



EDITO DE MAURICE GEORGES



C'est un grand honneur pour moi d'avoir été nommé directeur des services de la navigation aérienne le 29 juillet dernier. Depuis mon entrée à la DNA en 1993 en charge des redevances et du contrôle de gestion, puis au CRNA-Ouest, au SCTA, à la DSNA à sa création en 2005 et enfin à la direction des opérations, j'ai eu le plaisir de

travailler avec des femmes et des hommes toujours professionnels et motivés et pour qui le service public a un sens : je mesure donc la responsabilité qui m'incombe.

J'arrive à un moment particulièrement passionnant à l'aube de grands changements structurels impulsés par la Commission Européenne : le FABEC, SESAR...

Ces enjeux majeurs représentent un défi qui nous mobilise tous à la DSNA et qui rend notre métier passionnant.

Cette année est particulièrement riche d'enjeux. Le contexte économique est difficile pour le transport aérien et nous engage vers des efforts marqués d'économie et de rationalisation de notre activité. Mais cet effort ne se fera pas au détriment de la qualité de service et en particulier de la sécurité au premier rang. Nous continuerons à développer le réseau aérien pour accompagner durablement le développement du transport aérien, et à moderniser notre organisation, nos systèmes et nos méthodes de travail pour préparer l'avenir.

Cette année sera aussi une année de négociations sociales à l'issue de la période protocolaire 2007-2009 : il nous appartiendra de consolider les fondements de notre activité dans le cadre d'un contrat social renouvelé, notamment pour préparer les futures étapes proches d'engagement de la DSNA dans la construction européenne dans le cadre d'un partenariat mature avec nos usagers, nos concitoyens et nos partenaires du secteur aérien. ■

NOMINATIONS

- **Eric Bruneau**, ICPC, est directeur des opérations depuis le 30 juillet 2009.
- **Lucette Lasserre**, IPC, a pris les fonctions de chef du CRNA Sud-Ouest le 1^{er} juillet 2009.
- **Nicolas Dubois**, ICPC, est le chef de la Mission Sécurité Qualité Sûreté depuis le 7 septembre 2009.
- **Patrick Mouysset**, ICPC, est depuis le 30 septembre 2009 chef du CRNA-Nord et chef des « services de la navigation aérienne région parisienne », regroupant le CRNA Nord et les organismes Roissy CDG/Le Bourget et Orly/Aviation Générale. Il succède à **Jean-Michel Goupil** qui nous quitte pour profiter d'une retraite amplement méritée.
- **Isabelle Monnier**, ICPC, sera nommée chef du CRNA Sud-Est le 1^{er} novembre 2009.
- **Frédéric Médioni**, ICPC, deviendra prochainement adjoint « opérationnel » au directeur des opérations. ■

GRANDS DOSSIERS

FABEC : Nouvelles routes de nuit depuis le 24 septembre 2009

Après la mise en service d'un premier volet mené avec succès en mars 2009 par le CRNA-Est, c'est au tour des CRNA-Ouest et Sud-ouest de réaliser la deuxième phase du « Night Network » ou « réseau de routes de nuit », le 24 septembre 2009, entre l'Espagne et le Royaume-Uni et entre l'Espagne et la Belgique.

Initialement prévues pour novembre 2009, ces routes ont ainsi été avancées de 2 mois par rapport au planning prévu, montrant par la même la volonté des personnels de ces CRNA de s'inscrire dans la dynamique FABEC.

Rappelons que suite à l'étude de faisabilité conclue en juin 2008, la DSNA contribue avec ses partenaires à la phase de mise en œuvre du FABEC. A ce titre, elle travaille activement dans les sous-groupes ou EIP (Early Implementation Package), mandatés pour apporter des améliorations à court terme.

Aujourd'hui, un de ces EIP qui porte sur la création d'un réseau de nuit à l'échelle du FABEC, est en mesure de mettre à disposition des usagers certaines routes directes permettant d'économiser sur l'emport carburant, diminuant ainsi les émissions gazeuses.

D'ici mi-2010, 150 routes directes autorisées à travers l'espace du FABEC seront opérationnelles selon un échéancier bien défini.

Dès le mois de novembre, un nouvel ensemble de routes sera mis en service entre les CRNA Sud-Est et Nord, nouvelle étape de la concrétisation du FABEC pour achever dès juin 2010 un réseau français réalisé en totale coopération avec les autres ANSP du FABEC.

Pour en savoir plus : <http://geode.dsna.aviation/FABEC/index.php?page=reseau-de-nuit>

Dans la dernière newsletter du FABEC de septembre 09, vous pourrez retrouver l'interview du Colonel Philippe Adam, le nouveau Directeur de la DirCAM (Direction de la Circulation Aérienne Militaire), et les simulations Espace et ATFCM/ASM prévues d'ici fin 2009. ■

TRAFFIC

Le trafic de septembre 2009 est en baisse de 6,80 % par rapport au trafic de septembre 2008.

Du 1^{er} janvier au 30 septembre 2009 le trafic est en baisse de 8,24 % par rapport à la période équivalente de 2008 (contre 8,43 % du 1^{er} janvier au 31 août). ■

EDITO ■

NOMINATIONS ■

TRAFFIC ■

GRANDS DOSSIERS ■

ENVIRONNEMENT ■

RÉALISATION ■

ENVIRONNEMENT

Descentes continues : des résultats très encourageants...

Afin de répondre aux enjeux du transport aérien et conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, la DSNA met en œuvre, depuis plusieurs années, un ensemble de pratiques opérationnelles qui contribuent à l'efficacité environnementale et économique de la circulation aérienne, dont la descente continue.

Cette procédure appelée aussi CDA (Continuous Descent Approach) permet aux aéronefs de réduire significativement et simultanément le bruit en zone terminale, la consommation de carburant et les émissions gazeuses.

Par ailleurs, la trajectoire réelle d'un avion en descente continue dépend de sa masse et des conditions météorologiques qu'il rencontre (vent, température, conditions givrantes, pression atmosphérique).

La coordination entre les équipages et le contrôle aérien joue un rôle capital dans la sécurité et l'efficacité environnementale de la descente continue. Enfin, cette technique est conforme aux exigences en matière de sécurité des vols.

A Paris-Orly...

Dans ce cadre de la politique de développement durable de la DSNA, l'organisme de contrôle de Paris-Orly mène depuis août 2008, une évaluation d'approche en descente continue : la procédure ODRAN 1A RWY06 qui permet aux équipages de débiter la descente depuis le FL90 pour 15 minutes environ.

Partenaire de cette évaluation, la compagnie Corsair Fly, a pu réaliser une estimation chiffrée des bénéfices obtenus en termes de consommation de carburant. Pour un Boeing 747 de 260 tonnes environ, l'analyse des données embarquées a montré que le suivi complet (poussée, trainées,...) de cette procédure pouvait permettre de réduire la consommation de carburant de 600 kg environ et de 1800 kg d'émissions de CO₂ par rapport à une approche en palier.

Et à Strasbourg-Entzheim

Toujours selon les orientations du Grenelle de l'Environnement, le SNA-NE avait lancé de son côté une expérimentation de procédure en descente continue (CDA) à Strasbourg-Entzheim.

Initiée au premier trimestre 2008, et en partenariat avec la compagnie Régional (protocole signé le 1^{er} novembre 2008), cette étude, coordonnée en interne avec tous les acteurs opérationnels dont le CRNA-E, est basée sur un début de CDA en entrée de TMA (Terminal Area) via 2 IAF (Initial Approach Fix) entre les niveaux 140 et 180 selon l'activation des zones militaires.

A ce jour, 80 vols CDA ont été expérimentés. Parallèlement, l'association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace (ASPA) étudie le bilan carbone. Un premier rapport sur cette procédure a été présenté le 17 juin 2009 à l'ACNUSA. La publication d'un SUP AIP est envisagée à l'automne 2009.

La compagnie Régional estime que le gain en consommation de carburant se situe entre 30 % et 35 % pour la partie du vol située en TMA, tandis que la réduction de CO₂ est d'environ 90 %. ■

RÉALISATION

Trois radars pour davantage de sécurité et de régularité

RADAR du Mont Marau (Polynésie)



Construit à plus de 1200 m d'altitude, sur le site du Mont Marau, le radar de Polynésie est le gage d'un développement potentiel important du trafic aérien dans les Îles Sous-le-Vent. Opérationnel depuis le 24 septembre 2009, cet édifice de 13 m de hauteur et environ 200 m² de surfaces techniques permet d'accroître la capacité de l'espace aérien Polynésien en diminuant significativement et en toute sécurité les distances entre les aéronefs.

Ainsi, le radar du Mont Marau alimente le système ATM TIARE, actuellement en évaluation opérationnelle, qui donne aux contrôleurs l'évolution du trafic aérien en temps réel dans un rayon de 450 km autour de Tahiti.

Rappelons que sa phase de construction s'est déroulée de juin 2006 à février 2008. L'installation des équipements actifs s'est poursuivie entre mars 2008 et mai 2009.

Le coût de cet investissement s'élève à 8 millions d'euros soit environ un milliard de francs pacifique.

RADAR de Saint Goazec (Finistère)

Opérationnel depuis le 28 août 2009, le radar monopulse de St Goazec est situé à 30 km au nord-est de Quimper, d'où son sigle RAQU. Il s'insère totalement dans le paysage breton en appliquant des préceptes écologiques avec sa terrasse « végétalisée » chargée de recueillir les eaux de pluie.



L'intégration de l'électronique dans les calculateurs STR et son utilisation en secours ultime ont été autorisées par la commission GEMINI. Ce radar s'avère déjà être un complément idéal au radar local de Brest ainsi qu'à ceux du Mont Gabriel en Irlande et d'As Pontes en Espagne.

RADAR de Pierre-sur-Haute (Loire)

Installé sur le site de Pierre-sur-Haute entre Lyon et Clermont, le radar Mode S, qui culmine à 1622 m sur les Monts du Forez, est opérationnel depuis le 18 août 2009. Ce déploiement s'inscrit dans l'engagement de la DSNA vers la surveillance élémentaire Mode S, ainsi que dans le plan de doublement des couvertures radar secondaire des grandes TMA.



Ce type d'équipement fournit tous les avantages liés à la technologie Mode S : accroissement de la capacité de traitement en nombre de pistes, meilleure précision, élimination des situations de garbling ou enchevêtrement des réponses, déport de l'identifiant avion (AID ou Aircraft IDENT).

Les travaux de génie civil, de maîtrise d'œuvre TDF (propriétaire du site), se sont déroulés d'août 2006 à août 2007. L'exploitation et la maintenance du radar ont nécessité des procédures de coordination avec TDF et la Défense (accès, gestion de l'énergie secourue, maintenance du site,...).

Rappelons que Pierre-sur-Haute est le 9^{ème} radar Mode S configuré en interrogation Mode S pur, sur les 15 prévus dans la première phase du programme français concernant l'espace à haute densité de trafic européen (dit « core-area »).

Une seconde phase correspondant aux couvertures sud-ouest et ouest sera lancée début 2010. ■