil des personnes accréditées dans les aéroports. Les enjeux sont multiples : assurer la sécurité et la sûreté aériennes par des mesures de limitations d'activité sur certains aéroports ou de contrôle renforcé au sol, s'adapter à la demande de capacité accrue pour la navigation aérienne et les aéroports concernés, concilier les opérations de travail aérien et le respect des règles de sécurité, mettre en place les conditions d'accueil des personnes accréditées… Dans tous ces domaines, les membres du GT Aérien travaillent en coordination pour établir une cartographie précise des besoins et mettre en œuvre les moyens humains, matériels et technologiques *ad hoc*. *« Nos transports sont clé et nous seront prêts »*, a assuré Clément Beaune, lors du 3e Comité stratégique des mobilités Jeux olympiques et paralympiques en février dernier.

83 000 personnes
DISPOSENT D'UNE ACCRÉDITATION POUR LES JOP 2024.

© D. Bascou/DGAC

Nous devons tirer les enseignements des grands événements sportifs passés, notamment de l'expérience des Jeux olympiques de Londres, qui sont sans doute les plus transposables. »

JEAN GOUADAIN
DIRECTEUR DE CABINET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE

décryptage

Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 Le plan de vol inédit du transport aérien

Au sein du Comité stratégique des mobilités JOP Paris 2024, le GT Aérien balaie l'ensemble des sujets liés à cet événement hors normes par sa durée et son ampleur et qui devrait être suivi par près de 4 milliards de téléspectateurs, selon la ministre des Sports.

Par Henri Cormier

Files d'attente interminables, bagages égarés, correspondances manquées… un peu plus d'an avant la cérémonie d'ouverture des JO de Paris, les images du désordre qui a affecté plusieurs aéroports européens à l'été 2022 sont dans tous les esprits. À l'origine de ces désagréments pour les passagers, le manque de ressources humaines à l'issue de la crise sanitaire pour faire face à la forte reprise du trafic aérien. *« Même si le transport aérien français s'en est plutôt bien sorti par rapport à d'autres, les enseignements de cette crise nous sont très utiles pour nous préparer à accueillir au mieux cet événement exceptionnel que sont les JOP »*, souligne Jean Gouadain, directeur de cabinet du directeur général de l'aviation civile. Au niveau de la navigation aérienne et des infrastructures aéroportuaires, il faudra ainsi mettre en place une organisation capable d'absorber le surplus de trafic attendu à cette occasion. C'est l'objectif du 2e sous-groupe du GT Aérien piloté par la DSNA[1] et le Groupe ADP. Il s'agit dans un premier temps de recueillir le maximum d'informations sur les intentions des délégations et des comités olympiques afin d'adapter l'offre de contrôle aérien à cette situation exceptionnelle. Avec un point de vigilance particulier pour la cérémonie d'ouverture et la gestion de la capacité des aéroports accueillant de l'aviation d'affaires. *« Les temps forts comme la cérémonie d'ouverture ou la finale du 100 mètres, vont susciter une demande très forte et très concentrée de la part de l'aviation d'affaires, laquelle risque de se heurter rapidement aux limites de capacité de ce type d'aéroports, et en premier lieu du Bourget »*, reconnaît Pierre Berolatti, adjoint au directeur des opérations à la DSNA.

DES CRÉNEAUX SUR LES AÉROPORTS NON COORDONNÉS

Le sous-groupe de travail réfléchit notamment à la mise en place de créneaux de coordination sur un certain nombre d'aéroports, de manière à lisser le trafic en amont. La gestion des infrastructures aéroportuaires est également examinée avec soin pour optimiser les stationnements des avions et assurer dans les meilleures conditions possibles l'accueil et la circulation des passagers jusqu'à la sortie des aérogares. Parallèlement, la DSNA étudie avec ses partenaires les actions à mettre en place en cas de scénarios dégradés (situations orageuses, incidents sur une piste, etc.).
La DSNA et la DSAC[2] sont chargées par ailleurs de la coordination du 3e sous-groupe de travail sur l'encadrement des opérations de travail aérien durant ces JOP de Paris. Comment concilier les impératifs de sécurité, de sûreté et de capacité avec les activités de prises de vues aériennes pour les retransmissions audiovisuelles ? C'est la question à laquelle vont devoir répondre les membres de ce sous-groupe dans leurs discussions avec OBS[3], l'agence de production du Comité international olympique. Pour évaluer les impacts de cette activité, le sous-groupe va s'appuyer sur les résultats des premières prises de vues enregistrées par OBS durant l'été prochain. *« Une des idées que nous défendons est de créer un centre de commandement intégré rassemblant tous les acteurs concernés (DGAC, armée de l'air et de l'espace, préfecture de police de Paris, etc.). Cela*

© ADP

permettrait d'avoir à chaque instant une vision globale de l'espace aérien en région parisienne afin d'assurer la cohabitation entre les différents types d'aéronefs ou de drones affectés à ces prises de vues et de mettre en place les niveaux de contraintes adaptés », explique Jean Gouadain.

DES MESURES DE RESTRICTION D'UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

Les sujets de sûreté et de sécurité de l'espace aérien sont quant à eux traités par le 1er sous-groupe. Celui-ci s'attache à définir les différentes procédures nécessaires selon trois niveaux de menace : menace au niveau actuel; aggravation de la menace; situation de crise face à un événement de type attentat, crash ou cyber-attaque. *« Il s'agit d'analyser les différentes typologies de trafic attendues lors de ces JOP et de définir une méthode visant à déterminer les mesures de restrictions ou d'autorisations spécifiques selon les niveaux de risques potentiels. Et on complétera le dispositif de sûreté en travaillant sur la mise en place de mesures de filtrage et de contrôle au sol »*, précise Serge Billiottet, directeur technique sûreté à la DSAC.
De sûreté aéroportuaire il sera également question durant les prochains mois dans la dernière composante du GT Aérien dédiée à l'accueil des quelque 80000 personnes accréditées pour cet événement, dont près d'un tiers pour les seules délégations et comités nationaux olympiques. *« L'enjeu principal, c'est de trouver l'équilibre entre les exigences de contrôles à l'aéroport et la fluidité des parcours des passagers, notamment des personnes accréditées et des PHMR[4] »*, note Maxime Millefert, adjoint au sous-directeur des services aériens à la DTA[5]. Les problématiques étudiées par l'ensemble des acteurs du GT Aérien reflètent le caractère inédit de cet événement majeur que le pays accueillera pour la première fois de son histoire par la voie aérienne. ●

2 questions à...

© D. Bascou/DGAC

DAMIEN CAZÉ,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA DGAC

Quels sont les principaux enjeux de la préparation des JOP 2024 pour la DGAC ?
Le transport aérien doit contribuer à son niveau à la réussite de cet évènement planétaire. Outre les délégations officielles et quelque 15000 athlètes, la France accueillera des dizaines de milliers de spectateurs à l'occasion des JOP 2024, pendant la traditionnelle pointe de trafic aérien d'été. Avec nos partenaires, nous devons collectivement nous organiser pour absorber les flux supplémentaires de trafic aérien et de passagers et cela, bien entendu, dans les meilleures conditions de sécurité et de sûreté. Nous portons également une attention particulière à la qualité d'accueil de nos futurs visiteurs, quels qu'ils soient, dans les aéroports. La DGAC s'y prépare au sein du Comité stratégique des mobilités JOP 2024 présidé par le ministre des Transports.

Qu'attendez-vous de la mise en œuvre de la charte en faveur de la qualité de service signée par le ministre des Transports et les partenaires aériens ?
Dans la perspective de la Coupe du monde de rugby et surtout des JOP 2024, le ministre a souhaité faire de l'amélioration continue de la qualité de service dans le transport aérien une priorité. Il a signé cette charte avec les partenaires aériens à l'automne dernier. Réduction des retards et annulations de vols, fluidité accrue du parcours des passagers, application rapide de leurs droits, amélioration du traitement des bagages, accélération de la modernisation des systèmes de navigation aérienne... Dans huit domaines, les signataires ont pris des engagements qui seront mis en œuvre à l'aide d'un plan d'action. J'en assurerai le suivi lors de réunions régulières sur la base, notamment, des remontées des structures locales qui seront mises en place pour assurer un suivi de la qualité de service sur les principaux aéroports français.

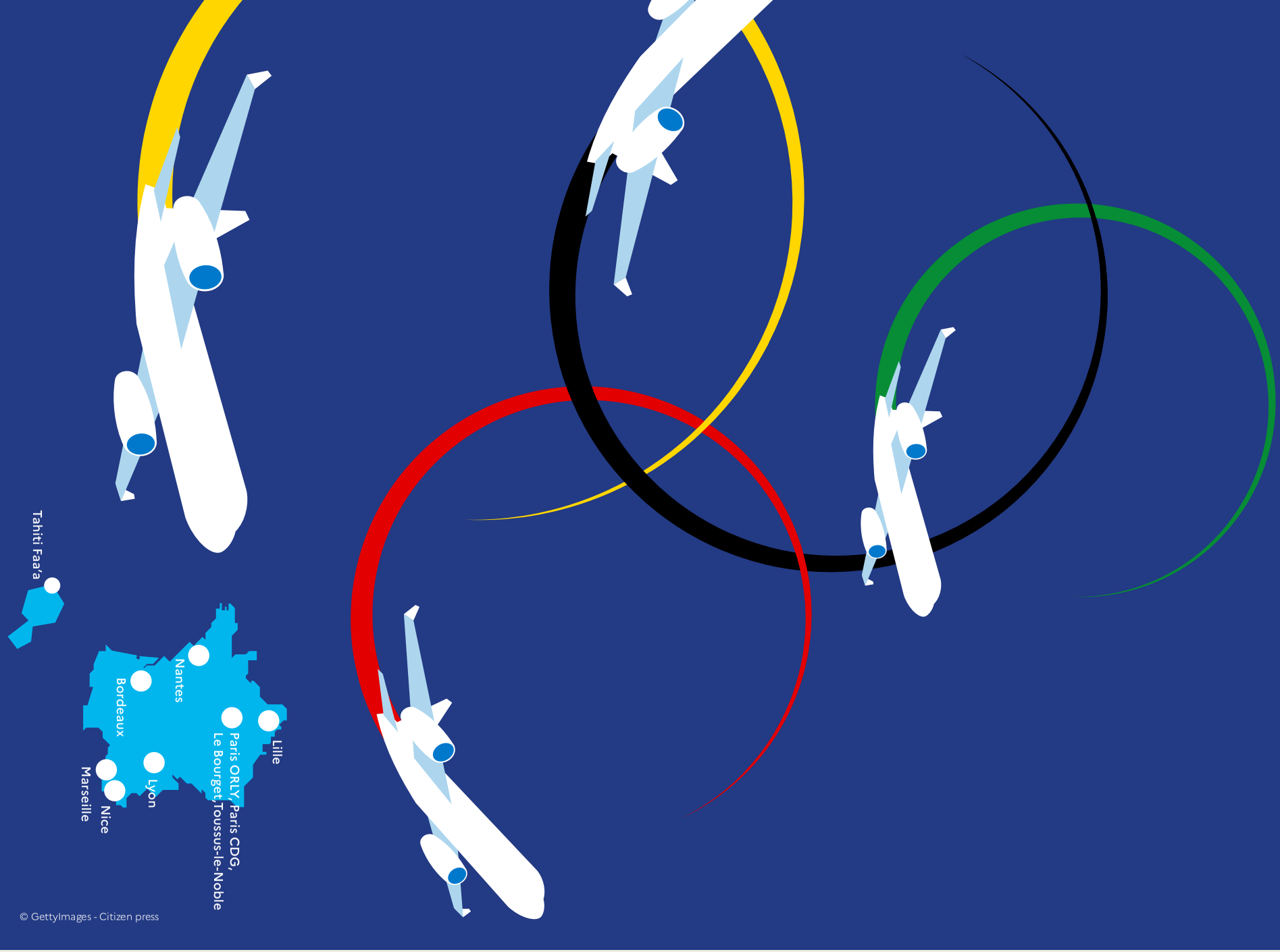
PRÈS DE 15000 athlètes OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES SONT ATTENDUS POUR LES JOP DE 2024

1. Direction des services de la navigation aérienne.
2. Direction de la sécurité de l'aviation civile.
3. Olympic Broadcasting Service.
4. Personnes handicapées ou à mobilité réduite.
5. Direction du transport aérien.

Les aéroports parisiens, principales portes d'entrée des JOP 2024

À l'occasion des JOP de Paris, les aéroports franciliens accueilleront la quasi-totalité des passagers, qu'ils arrivent par des vols commerciaux classiques ou sur des aéroports d'affaires.

Une dizaine d'aéroports proches des villes-hôtes devraient accueillir des passagers lors des JOP de Paris 2024. Les aéroports franciliens sont bien évidemment les premiers concernés par le surplus de trafic lié à l'événement, à commencer par l'aéroport de Paris-CDG, qui constituera la principale porte d'entrée des délégations et des spectateurs étrangers. Orly sera également fortement mobilisé dans le cadre des vols européens et domestiques alimentant les autres sites olympiques. Si la capitale et sa région rassemblent les principaux sites de compétition, les aéroports des autres villes-hôtes devraient également accueillir des passagers à l'occasion de ces Jeux d'été. C'est notamment le cas de Marseille (pour le tournoi de football et les épreuves de voile), de Nice, Nantes, Bordeaux et Lyon (football) et de Lille (épreuves de handball et de basket-ball). À part la cité phocéenne, base arrière de ces JO 2024, qui a engagé un important chantier de réaménagement et de modernisation de l'aéroport Marseille-Provence, les autres aéroports des métropoles accueillant des épreuves ne devraient pas voir bondir leur fréquentation. L'aéroport international de Tahiti-Faa'a, seule voie d'accès pour assister aux épreuves de surf qui se dérouleront fin juillet 2024, devra quant à lui faire face à un afflux de passagers.
Restent les passagers qui devraient utiliser les aéroports d'affaires à cette occasion. Chefs d'État, personnalités de marque et autres accrédités vont arriver au Bourget, voire à l'aéroport de Toussus-le-Noble en cas de saturation du principal aéroport d'affaires européen. La coordination de certaines de ces plateformes est envisagée pour éviter les désagréments liés aux contraintes de capacité.



© GettyImages - Citizen press

© Arnaud Bouissou - TERRA

Accueil des passagers : l'effet accélérateur des JOP

Faciliter le parcours des différentes catégories de passagers débarquant à l'aéroport à l'occasion des JOP nécessite la mise en place d'outils innovants. Coup d'œil sur certaines solutions à l'étude.

« La première impression que l'on a d'un pays est donnée dès l'arrivée à l'aéroport. La qualité de service et d'accueil des passagers, notamment des personnes accréditées, est donc un enjeu extrêmement important dans cette préparation des JOP de Paris », rappelle Jean Gouadain, directeur de cabinet du directeur général de l'aviation civile. Les réflexions en cours au sein du GT Aérien visent à organiser la fluidité des déplacements des dizaines de milliers de ces passagers accrédités au sein des aéroports concernés sans perturber pour autant le parcours des autres usagers. Il va falloir par exemple organiser la gestion matérielle et réglementaire des bagages hors gabarit de certains athlètes et prévoir des itinéraires dédiés pour entraver le moins possible les déplacements des personnes accréditées. La question de l'accueil des PHMR, dont les athlètes des Jeux paralympiques, fait l'objet d'une attention particulière, avec l'aménagement de parcours aéroportuaires adaptés à ces personnes ou le renforcement des dispositifs de pré-notification permettant d'anticiper leurs besoins en termes de mobilité à l'aéroport. L'impact des différentes formalités de contrôles sur la fluidité des parcours est également examiné par un des sous-groupes du GT Aérien, avec un œil sur l'entrée en application éventuelle de certaines dispositions réglementaires avant les JO 2024. *« Le règlement EES[1] qui prévoit de créer un système d'enregistrement des entrées et sorties par voie électronique pour les ressortissants de pays tiers à l'Union européenne risque de créer de la friction supplémentaire aux contrôles aux frontières. Nous ne savons pas s'il entrera en application avant les JO, mais nous nous y préparons »*, explique Maxime Millefert, adjoint au sous-directeur des services aérien à la DTA. L'échéance des JO d'été devrait avoir un effet d'accélération dans le déploiement d'outils (kiosques de préenregistrement, système basé sur la reconnaissance faciale, comme MONA testé à Lyon-Saint Exupéry, sas Parafe, etc.) permettant de digitaliser et faciliter ainsi le parcours passager dans les aéroports.

1. Règlement (UE) 2017/2226 portant création d'un système d'entrée/de sortie pour enregistrer les données des ressortissants de pays tiers qui franchissent les frontières extérieures de l'UE.

L'enjeu clé de la fluidité et de l'accessibilité des transports

Lancé en octobre dernier, le Comité stratégique des mobilités des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024 suit les grands chantiers de transport afin d'assurer la fluidité des parcours de tous les passagers lors de cet événement mondial.

© Arnaud Bouissou / Terra

800 000

PERSONNES À ACHEMINER CHAQUE JOUR
VERS LES SITES DE COMPÉTITION LOS DES JO DE PARIS

Le Comité stratégique des mobilités JOP Paris 2024 rassemble l'ensemble des acteurs du transport afin de faire remonter les avancées dans ce domaine et les demandes d'arbitrage au niveau ministériel en cas de difficulté. Composé d'une cinquantaine de personnes, il réunit notamment des représentants des grandes directions ou services de l'administration de l'État, des élus, les opérateurs de transport, les responsables du comité d'organisation, des associations et les collectivités. Présidé par le ministre délégué chargé des Transports, Clément Beaune, en présence de la ministre des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques, Amélie Oudéa-Castéra, ce comité fait un point toutes les six à huit semaines sur l'avancement des principaux chantiers engagés. *« L'idée, à travers cette gouvernance élevée au niveau ministériel, est aussi de maintenir un cap et de faire en sorte que chacun des acteurs s'approprie l'échéance olympique et puisse avancer à bon rythme »*, précise Florent Bardon, coordonnateur national des mobilités pour les Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024.

HUIT GROUPES DE TRAVAIL DÉDIÉS À LA MOBILITÉ

Outre les enjeux de sûreté, de sécurité, de capacité et de parcours des passagers accrédités dans les aéroports examinés au sein du GT Aérien, le comité est alimenté par sept autres groupes de travail. Les thématiques examinées par ces différents GT concernent les voies olympiques et paralympiques, l'accessibilité des PHMR, la logistique, les déplacements à vélo, l'innovation (décarbonation d'une quarantaine de bateaux utilisés pour la cérémonie d'ouverture, par exemple), le parcours voyageur et la gestion de la demande de transport (opérations de communication destinées à inciter les usagers à modifier leurs habitudes de déplacement lors des JOP). Parmi les sujets systématiquement abordés lors des réunions du comité : le suivi des infrastructures importantes, comme le prolongement de la ligne 14 du métro parisien jusqu'à l'aéroport d'Orly. Un point est également fait à chaque fois sur l'élaboration des plans de transport en commun des spectateurs. L'élaboration de ces plans de transports en commun et les plans de circulation routière pour la capitale et autour des autres sites olympiques constituent les principaux points d'attention qui seront examinés par le comité stratégique des mobilités dans les prochains mois.

© Arnaud Bouissou - TERRA

témoignages

La mobilisation générale du transport aérien

Sûreté, gestion des flux, protection et capacité judiciaire sont nos priorités »

COLONEL PHILIPPE MIRABAUD, COMMANDANT LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS (GTA)

Responsable d'aéroport, Gendarmerie des transports aériens, préfet délégué à la sécurité et à la sûreté des aéroports… quelques-uns des principaux acteurs du transport aérien reviennent sur les enjeux de ces prochains JOP de Paris.

© GTA

Les enjeux de ces JO 2024 au niveau de la GTA sont le renforcement de la sûreté, la contribution à l'organisation de la gestion des flux en conciliant sûreté et efficacité, notre capacité permanente d'intervention pour détecter et neutraliser un large spectre de menaces et notre capacité d'investigation pour traiter tout incident ou accident aéronautique. Nous portons une attention particulière à la lutte anti-drones, aux mesures de sûreté concernant le traitement des bagages des sportifs et des délégations, et à la surveillance des aérodromes secondaires.

Assurer la fluidité et la sécurité de circulation dans les aéroports »

JÉRÔME HARNOIS,
PRÉFET DÉLÉGUÉ À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ DES AÉROPORTS DE PARIS AUPRÈS DU PRÉFET DE POLICE

Travailler ensemble pour gérer au mieux cet événement »

RENAUD DUPLAY,
DIRECTEUR ADJOINT DE L'AÉROPORT DE PARIS-CDG ET DIRECTEUR DU PROJET D'ACCUEIL DES JOP POUR LE GROUPE ADP

Une coordination indispensable pour proposer des process adaptés à cet événement »

DELPHINE BOURBON,
DIRECTRICE DES OPÉRATIONS HUB CDG CHEZ AIR FRANCE

© Fabrice BALSAMO

© CYPRESS

© Christophe Leroux Air France

La fluidité et la sécurité au sein des aéroports et jusqu'au lieu de résidence des athlètes et de leurs délégations sont les deux mots clés qui guident aujourd'hui nos travaux. Il s'agit d'assurer ces missions tout en maintenant un haut niveau de service pour l'ensemble des voyageurs. La gestion optimale des bagages générés par cet événement, surtout pour les départs, qui vont se concentrer sur deux ou trois jours, constitue un autre enjeu important. Et nous travaillons enfin sur la manière d'inscrire un afflux hors norme de passagers et de fret dans un flux déjà souvent complexe d'accès aux plateformes aéroportuaires.

Cet événement planétaire pose des questions inédites en termes de fluidité, de qualité de service et de sécurité, qui justifient une coordination renforcée de toute la communauté aéroportuaire et un pilotage opérationnel dédié. Notre principal objectif est que les passagers internationaux aient la meilleure expérience possible de leur parcours au sein de l'aéroport et que les athlètes qui se préparent depuis longtemps pour ce rendez-vous sportif puissent rester concentrés sur leurs rêves de médaille : nous leur devons cela !

Le travail d'équipe et de coordination qui est mené avec l'ensemble des acteurs aéroportuaires vise à assurer le bon déroulement de nos opérations et à faire preuve d'agilité pour proposer de nouveaux process adaptés à cet événement exceptionnel. Les réflexions en cours sur les enregistrements délocalisés ou encore sur la gestion des bagages hors format des athlètes et des matériels des personnes à mobilité réduite participent de cet objectif qui est le nôtre de leur fournir une expérience de voyage la plus sereine possible. Et l'enjeu pour Air France, c'est également de garantir à tous nos autres clients un voyage réussi durant cette période traditionnellement très chargée.

© GTA

COLONEL PHILIPPE MIRABAUD
Commandant la Gendarmerie des transports aériens (GTA)

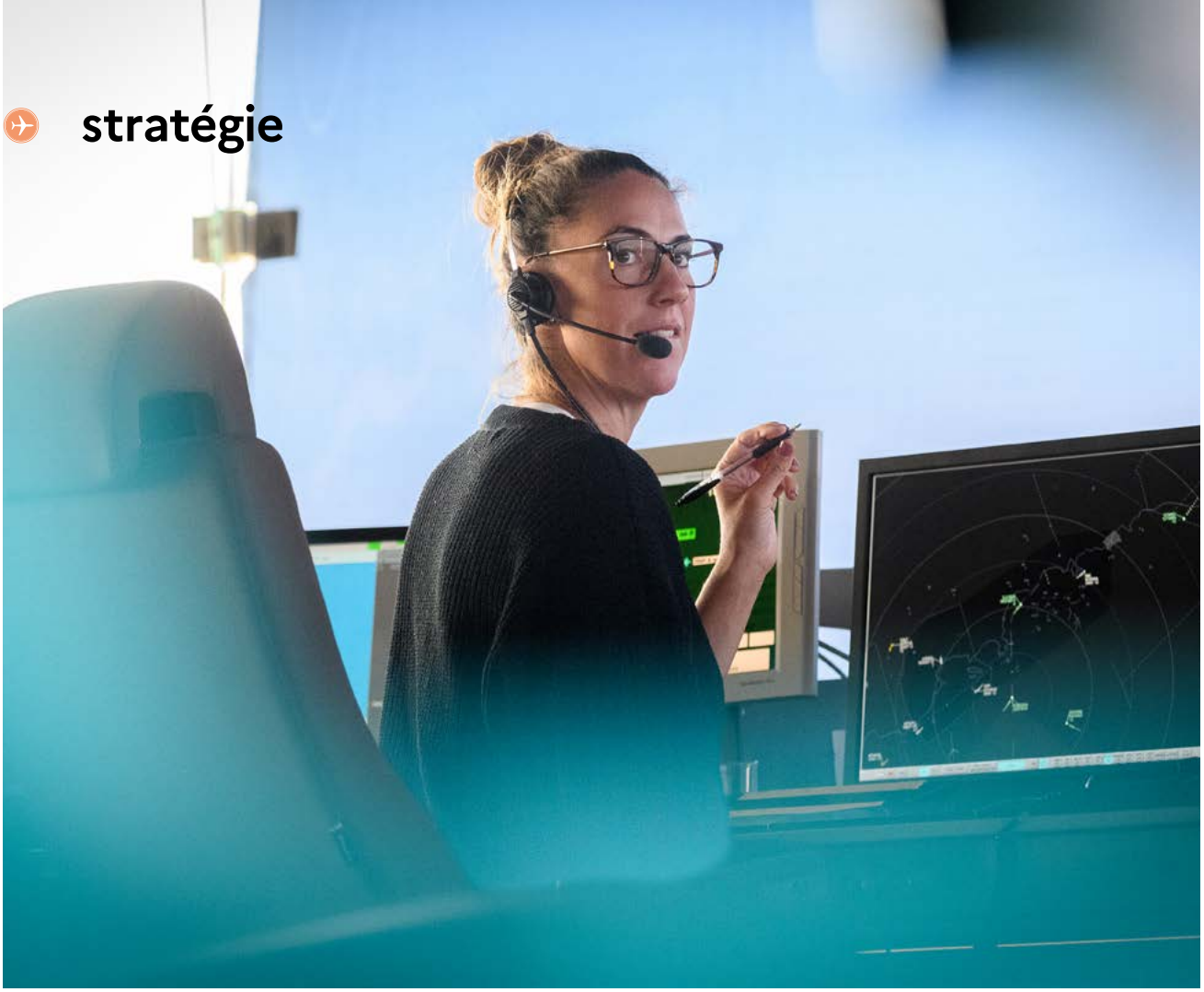
70 années au service de la sûreté et de la sécurité

À l'occasion du 70e anniversaire de la création de la Gendarmerie des transports aériens, son commandant nous en dresse le portrait et en dessine les perspectives. Un bilan résolument tourné vers l'avenir !

Le 31 mars 1953 est créée *« une compagnie de gendarmerie des transports aériens, mise à disposition du ministre des Transports »*. Ainsi, est née formellement la Gendarmerie des transports aériens, entité faisant partie intégrante de la gendarmerie nationale, mais mise à la disposition de la DGAC.
70 ans plus tard, elle reste la seule gendarmerie spécialisée placée pour emploi auprès d'un directeur général civil. Cela témoigne assurément de la spécificité du milieu aéronautique mais aussi du long compagnonnage qui unit la DGAC et la GTA. Forte aujourd'hui d'un millier de femmes et d'hommes, et implantée sur une quarantaine de plateformes en métropole et outre-mer, elle *« concourt à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, à la protection des aérodromes et autres installations aéronautiques civiles, à la police spéciale prévue par le code de l'aviation civile et à la police judiciaire »* (arrêté du 28 avril 2006).
Son action auprès de la DGAC a connu des formes diverses. Si, au départ, la GTA a principalement exercé des contrôles à l'entrée des zones réservées, elle a aussi, de manière plus étonnante, conduit les ambulances d'ADP pour leur conférer un statut de véhicules prioritaires et employé des motos pour patrouiller en zone réservée. Mais c'est bien sur sa connaissance du monde aéronautique que la GTA a développé son action. Dès 1959, les gendarmes fréquentent les bancs de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC). Aujourd'hui encore, ils s'y forment à la sûreté. Des stages sur l'accidentologie sont quant à eux proposés en lien avec le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Sans oublier la formation PPL dans laquelle est engagée actuellement une vingtaine de gendarmes.
L'organisation de la GTA a au fil des années accompagné celle de la DGAC, avec aujourd'hui huit compagnies de GTA qui épousent les contours des DSAC-IR[1] dont elles partagent majoritairement les locaux. Elle aura aussi occupé des locaux historiques comme ceux de la Direction de la météorologie à Boulogne-Billancourt ou le 82, rue des Pyrénées, à Paris. Au tournant des années 2000, la GTA a connu une forte accélération de sa modernisation avec la création de la section de recherches (à la suite du crash du Concorde), et la transformation du métier de la sûreté (consécutivement aux attentats de 2001).
En 2023, ses défis sont nombreux et en lien avec les priorités de la DGAC : sûreté encore et toujours, mais aussi action de terrain auprès des aérodromes et des pilotes, contrôles des règles environnementales (hauteur de survol, trajectoire, APU[2]…), lutte contre les intrusions, protection des aéroports pour garantir leur continuité de service et préparation des grands événements. Pour réussir ensemble, la confiance tissée au cours des 70 dernières années permettra de mieux articuler encore nos actions, de mieux échanger des informations pour orienter les contrôles et de tirer profit de cette force bien implantée sur le territoire au plus près des terrains. Au fond, ce n'est pas tant les 70 ans de la GTA que nous fêtons, que des noces de platine. •

1. Directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales.

2. Moteur auxiliaire de puissance.



© ARNAUD BOUISSOU - TERRA

La réorganisation de la DSNA démontre sa pertinence

Le 1er janvier 2022 a marqué un tournant au sein de la DSNA[1] avec la mise en place d'une nouvelle organisation. Parmi les nouveautés, la création de la direction de la stratégie et des ressources (DSR) et de la direction de la sécurité (DSEC). Deux entités qui permettent de meilleures interactions entre l'ensemble des composantes de la DSNA.

-

Par **Sylvie Mignard**

Le constat ? La DSNA souffrait d'une gouvernance éparpillée entre de multiples entités, avec pour résultat le rattachement direct de près d'une trentaine de personnes auprès du directeur. Le 1er janvier 2022, une nouvelle organisation, beaucoup plus resserrée, a donc été mise en place. Désormais sont rattachées à la DSNA quatre directions, dont deux nouvelles, la direction de la stratégie et des ressources (DSR) et la direction de la sécurité (DSEC), un cabinet et une mission Environnement. *« L'enjeu principal était bien de proposer une gouvernance plus simple, et surtout plus lisible »*, explique Frédéric Guignier, directeur de la stratégie et des ressources (DSR) à la DSNA.

CRÉATION DE DEUX NOUVELLES DIRECTIONS

La création de la DSEC met en avant le cœur de métier de la DSNA, la sécurité, mais aussi la sûreté. Elle est donc chargée de définir et mettre en œuvre les politiques de sécurité et de sûreté, de maintenir les certificats de la DSNA comme prestataire de services et for-

mateur de prestataires de services, mais aussi d'assurer la conformité réglementaire de la DSNA. La DSR, de son côté, est chargée d'animer et faire connaître la stratégie de la DSNA, de gérer les ressources humaines et financières, de mener et faire livrer l'ensemble des projets et programmes de la DSNA ou encore d'assurer le lien avec le monde extérieur, clients, usagers ou institutionnels. *« Il s'agit avant tout d'une direction transverse qui a pour vocation de bien faire travailler ensemble les différentes compétences de la DSNA,* souligne Frédéric Guignier. *En ce sens, c'est avant tout une direction support, qui a pour mission d'aligner la stratégie, les ressources et les activités, projets et programmes de la DSNA.* »

DES RÉALISATIONS DE BELLE FACTURE

Parmi les réalisations à mettre à l'actif de la DSR durant sa première année d'existence, les travaux conduits afin d'élaborer la stratégie de la DSNA. Mais aussi les travaux pour mettre en œuvre les portefeuilles qui sont désormais de vrais outils pour les arbitrages sur les projets et programmes et pour assurer l'alignement des projets et des ressources. *« Par exemple, nous avons mis dans les centres les ressources d'ingénieurs pour pouvoir déployer 4-Flight dans les temps »,* indique le directeur. Autre exemple concret, la mise en place d'un pilotage plus serré des dépenses de la DSNA. En 2022, celle-ci a donc eu une utilisation du budget plus efficace, avec moins de reports qu'auparavant. *« Cela nous rend plus crédibles vis-à-vis des autorités de tutelle pour défendre les budgets des années futures »,* se félicite Frédéric Guignier. Enfin, la DSR a beaucoup travaillé sur une vision pluriannuelle des besoins de la DSNA en matière de ressources humaines. Avec comme résultat la validation pluriannuelle du recrutement des contrôleurs aériens et des ingénieurs de maintenance. *« La première année de fonctionnement a déjà permis à la DSNA de nombreuses avancées sur la stratégie, la vision pluriannuelle ou un meilleur alignement des ressources et des objectifs. Le chemin n'est pas encore terminé, mais nous progressons et allons dans la bonne direction »,* souligne Christophe Rouquié, directeur de la direction de la technique et de l'innovation de la DSNA.

Côté DSEC, la simplification de la méthodologie relative aux études de sécurité a été lancée en 2023. *« Concrètement, nous avons ainsi produit, en support des autres directions, une étude de sécurité pour la mise en œuvre, avant l'été, de l'ASMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems) niveau 2 à Lyon,* explique Estelle Le Guilcher, directrice de la sécurité à la DSNA. *Par ailleurs, la DSEC s'est dotée en 2022 d'un département SCS (Sûreté-Cybersécurité). Le renforcement du traitement des problématiques liées à la cybersécurité est devenu incontournable dans un milieu où le traitement de l'information est au cœur du métier.* » ●

1. Direction des services de la navigation aérienne.

Une gouvernance plus simple et surtout plus lisible. »

FRÉDÉRIC GUIGNIER, DIRECTEUR DE LA STRATÉGIE ET DES RESSOURCES DE LA DSNA

© DSNA SYLVAIN CAMBON.

6 975

AGENTS SONT EMPLOYÉS PAR LA DSNA, DONT
3 766 CONTRÔLEURS AÉRIENS (ICNA)
1 312 ÉLECTRONICIENS (IESSA)
1 055 TECHNICIENS (TSEEAC)

La DSNA s'organise désormais autour de 6 entités :

- une direction de la technique et de l'innovation (DTI)
- une direction des opérations (DO)
- une direction de la stratégie et des ressources (DSR)
- une direction de la sécurité (DSEC)
- une mission environnement
- un cabinet

3 questions à

© D. Bascou/DGAC

FRÉDÉRIC GUIGNIER, DIRECTEUR DE LA STRATÉGIE ET DES RESSOURCES (DSR) À LA DSNA

Quelles sont les priorités de la DSR ?

Actuellement, elles s'organisent autour de trois axes. Le premier est de finaliser le plan stratégique de la DSNA afin de disposer d'une feuille de route claire et de pouvoir aligner nos ressources et moyens autour de nos objectifs. Le second enjeu est de se doter d'un cadrage pluriannuel d'un point de vue financier. Enfin, nous souhaitons industrialiser l'ensemble du process de gestion de projet afin de gagner en efficacité.

Quels changements cette réorganisation apporte-t-elle dans la réalisation des projets et programmes de la DSNA ?

Les programmes et projets de modernisation ou d'évolution de la DSNA sont désormais répartis au sein de trois directions de portefeuilles rattachées à la DSR. L'objectif est de disposer d'une vue d'ensemble de ces projets afin de mieux allouer les ressources humaines et financières disponibles et de les mener à bien dans le planning déterminé à la base. Notre rôle est donc de nous assurer que les ressources disponibles sont au bon endroit et que nous disposons des compétences et des méthodes de gestion de projet nécessaires à la bonne conduite de ces projets. Globalement, la réorganisation permet un pilotage plus fin et plus global de nos projets.

Quelles sont les principales orientations du nouveau plan stratégique de la DSNA ?

L'ambition est une DSNA moderne, performante et écoresponsable. Les axes stratégiques retenus découlent tout naturellement de cette ambition. Le premier de ces axes est la performance afin de mieux répondre aux besoins des clients et usagers et ne plus être le plus gros pourvoyeur de délais en Europe. Le deuxième est la modernisation technologique : rationalisation des infrastructures, harmonisation et standardisation des systèmes, et pilotage, en particulier de l'architecture. Le troisième axe est d'adapter notre organisation et nos métiers aux enjeux de la navigation aérienne. Enfin, le quatrième axe est de répondre aux défis de la transition écologique.

Plus de sécurité et moins de nuisances : des priorités au quotidien

Dans leurs missions de chaque jour, les agents des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales (DSAC-IR) veillent à la sécurité du transport aérien tout en accompagnant les opérateurs vers la transition écologique.

-

Par **Béatrice Courtois**

Aurélie Albert

CHARGÉE D'AFFAIRES AÉROPORTS, NAVIGATION AÉRIENNE ET ESPACE AÉRIEN À LA DSAC OCÉAN INDIEN

« Être au plus près des exploitants et des prestataires »

En quoi consiste votre travail ?

Je suis chargée de la surveillance, en matière de sécurité, des trois aéroports et des prestataires de services de la navigation aérienne de la zone. Il s'agit d'engager des audits pour vérifier la conformité à la réglementation en vigueur mais également d'accompagner les opérateurs dans la mise en œuvre des nouvelles mesures. Je suis également chargée de la gestion de l'espace aérien, c'est-à-dire la création d'espaces ou la délivrance d'autorisations particulières.

Comment a évolué votre métier ?

La certification sécurité, auparavant française, est devenue européenne, ce qui a complexifié et renforcé les règles, tout en donnant une plus grande liberté dans leur mise en application. Nous avons été au plus près des exploitants et prestataires pour ces évolutions importantes. Par ailleurs, la dimension écologique s'est invitée dans le domaine de la sécurité aérienne. Je pense notamment à la nouvelle réglementation du Parc naturel de La Réunion qui a été mise en place l'an dernier. Elle a impacté l'espace aérien, et nous avons travaillé en concertation avec les acteurs pour trouver des solutions qui préservent la faune et la flore, et réduisent la pollution sonore.

Guilhem Renier

CONTRÔLEUR TECHNIQUE D'EXPLOITATION À LA DSAC SUD-EST

« Décider en prenant ses responsabilités »

Que signifie « contrôle technique d'exploitation » ?
Il s'agit d'opérer des inspections régulières sur les aéronefs, principalement en exploitation commerciale, afin de s'assurer qu'ils répondent aux règles de sécurité en vigueur. L'évolution technologique nous met en face d'appareils de plus en plus performants, modernes et fiables. Mais nous avons également tout l'aspect « exploitation » à vérifier : le temps de travail des équipages, la préparation des vols, la régularité des opérations de maintenance… tout est à prendre en compte.

Qu'est-ce que vous aimez dans votre métier ?
La possibilité d'inspecter des aéronefs de toutes sortes et d'enrichir ainsi mes connaissances techniques. Cela exige une remise à niveau en permanence et une bonne maîtrise des réglementations en vigueur. C'est aussi une lourde responsabilité. Donner l'ordre d'immobiliser un appareil jugé non conforme peut engendrer des conséquences importantes pour la compagnie et des désagréments non négligeables pour les voyageurs…

Nathalie Spyckerelle

CHARGÉE D'AFFAIRES ENVIRONNEMENT À LA DIVISION RÉGULATION DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA DSAC CENTRE-EST

Illustrations : Clara Dealberto

« Favoriser le dialogue et trouver un terrain d'entente »

Comment s'applique la protection de l'environnement au niveau de l'aviation civile ?
Mon rôle est de m'assurer de la bonne application de la réglementation environnementale par les compagnies. Par exemple, je veille à la conformité des trajectoires de décollage ou au respect des restrictions acoustiques. J'opère des contrôles réguliers qui peuvent être suivis de sanctions financières prononcées par l'ACNUSA[1]. Sur Lyon, les opérateurs restent très respectueux des obligations en la matière.

Votre fonction se résume-t-elle au contrôle ?
Non et je dirais même que la partie accompagnement prend plus de place que celle de la surveillance. Nous participons aux concertations locales, notamment auprès des petits aérodromes, pour lesquels les sujets liés au respect de la riveraineté prennent une place prépondérante. Nous encourageons et suivons la rédaction de chartes de l'environnement, signées par tous les protagonistes, pour favoriser le dialogue et trouver un terrain d'entente. Préserver l'activité aéronautique tout en travaillant à la transition écologique nécessite un équilibre permanent. C'est un défi de taille mais passionnant.

1. Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

LYDIE **ARAGNOUET**

sous-directrice de la sûreté et de la défense à la Direction du transport aérien

Commissaire générale de police, Lydie Aragnouet a travaillé 30 ans au sein de la police nationale, dont plus de 20 ans à la police aux frontières avant d'intégrer la DGAC. Le monde aéroportuaire et les problématiques de sûreté aérienne, elle connaît.

-

Par **Béatrice Courtois**

« La sous-direction de la sûreté et de la défense rassemble une trentaine d'agents, répartis en 4 services et tous très investis dans leur domaine de compétences.

Nous sommes une équipe interministérielle regroupant, en plus des agents de la DGAC, des gendarmes, des policiers, des douaniers, des officiers de l'armée de l'air… Pour l'année qui s'annonce, nos efforts vont se concentrer sur les grands événements sportifs que la France va accueillir : la Coupe du monde de rugby et les JO de 2024. Si la sûreté aérienne reste de notre responsabilité, c'est aussi l'affaire de tous. Chacun, à son niveau, doit rester vigilant et peut devenir un acteur essentiel de notre mission, qui consiste à garantir à tous les usagers un transport aérien avec le plus haut niveau de sûreté possible. »

1992
Commissaire de police

2009
Commissaire divisionnaire puis commissaire générale en 2018

2010
Directrice zonale de la police aux frontières à Bordeaux puis Lille

2019
Sous-directrice de l'immigration et de l'éloignement à la direction centrale de la police aux frontières

2022
Sous-directrice de la sûreté et de la défense à la direction du transport aérien

© Jean Chiscano

Agents de sûreté aéroportuaire : un parcours de compétences adapté

Pour lutter toujours plus efficacement contre la menace terroriste et les actes de malveillance, le recrutement et la formation des agents de sûreté aéroportuaire ont été remis à niveau. Explications.

Par **Béatrice Courtois**

Exercées auparavant par les forces de l'ordre, les missions d'inspection-filtrage des passagers, des véhicules et des accès, sont assurées par des agents de sûreté aéroportuaire (ADS), employés par des sociétés de sûreté privées. Si aucun diplôme n'est exigé pour se porter candidat, les étapes de sélection et le contenu de la formation, encadrés par la DGAC, ont été retravaillés. *« Face à la menace, qui évolue, nous devons apporter des réponses de plus en plus performantes et adaptées »,* affirme Serge Billiottet, directeur technique Sûreté à la DSAC[1]. Cette réforme a été engagée en coordination avec tous les acteurs de la profession, et en particulier l'Union des aéroports français et le Syndicat des entreprises de sûreté aéroportuaire.

RECRUTEMENT : PROMESSE D'EMBAUCHE ET APTITUDES VALIDÉES

Pour s'inscrire aux formations d'ADS, chaque candidat doit avoir en poche une lettre d'intention d'embauche assurant qu'il sera bien intégré dans l'entreprise après l'obtention de sa certification. À terme, en complément de ce précieux sésame, le futur agent devra également se présenter avec un certificat médical, qui garantira ses aptitudes visuelles, auditives et son aptitude à la station debout, nécessaires pour exercer ce métier. Il est également prévu de mettre en place un test des aptitudes cognitives à l'analyse d'images. *« L'environnement de travail de l'agent a changé, les équipements également. Il fallait renforcer le niveau d'exigence pour répondre à ces évolutions »,* commente Serge Billiottet.

FORMATION : MONTÉE EN COMPÉTENCES ET HARMONISATION

Une fois en possession de la lettre d'intention d'embauche, les candidats suivent une formation, élaborée par l'ENAC[2] et la DSAC et assurée par des instructeurs de sûreté. Différentes approches nouvelles ont été ajoutées aux cursus – ou le seront prochainement –, comme la détection d'un comportement atypique chez un passager. *« Les modules sont réajustés régulièrement, afin d'être en phase avec les évolutions de la réglementation, la réalité du terrain et les nouvelles formes de menaces,* complète le directeur. *Et nous assurons des inspections pour veiller à la qualité des enseignements. »*

CERTIFICATION : ÉVALUATIONS ET FORMATIONS PÉRIODIQUES

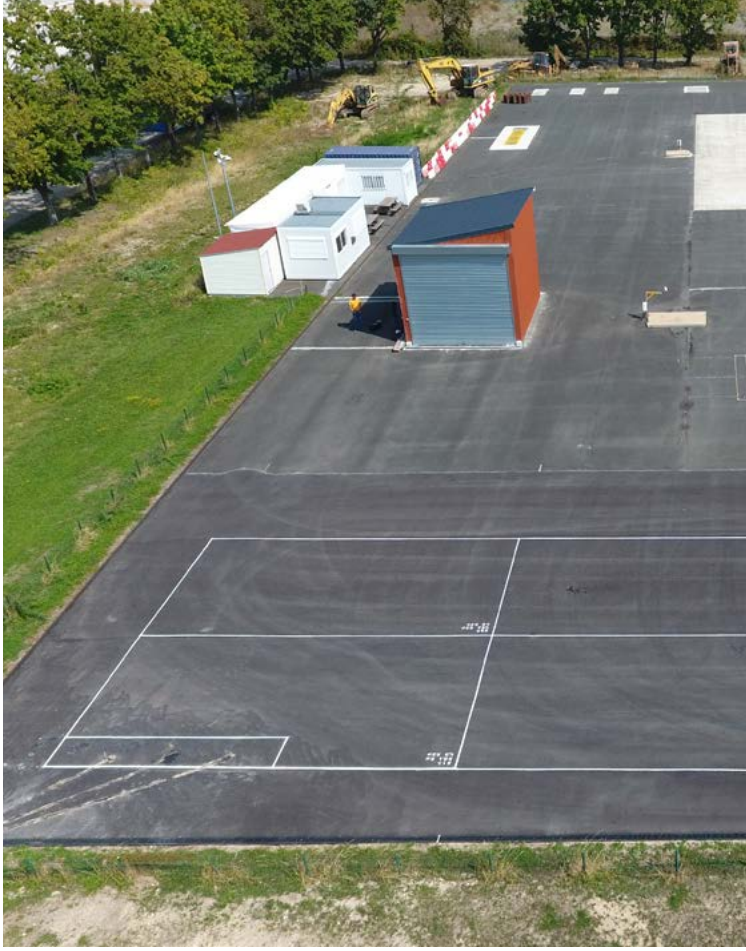
Chaque agent de sûreté aéroportuaire est certifié pour 5 ans, ou 3 ans lorsqu'il est en charge d'analyse d'images. Avant d'être recertifié, un ADS en charge d'analyse d'images doit se soumettre à une évaluation de ses performances opérationnelles (EPO). Il doit ensuite suivre une formation périodique tous les 6 mois. *« Ces formations périodiques ont été rendues plus opérationnelles et harmonisées sur tout le territoire »,* poursuit Serge Billiottet. L'encadrement des équipes, pour aider et accompagner les agents dans leur mission, est aussi un enjeu. ●

1. Direction de la sécurité de l'aviation civile.
2. École nationale de l'aviation civile.

9 000 À 10 000
AGENTS DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE EXERCENT LEUR MISSION SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

150 À 250
HEURES DE FORMATION (SELON LES ORGANISMES) SONT NÉCESSAIRES POUR DEVENIR ADS

Une planche expérimentale pour étudier l'impact des matériaux recyclés sur la durée de vie des chaussées



Le développement durable est une préoccupation constante des travaux conduits par le STAC[1]. Un enjeu qui concerne de multiples domaines et notamment la conception des chaussées aéroportuaires. Ces dernières pourraient en effet, à l'instar des pratiques mises en œuvre sur le réseau routier, comporter à terme une part plus ou moins importante d'enrobés bitumineux recyclés. Une planche expérimentale a donc été élaborée afin de mesurer précisément la durée de vie des chaussées ainsi construites.

Par **Sylvie Mignard**

Pistes d'atterrissage ou voies de circulation sont toutes des structures stratifiées composées de différentes couches de granulats compactés ou d'enrobés bitumineux. Or les matériaux bitumineux sont totalement recyclables. Il est en effet possible de les intégrer directement à des matériaux neufs, ce qui permet de diminuer considérablement la consommation de ressources naturelles nécessaires à leur élaboration. Le secteur routier l'a compris depuis longtemps et n'hésite pas à intégrer jusqu'à 40 % de produits recyclés dans les matériaux neufs. *« Pour autant, les maîtres d'ouvrage et les exploitants aéroportuaires restent frileux par rapport à cette technique, qu'ils considèrent comme une innovation en raison de l'importance économique et stratégique des infrastructures aéroportuaires,* souligne Jean-Marie Roussel, chef de programme auscultation des chaussées au STAC. *Fermer une piste coûte cher, et ils craignent de devoir le faire trop souvent si la chaussée se dégrade rapidement. »*

TESTER DIFFÉRENTES CONFIGURATIONS DE MATÉRIAUX

D'où l'idée de créer une planche expérimentale sur le site de Bonneuil-sur-Marne, un échantillon de chaussée qui permettra de tester, sans contrainte de sûreté ou de circulation, différents types d'agrégats bitumineux. Construite entre l'automne 2021 et le printemps 2022, cette planche comporte en réalité 6 sous-planches différentes. Ces 6 échantillons résultent de la combinaison de deux couches, l'une de base, l'autre de surface, renfermant différents taux d'agrégats d'enrobés recyclés : 0 %, 30 % et 50 % pour la couche de base et 0 % et 30 % pour celle de

© ROMAIN BOUTEILLER / DGAC - STAC

Planche expérimentale du site de Bonneuil-sur-Marne : un échantillon de chaussée qui permettra de tester, sans contrainte de sûreté ou de circulation, différents types d'agrégats bitumineux.

surface. La planche, de 10 m sur 30 m, comporte donc 6 zones de 10 m sur 5 m qui vont faire l'objet de toute une batterie de tests afin de pouvoir comparer leurs résistances et leurs durées de vie respectives. *« L'objectif est de valider la transposabilité des connaissances acquises dans le secteur routier en prenant en compte les spécificités aéronautiques tel le poids des roues des aéronefs »,* souligne Jean-Marie Roussel.

SIMULER LE TRAFIC AÉRIEN SUR LES DIFFÉRENTES SOUS-PLANCHES

Dans les mois à venir, le trafic avion sera donc simulé au travers de cycles de chargement et de déchargement appliqués par un vérin en des points précis afin de caractériser l'endommagement induit par ces séries de cycles. Pour ce faire, la remorque de portance du STAC permettra d'appliquer la charge sur chacune des sous-planches. Cette simulation de trafic devrait commencer d'ici à cet été, une fois le système hydraulique de la remorque modernisé. Des tests qui seront réalisés durant la nuit car la température a une incidence importante sur la tenue des chaussées. Or, la nuit, la température est constante, ce qui facilitera l'analyse des résultats.

1. Service technique de l'aviation civile.

Les partenaires du projet

Dans le cadre de ses travaux sur les matériaux recyclés, le STAC collabore avec de nombreuses entités ayant manifesté leur intérêt pour cette expérimentation. Ainsi, des laboratoires du Technical Committee (TC) PAR (Performance-based Asphalt Recycling) de la RILEM (Réunion internationale des laboratoires et experts des matériaux) envisagent de faire du site de Bonneuil-sur-Marne un site de référence pour leurs études. Plusieurs laboratoires ont demandé des échantillons des matériaux utilisés sur la planche afin de les étudier, qu'il s'agisse de l'université de Lyon-ENTPE (École de l'aménagement durable des territoires), de l'université Gustave Eiffel de Nantes, de l'université de Parme, de la Federal Aviation Administration (FAA) ou de l'université du New Hampshire. *« Nous avons envoyé des matériaux à tous ces laboratoires,* relève Jean-Marie Roussel. *C'est intéressant car ils ont chacun leur propre méthode d'analyse des matériaux contenant des agrégats d'enrobés et l'on pourra comparer les différents résultats. »* Enfin, le STAC a noué un partenariat avec la direction recherche et innovation d'Eiffage Route. Ensemble, ils ont été lauréats de l'appel à projets de la Ferec (fondation d'entreprise pour la recherche collaborative), ce qui va leur permettre de conduire des essais supplémentaires en laboratoire afin d'affiner encore la mesure de la durée de vie des différentes planches.

Passagers perturbateurs : des sanctions renforcées

Une ordonnance de juin 2022 a renforcé le régime des sanctions administratives et pénales visant à réprimer le comportement de passagers perturbateurs lors d'un vol. Rapide tour d'horizon avec Marylene Permentier-Lebarbier, cheffe du bureau du droit du transport aérien, Direction du transport aérien (DTA).

-

Par **Éric Dumoulin**

© LEROUX Christophe

© D. Bascou/DGAC

« La sécurité d'un vol dans l'Union européenne est menacée toutes les trois heures par le comportement d'un passager. »

MARYLENE PERMENTIER-LEBARBIER, CHEFFE DU BUREAU DU DROIT DU TRANSPORT AÉRIEN, DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN (DTA)

Quelle est l'ampleur des problèmes liés aux passagers perturbateurs ?

Le phénomène des passagers aériens perturbateurs s'accroît de façon préoccupante depuis quelques années, en lien notamment avec la crise de la Covid et le refus de port du masque. Selon une étude récente de l'AESA[1], la sécurité d'un vol dans l'Union européenne est menacée toutes les trois heures par le comportement d'un passager. Cela constitue non seulement une entrave aux missions de sécurité des personnels navigants et au bon déroulement des vols, mais aussi un danger pour l'ensemble des personnes à bord. Les coûts directs et indirects peuvent en outre s'avérer très lourds pour les compagnies aériennes : retards, déroutements, arrêts de travail de salariés…

Quelles sont les nouvelles sanctions prévues ?

L'ordonnance renforce tout d'abord le cadre juridique existant par la création d'un régime de sanctions administratives graduées. Une amende de 10 000 euros maximum est ainsi prévue en cas d'utilisation indue d'appareils électriques et électroniques, d'entrave à l'exercice des missions de sécurité des personnels navigants ou de refus de se conformer à une instruction. Elle est susceptible d'être doublée en cas de récidive dans un délai d'un an. Une interdiction d'embarquement d'une durée maximale de 2 ans (4 ans si récidive) peut également être prononcée pour les incidents plus graves. Enfin, une réponse pénale d'un maximum de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende est possible en cas de mise en danger d'un aéronef par destruction volontaire d'un de ses éléments ou d'un dispositif de sécurité.

Quelle est l'articulation de cette ordonnance avec la réglementation européenne et internationale ?

Cette ordonnance concerne tous les passagers empruntant des compagnies françaises, quelle que soit leur nationalité. Elle ne peut en revanche s'appliquer en dehors de ce champ. Elle vient donc utilement compléter une réglementation internationale[2] qui s'attache prioritairement à traiter les comportements gravissimes par une réponse pénale.

1. Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.
2. La Convention de Tokyo révisée par le protocole de Montréal du 4 avril 2014. La France a ratifié ce protocole le 25 mars 2021.

« Hack'célération 2.0 » : les étudiants de Toulouse se mobilisent autour de l'aviation verte

Du 10 au 12 février, l'association entrepreneuriale FlyImpulse de l'ENAC[1], a lancé sa deuxième édition du hackathon[2] pour inviter des étudiants, tous profils confondus, à imaginer des solutions de transition écologique dans l'aéronautique. Retour sur un week-end très réussi.

Par **Béatrice Courtois**

© Association FlyImpulse

Pourquoi attendre d'être entré dans le monde du travail pour s'investir sur les sujets de l'aviation durable ? C'est cette question qui a poussé l'association étudiante FlyImpulse à se mobiliser pour proposer un brainstorming géant, intitulé « Hack'célération 2.0 », à plusieurs grandes écoles toulousaines. *« Nous avions lancé un premier hackathon en 2022,* raconte Tanguy Baudouin, président de FlyImpulse. *C'était une sorte de galop d'essai. Cette année, l'événement a pris une grande ampleur. »* En effet, quatorze partenaires, publics et privés – contre trois l'an dernier –, sont venus soutenir l'aventure, qui a récolté près de 30000 euros, soit trois fois plus qu'en 2022. Et durant tout un week-end, une centaine de jeunes ont fait travailler leurs méninges pour essayer de trouver ensemble des solutions originales et novatrices aux enjeux de la filière.

TOP DÉPART !

Arrivés sur le campus de l'ENAC dès le vendredi soir, ils ont découvert la problématique : quelles solutions permettraient de satisfaire les objectifs environnementaux fixés par la Commission européenne dans le rapport Flightpath 2050 ? Vingt équipes de cinq étudiants ont été constituées, pour plancher durant presque 48 heures sur ce sujet. *« Nous avions mélangé les profils d'étudiants pour constituer des petites start-up, riches de diverses compétences »*, précise Tanguy Baudouin. Ainsi, les futurs ingénieurs ont apporté leur vision technique et les étudiants en commerce leur vision marché. Outre l'accès à une base de données bien fournie, les candidats pouvaient consulter des coachs et des experts sur place. Le dimanche, dans l'après-midi, chaque groupe est passé devant un jury de spécialistes et les cinq finalistes ont présenté leur projet devant un large public en présence des représentants de la Région Occitanie, de la Mairie de Toulouse, de la DGAC, du GIFAS[3], de 3AF[4], ENAC Alumni, et bien sûr de l'ENAC et de sa Fondation. Les vainqueurs sont repartis avec des lots, allant d'un bon d'achat pour un smartphone à des trottinettes électriques en passant par des places pour le musée Aéroscopia.

10

C'EST LE NOMBRE DES ÉCOLES REPRÉSENTÉES À L'HACKATHON 2023 (ENAC, ISAE-SUPAERO, IPSA, INSA, ENSEEIHT, ENSIACET, TBS, ISTEF, TSEET TSM)

DES IDÉES NOVATRICES

Les étudiants ont fait preuve d'une ingéniosité remarquable, qui a suscité l'intérêt de différentes entreprises présentes et partenaires comme Capgemini, SII, Airbus, Transavia, CGX AERO, Ascendance Flight Technologies, Embraer, Click & Take off. Exemples ? Envisager l'utilisation d'un boîtier à ultrason pour réduire les traînées de condensation blanches produites par les avions, ou encore fabriquer un capteur de bruit qui transformerait les ondes sonores des aéroports en électricité. Des projets qui pourraient voir le jour et contribuer ainsi à faire un pas de plus vers l'aviation verte. Affaire(s) à suivre… ●

1. École nationale de l'aviation civile.
2. Hackathon : synthèse des mots hacker et marathon. Événement qui rassemble des spécialistes autour d'un projet collaboratif de programmation informatique ou de création numérique.
3. Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales.
4. Association aéronautique et astronautique de France.

Franc succès pour la première Conférence internationale de médecine aérospatiale

© Eric Guidez

Pour la première fois, les quatre principales sociétés de médecine aéronautique au monde ont fait congrès commun. L'ICAM, qui s'est tenue à Paris, a rencontré un tel succès qu'une deuxième édition est envisagée dans deux ans.

Par **Paul de Brem**

Le pari pouvait paraître risqué. Après avoir été reportée pour cause de pandémie de Covid-19, la première édition de la Conférence internationale de médecine aérospatiale (International Conference of Aerospace Medicine – ICAM) réunirait-elle beaucoup de congressistes ? Un événement organisé par quatre sociétés de médecine aéronautique différentes pourrait-il connaître la réussite ?

À ces deux questions, la réponse est résolument positive : pas moins de 845 personnes se sont inscrites à l'ICAM et ont pu assister à l'une de ses 161 communications orales dont celle, brillante, du spationaute Thomas Pesquet. L'événement s'est tenu à la Cité des sciences et de l'industrie, à Paris, du 22 au 24 septembre dernier.

La Conférence fut résolument internationale puisque les congressistes provenaient de 77 pays et que seuls un quart d'entre eux étaient français. *« Jamais autant de pays n'ont été représentés lors d'un événement consacré à la médecine aérospatiale »,* souligne le Dr René Germa, chef du pôle médical des personnels navigants de la DSAC à la DGAC.

La médecine aéronautique constitue un chaînon essentiel de la sécurité en vol. Son objectif principal : éviter les défaillances médicales du personnel navigant qui entraîneraient un risque pour la sécurité aérienne. L'enjeu étant considérable, elle ne cesse d'évoluer en fonction des connaissances médicales et des progrès techniques. Ainsi, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) se pose la question du suivi des télépilotes de drones à partir d'un certain tonnage, certains suggérant que ces personnes soient soumises aux mêmes normes que les contrôleurs aériens.

Avec les progrès de la médecine, certaines pathologies n'entraînent plus une perte de licence systématique. Les nouvelles chirurgies de l'œil, celles qu'on appelle réfractives, d'autres contre la cataracte, permettent à des pilotes de garder leur aptitude, par exemple. Comme l'a déclaré Damien Cazé, directeur général de l'aviation civile, lors de l'ouverture du congrès : *« La médecine aéronautique est une discipline en constante évolution, qui bénéficie à la fois des progrès de la médecine et des innovations technologiques, tout en veillant à la préservation de la sécurité aérienne, qui constitue le cœur de son activité. »* ●

© Eric Guidez

Jamais autant de pays n'ont été représentés lors d'un événement consacré à la médecine aérospatiale »

DR RENÉ GERMA

La première édition de l'ICAM a été organisée par les sociétés savantes ASMA *(Aerospace Medical Association, américaine)*, **ESAM** *(European Society of Aerospace Medicine)*, **IAASM** *(International Academy of Aviation and Space Medicine)* et **SOFRAMAS** (Société francophone de médecine aérospatiale). Elle n'aurait pu se tenir sans l'action du Dr Vincent Feuillie, président de l'ICAM, du Pr Olivier Manen, président du comité scientifique, du Dr Brigitte Guidez, vice-présidente de la Conférence, et du Dr Marc Monteil, secrétaire général de la SOFRAMAS. La prochaine édition de l'ICAM se tiendra au Portugal en 2024.

845
C'EST LE NOMBRE DE PERSONNES
INSCRITES À L'ICAM

3 questions à

© DR

DR RENÉ GERMA
Chef du pôle médical des personnels navigants de la DSAC (Direction de la sécurité de l'aviation civile) à la DGAC

Quel a été le rôle de la France dans la naissance de la médecine aéronautique ?

La France a eu un rôle pionnier. Dès 1917, le Dr Paul Garsaux (1882-1970) a fait édifier au Bourget un pavillon tout à la fois laboratoire de recherche, service d'urgence et centre d'expertise médicale du personnel navigant. Il faut aussi citer le médecin général Pierre-Jules Beyne (1880-1968), qui a organisé l'expertise médicale du personnel navigant militaire. N'oublions pas Nancy, qui a été le siège d'une importante activité en matière de médecine aéronautique pendant la Première Guerre mondiale.

Quelles sont les qualifications requises pour devenir médecin aéronautique ?

Tout d'abord, il faut être docteur en médecine. Il convient ensuite de passer un diplôme universitaire de médecine aéronautique et spatiale. Les quatre à cinq semaines de séminaire qui doivent être suivies s'étalent en général sur une année. On peut y assister à Paris (université René-Descartes), à Nancy ou à Toulouse (dans leur faculté de médecine). On peut aussi passer un brevet militaire, mais cela prend en général beaucoup plus de temps, jusqu'à 5 années pour atteindre le niveau de spécialiste.
Pour pouvoir faire des expertises, il faut ensuite demander un agrément auprès de mon bureau, le pôle médical de la DSAC. Dans la grande majorité des cas, il s'agit de pouvoir examiner des pilotes privés, donc de classe 2. Pour suivre des pilotes professionnels, il faut passer un diplôme supplémentaire dont l'enseignement n'est donné qu'en milieu militaire.

En quoi consiste leur formation continue ?

Les médecins agréés « aéronautique » doivent suivre 20 heures de formation continue tous les trois ans. Elles se tiennent dans toute la France, sous l'égide de la Société francophone de médecine aérospatiale (SOFRAMAS) ou de la DSAC. La France a été pionnière dans l'instauration de cette formation continue en 1993, qui a ensuite été reprise dans le règlement européen.

sur le vif

À l'occasion de la visite en Chine d'Emmanuel Macron, Guillaume Faury, PDG d'Airbus, a confirmé, le 6 avril 2023, la construction d'une seconde chaîne d'assemblage d'A320 à Tianjin, ainsi qu'une nouvelle commande chinoise portant sur l'achat de 160 appareils : 150 monocouloirs de la famille A320 et 10 A350-900 long-courriers.

© Airbus

Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry-Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr