



L'avenir de la DSNA est profondément lié aux enjeux européens à travers la construction du FABEC et le programme SESAR. Les sujets évoqués dans cette lettre indiquent combien ce nouvel environnement européen de la navigation aérienne devient, chaque trimestre, de plus en plus concret. Les projets nationaux eux aussi nous montrent que nos méthodes de travail sont amenées à évoluer. Par exemple, la conduite du projet de relèvement des trajectoires à l'arrivée des aéroports parisiens a nécessité la mise en œuvre d'une organisation intégrée associant tous les services de la navigation aérienne de la région parisienne, ceux des échelons centraux de la DO comme de la DSNA, l'encadrement comme les experts opérationnels. De façon générale, l'organisation de la DSNA et ses processus, issus de la réorganisation de la DGAC en 2005, doivent continûment s'adapter pour répondre à ces enjeux.

Ainsi, des propositions d'amélioration ont été présentées au CTP DSNA du 5 juillet : elles mettent en évidence le besoin d'unifier le fonctionnement des échelons centraux, de mieux prendre en compte le fonctionnement transversal des grands programmes techniques en rattachant hiérarchiquement les directeurs de programme au DSNA et de disposer d'instances de direction moins nombreuses mais plus efficaces. Je veillerai à ce qu'une large concertation soit menée auprès des personnels et de leurs représentants avant toute décision structurante. ■

Maurice Georges

Directeur des services de la Navigation aérienne

▶ EUROPE

SESAR, des premiers résultats prometteurs pour fin 2011

Un des objectifs majeurs du programme SESAR est de valider des concepts novateurs de gestion du trafic aérien au plus proche de la réalité opérationnelle avant leur déploiement. Pour cela, un ensemble cohérent de ces nouveaux concepts est testé chaque année, avec différents exercices (« Release »).

La DSNA contribue très largement à la « Release 1 » qui s'achève cette année, en assurant la conduite de neuf exercices. Deux expérimentations en matière de système anti-collision embarqué (T-CAS) se sont déroulées à la DTI en mai et ont montré des améliorations notables concernant la sécurité. Citons comme exercices en cours testés en environnement opérationnel : la validation au niveau européen des principes communs de l'outil de séquençage des avions au départ (DMAN) en utilisant les outils et l'expérience de l'aéroport de Paris-CDG, l'évaluation des fonctionnalités d'ERATO au CRNA Ouest permettant de donner à ce programme une dimension européenne, l'évaluation d'outils de régulation du trafic à court terme (STAM) au CRNA Est sous la coordination d'Eurocontrol. D'ici la fin de cette année, d'autres exercices feront l'objet de simulations comme celui relatif à la nouvelle interface homme/machine pour les CRNA, préparant ainsi celle de 4-FLIGHT.

FABEC, une première expérience opérationnelle de planification des vols à J-6

Du 2 mai au 31 juillet, dans la salle de la CFMU d'Eurocontrol, 27 experts civils et militaires du FABEC ont travaillé en conditions opérationnelles sur la planification pré-tactique des vols (de J-6 à J-1) évoluant dans l'espace aérien du FABEC. Cette planification a pour but d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien à partir d'une bonne connaissance des flux de trafic prévisionnels et de l'activité militaire envisagée. Parmi les enseignements à tirer, il est à noter tout l'intérêt :

- de rapprocher le travail de gestion des flux de trafic (ATFCM) du travail de gestion de l'espace aérien (ASM) entre civils et militaires ;
- de disposer d'un réseau de coordination pré-tactique à l'échelle du FABEC qui permette d'assurer une meilleure cohérence des mesures prises grâce à une transparence et un partage de l'information basés sur des outils modernes.

Le rapport complet sera disponible en mars 2012. La DSNA forte de son savoir-faire s'est particulièrement impliquée dans cette évaluation opérationnelle, avec la participation de six contrôleurs. ■



➤ SÉCURITÉ

Dans le cadre de son système de management de la sécurité ayant pour finalité d'améliorer en continu le niveau de sécurité, la DSNA cherche à mieux identifier les risques opérationnels liés aux interfaces avec les autres prestataires de service de navigation aérienne et les principaux acteurs du transport aérien (compagnies aériennes et exploitants d'aéroport). En coordination avec la DSAC, elle s'est engagée sur des orientations ambitieuses en matière de **gestion des situations météorologiques potentiellement dangereuses** :

1 L'amélioration de l'information donnée au contrôleur aérien sur les situations orageuses

Une réflexion a été confiée à MSQS chargée de remettre des premières propositions d'ici fin 2011. Il est prévu qu'à cette date, les positions de contrôle du CRNA Nord soient équipées pour visualiser les informations relatives à la présence d'orage (cette fonctionnalité existe déjà dans les autres CRNA) ; dans les tours de contrôle, les chefs de quart disposent d'informations similaires pour anticiper et améliorer la gestion des flux de trafic aérien.

2 L'impact du vent arrière et du vent traversier que les équipages rencontrent en finale et/ou au sol

La DSNA a initié ces travaux pour mettre en cohérence, avec ses partenaires externes, les analyses et les retours d'expérience en la matière. Un groupe de travail auquel participent la DSNA, Météo France et la compagnie Britair, a pour mandat d'identifier les solutions les plus adaptées. ■



➤ RESSOURCES HUMAINES

Acteurs humains, facteurs humains ! En 2008, avec la mise en œuvre de la licence européenne de contrôleur de la circulation aérienne, la DSNA a introduit un **stage Facteurs Humains en Unité** dans le programme de formation continue obligatoire des 3700 contrôleurs aériens en exercice. Ce stage d'au moins un jour et demi poursuit l'apprentissage dispensé à l'ENAC en formation initiale avec pour objectif de favoriser une prise de conscience de l'importance des facteurs humains dans le travail quotidien.

Tous les trois ans, le contenu du stage est renouvelé. Ainsi, pour la période triennale [2012, 2014], le Groupe National de Conception et de Réalisation (GNCR) animé par Bastien Bernard, ICNA à Roissy, a travaillé sur les nouveaux supports pédagogiques des trois modules nationaux : « Trois métiers du contrôle, une même vigilance » (Retour d'expérience national en matière de sécurité), « Sécurité et performance : un équilibre fragile » (Relations pilote/ contrôleur) et « Le contrôleur aérien : ex-stagiaire, futur stagiaire » (Instruction sur la position). Cet automne, le GNCR conduira une grande campagne d'information sur ces nouveaux supports de formation auprès des contrôleurs-facilitateurs en activité chargés d'animer les stages FH. L'objectif est de débiter les premiers stages avec ce nouveau contenu en janvier 2012.

Concernant les IESSA, environ un agent sur trois exerçant des tâches opérationnelles a été sensibilisé, à ce jour, aux facteurs humains en participant à des séminaires de trois jours. ■



Nouveau logo de la formation aux facteurs humains en unité pour les contrôleurs aériens

➤ ENVIRONNEMENT

Le relèvement des trajectoires à l'arrivée des aéroports parisiens (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris - Le Bourget) a pour objectif de diminuer les fortes nuisances de bruit au sol. Ce projet d'intérêt général, issu des travaux du Grenelle de l'environnement, a reçu, au terme de quatre ans d'études, deux ans et demi de concertation, l'avis favorable des enquêtes publiques, des différentes commissions consultatives de l'environnement (CCE) et de l'ACNUSA.



La mise en œuvre de ce nouveau dispositif de circulation aérienne dans son ensemble est prévue le 17 novembre 2011. Pour les services de navigation aérienne, ce projet a nécessité une forte implication des personnels : organisation de simulations d'une ampleur inégalée, large concertation menée auprès des élus et des associations de riverains avec notamment la réalisation de deux enquêtes publiques d'un mois, refonte complète de toutes les trajectoires d'avions autour de la région parisienne, formation soutenue pour les contrôleurs aériens.

Les personnels de la navigation aérienne sont donc prêts à assurer en toute sécurité ce rendez-vous essentiel qui permettra de mieux prendre en compte la qualité de vie des personnes survolées en Île de France. ■

Directeur de la publication
Maurice Georges

Édition
DSNA Cabinet
01 58 09 48 15

Conception et Réalisation
Image et Stratégie
Production

Crédits photo
S. Cambon,
FABEC,
M.A. Froissart