AVIATION Civile
Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile

Présence de la France à l'étranger

Un pouvoir d'influence accru

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE – Mars-Avril 2008 / N° 348 / 3,05 €

Grand angle

©Photothèque STAC/René Bouvier

Bimoteurs Beechcraft 18 du centre école de Saint-Yan (Saône-et-Loire), 1966.

Publication de la Direction générale de l'Aviation civile. Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 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 43 69 - http://www.aviation-civile.gouv.fr // Directrice de la publication Marie Bertin // Conception réalisation Stratis Presse - 16 bis, avenue Parmentier 75011 Paris. Tél. : 01 55 25 54 54. Fax : 01 55 25 54 55. e-mail : stratis@stratis-online.com // Rédaction en chef Daniel Bascou • Photo de couverture ©Nora Good/Masterfile // Impression Imprimerie Léonce Déprez • Commission paritaire : 0510B07366. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. Le numéro 3,05 €. Abonnement 26 €.

AVIATION Civile
Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile
Mars-Avril 2008 n° 346 / 3,05 €

04/06 Télex

07 L'interview

Jean-Claude Gérin, président d'Aviation sans frontières

08/15 Horizons

Compagnies
La DGAC dans son rôle de médiateur_08/09
Mise en service du TGV Est_10/11

Environnement
Délestage de carburant, des règles précises et rassurantes_12

International
Conférence mondiale des radiocommunications_13

Aéroports
Décentralisation des aéroports_14

Construction
Avion à moteur électrique, un concept prometteur_15

16/20 Dossier

Présence de la France à l'étranger
Un pouvoir d'influence accru

21 Sécurité

L'alimentation électrique des équipements de navigation aérienne_21

Système de gestion de la sécurité des aéroports_22/23

24/25 International

Sous les auspices de la présidence française_24/25

26/33 Coulisses

Aéroports
À Nice, plus d'espace pour améliorer la capacité_26

Métiers
Le «2000», la hotline du siège de la DGAC_27

Environnement
Réduire les nuisances sonores en région parisienne_28/29

Sécurité
L'Euro 2008 et la DGAC, Bâle au centre_30

Management
Le transport aérien vu par les Français_31

Portrait
Patrick Cipriani, adjoint au directeur du Contrôle de la Sécurité_32/33

34/35 Escale/Évasion

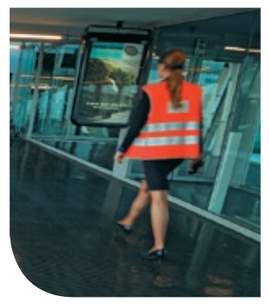
L'Atlantique en hélicoptère, la traversée du siècle_34/35

16/20

Présence de la France à l'étranger
UN POUVOIR D'INFLUENCE ACCRU

14 Aéroports

Le transfert des cent cinquante aérodromes aux collectivités territoriales et à leurs groupements donne lieu à des transmissions de moyens.

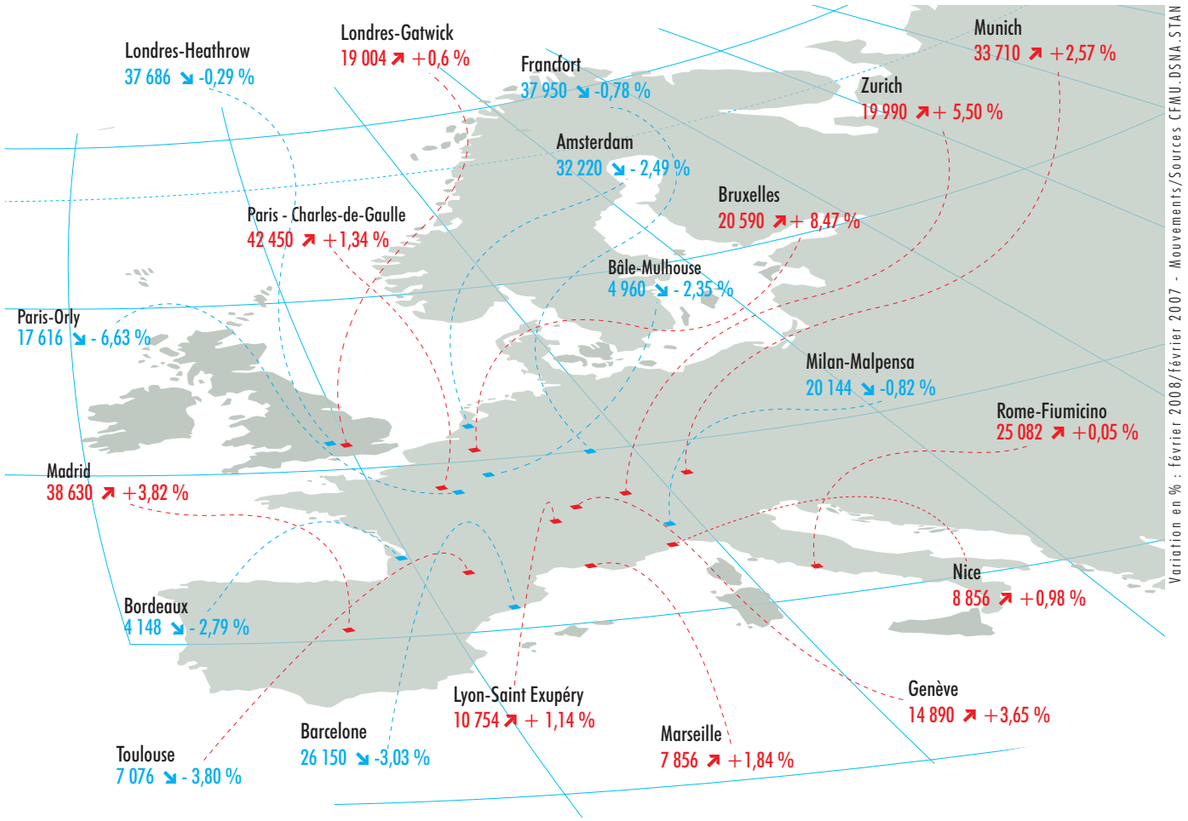


22 Sécurité

La sécurité est au cœur du principe de la certification des aéroports. Les exploitants doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité, avec une première échéance au 1er avril 2008.

34/35 Escale

En juillet 2007, cinq hélicoptères ont tenté la traversée de l'Atlantique pour rejoindre le grand meeting aérien d'Oshkosh aux États-Unis. Une aventure exceptionnelle, pour les appareils comme pour les hommes.



TRAFIC France

CRNA Nord	CRNA Sud-Est	CRNA Est	CRNA Ouest	CRNA Sud-Ouest	Trafic global (CRNA + aéroports)
96 519	71 809	68 405	61 666	58 125	211 159
+ 0,44 %	+ 3,83 %	+ 3,81 %	+ 0,30 %	+ 1,08 %	+ 1,66 %

Un bâtiment neuf pour le STAC à Toulouse

©DR

Successeur du Service technique des bases aériennes (STBA), le Service technique de l'aviation civile (STAC) a été intégré dans le pôle surveillance et certification. Il a hérité de nouvelles activités, dont certaines étaient assurées auparavant par le Service technique de la navigation aérienne (STNA), devenu la direction de la Technique et de l'Innovation (DTI). L'intégration de ces activités, basées à Toulouse, au sein du STAC, a justifié la création d'une antenne toulousaine, à proximité des bâtiments actuels de la DTI. Ce bâtiment accueillera :

- la division Environnement du département ACE compétente en matière de bruit, qualité de l'air, gestion des rejets et péril animalier.
- la division Équipement du département SE compétente en matière d'aides visuelles, d'énergie et de sécurité incendie sur les aéroports
- la division Navigation aérienne du département SINA compétente en matière de sécurité de fonctionnement, systèmes de navigation aérienne et CNS.

Le bâtiment, conçu par le STAC et la DDE/31, se développe sur près de 1 480 m² utiles, sur trois niveaux, pour un coût de 4 millions d'euros. Il pourra accueillir une cinquantaine de personnes. L'inauguration est prévue en juin prochain.

Premier vol commercial de l'A380 en Europe

Le premier vol commercial de l'A380 à destination de l'Europe a eu lieu le 18 mars 2008 entre Singapour et Londres. L'atterrissage à Heathrow de l'A380 exploité par Singapore Airlines a été un événement. Cette compagnie a déjà mis en service trois appareils sur les vingt-cinq A380 qu'elle a commandés.
(Source *le Figaro.*)

Réduction de la voilure aux États-Unis

Pour réduire leurs coûts, les compagnies américaines ont décidé de laisser sur le tarmac leurs avions les plus âgés. Elles poursuivent un double objectif : réduire leur capacité sur le réseau intérieur à cause de la crise économique et limiter leurs dépenses de kérosène, dont le prix augmente régulièrement. Or, les avions les plus anciens sont aussi les plus gourmands en carburant.
(Source *la Tribune.*)

Air France menacée par une pénurie de pilotes

La compagnie n'est pas certaine de pouvoir mettre en place son programme de l'été 2009 à cause du départ à la retraite des pilotes de la génération du baby-boom. Air France a prévu d'embaucher 319 pilotes pour faire face à la croissance du trafic. Mais l'ENAC n'en forme que 70 par an, l'école de pilotage d'Air France une cinquantaine et les jeunes retraités de l'armée de l'air sont une trentaine. On est donc loin du compte, d'autant que les syndicats de pilotes et la direction d'Air France sont hostiles au recul de l'âge de la retraite de 60 à 65 ans. Il lui faudra donc attirer des pilotes d'autres compagnies.
(Source *Aujourd'hui en France.*)

Les ailes de Saint-Yan, 60 ans d'histoire

Le centre de formation aéronautique de Saint-Yan fêtera son soixantième anniversaire le samedi 21 juin 2008. L'Association du patrimoine aéronautique de Saint-Yan (APASY), créée en décembre 2006 et présidée par Georges Godot, mécanicien aéronef retraité, a choisi d'axer la commémoration autour des avions qui, depuis 1948, ont marqué l'histoire du centre et permis de former des générations de pilotes. Au programme, une exposition de photos et de maquettes, l'édition d'un livret historique… et le rassemblement sur le tarmac de quelques-uns des appareils liés à l'histoire de Saint-Yan : Stampe, NC 854, Broussard, MS 733, HR 100, Nord 262, etc. Tous ceux qui souhaitent s'associer à cet anniversaire sont les bienvenus. Contact : georgesgodot@orange.fr

Les déboires du B 787

©Boeing

Baptisé Dreamliner, ce qui signifie avion de rêve, le futur Boeing 787 vire plutôt au cauchemar. Alors que deux retards ont déjà été annoncés sur le programme, un troisième semble inéluctable. Cette fois-ci, l'avionneur américain est confronté à un défaut du caisson central de voilure, c'est-à-dire de la pièce qui assure la liaison entre le fuselage de l'appareil et les ailes. Le retard du B 787, qui atteint déjà neuf mois pourrait s'élever à dix-huit mois, voire à deux ans. Les premières livraisons, initialement prévues en mai 2008, pourraient n'intervenir, selon les analystes les plus optimistes, qu'au second semestre 2009. Peut-être est-ce l'externalisation excessive du programme qui est en cause. Quoi qu'il en soit, les compagnies aériennes ont commencé à négocier des indemnités de retard. (Source *le Figaro, les Échos.*)

Ryanair ouvre une ligne Beauvais-Marseille

Ryanair va ouvrir une nouvelle ligne entre Beauvais et Marseille le 2 mai 2008. Jusqu'à présent, la compagnie à bas coûts irlandaise desservait la plupart des grandes villes européennes au départ de Beauvais mais ne reliait pas deux aéroports français. Le prix moyen du billet devrait osciller entre 25 et 30 € TTC (prix maximum de 250 €).
(Source *le Parisien.*)

©G.Voinot/STAC

2008 : 100 ans d'histoire aéronautique en Anjou

À cette occasion le musée régional de l'Air d'Angers-Marcé organise une série d'événements commémorant le centenaire du premier vol du pionnier René Gasnier. Différentes manifestations sont prévues :

- Exposition *« 1908-2008, 100 ans d'aviation à Angers »* (Angers, salle Chemellier, du 31 mai au 31 août 2008).
- Meeting aérien *« Anjou Ailes Rétro 2008 »* (Angers Loire Aéroport, 30 et 31 août 2008).
- Commémoration des 100 ans du premier vol de René Gasnier dans sa commune d'origine (Bouchemaine, 14 septembre 2008, pendant les Journées européennes du Patrimoine).

Pour plus d'information : http://www.musee-aviation-angers.fr

Suppression des billets d'avion en papier

©G.Voinot/STAC

Les compagnies aériennes membres de l'Association internationale des transporteurs aériens *(IATA)* ont décidé de supprimer les billets d'avion dans leur version papier à compter du 1er juin 2008. Tous les titres de transport seront électroniques. L'économie réalisée sera d'environ 3 milliards de dollars. Le coût d'émission d'un billet d'avion papier est de 10 $, soit environ 6,50 €, contre 1 pour un e-ticket.
(Source *le Figaro.*)

Roissy CDG, 6e aéroport mondial

Roissy - Charles-de-Gaulle est devenu le sixième aéroport du monde en termes de trafic en 2007. Il a accueilli 59 922 177 passagers, ce qui représente une hausse de 5,4 % par rapport à 2006. Cette augmentation permet à l'aéroport de Paris-CDG de devancer celui de Dallas.

Guide de l'affrètement

La DGAC a mis en ligne sur son site Internet un *«Guide de bonnes pratiques»* destiné aux nouveaux arrivants dans le domaine de l'affrètement ainsi qu'aux affréteurs occasionnels. Il a pour but de leur offrir les éléments nécessaires à la sécurisation de leur activité. Il propose un certain nombre de définitions et précise les points sur lesquels l'affréteur doit faire porter sa vigilance à l'occasion de l'élaboration du contrat d'affrètement. Il donne également quelques conseils à suivre avant de se lancer dans cette activité et précise les principales bases juridiques de l'affrètement. Mais ce guide n'a en lui-même aucune valeur réglementaire. http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/prospace/compagnies/affretement.htm

19e édition des « Étonnants voyageurs »

Les « Étonnants voyageurs » se retrouveront à Saint-Malo du 10 au 12 mai prochain. Ce festival international consacré à la littérature et au cinéma qui choisissent le monde comme protagoniste à part entière de leurs récits, réunira 300 invités et proposera des centaines de rencontres, débats, lectures, projections de films, etc. Parmi les cinq distinctions qui célèbrent la littérature-monde, la DGAC s'est associée au prix Nicolas Bouvier pour marquer son attachement à la valorisation de l'esprit de voyage dans ses plus hautes expressions littéraires.

Divulgation des audits sécurité de l'OACI

Selon un communiqué de presse de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), la majorité des États qui en sont membres autorisent l'organisation internationale à divulguer les résultats des audits de sécurité (audits USOAP). Seuls l'Iran, le Kazakhstan, le Kiribati, la Sierra Leone, le Swaziland et le Zimbabwe n'ont pas consenti à ce que l'OACI divulgue les résultats de l'audit réalisé sur leur territoire.

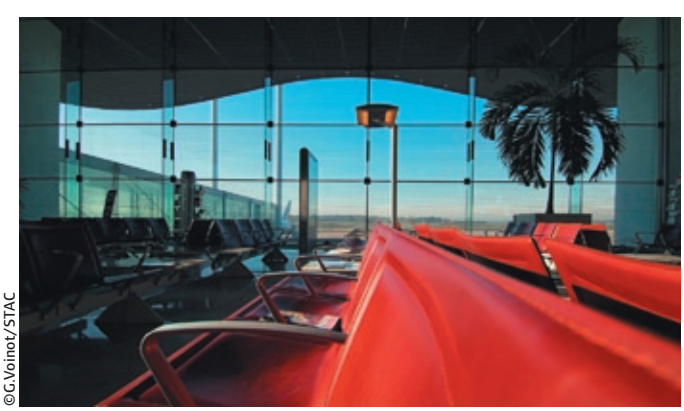
Baisse du taux de remplissage des avions

Selon l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) le taux de remplissage des vols internationaux est tombé, en février 2008, à son plus bas niveau depuis quatre ans. La proportion de sièges occupés dans les avions est tombée à 73,3 %, soit 0,6 point de moins qu'en février 2007. Cette baisse est liée à l'impact croissant du ralentissement économique américain. C'est en Europe que le taux de remplissage a le plus baissé (- 1,6 point). Selon IATA, le recul observé en Europe est lié à la baisse du dollar, et à la hausse corrélative de l'euro, qui pèse sur les exportations européennes et entraîne une diminution des déplacements des exportateurs.

©G.Valdois/Air France

Une aérogare *low cost* à Bordeaux

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac va se doter d'une aérogare destinée à accueillir les compagnies *low cost* d'ici à la fin de 2009. Elle sera destinée à recevoir 2 millions de passagers par an, soit 40 % du trafic de l'aéroport prévu à l'horizon 2017. Ce projet s'inscrit dans un contexte de forte croissance du trafic des compagnies à bas coûts à Bordeaux. Il vise aussi à compenser la baisse de fréquentation attendue sur la ligne Paris-Bordeaux, compte tenu de la concurrence du TGV qui mettra la capitale à 2 heures de la métropole girondine en 2016. (Source *le Monde, les Échos*.)



©G.Voinot/STAC

Ciel ouvert

L'accord dit de « Ciel ouvert » entre l'Europe et les États-Unis s'applique depuis dimanche 30 mars 2008 à minuit. Dans un communiqué de presse du 31 mars, Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, ont salué cet accord historique pour les transporteurs aériens. Il va favoriser la croissance des échanges entre les deux continents et profitera aux passagers qui bénéficieront d'améliorations en termes de prix et de qualité des dessertes. L'Europe et les États-Unis sont convenus d'ouvrir des négociations pour un accord de seconde étape qui devrait aboutir à un engagement plus fort des deux parties en matière de préservation de l'environnement, les impacts environnementaux du transport aérien devant impérativement être maîtrisés.

De l'Avion au vélo

L'Avion, compagnie aérienne 100 % classe affaires qui relie Paris-Orly à New York, a offert à chacun de ses passagers en provenance des États-Unis une journée de vélo pour découvrir la capitale de la France. L'offre de L'Avion s'est étalée du 25 mars au 15 avril 2008. (Source *le Parisien*.)

L'avion fait son cinéma

La première édition du Festival international du film aérien de Châteauroux (FIFAC) se déroulera du 14 au 18 mai prochain. Au programme : projections de films aériens (aviation civile, militaire, sportive…), rencontres, spectacles, concours, expositions, ateliers pour enfants et nombreuses animations. Au cours de ce festival, des prix cinématographique, photographique et littéraire seront décernés. Pour en savoir plus : www.fifac.net.

Jean-Claude Gérin,
PRÉSIDENT D'AVIATION SANS FRONTIÈRES

« Lorsque nous accompagnons des enfants pour des raisons médicales, nous travaillons dans des conditions de transparence totale, claires, rigoureuses et ne laissant pas de part à l'improvisation. »

DR

Vous êtes le président d'Aviation sans frontières, pourriez-vous nous présenter votre association ?
Aviation sans frontières (ASF) a été fondée en 1980 par trois pilotes d'Air France qui avaient été particulièrement émus par la catastrophe humanitaire survenue au Biafra[1]. Le but d'ASF est d'apporter toutes ses compétences aéronautiques au service de l'aide humanitaire.

Quelles sont les activités d'ASF ?
Nous en avons quatre principales. La première consiste à mettre nos avions à la disposition d'ONG[2] afin d'apporter une aide humanitaire d'urgence dans des pays mal desservis, au bénéfice de populations isolées, essentiellement en Afrique. Pilotes et mécaniciens sont bénévoles. Dans notre deuxième activité, nous prenons en charge le transport d'enfants gravement malades qui ont besoin d'être soignés dans des hôpitaux européens puis les ramenons chez eux. Ils sont accompagnés par des bénévoles qui, tous, actifs ou retraités de compagnies aériennes, bénéficient de billets à prix très réduits : 1 068 voyages d'enfants ont ainsi été assurés en 2007. Dans la troisième activité, nous organisons le transport de colis de médicaments qui sont confiés à des équipages d'Air France qui les transportent gratuitement et les remettent à destination sans l'intervention d'aucun autre intermédiaire : 7 000 colis ont été ainsi acheminés en 2007. La dernière consiste, avec l'appui d'aéroclubs, à faire découvrir, en France, le monde de l'aéronautique à des enfants handicapés ou socialement isolés : visites de musée et vol d'une demi-heure sont notamment au programme ; 1 250 enfants ont bénéficié de ces journées découvertes en 2007.

Quels sont les principes qui président à votre action en faveur des enfants ?
Lorsque nous accompagnons des enfants pour des raisons médicales (en général une intervention chirurgicale), nous travaillons dans des conditions de transparence totale, claires, rigoureuses et ne laissant pas de part à l'improvisation. Les enfants nous sont remis par leurs parents, ils volent sur des lignes régulières munis d'un billet d'avion et de leur passeport. Une fois qu'ils ont été soignés, ils sont raccompagnés dans leur pays d'origine et retrouvent leur famille. Une phrase résume cette belle activité : *« ASF les accompagne vers la guérison »*.

De combien d'appareils disposez-vous ?
De trois avions, deux Cessna 208 Caravan et un Cessna 182.

Comment ASF est-elle financée ?
Par ses adhérents et ses donateurs qui peuvent être des personnes privées ou des personnes morales. De nombreuses entreprises du monde aéronautique nous financent ainsi : Air France, EADS, ADP ou Dassault, pour ne citer que les plus connues. D'autres sociétés nous aident aussi : la BNP Paribas, voyages-sncf.com ou lastminute.com, par exemple.
Nous comptons aussi sur des bailleurs de fonds institutionnels comme la Cellule humanitaire de la Communauté européenne et le Programme de développement des Nations unies.

Quel est votre budget ?
Environ 2 000 000 € par an. Heureusement, nous avons de nombreux bénévoles. Nous avons juste six salariés, bientôt sept, mais six cents bénévoles font de l'accompagnement d'enfants et du transport de médicaments, et quatre-vingts autres travaillent à Orly pour faire fonctionner l'association.

Quelles sont les principales opérations en cours, récentes ou à venir ?
Nous avons réalisé deux missions essentielles, en 2007, au Niger et en République démocratique du Congo (RDC). Cette dernière continue jusqu'en juin 2008 : il s'agit d'assurer un soutien aérien aux ONG à partir de la province de l'Équateur en RDC pour permettre des déplacements dans la brousse qui sont difficiles à assurer autrement qu'en avion.
Prochainement, nous lancerons une mission de plusieurs mois qui se déroulera dans une autre province de la RDC. Là encore, nous apporterons notre aide à des ONG qui travaillent dans une zone encore récemment touchée par la guerre.

— Propos recueillis par Fabrice Amchin

(1) Ancienne république située dans le sud-est du Niger. La guerre qui opposa la République du Biafra au Niger, de 1967 à 1970, fut suivie d'une très grave crise humanitaire.
(2) Organisation non gouvernementale.

Réclamations des passagers

La DGAC dans son rôle de médiateur

Refus d'embarquement, annulation et retard de vol… En cas de conflit entre le passager et la compagnie aérienne, la mise en œuvre du règlement communautaire CE 261-2004 place la direction de la Régulation économique (DRE) dans le rôle de médiateur. Pourquoi et comment la DRE joue-t-elle ce rôle ? Quels sont ses pouvoirs et ses limites ? Explications.

Après avoir tenté sans succès de faire reconnaître ses droits auprès de sa compagnie aérienne, le passager qui s'estime lésé dispose d'un nouveau recours depuis 2005. Le règlement CE 261-2004 lui accorde de nouveaux droits et prévoit que chaque État doit désigner un organisme national chargé de sa bonne application. *« La DGAC, et spécifiquement le bureau de la Facilitation et des Clients du Transport aérien au sein de la DRE[1], a été désignée comme étant cet organisme »*, indique Patrice Gabelle, chef de ce bureau. À ce titre, cette structure reçoit les réclamations des passagers et procède à une véritable enquête pour recueillir tous les éléments (provenant du passager et de la compagnie aérienne), afin de les évaluer, avant de formuler un avis sur le bien-fondé des réclamations.

Dans le cas où la compagnie aurait méconnu les droits des passagers, la DRE lui demande de les rétablir. Mais elle n'a qu'un rôle de médiation entre les deux parties. *« Nous avons, certes, notre autorité morale en tant qu'autorité aéronautique*, poursuit Patrice Gabelle, *mais nous ne pouvons pas contraindre la compagnie aérienne à indemniser le passager. »* Au final, lorsque la compagnie aérienne maintient sa position de refus, la DRE conseille au passager d'aller devant le juge civil. Parallèlement, le règlement communautaire CE 2006-2004, qui traite de la protection des consommateurs européens, permet à la DRE de signaler à la justice le comportement de compagnies aériennes qui ne respecteraient pas le droit en vigueur (le règlement CE 261/2004).

©G. Voinot/STAC

Des amendes administratives à la clé

Si la DRE n'a aucun pouvoir de contrainte envers la compagnie aérienne qui ne respecte pas le règlement, elle dispose, en revanche, d'un pouvoir de sanction. Ainsi, la compagnie qui n'a pas respecté le droit en vigueur est passible d'amendes administratives. La DGAC établit alors un procès-verbal d'infraction. Ensuite, la compagnie dispose de un mois pour faire part de ses observations.

Pas si simple…

Pour donner une lecture juridique de la réclamation du passager, la DRE doit souvent procéder à quelques vérifications approfondies, sans se limiter aux faits apparents exposés par l'une ou l'autre des parties. En témoigne le cas d'un passager ayant subi une annulation de vol. Celui-ci reconnaissait avoir été pris en charge par la compagnie aérienne sur le plan de la restauration, mais posait une réclamation auprès de la DGAC, au motif qu'il n'avait pas obtenu l'indemnisation prévue dans ce type d'incident.

À partir de cette réclamation, la DRE a contacté la compagnie aérienne pour lui demander des explications. Celle-ci lui a répondu qu'elle avait eu un incident technique sur cet avion, ce qui peut être qualifié de circonstance extraordinaire permettant à la compagnie aérienne de ne pas payer l'indemnisation. Rappelons que cette dernière n'est pas due si l'annulation est imputable à des circonstances extraordinaires (météo, incident technique, grève…). À première vue, la réclamation du passager était donc infondée.

« En poussant plus avant l'enquête, nous avons constaté que cet incident technique avait bien eu lieu sur l'appareil en question, mais sur un vol précédent et non pas sur celui qui faisait l'objet de la réclamation, note Patrice Gabelle. *Le règlement prévoyant que seul le vol concerné doit être pris en compte, l'argument invoqué par la compagnie ne tenait plus. Elle devait donc, conformément au règlement, une indemnisation au passager. »*

//— La DRE dispose d'un pouvoir de sanction. La compagnie qui n'a pas respecté le droit en vigueur est passible d'amendes administratives. —//

Si la DRE les estime insuffisantes ou non fondées, la compagnie est déférée devant la Commission administrative de l'Aviation civile (CAAC), organisme paritaire (dans lequel siègent, notamment, des représentants des passagers et des compagnies aériennes) devant lequel la compagnie peut présenter sa défense. La CAAC peut proposer au ministre chargé des transports une amende administrative d'un montant maximal de 7500 euros par infraction. En dernier lieu, le ministre décide du montant de l'amende administrative mise en recouvrement par le Trésor public.

Des droits nouveaux

Les personnes à mobilité réduite (handicap permanent, cécité, surdité, handicap mental, handicap temporaire, âge…), dès lors qu'elles auront signalé leurs besoins d'assistance 48 heures avant le vol, devront bénéficier d'une prise en charge spécifique et gratuite dès leur arrivée à l'aéroport. Une réservation ou un embarquement ne pourront être refusés à ces passagers, sauf pour des raisons de sécurité. *« Là aussi, nous serons l'organisme national chargé de traiter les réclamations et nous aurons aussi un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes et des aéroports »*, déclare Patrice Gabelle. Ces droits sont établis par le règlement communautaire CE 1107/2006, qui entrera en vigueur le 26 juillet 2008. À la différence du règlement CE 261/2004, le nouveau texte ne prévoit aucune indemnité au bénéfice du passager à mobilité réduite.

Internet prendra le relais

La DRE a en projet de mettre en place, sur le site Internet de la DGAC, un système de dépôt de réclamations des passagers (formulaire électronique). Pour simplifier la tâche de tous, ce formulaire sera précédé d'un système d'auto-analyse de la réclamation pour le passager, au moyen d'un questionnaire portant sur les faits survenus. En fonction de ses réponses, le passager sera confronté à trois cas de figure : soit accéder au formulaire, soit être redirigé vers l'organisme compétent, soit se voir indiquer que sa demande n'est pas fondée. Il est également prévu un formulaire consacré aux litiges bagages.

Pour 2007, la DGAC a reçu 3000 réclamations de toute nature, portant sur le règlement CE 261-2004, mais aussi concernant les dommages et les pertes de bagages.

— Évelyne de Lestrac

(1) Direction de la Régulation économique.

Retard, refus d'embarquement, annulation de vol, pertes de bagages… en 2007, la DGAC a reçu 3000 réclamations.

©Air France/V. Chopelin

©Signatures/Zir

Le TGV capte désormais 60 % des parts de marché sur les liaisons Paris-Strasbourg.

MISE EN SERVICE DU TGV EST

La bataille de l'air

Confrontés à l'intense concurrence du TGV Est depuis le 10 juin 2007, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et la compagnie Air France se battent pour reconquérir les parts de trafic perdues. Mais le chemin risque d'être difficile, l'emprise du train à grande vitesse devant s'accentuer au cours des années à venir.

Même si l'aéroport de Strasbourg-Entzheim avait largement eu le temps de se préparer à affronter la concurrence du TGV Est[1], le constat est amer. Dans un communiqué publié le 21 janvier 2008, la SNCF a révélé, en effet, que son train à grande vitesse captait désormais 60 % de parts de marché sur les liaisons Paris-Strasbourg. Ce chiffre, qui vient ainsi confirmer un démarrage en trombe de cette nouvelle desserte, correspond à environ 380 000 passagers perdus pour Air France sur cette liaison. Plus précisément, et comme le rappelle Éric Fuchsmann, directeur régional d'Air France, *« nous avions transporté 720 000 passagers sur Orly et 245 000 passagers sur Paris-CDG au cours de la période avril 2006-mars 2007. Pour l'année 2008[2], notre perte de trafic devrait atteindre 45 % sur Orly et 23 % sur Paris-CDG[3]. Mais nous estimons au final que nous perdrons la moitié de notre fréquentation antérieure »*.

Pour s'adapter à la nouvelle donne, Air France a été contrainte de revoir à la baisse ses capacités. Sur Orly, ce sont ainsi quatre des douze fréquences quotidiennes qui ont été supprimées. La capacité nominale des appareils utilisés a, parallèlement, été réduite mais moins que prévu initialement. Sur Paris-CDG et compte tenu, en effet, d'une baisse de trafic inférieure à ses prévisions, Air France est très rapidement passée du Fokker 70 (79 sièges) au Fokker 100 (100 sièges), en remplacement des Airbus A318 (123 sièges), sur les quatre fréquences quotidiennes intégralement maintenues. D'ailleurs, la compagnie prévoit d'endiguer l'hémorragie sur cette dernière liaison grâce aux nouvelles installations – terminaux 2E et 2G – mises en service cette année à Roissy, qui offriront une qualité de service bien supérieure, tant en termes de confort que de rapidité de traitement des passagers.

Une baisse de trafic constante depuis 1999

Cette évasion vers le transport ferroviaire avait été anticipée par les responsables de l'aéroport de Strasbourg. Selon Alain Russel, ancien directeur de l'aéroport de Strasbourg, qui s'exprimait un an avant la mise en service du TGV Est, *« la plate-forme pourrait perdre de 500 000 à 600 000 passagers en année pleine. Une perte de passagers sur les liaisons Strasbourg-Paris mais aussi, dans une moindre mesure, sur celles vers Lille »*.

Ce déclin de l'une des deux dernières liaisons millionnaires[4] du réseau domestique d'Air France[5] qui, jusqu'au 10 juin 2007, n'était pas encore soumise à la concurrence du TGV, ne date pourtant pas d'hier. Le pic de trafic avait, en effet, été atteint en 1999 avec 1 283 000 passagers dont 969 000 sur Orly. Mais le retrait d'Air Liberté, fin 1999, ainsi que le développement constant du réseau TGV sur la province, réduisant *de facto* le nombre de passagers en transit *via* Paris, avaient entraîné une baisse graduelle de la fréquentation de cette ligne.

En 2007, la fréquentation globale de la plate-forme s'est inscrite en baisse de 14,8 % à 1 733 050 passagers. Et cette chute n'est pas terminée puisque l'aéroport s'attend à un nouveau recul du trafic de 12 % à 1 525 000 passagers en 2008. Il faut remonter à 1990 pour retrouver trace d'une fréquentation de ce niveau.

Peu de marges de manœuvre

Déjà bien développés, puisque représentant près de 80 % du trafic de la plate-forme, les vols nationaux ne pourront pas compenser à eux seuls les 500 000 passagers perdus. Le trafic international semble, en revanche, devoir constituer un bon vecteur de développement. Mais après l'expérience écourtée de Ryanair en 2002-2003, Strasbourg reste handicapée par l'absence de compagnies à bas coûts. *« Afin d'être concurrentiels vis-à-vis de nos concurrents de Baden-Baden et de Bâle-Mulhouse, nous souhaitons que l'exception frontalière que constitue Strasbourg soit reconnue. Lié à la présence des institutions européennes, ce statut particulier que nous demandons nous permettrait, de fait, de réduire sensiblement le coût du toucher[6] par passager »*, explique ainsi Jean-Louis Hoerlé, président de la CCI de Strasbourg.

En attendant, l'aéroport va pouvoir bénéficier d'une accessibilité améliorée à partir de décembre 2008. C'est à cette date qu'interviendra la mise en service du nouveau point d'arrêt TER mettant ainsi l'aéroport à 8 minutes de la gare de Strasbourg, quatre fois par heure.

Malgré tout l'attrait que pourrait représenter à l'avenir le développement d'une zone d'activités située à proximité immédiate de l'aéroport, Strasbourg-Entzheim n'en a pas pour autant terminé avec les conséquences découlant de la mise en service du train à grande vitesse. À partir de la fin 2011, date d'achèvement de la première phase du TGV Rhin-Rhône, la capitale alsacienne ne devrait plus être qu'à 3 heures de Lyon. Trois ans plus tard, la mise en service de la seconde partie de la ligne Est européenne devrait sceller le sort de la ligne Air France sur Orly.

//— Le trafic international semble, en revanche, devoir constituer un bon vecteur de développement pour l'aéroport de Strasbourg. —//

La phase de reconquête du trafic s'annonce donc particulièrement ardue pour l'aéroport de Strasbourg et son nouveau directeur en cours de recrutement.

— Olivier Constant

(1) Les retards de construction de la ligne à grande vitesse Est européenne ont différé d'un an la mise en service de cette nouvelle infrastructure.
(2) Le calcul annuel de trafic recensé par l'IATA (International Air Transport Association) *s'achève au 31 mars 2008.*
(3) La part des passagers en correspondance sur le hub d'Air France à Roissy avoisine les 60 %, ce qui explique cette baisse moindre.
(4) Ligne dépassant 1 million de passagers par an.
(5) L'autre étant Toulouse.
(6) Ensemble des taxes aéroportuaires qui influent sur le prix du billet.

©G. Voinot/STAC

Un impact significatif sur l'environnement

La mise en service du TGV Est rentre incontestablement dans le cadre du développement durable. Selon des données extraites du calculateur d'émissions de CO_2 de l'aviation mis en ligne sur le site de la DGAC (www.aviation-civile.gouv.fr) en octobre 2007, ce sont, en effet, 60 000 à 70 000 tonnes d'émissions de CO_2 par an qui devraient être ainsi économisées sur la liaison Paris-Strasbourg. Cela représente quelque 3 % des émissions de CO_2 du transport aérien intérieur français. À la faveur de l'extension du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse, cette réduction d'émission de CO_2 va se poursuivre. *« Le transfert du réseau aérien intérieur et européen au ferroviaire, estimé entre 11 à 14 millions de passagers à l'horizon 2025, devrait permettre d'économiser entre 800 000 et 1 million de tonnes de CO_2 par an à cette date »*, indique Élisabeth Bouffard-Savary, chef du bureau Prospective et Veille stratégique à la direction des Affaires stratégiques et techniques (DAST).

©SAS Group

Le délestage de carburant peut être réalisé lorsque la sécurité des passagers exige un allègement de la masse de l'appareil pour l'atterrissage.

Délestage de carburant

Des règles précises et rassurantes

Seuls les avions gros-porteurs peuvent, dans certains cas, larguer une partie de leur carburant en vol. Cette opération, qui correspond à des règles de sécurité précises, n'entraîne pas d'effets particuliers sur la santé ou l'environnement.

Régulièrement, des entrefilets dans les quotidiens nationaux ou régionaux pointent le phénomène du doigt. Le délestage de carburant n'a pas bonne presse. Ainsi, dans son édition du 14 janvier dernier, *« Aujourd'hui en France »* signalait qu'un Boeing 777 d'Air France, assurant la liaison entre Paris et Dubaï, avait dû larguer huit tonnes de kérosène au-dessus de la région de Belfort-Montbéliard suite à un problème technique. Cette procédure, souvent mal ressentie par les populations, répond à des règles strictes et ne peut être réalisée que sur décision du commandant de bord dans des circonstances où la sécurité des passagers exige un allégement de la masse de l'appareil pour l'atterrissage.

Selon les recommandations de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), la *« vidange de carburant en vol »* doit être réalisée au-dessus de 2000 mètres, dans des zones faiblement urbanisées. Le carburant doit être expulsé sous pression et vaporisé en fines gouttelettes pour permettre son évaporation et sa dispersion dans l'atmosphère. Mais, ce délestage n'est autorisé que dans un nombre restreint de cas, et uniquement pour les gros-porteurs qui doivent respecter un poids de masse maximal à l'atterrissage. En effet, pour un moyen porteur, un A320 par exemple, le carburant emporté ne constitue qu'une faible part de son poids total. Alors qu'un avion effectuant un vol sur une longue distance, un Airbus 340 ou un Boeing 747 par exemple, doit pouvoir emporter du carburant pour des vols de plus de 10 heures.

Aucun risque

Cette quantité importante de kérosène, qui va être répartie dans les différents réservoirs des ailes et du fuselage, va alourdir considérablement l'avion. Ainsi, si ce dernier est contraint de se poser plus tôt que prévu en raison d'un incident, il peut être contraint de délester du carburant pour respecter la masse autorisée à l'atterrissage.

Cette procédure, qui reste rare par rapport au nombre de vols commerciaux, ne présente aucun danger pour les populations puisque lors d'une opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore et les composés organiques volatils issus de cette évaporation produisent finalement, sous l'effet d'un processus photochimique, de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone. De plus, le délestage étant effectué au-dessus de 2000 m, ces composés sont transformés avant d'atteindre la couche atmosphérique proche du sol. Les 10 % de carburant qui rejoignent le sol, eux, s'évaporent en grande partie, le résidu subissant une dégradation biologique partielle. Au final, la quantité de carburant atteignant le sol ou l'eau est de quelques milligrammes par mètre carré et varie en fonction de la hauteur de délestage et de la température du sol. En tout état de cause, les quantités de kérosène relevées au sol après une opération de délestage ne peuvent en aucun cas entraîner une intoxication par inhalation ou ingestion.

À savoir enfin : les traînées plus ou moins blanches qui apparaissent à l'extrémité des ailes à l'atterrissage et au décollage ne sont pas des vidanges de carburant mais des traînées de condensation de vapeur d'eau. Elles sont générées par le phénomène de forte *« compression/détente »* d'un air à taux d'humidité important, à l'arrière des ailes, lorsque les volets sont abaissés.

— Sylvie Mignard

Conférence mondiale des Radiocommunications

Plus de fréquences pour l'aéronautique

Plusieurs décisions prises lors de la dernière Conférence mondiale des Radiocommunications se révèlent favorables pour les applications aéronautiques.

La répartition des fréquences radioélectriques à l'échelon mondial entre les différents utilisateurs se décide lors des Conférences mondiales des Radiocommunications (CMR), qui se tiennent tous les quatre ans sous l'égide de l'Union internationale des Télécommunications (IUT). La dernière en date s'est déroulée à Genève, du 25 octobre au 16 novembre 2007. Elle réunissait 3 000 participants, dont une quarantaine de Français, représentant environ 180 États. Les délégations s'étaient préalablement coordonnées, en préparation à cette conférence, au sein des trois grandes régions du monde : l'Europe plus l'Afrique, les Amériques et l'Asie - Pacifique.

Franc succès

« Nous pouvons parler d'un franc succès pour l'aéronautique », indiquent Alain Delrieu et son collègue Éric Allaix, en charge de l'évolution de la réglementation des radiofréquences et de la défense des intérêts de l'Aviation civile en la matière au sein de la direction des Services de la Navigation aérienne (DSNA). *« Tout d'abord, la CMR a accordé des fréquences nécessaires aux essais en vol des futurs programmes de construction aéronautique, ce qui a constitué un heureux dénouement, en particulier pour Airbus. Ce sont 160 MHz, au lieu des 60 MHz initialement prévus, qui ont été attribués en Europe, grâce à une coordination efficace entre la DGAC et l'Agence nationale des fréquences. Seconde satisfaction : l'attribution de fréquences pour la future radio aéronautique à l'horizon 2020, en complément de la radiotéléphonie VHF actuellement saturée en Europe. En termes clairs, il s'agit de mettre en place des transmissions de données rapides et sûres, en plus de la voix, pour des échanges automatisés entre calculateurs à bord des avions et au sol, durant toutes les phases de vol. À commencer au sol, pour communiquer avec les véhicules et systèmes aux abords des pistes, notamment pour se prémunir contre les incursions de piste… »*[1]

Comme d'habitude, la Conférence a également établi l'ordre du jour de sa prochaine session, qui aura lieu en 2011. L'un des points concernera les drones et, en particulier, leurs besoins en fréquences pour autoriser leur insertion en toute sécurité dans les espaces aériens ouverts à la circulation générale. Ces fréquences serviront à les télécommander à partir du sol ou d'un autre avion. Il en faudra également pour leur permettre de *« voir et éviter »*, dans les espaces aériens sous régime VFR (vol à vue), ce qui est un problème des plus difficiles…

//— La CMR a accordé des fréquences nécessaires aux essais en vol des futurs programmes de construction aéronautique et a attribué des fréquences pour la future radio aéronautique à l'horizon 2020. —//

Enfin, hors CMR, l'industrie aéronautique mondiale a demandé que soit étudiée à l'IUT l'attribution de fréquences *« sans fil »* pour réduire le poids du câblage interne aux aéronefs. Les autorités nationales, quant à elles, ont demandé que soient recherchées des fréquences afin d'assurer la protection d'aéronefs en vol contre les tirs de missiles légers, transportables à dos d'homme, tombés aux mains de terroristes…

— Germain Chambost

(1) Ces décisions s'inscrivent dans le cadre du projet européen SESAR (Single European Sky ATM - *gestion du trafic aérien* - Research).

©STAC/G. Voinot

Une antenne radio à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Décentralisation des aéroports

Moyens d'accompagnement

Le transfert des cent cinquante aérodromes aux collectivités territoriales et à leurs groupements donne lieu à des transmissions de moyens.

Aéroport de Lille-Lesquin.

Achevé à la fin de l'été, le processus de décentralisation des cent cinquante aérodromes français s'est accompagné de la mise en place de compensations financières. L'État doit, en effet, compenser les transferts de compétences et de propriété par l'apport de ressources financières correspondant aux charges de fonctionnement, d'investissement et de personnel, celles-ci étant désormais du ressort des collectivités territoriales.

Pour les dépenses de fonctionnement et d'investissement, le montant transféré est égal à la moyenne actualisée des sommes consacrées par l'État durant les années précédant le transfert[1]. Composée de représentants des collectivités territoriales et de l'État, la Commission consultative d'évaluation des charges a donc donné, au printemps 2007, un avis favorable pour le versement aux collectivités bénéficiaires d'un montant pérenne de 2,4 millions d'euros annuels par le biais de la Dotation générale de décentralisation (DGD). Ce montant peut sembler faible mais *« il correspond en fait, essentiellement, aux engagements de l'État vis-à-vis de la cinquantaine d'aérodromes qui étaient gérés en régie directe, les autres étant soit en mutation domaniale[2], soit en concession »*, précise Yves Tatibouët, sous-directeur des aéroports à la direction de la Régulation économique (DRE).

S'agissant des moyens humains, les personnels de l'État participant à l'exercice des missions transférées, soit une quarantaine d'agents au total, ont été, dans un premier temps, mis provisoirement à disposition des collectivités territoriales, afin de faciliter l'appropriation des nouvelles compétences. Dans un second temps, ces personnels, qui ne seront pas transférés aux collectivités locales du fait du fractionnement de ces emplois sur un grand nombre de plates-formes, feront l'objet d'une compensation financière versée aux collectivités. *« Le montant sera versé au cours du premier semestre 2008 »*, ajoute Yves Tatibouët.

Effort exceptionnel

Afin d'accompagner le processus de décentralisation, l'État a, par ailleurs, décidé de finaliser un certain nombre d'opérations spécifiques bien identifiées sur plusieurs aérodromes, pour un montant alloué total supérieur à 1 million d'euros. Ainsi, les anciennes cuves de kérosène de l'aérodrome de Châteauroux-Déols sont en cours de dépollution, et l'aérodrome de Melun-Villaroche bénéficie, pour sa part, d'un coup de pouce financier de l'État pour le renouvellement de son système de balisage à bout de souffle.

Dossier très lourd, eu égard au nombre de plates-formes concernées, le processus de décentralisation des aérodromes s'est globalement déroulé dans de bonnes conditions. Seule une dizaine de plates-formes ont été transférées de manière unilatérale par arrêté, faute de candidat pour les reprendre.

— Olivier Constant

(1) Dix ans pour les dépenses d'investissement et trois pour les dépenses de fonctionnement.
(2) Dans ce cas, les charges afférentes à la création et à la gestion de l'aérodrome incombent à la collectivité territoriale bénéficiaire de la mutation ; ce régime n'a plus cours depuis la décentralisation.

Le pilote ingénieur d'essais, Christian Vandamme, a réalisé ce vol à partir de l'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch (Hautes-Alpes).

Avion à moteur électrique

Un concept prometteur

Le premier vol d'un avion léger français à moteur électrique, l'Electra, laisse augurer des gains substantiels en matière de bruit pour les riverains des aérodromes.

Le 23 décembre 2007, un avion léger à hélice entraînée par un moteur électrique a effectué son premier vol à partir de l'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch (Hautes-Alpes). Aux commandes de l'Electra, nom de baptême de l'aéronef, l'ingénieur-pilote Christian Vandamme. L'énergie électrique était fournie par des batteries lithium-polymère et le moteur avait une puissance de 25 CV. Ce premier vol, à une altitude de 1000 mètres par rapport au niveau de la mer et à une vitesse de 75 km/h, a duré 48 minutes.

Cette première mondiale, pour un avion à moteur électrique alimenté par des batteries, est à mettre au compte de l'Apame, Association pour la promotion des aéronefs à motorisation électrique (www.apame.eu) et d'Anne Lavrand, chef du projet Electra. Cet aéronef est la *«déclinaison électrique»* d'un appareil monoplace de construction amateur conçu par Michel Barry, la Souricette MB02, réalisé sous le régime CNRA (Certificat de navigabilité restreint des aéronefs). Le but des promoteurs du projet Electra est d'obtenir la même classification CNRA pour leur appareil qui pourrait alors être présenté au Salon de l'aviation légère verte du Bourget, en juin 2008.

«Le passage à une motorisation électrique de la Souricette, compte tenu des exigences du régime CNRA, nécessitait simplement l'accord du concepteur initial, en l'occurrence Michel Barry, et des justifications structurales de la modification afin de s'assurer que le nouvel aéronef ne déroge pas aux règles de sécurité», explique Jean-Marie Klinka, responsable la navigabilité des aéronefs de construction amateur à la DCS[1]. Le CNRA laisse une grande liberté aux concepteurs, sous simple surveillance de l'administration, DGAC ou GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation civile). Pour le premier vol de l'Electra, un laissez-passer lui avait ainsi été délivré par la DCS.

Bruit d'hélice…

Le concept de l'Electra est évidemment très prometteur en matière de réduction du bruit de l'aéronef et de la pollution par les gaz d'échappement émis par un moteur thermique classique. Reste que pour tirer un profit maximum du concept, des aménagements sont à prévoir. *«En effet*, souligne Bruno Hamon, chef de programme en certification acoustique à la DCS, *la notion de bruit perçu comporte une composante subjective, liée à la signature acoustique de l'avion. En l'absence de bruit du moteur lui-même, en tout cas de sa très forte réduction, le bruit de l'hélice devient dominant, et sera probablement perçu avec une plus forte intensité.»* Ce phénomène psycho-acoustique est d'autant plus prononcé que le régime de rotation de l'hélice est élevé. Sur l'Electra, le régime au décollage est de 3000 tours/minute et de 2500 tours/minute en croisière. Avec un prochain moteur, il ne sera plus que de 2500 tours/minute au décollage.

Quant aux progrès en matière de conception d'hélices, le futur modèle devrait bénéficier des travaux menés par l'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales), dans le cadre du programme Anibal (Atténuation du niveau de bruit des avions légers). Travaux qui portent notamment sur la mise au point d'hélices de plus faible diamètre (sur une hélice de grand diamètre, l'extrémité des pales approche la vitesse du son). Avec un moteur électrique, qui ne provoque pas d'à-coups, il devient également possible de réduire l'épaisseur des pales, génératrice de bruit. Autant de gains envisageables pour le futur du concept Electra.

— Germain Chambost

(1) Direction du Contrôle de la Sécurité.

©OACI

L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), Montréal.

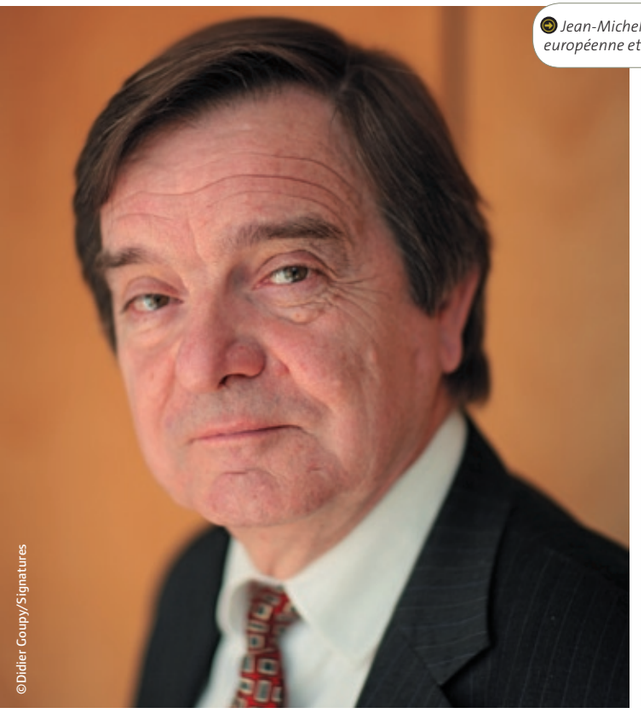
PRÉSENCE DE LA FRANCE À L'ÉTRANGER

UN POUVOIR D'INFLUENCE ACCRU

Travail d'influence, déploiement de la présence française dans les instances internationales et benchmarking constituent aujourd'hui les principaux axes de l'action que mène la DGAC à l'étranger. Tour d'horizon, avec la sous-direction de la Stratégie européenne et internationale de la DAST, de ces stratégies plus adaptées aux évolutions actuelles.

©REA

«*Les élargissements de la Communauté européenne […] et la profonde mutation du mode de "gouvernance européenne" qui en résulte dans une Union qui compte désormais 27 États membres et 492 millions d'habitants ont profondément renouvelé les enjeux et les méthodes*», notait, en mars 2007, le Conseil d'État dans un rapport sur l'administration française et l'Union européenne, avant d'ajouter qu'«*un changement de la culture administrative […] s'avère nécessaire*»[1]. Ce constat du Conseil d'État reflète l'évolution dans laquelle s'inscrit aujourd'hui l'action internationale de la DGAC. L'émergence de nouvelles agences, à l'instar de l'AESA[2], et une Union européenne qui s'est considérablement agrandie depuis vingt ans ont, en effet, quelque peu modifié les règles du jeu en matière d'action et de représentation de la DGAC à l'international. Jusque dans les années 1990, la réglementation française se maintenait dans le cadre assez souple des recommandations fixées par l'OACI[3]. Aujourd'hui, comme le souligne Jean-Michel Bour, sous-directeur de la Stratégie européenne et internationale à la DAST[4], la réglementation de l'aviation civile ne se fait plus sur le plan national, mais est essentiellement élaborée à Bruxelles: «*Les processus de décisions ont changé et l'on doit s'adapter pour travailler davantage dans un environnement international. D'autant que ce travail est beaucoup plus complexe lorsque vous avez 27 États membres et non plus 12 ou 15.*» En outre, s'il est souvent plus facile pour les nouveaux arrivants de récupérer l'acquis communautaire et de s'adapter à cette réglementation européenne, de vieilles nations aéronautiques comme la France doivent tenir compte de leur histoire et de l'importance de leur transport aérien. Enfin, les élargissements successifs de l'Union européenne ont dilué l'influence hexagonale face à une culture et à une conception des systèmes réglementaires d'inspiration plus anglo-saxonne. Autant d'évolutions qui ont justifié la création, en 2005, de la sous-direction de la Stratégie européenne et internationale, constituée par le bureau de l'Action internationale (SEI 1) et celui de la Coordination internationale (SEI 2). Sous ●●●


©Didier Goupy/Signatures

Jean-Michel Bour, sous-directeur de la Stratégie européenne et internationale à la DAST.

clés et de pourvoir des fonctions *«stratégiques»*, comme celle de chef des audits de sûreté à l'OACI ou les fonctions des chargés des accords aériens à la Commission européenne. Cette présence française permet aux différents services de la DGAC d'être tenus très tôt au courant du travail réalisé dans ces institutions européennes et internationales et de faciliter les contacts avec les bons interlocuteurs lorsqu'il y a des questions ou des difficultés d'interprétation sur un règlement, par exemple.

Un autre avantage de cette représentation de la DGAC à l'étranger, note Claire Gambourg, réside dans *«le retour d'expérience des personnes qui ont intégré les éléments positifs d'une organisation et d'un fonctionnement international»*. Pour optimiser cette action d'identification et de placement

//— Les processus de décisions ont changé et l'on doit s'adapter pour travailler davantage dans un environnement international. [...] Il faut avoir une politique efficace de représentation française et de lobbying à l'étranger. —//

l'égide de Claire Gambourg, le bureau de l'Action internationale a pour mission, en liaison avec le Secrétariat général de la DGAC, de développer la présence française dans les grandes institutions internationales afin de pouvoir influer le plus en amont possible sur les grandes questions débattues.

«Si l'on veut faire valoir notre point de vue et influencer les réglementations avant que les dossiers ne se retrouvent sur la table, explique Jean-Michel Bour, *il faut avoir une politique efficace de représentation française et de lobbying à l'étranger.»* Le travail réalisé en amont par les représentants permanents auprès de l'Union européenne (voir encadré), par exemple, est d'autant plus déterminant que l'essentiel de ce qui figure dans les propositions de la Commission ne va plus bouger une fois soumis au Conseil et au Parlement.

Bien identifier les postes stratégiques

Il est donc primordial, comme le dit Thierry Buttin, conseiller Transports à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne, *«de passer de la réactivité à la proactivité»*. Une démarche peu dans les traditions de l'administration française, en retard par rapport à certains pays, comme la Grande-Bretagne passée maîtresse dans l'art du lobbying, du travail d'influence et de réseau. OACI, Commission européenne, Eurocontrol… pour l'ensemble des grands organismes ou instances internationaux, l'équipe de SEI 1 établit donc des organigrammes précis afin d'identifier les postes à l'international, SEI 1 s'est doté, en début d'année, d'une *«candidathèque»*. Dénommé Casper[5], ce nouvel outil consultable sur l'Intranet de la DGAC permet à tous ceux qui sont tentés par une mobilité internationale de se faire connaître et au bureau de l'Action internationale de repérer rapidement les profils les plus adaptés aux postes disponibles. Une innovation qui a connu un réel succès au vu des quatre-vingt-dix personnes ayant eu recours à cet instrument deux semaines seulement après son lancement.

Autre volet de l'action internationale de la DGAC, la présence des experts français à l'étranger fait également l'objet d'une attention toute particulière de la part de SEI 1. Afin de recenser ces experts participant aux groupes de travail au sein des grands organismes internationaux, SEI 1 a, en effet, mis en place une base de données. Également accessible sur l'Intranet de la DGAC, Alexi[6], c'est son nom, donne un état des lieux précis de la présence des trois cents experts français à l'international œuvrant régulièrement au sein de quelque quatre cents groupes ou sous-groupes de travail. C'est, en outre, un instrument d'information précieux, explique Claire Gambourg : *«Cette base de données permet de rendre accessibles les comptes rendus des réunions à tous les personnels de la DGAC, de mettre à la disposition de tous les utilisateurs un agenda des réunions passées et à venir, de créer des synergies et de coordonner un peu mieux les positions des experts sur des sujets précis.»*

_ La défense des intérêts français à Bruxelles _

«La stratégie est définie à Paris et nous, nous faisons la tactique pour essayer de faire passer ces dossiers à Bruxelles.» C'est ainsi que Thierry Buttin définit sa fonction de conseiller en charge des Transports à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne. Cette action, qu'il situe *«aux confins du politique et du technique»*, consiste à défendre les positions françaises, validées au niveau interministériel par le Secrétariat général des Affaires européennes (SGAE), à la fois devant le Conseil et devant le Parlement européen.

Un travail d'influence sur des sujets importants (à l'exemple du mémorandum français sur la sécurité, présenté fin 2005, ou des travaux effectués sur le changement climatique) qui se traduit par des actions de ciblage des postes d'experts qu'il faut occuper, de *«cartographie»* des positions des uns et des autres et, bien sûr, de lobbying, Bruxelles étant la ville comptant le plus grand nombre de lobbyistes au monde… après Washington.

©Didier Goupy/Signatures

Claire Gambourg, chef du Bureau de l'Action internationale.

La nouvelle approche du benchmarking

La réalisation d'études comparatives, ou *« benchmarking »*, constitue, enfin, un autre levier d'action très utile pour essayer de peser à l'international sur l'élaboration des grands textes réglementaires et de mener à bien des négociations en ce sens avec les autres États. Assez nouvelle au sein de la DGAC, souvent perçue comme une administration entrant avec beaucoup de précautions dans les négociations internationales et européennes du fait des enjeux importants liés à sa forte tradition aéronautique, cette démarche a pour objectif d'essayer d'obtenir, sur certains sujets épineux, des appuis auprès d'États partageant des positions communes avec la France. Une étude comparative des systèmes et organisations des autres États permet de déterminer les risques pour la France de se retrouver isolée sur un dossier ou, au contraire, de mettre en évidence les approches similaires développées dans d'autres États.

«Le benchmarking permet d'anticiper et de prévenir. Dans le premier cas, on va s'efforcer de trouver une solution, en essayant, par exemple, d'influencer la Commission avant la sortie du texte et, dans le second, on va se préparer en cherchant des alliés parmi les pays confrontés aux mêmes problèmes que nous», précise Jean-Michel Bour. Des études comparatives ont ainsi été menées sur des sujets sensibles comme l'aviation générale, la responsabilité du financement des mesures de sûreté en Europe (les résultats laissant clairement apparaître une position commune des États membres rejetant l'idée d'un financement réglementé au niveau communautaire), les redevances aéroportuaires qui font l'objet d'un projet de directive européenne ou sur l'attitude à adopter sur la demande de communication des listes de passagers faite par les États-Unis. *«Sur ce dernier point, par exemple*, note Claire Gambourg, *on a fait une étude pour voir si les compagnies européennes pouvaient envoyer ces listes directement aux autorités américaines sans en rendre compte à leurs administrations de tutelle. Parce qu'en fin de compte, très souvent on laissait les compagnies se débrouiller seules avec les demandes américaines.»* Mais ce benchmarking, ajoute la responsable du bureau de l'Action internationale, *«permet aussi de retirer les aspects positifs de ce qui est mis en place dans d'autres pays»*. Pour faciliter ce travail d'approche et de lobbying auprès des autres États, la sous-direction de la Stratégie européenne et internationale a d'ailleurs créé une base de données des liens vers les sites des administrations de l'Aviation civile, des prestataires de navigation aérienne et des ministères à l'étranger disponible sur le site intranet de la DGAC.

Plus généralement, si la politique conduite par la France, *via* le ministère des Affaires étrangères et européennes, a permis depuis longtemps d'assurer une présence française dans les postes de direction de plusieurs grandes ●●●

©Didier Goupy/Signatures

Jean-Marcel Dauphant, du Bureau de l'Action internationale.

//— La présence française à l'étranger permet aux différents services de la DGAC d'être tenus très tôt au courant du travail réalisé dans les institutions européennes et internationales et de faciliter les contacts avec les bons interlocuteurs. —//

©Jan Peter Boening/Zenit-Laif-Rea

Le siège de la Commission européenne à Bruxelles.

_ DES ATTACHÉS SPÉCIALISÉS AVIATION DANS LES MISSIONS ÉCONOMIQUES _

Parallèlement à l'action multilatérale développée par la DGAC à l'international, une approche purement bilatérale est également menée par la DPAC[1] dans le cadre de son action de coopération et d'assistance aux autorités étrangères de l'Aviation civile. À cette fin, elle a pris l'initiative de la création de postes d'attachés de l'Aviation civile au sein de missions économiques à l'étranger. Outre les attachés *« Transport »* déjà présents dans une quinzaine de missions économiques, la mise en place récente d'attachés *« aviation civile et aéronautique »* a pour but de renforcer l'efficacité de la présence française dans certains pays plus stratégiques.

« On avait besoin d'attachés qui se consacrent au seul secteur aérien dans des pays où le développement de ce mode de transport et du tissu industriel qui l'accompagne est tout à fait majeur pour l'économie. Si l'objectif premier reste l'amélioration de la sécurité grâce à l'adoption de réglementations, au moins au niveau des normes de l'OACI et, si possible, de la réglementation européenne, leur action doit aussi permettre de créer un environnement favorable pour nos industriels », explique Élisabeth Dallo, sous-directrice des Affaires européennes et de la Coopération internationale à la DPAC. Outre São Paulo, dont le poste d'attaché a été renouvelé, trois autres fonctionnaires spécialisés aviation ont ainsi été mis en place à New Delhi, Pékin et Moscou.

(1) Direction des Programmes aéronautiques et de la Coopération.

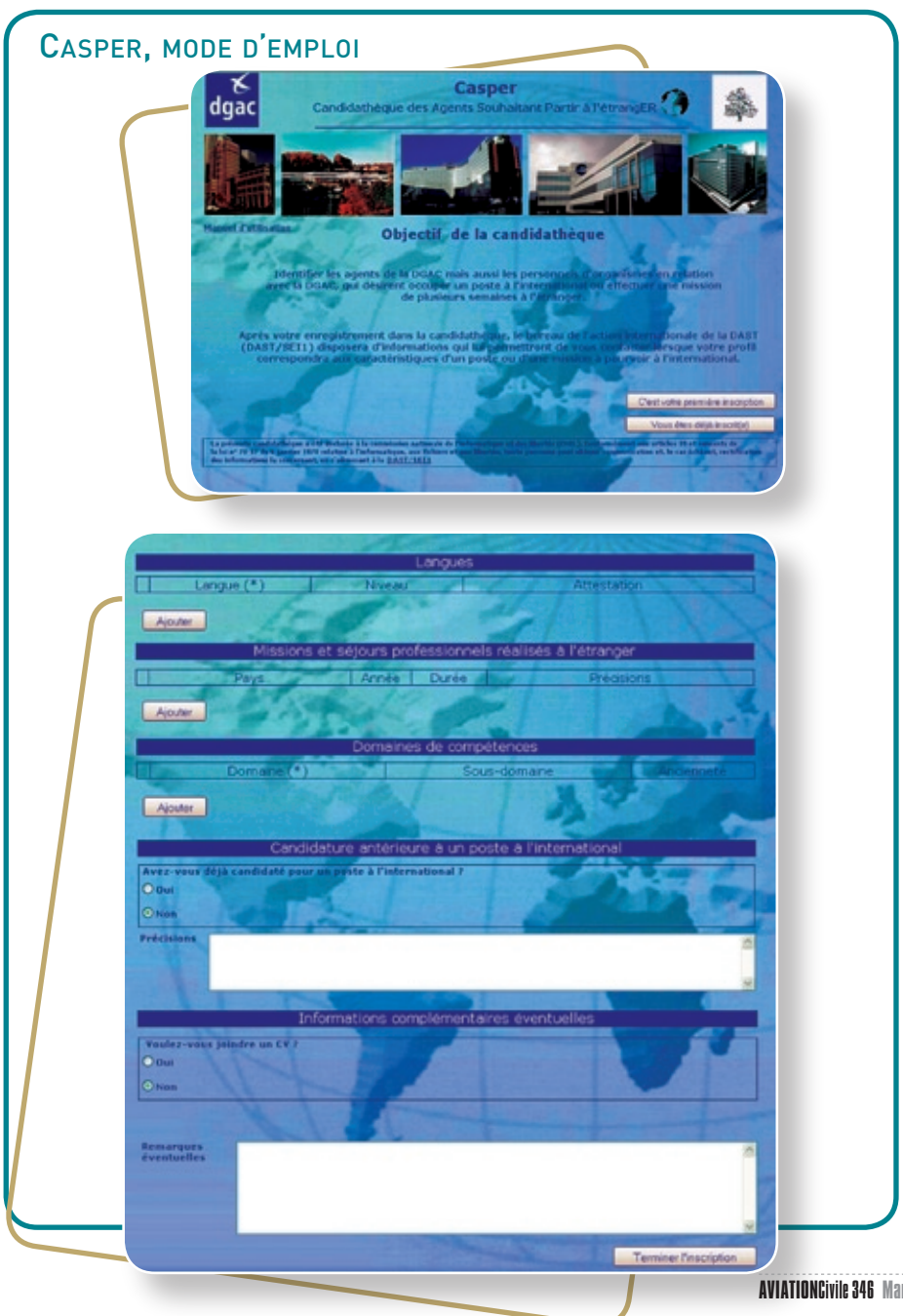
organisations internationales, il est tout aussi important de développer aujourd'hui cette présence de la France à l'international *via* les postes intermédiaires et l'entretien de contacts réguliers avec ces derniers.

Trois ans après sa création, SEI 1 a placé des personnels dans plusieurs instances mondiales et européennes (une personne à la direction générale de la Recherche de la Commission européenne, une autre prochainement à la direction générale Transports et Énergie, une autre à la Banque Mondiale, un expert en Sécurité et, bientôt, un autre pour la Sûreté, à l'OACI), et a contribué à la mise en place des attachés aviation civile et aéronautique à l'étranger (voir encadré). Une politique qui permet, conclut Jean-Michel Bour, *« de s'enrichir et d'avoir une plus grande influence sur les grandes évolutions en cours, plutôt que de rentrer dans les grandes discussions internationales et européennes à reculons »*.

— Henri Cormier

(1) « L'administration française et l'Union européenne : Quelles influences ? Quelles stratégies ? », rapport public 2007 du Conseil d'État.
(2) Agence européenne pour la Sécurité aérienne.
(3) Organisation de l'Aviation civile internationale.
(4) Direction des Affaires stratégiques et techniques.
(5) Candidathèque des agents souhaitant partir à l'étranger.
(6) Annuaire en ligne des experts à l'international.

CASPER, MODE D'EMPLOI



L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DES ÉQUIPEMENTS DE NAVIGATION AÉRIENNE

La maîtrise du risque

L'alimentation électrique des équipements de navigation et de contrôle aérien, vitale pour la sécurité, fait l'objet d'une grande attention.

La panne d'électricité sur un aéroport reste heureusement exceptionnelle mais cela s'est déjà produit[1]. Elle constitue donc un risque à mesurer et à prendre en compte pour la DSNA[2]. On peut imaginer aisément les conséquences : faute d'alimentation en énergie, le balisage et éventuellement d'autres équipements de navigation ne sont plus opérants. La navigation aérienne doit alors maintenir les avions en vol et, le cas échéant, les transférer vers d'autres aéroports. Les décollages sont quant à eux stoppés. Exceptionnellement, les services de la navigation aérienne (CRNA[3], stations isolées, antennes air-sol, radars, moyens de radionavigation…) peuvent aussi être touchés par des pannes électriques. Ils doivent alors, durant le temps d'autonomie des batteries qui est environ d'une heure, prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir la sécurité du trafic.

Heureusement, un tel scénario reste improbable. Mais le risque explique les précautions qui sont prises, tant au niveau de la conception que de la mise en œuvre ou de la maintenance de l'alimentation électrique, afin de prévenir l'interruption de fonctionnement des équipements et ainsi d'assurer la continuité des services.

Trois sources d'énergie

En fait, outre le réseau EDF, source d'énergie principale qui alimente en temps normal toutes les infrastructures au sol, on distingue deux types d'alimentation supplémentaire spécifiquement mis en place, et répondant à deux notions de redondance. La première assure une énergie dite *« secourue »*, fournie par des groupes électrogènes puissants, capables de prendre le relais en cas de défaillance du régime normal. La deuxième assure, elle, une énergie « sans coupure », grâce à des onduleurs ou des chargeurs-batteries, dont le rôle est cette fois d'assurer la continuité du courant pendant des durées limitées, le temps que se déclenchent les groupes électrogènes. Ce dernier dispositif est utilisé pour des fonctions ne souffrant aucune interruption (radio, balisage de piste, secours routiers, etc.). Par exemple, dans les organismes de contrôle (SNA[4], CRNA), il peut assurer une heure de fonctionnement des équipements sensibles : le temps nécessaire aux contrôleurs pour *« vider le ciel »*, selon leur jargon, c'est-à-dire la portion d'espace affectée par la panne.

Dès lors, en dehors du réseau propre à EDF, l'attribution de la gestion des sources d'énergie complémentaires est une question importante. L'organisation diffère selon les organismes concernés et, notamment sur les aéroports, selon les accords existants entre les exploitants d'aérodromes et les SNA. Dans le but d'uniformiser les pratiques, un groupe de travail mis en place par la DSNA a remis, en 2007, des recommandations actuellement mises en œuvre. Selon ces recommandations, le gestionnaire d'aéroport a en charge la production de l'énergie secourue sur l'ensemble de la plate-forme, tandis que la distribution et la maintenance de l'énergie sans coupure sont placées sous la responsabilité des SNA[5]. La logique de ce système réside dans le fait que les SNA ont ainsi la responsabilité complète de l'ensemble des équipements assurant la sécurité. Ils font néanmoins appel à la sous-traitance pour certaines prestations de maintenance au travers de contrats bien cadrés. De leur côté, les CRNA, isolés, sont responsables de la gestion des deux types d'alimentation de secours, en faisant également appel à de la sous-traitance pour certaines fonctions.

— Régis Noyé

(1) Une telle panne est survenue le 15 juillet 2006 à Orly. Une autre panne a affecté le système radar de Roissy le 9 octobre 2007.
(2) Direction des Services de la Navigation aérienne.
(3) Centres en-Route de la Navigation aérienne.
(4) Service de la Navigation aérienne.
(5) À Orly et CDG, le SNA a toutefois confié au gestionnaire la maintenance et la supervision de l'énergie sans coupure.

Système de gestion de la sécurité des aéroports

Une mise en place surveillée

La sécurité est au cœur du principe de la certification des aéroports. C'est à ce titre que les exploitants doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité, avec une première échéance au 1er avril 2008. Une difficulté certaine, due à la nouveauté de ce concept appliqué aux aéroports.

« La prise en compte par les aéroports de la nouvelle exigence de sécurité que représente le Système de gestion de la sécurité (SGS) s'est effectuée de façon très variable selon les exploitants. Elle dépend essentiellement du degré de conviction du dirigeant responsable pour l'intérêt de la démarche et de sa volonté de la mettre en œuvre. » C'est ainsi que Jacqueline Casali, chargée d'études au bureau des Aéroports de la DCS[1], dressait le bilan de la situation au début du mois de février.

« En octobre 2007, nous avions quelques craintes compte tenu du retard pris par certains exploitants, mais des efforts ont été faits, et nous avons eu quelques bonnes surprises suite aux audits », ajoutait Florence Wibaux, adjointe au chef du bureau des Aéroports. *« Bien sûr, il y aura, au 1er avril 2008, des SGS qui seront complètement opérationnels. Mais certains, non totalement conformes, nécessiteront une mise en œuvre progressive, qui ne pourra être achevée qu'ultérieurement. Ceux-ci feront donc l'objet d'un suivi renforcé. »*

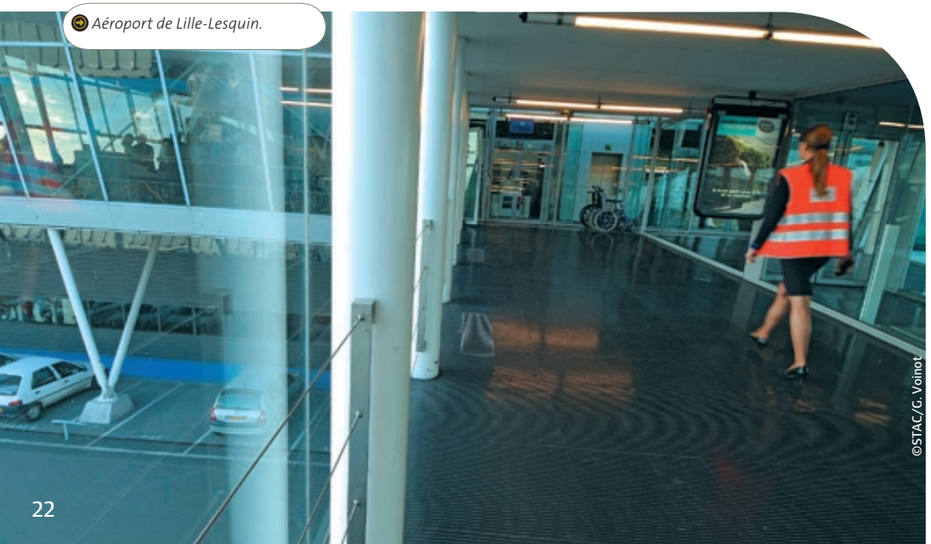
Et c'est vrai que ce n'est pas une chose facile pour les exploitants d'aérodromes que d'accomplir cette démarche nouvelle. *« La difficulté peut toutefois être amoindrie si l'exploitant dispose d'un système de management intégré[2] »*, soulignait Jacqueline Casali.

Retour en arrière

Selon l'arrêté du 30 novembre 2006[3], les aéroports certifiés doivent avoir démontré, au 1er avril 2008, qu'ils ont bien mis en place un SGS. Cette exigence concerne les onze plus grands aéroports français[4] qui bénéficient déjà d'une certification depuis le 1er janvier 2007, ainsi que les neuf aéroports en cours de certification, devant être certifiés[5] directement avec un SGS au 1er avril 2008.

Ainsi, en février 2007, la DCS a adressé un courrier aux vingt exploitants d'aérodromes concernés pour leur rappeler les dispositions réglementaires relatives au dit SGS, les inciter à préparer activement celui-ci et à déposer un *« dossier minimal »* pour le mois d'octobre 2007. Il leur a également été annoncé la réalisation, entre octobre 2007 et février 2008, d'audits dits *« diagnostics »*, permettant de vérifier que les dispositions qu'ils envisageaient pour la mise en place du SGS répondaient bien aux exigences réglementaires.

Dans le même temps, la DCS mettait à disposition des exploitants un certain nombre d'outils pour les aider à élaborer leur SGS. Parmi ces outils, la publication d'un guide de mise en œuvre d'un SGS[6], la tenue à Paris, en mai 2007, d'un séminaire d'information, et un accompagnement au niveau local par les DAC[7] pour la constitution du dossier requis.


Aéroport de Lille-Lesquin.
©STAC/G. Voinot

S'inspirer de la qualité

En fait, l'une des voies pour élaborer un SGS consiste à suivre les mêmes principes que ceux pilotant la démarche qualité. Si un système qualité a déjà été mis en place, l'exploitant d'aérodrome peut choisir d'intégrer la sécurité à celui-ci en nommant éventuellement la même personne responsable. Mais ce chemin nécessite toutefois de réorienter la politique et les procédures du système qualité, et de prendre au moins quatre mesures complémentaires.

La première consiste à assurer le recueil de tous les événements ayant trait à la sécurité, à les traiter et, en parallèle, à les notifier à l'autorité de surveillance. La deuxième mesure vise à mettre en place une gestion du risque dans le cas de changement, que celui-ci porte sur l'infrastructure, une procédure, un équipement… Il s'agit de sensibiliser tous les secteurs d'activités et les acteurs (les prestataires comme les utilisateurs) qui sont impactés par le changement envisagé pour les faire réfléchir et s'exprimer sur les risques potentiels qui pourraient résulter de ce changement. Et d'agir si nécessaire pour réduire les risques. La troisième mesure porte sur la coordination entre tous les acteurs tiers intervenant sur la plate-forme avec, notamment, la mise en place de Comités de sécurité. Ceux-ci permettent la tenue de réunions périodiques de tous les intervenants dans la sécurité qui ne font pas partie de l'administration aéroportuaire proprement dite (prestataire de services de navigation aérienne, compagnies aériennes, assistants en escale, etc.) avec, pour objectifs, de discuter et d'améliorer des points relatifs à la sécurité. Enfin, la quatrième mesure concerne les actions de promotion de la sécurité auprès de l'ensemble du personnel.

Et pour chacune de ces mesures, il s'agit, bien sûr, de désigner au sein de l'organisation la personne chargée de leur mise en œuvre.

Aéroport de Toulouse-Blagnac.
©STAC/G. Voinot

Des résultats disparates

Les SGS des vingt aéroports concernés ont tous été aujourd'hui audités par l'Autorité de surveillance. D'une manière générale, les exploitants d'aérodromes se sont bien approprié la démarche. Néanmoins, pour un petit nombre, un effort reste à produire afin de mettre en place une structure permettant de garantir le bon fonctionnement du SGS (avec, par exemple, un responsable SGS indépendant, qui ne soit pas *« juge et partie »*).

Par ailleurs, des points d'amélioration ont été identifiés concernant, notamment, le traitement systématique des événements ayant trait à la sécurité ou les procédures pour l'évaluation et l'atténuation des risques en cas de changement.

Un rapport a été adressé aux exploitants par leur DAC de tutelle, leur demandant de soumettre un plan d'actions correctives, selon des échéances compatibles avec la date du 1er avril 2008. D'ores et déjà, des actions conséquentes ont été mises en œuvre.

Au vu de ce diagnostic, il est envisagé pour les aéroports concernés par le SGS dans les prochaines phases[8], de renforcer le travail d'accompagnement des exploitants par les DAC. Une première réunion d'information de ces exploitants a été organisée par la DCS, le 20 mars 2008. Par ailleurs, un deuxième guide pratique visant à aider les exploitants dans la mise en œuvre des études de sécurité en cas de changement va prochainement être publié sur le site Internet de la DGAC.

— Régis Noyé

Qu'est-ce qu'un SGS ?

À travers la mise en œuvre d'un SGS, l'exploitant d'aérodrome doit démontrer à l'Autorité de surveillance, qu'il gère la sécurité[1] sur son aéroport. Ainsi, il définit une politique de sécurité qu'il met en œuvre pour atteindre les objectifs de sécurité qu'il s'est fixés, s'assure que les risques sur sa plate-forme sont gérés de manière adéquate et fait la promotion de la sécurité. En fait, il s'agit de développer, au sein de l'entreprise et chez les sous-traitants, en coordination avec l'ensemble des tiers intervenant sur l'aéroport (prestataire de services de navigation aérienne, compagnies aériennes, assistants en escale, etc.), une véritable culture de la sécurité, qui anticipe la gestion des risques, analyse les incidents, favorise des pratiques sûres et encourage les communications relatives à la sécurité dans un environnement non punitif.

(1) Dans le cadre de la certification des aéroports, il s'agit, conformément à l'article L 211-3 du Code de l'Aviation civile, de la sécurité de l'aménagement, du fonctionnement et de l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs, dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

(1) Direction du Contrôle de la Sécurité.
(2) Plusieurs exploitants d'aérodromes disposent déjà d'un système de management intégré pouvant couvrir les aspects qualité, environnement, sûreté, sécurité du travail.
(3) Il s'agit de l'arrêté qui fixe les modalités de mise en œuvre du SGS exigé par le décret n° 2006-827 du 10 juillet 2006, conformément à la norme 1.5.3 qui figure à l'annexe XIV de l'OACI, relative à la mise en œuvre par les exploitants d'aérodromes certifiés d'un système de gestion de la sécurité.
(4) Selon la hiérarchisation établie dans le calendrier de certification, il s'agit des aéroports totalisant plus de 1,5 million de passagers commerciaux par an.
(5) Il s'agit cette fois d'une deuxième tranche d'aéroports dont le trafic excède 750 000 passagers commerciaux par an.
(6) Disponible en ligne sur le site DGAC (Espace professionnels/certification des aérodromes).
(7) Directions de l'Aviation civile, autorités de tutelle des aéroports et signataires des futurs certificats de sécurité aéroportuaire.
(8) Il s'agit de onze aéroports dont le trafic excède 350 000 passagers commerciaux.

Ciel européen

Sous les auspices de la présidence française

À partir du 1er juillet, la France assurera la présidence de l'Union européenne et prendra en main les débats pour tenter de faire aboutir les grands projets communautaires en cours, dont la révision des règlements du Ciel unique. Coup de projecteur sur cet exercice subtil, qui exige la recherche du compromis.

© EC/ G. Boulougouris

Une présidence arrivant à un moment charnière de la construction européenne… C'est ainsi que se présente la présidence française de l'Union européenne qui doit débuter le 1er juillet 2008 et s'achever six mois plus tard. D'abord, parce qu'elle constituera la dernière présidence *«pleine»* avant l'élection d'un président pour deux ans et demi, prévue par le Traité de Lisbonne, et avant le renouvellement, mi-2009, du Parlement européen. Ensuite, parce que l'élargissement de l'Union européenne aidant, la prochaine présidence française n'aura pas lieu avant 2022. C'est dans ce contexte particulier que la France aura à faire avancer certains dossiers importants dans le domaine de l'aérien. Chargée d'organiser le travail du Conseil de l'Union européenne et la préparation d'un grand nombre de conférences, mais aussi de représenter l'Europe dans l'ensemble des organisations internationales, la présidence du Conseil s'apparente, comme le souligne Jean-Michel Bour, sous-directeur de la Stratégie européenne et internationale à la DAST(1), à une *«course de relais». «La présidence française dépendra des actions engagées et réalisées par la Slovénie, et devra transmettre le relais à la présidence tchèque. En outre, elle devra agir dans le cadre des initiatives définies par la seule Commission européenne»*, commente-t-il.

Le deuxième paquet Ciel unique

Ce qui ne l'empêche pas, bien sûr, de faire avancer les dossiers en fonction de grandes priorités *«politiques»* qu'elle a elle-même déterminées. Pour cette douzième présidence française, le gros morceau législatif à l'ordre du jour pour ce qui concerne l'aérien sera le *«deuxième paquet Ciel unique européen»*, comprenant la validation du schéma directeur pour l'ATM(2) du projet SESAR(3) et le lancement de sa phase de développement sous l'égide d'une entreprise commune. Si ce volet SESAR ne semble pas devoir poser de problèmes majeurs, d'autres feront sans doute davantage l'objet de discussions sous cette présidence française. Ainsi, il lui faudra essayer de parvenir à un accord politique avant la fin de son mandat sur la révision des règlements Ciel unique concernant, par exemple, l'introduction d'une régulation économique basée sur la performance, ou encore, concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), la mise en place d'un cadre plus contraignant avec, notamment, des orientations plus précises.

Extension des compétences de l'AESA

Le dernier élément important de ce paquet législatif lié au Ciel unique, dont héritera la présidence française, sera l'extension des compétences de l'Agence européenne de Sécurité aérienne (AESA) aux aéroports et à la navigation aérienne. Alors que l'AESA vient tout juste de se voir confier de nouvelles compétences dans les domaines des licences et de l'exploitation des aéronefs et qu'un nouvel élargissement de ses prérogatives pose encore des questions pour certains États membres, les ambitions de la présidence française sur ce sujet ne sont pas démesurées. *«Notre objectif sera surtout de débroussailler ce dossier et de préparer le travail pour notre successeur en faisant apparaître les difficultés possibles. Si nous sortions de notre présidence avec une vision plus claire et un calendrier sur la façon de réaliser cette prochaine extension, ce serait bien»*, explique Jean-Michel Bour. Toute la réussite d'une présidence de l'Union européenne tient d'ailleurs dans ce subtil équilibre entre son *«rôle de faiseur de compromis»*, pour reprendre l'expression de Jacques Barrot, l'actuel commissaire européen chargé des Transports, et la défense des différents points de vue du pays assurant cette présidence. Un exercice délicat, confirme Thierry Buttin, conseiller Transports à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne : *«En général, les autres pays s'interrogent en permanence sur les intérêts que la présidence, surtout celle d'un "grand" pays, est en train de défendre. En outre, lorsqu'il faut trouver un compromis, il est essentiel que la présidence n'apparaisse pas comme le défenseur d'intérêts nationaux.»*

//— L'élément important dont héritera la présidence française sera l'extension des compétences de l'Agence européenne de Sécurité aérienne (AESA) aux aéroports et à la navigabilité aérienne. —//

Pendant la présidence française, la délégation française peut, comme l'indique Jean-Michel Bour, *«intervenir, en appui de la présidence, pour bien faire apparaître que le point de vue national ne se confond pas avec le compromis de la présidence»*.

La représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne assure la présidence et mène l'organisation des travaux des groupes du Conseil. Dans ce contexte, le sous-directeur de la Stratégie européenne et internationale à la DAST assurera la coordination des positions de la DGAC sur tous les dossiers de l'Aviation civile.

— Henri Cormier

(1) Direction des Affaires stratégiques et techniques.
(2) Air Traffic Management : *gestion du trafic aérien.*
(3) Single European Sky ATM Research.

Un sommet européen dans le sillage du Grenelle

À la suite des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de l'Autriche et de l'Allemagne, la France organisera un sommet européen de l'Aviation civile durant sa présidence. Ce sommet réunira, du 17 au 19 novembre 2008, l'ensemble des directeurs de l'Aviation civile de l'Union européenne, les représentants de la Commission européenne, du Parlement européen ainsi que toutes les parties prenantes que sont les aéroports, les compagnies, les industriels et les associations. Cet événement s'inscrira dans la logique du Grenelle de l'Environnement. Seront d'abord examinés les mesures et projets en cours dans le domaine de la recherche et de l'évolution des technologies aéronautiques en matière environnementale. C'est dans ce cadre que seront abordés les objectifs fixés par Acare(1) ou l'amélioration de la performance environnementale à travers Clean Sky. Une seconde partie sera consacrée à la modernisation des systèmes de contrôle de la navigation aérienne, à l'exploitation aérienne et, plus particulièrement, aux procédures permettant de limiter l'impact environnemental. Enfin, les participants se pencheront sur le projet de directive européenne prévoyant l'inclusion de l'aviation dans le système ETS(2). Un volet plus épineux qui donnera lieu à d'âpres discussions, notamment sur la question de l'application de cette directive aux pays tiers, mais qui pourrait déboucher sur des résultats encourageants, estime Jean-Michel Bour : *«Le sommet arrive à un moment opportun sur ce sujet et la France cherchera à obtenir un accord, soit sur l'adoption du texte, soit sur sa mise en œuvre pour les pays tiers.»*

(1) Advisory Council for Aeronautics Research in Europe.
(2) Emissions Trading Scheme.

AÉROPORT DE NICE

Plus d'espace pour améliorer la capacité

Construites dans les années 1990, la salle technique et la salle d'approche de l'aéroport de Nice sont devenues, avec l'augmentation du trafic aérien, trop exiguës. En 2000, un vaste programme d'extension de ces deux infrastructures a été lancé. Leur inauguration était prévue en avril 2008.

La nouvelle salle technique au pied de la tour de contrôle. ©DSNA

Depuis les années 1990, le trafic aérien des aéroports de Nice et de Cannes n'a cessé d'augmenter. En 2000, afin de mieux contrôler ce trafic, il a donc fallu équiper les salles techniques et d'approche de l'aéroport de Nice (qui gère aussi l'approche de Cannes) avec de nouveaux outils, tels que la visualisation IRMA 2000, tout en tenant compte des projets à venir: le nouveau radar sol, le développement d'un simulateur trisecteur et la création de nouvelles positions de contrôle. À cette fin, un vaste programme de réaménagement et d'extension a été lancé. Il s'agissait aussi d'améliorer la capacité, l'ergonomie ainsi que le design de ces deux salles.

Assurer l'augmentation de trafic

«Au vu de l'augmentation du trafic, l'objectif était de construire une nouvelle salle technique et une nouvelle salle de contrôle du trafic aérien de l'aéroport de Nice permettant d'assurer les missions de sécurité de contrôle du trafic et de la navigation aérienne. Il fallait aussi aménager des surfaces de bureaux associées à ces activités», explique Gérard Bomont, chef du SNA[1] Sud-Est. Plus précisément, *«la salle d'approche, qui gère le trafic à l'arrivée et au départ des terrains de Nice et de Cannes, et qui effectue le service d'information de vol pour les aéronefs transitant dans le Secteur d'information vol (SIV) de Nice, était devenue trop exiguë»*, souligne Jean-Marc Flon, chef du service d'Exploitation du SNA Sud-Est. Enfin, le CRNA[2] d'Aix-en-Provence souhaitait que l'aéroport de Nice étende sa zone de compétence à l'approche et aux survols de celui de Saint-Tropez-La Mole. Cela ne pouvait se faire sans la création d'une position de contrôle supplémentaire.

Une amélioration de la circulation aérienne

Si l'initiative du programme a été prise en 2000, il a fallu toutefois attendre 2006 pour que les travaux d'extension, commencés deux ans plus tôt, soient achevés. En janvier 2007, ont été lancés les travaux de réaménagement de l'ancien bloc technique/tour, lesquels devront s'achever en avril 2008. La principale difficulté rencontrée a été de continuer à assurer 24 heures sur 24 les services de sécurité et de contrôle aériens. Les *«basculements»* se sont donc faits durant certaines nuits, matériel par matériel. Et cela, sans impact sur le trafic aérien. Aujourd'hui, la salle technique compte 400 m² contre 150 m² auparavant. Quant à la salle IFR, elle est passée de 90 m² à 250 m². Coût des travaux: 20 millions d'euros. À terme, *«ce réaménagement va permettre une nette amélioration de la circulation aérienne, dans le sens où l'on va pouvoir séparer les flux de trafic propres à la desserte de Nice de ceux de ses aéroports satellites (Cannes et Saint-Tropez)»*, conclut Jean-Marc Flon.

— Hélène Bravin

(1) Service de la Navigation aérienne.
(2) Centre régional de la Navigation aérienne.

Le « 2 000 », la hotline du siège de la DGAC

La solution permanente

La hotline du siège de la DGAC assure, chaque jour, le support informatique des quelque 1 000 agents qui travaillent dans l'immeuble de la rue Henry Farman.

La hotline est l'accueil téléphonique de l'assistance technique mise en place par le CEDRe[1] pour répondre à toutes les demandes de dépannage informatique des agents du siège de la DGAC. Ces agents l'ont baptisé « le 2 000 » par référence au numéro de téléphone à composer en interne pour joindre la hotline. La division chargée de ce service, le DISC[2], dépend du département Exploitation du CEDRe, rattaché au Secrétariat général de la DGAC. Outre le support informatique du siège, le CEDRe, implanté à Athis-Mons, développe et exploite les outils et systèmes d'informatique de gestion de la DGAC.

Trois niveaux d'intervention

Le CEDRe compte dix-neuf agents, dont seize informaticiens, à Farman. Sa division DISC assure ainsi la fonction support avec trois niveaux de service.

Un accueil téléphonique, assuré sans interruption de 9h00 à 17h30, répond aux appels des agents confrontés à un problème sur leur poste de travail informatique. Un planning permet de répartir la fonction prise d'appels entre les dix techniciens de la hotline. Le « hotliner » qui répond aux appels téléphoniques établit un premier diagnostic de l'incident et tente d'apporter une réponse à la demande. *« Une fois sur deux, le problème peut se résoudre au téléphone et l'utilisateur se dépanne lui-même »*, confie le chef du DISC, Patrice Pattée. Si l'incident est un réel problème technique imputable au poste informatique et non un problème d'utilisation (méconnaissance d'un logiciel, par exemple), une fiche d'incident est créée. Un technicien prend alors le relais du *« hotliner »* pour intervenir auprès de l'agent en difficulté. L'intervention peut être menée à distance, le technicien demandant à l'agent qui appelle le 2 000 de lui *« donner la main »* sur son poste au travers du réseau. S'il est nécessaire de changer un composant, une intervention physique sur place est mise en œuvre.

L'intervention de ce premier niveau peut révéler que l'origine de la panne ne se situe pas sur le poste de l'agent mais sur un équipement ou un serveur de l'infrastructure du système d'information. La fiche d'incident ouverte par le *« hotliner »* est alors transmise vers le niveau 2.

Les techniciens du deuxième niveau sont tous des spécialistes dans leur domaine. Si l'origine de la panne se situe sur l'infrastructure réseau du siège, ou sur l'un des cinquante-cinq serveurs administrés par l'équipe, l'intervention sera assurée par l'un des six informaticiens spécialistes du niveau 2.

Enfin, on passe au niveau 3 si la panne est imputable à l'infrastructure informatique nationale de la DGAC, car elle ne peut être résolue que par les services du CEDRe à Athis-Mons.

Des demandes variées

Les demandes des utilisateurs (4 960 enregistrées en 2007, dont 75 % résolues dans la demi-journée) peuvent être regroupées en deux grandes catégories : soit l'utilisateur rencontre un problème dans le fonctionnement de son matériel (imprimante en panne, écran défectueux…), soit il souhaite faire évoluer son outil de travail (demande d'un scanner, remplacement d'un ordinateur, ajout d'un nouveau logiciel…).

À Farman, le CEDRe gère les demandes d'évolution des postes et ses techniciens peuvent installer les nouveaux matériels ou télédistribuer les logiciels demandés.

Courant 2008, les *« hotliners »* du CEDRe seront dotés d'un nouvel outil de gestion des appels qui sera partagé avec le service support national. Cette évolution permettra d'améliorer la qualité du service apporté aux agents du siège : élargissement de la plage horaire des appels, suivi de la résolution des incidents, possibilité pour les agents, *via* le web, de solliciter une intervention et de suivre le traitement de leur demande d'évolution.

Les agents de la hotline sont majoritairement sous statut ouvriers d'État. Ce sont tous des informaticiens qui, comme le confirme Patrice Pattée, *« maintiennent leur niveau de performance élevé grâce à de la formation continue »*.

— Fabrice Amchin

(1) CEDRe : Centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion.
(2) Division informatique support siège du CEDRe.

Hervé Joly un des seize informaticiens du centre d'appels.

©Didier Goupy/Signatures

Réduire les nuisances sonores en région parisienne

Des trajectoires de descente plus silencieuses

En augmentant de 300 mètres l'altitude d'interception du faisceau des systèmes d'atterrissage sur les aéroports parisiens, on diminuera jusqu'à 50 % le bruit perçu par les populations survolées. Parallèlement, des procédures de descente continue, moins polluantes, seront aussi mises en œuvre.

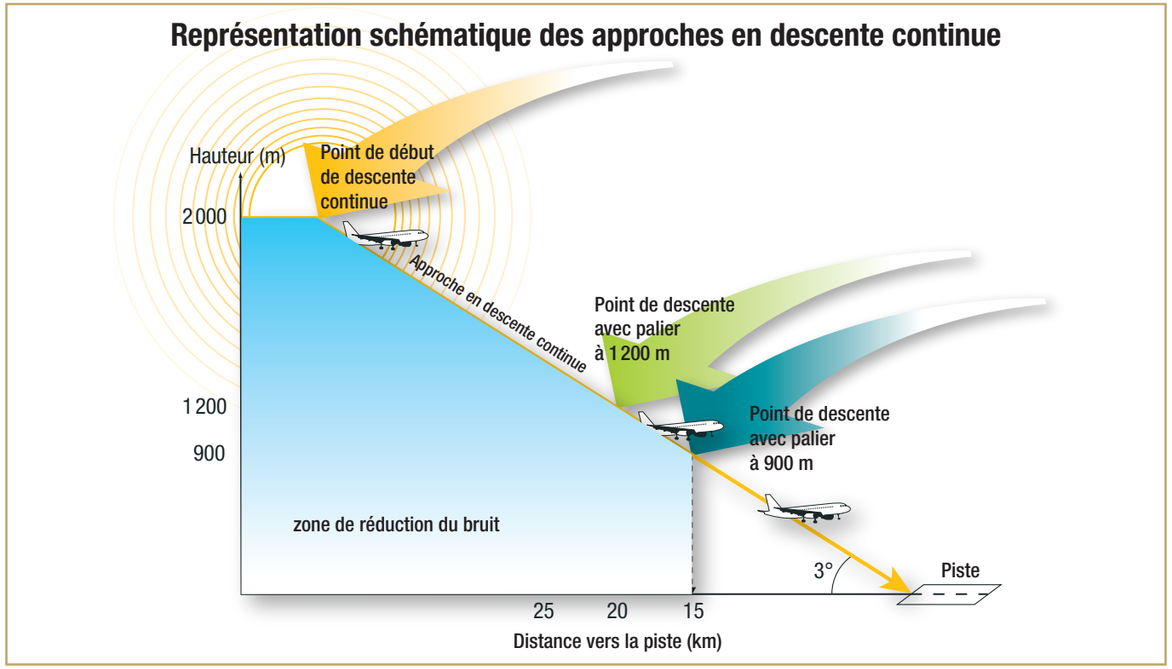
En région parisienne, l'altitude à laquelle les avions à l'arrivée amorcent leur manœuvre d'atterrissage se situe entre 2000 pieds (600 mètres) et 4000 pieds (1200 mètres), selon les aéroports (Orly, Paris Charles-de-Gaulle, Le Bourget) et les pistes en service. Pour les avions, cette manœuvre consiste à effectuer un palier à ces altitudes, jusqu'à intercepter le faisceau électronique de l'ILS *(Instrument Landing System)* qui va ensuite les guider jusqu'à la piste, selon une pente de 3 degrés. Les différentes altitudes du palier d'interception de l'ILS permettent de maintenir une séparation verticale de 1000 pieds (300 mètres) entre les différents flux d'arrivée sur les aéroports, afin d'assurer une parfaite sécurité.

Les descentes en profil lisse ou continu réduisent la pollution près des aéroports.

Réduire de 50 % l'énergie sonore

Cependant, le faisceau électronique de l'ILS se propage bien au-delà de ces altitudes. D'où l'idée, proposée par les Services de la navigation aérienne (DSNA), sous l'impulsion des pouvoirs publics dans le cadre des conclusions du Grenelle de l'Environnement, en décembre 2007, de relever de 1000 pieds (300 mètres) les altitudes du palier d'interception de l'ILS, donc de reculer le point d'interception. Ce qui doit permettre de réduire les nuisances sonores dans la zone où convergent les appareils qui rejoignent les axes d'approche vers chaque piste. Les calculs montrent qu'entre un passage à 3000 pieds et un passage à 4000 pieds, le bruit au sol sera réduit de 3 à 4 décibels, soit 50 % de l'énergie sonore en moins. *« Les attentes exprimées par les personnes survolées sont plus fortes pour les arrivées que pour les départs, dans ce dernier cas les avions gagnant rapidement de l'altitude,* rappelle Pierre-Yves Huerre, chef de la mission Environnement à la DSNA. *C'est cela que nous avons pris en compte en proposant cette mesure… »* Cependant, celle-ci ne se décrète pas d'un coup de baguette magique, même si, après les premières analyses, elle ne semble pas se heurter à des obstacles insurmontables. Sans pour autant nier l'importance, d'une part, des conséquences pour les centres de contrôle en route et, d'autre part, de la prise en considération des *« flux secondaires »* (départs et arrivées) des aéroports de moindre importance, comme Villacoublay, aérodrome militaire et gouvernemental, ou Toussus-le-Noble, aérodrome d'affaires et d'aviation générale. Pour plus d'efficacité, le projet a donc été divisé en étapes, mises en œuvre progressivement, pour obtenir rapidement des réductions de nuisances aux abords de chaque aéroport.

La première étape, au printemps 2008, consiste à relever l'altitude d'interception de l'ILS pour les arrivées de nuit, face à l'est, sur l'aérodrome du Bourget, altitude qui passe de 2000 à 3000 pieds (de 600 à 900 mètres). La nuit, l'activité de Villacoublay et de Toussus est en effet réduite au minimum. À terme, l'altitude d'interception de 3000 pieds sera généralisée au Bourget, pour les pistes face à l'ouest et pour les pistes face à l'est, à toutes les heures de la journée et pas seulement la nuit. Début 2009, ce sera au tour d'Orly, avec la généralisation de l'altitude d'interception à 4000 pieds, au lieu de 3000. Puis, en 2010-2011, les altitudes d'arrivée sur Paris Charles-de-Gaulle passeront à 4000 et à 5000 pieds, au lieu de 3000 et 4000 pieds, comme aujourd'hui.



//— Les calculs montrent qu'entre un passage à 3000 pieds et un passage à 4000 pieds, le bruit au sol sera réduit de 3 à 4 décibels, soit 50 % de l'énergie sonore en moins. —//

Vers la descente continue

Un comité de pilotage a été mis en place pour suivre ces différentes étapes. Dirigé par le préfet d'Ile-de-France, il comprend des élus, des associations de riverains ainsi que des représentants de l'Aviation civile et des aéroports concernés. Au plan opérationnel, le relèvement des altitudes d'arrivée n'est pas sans conséquences pour l'organisation de l'espace aérien en région parisienne, notamment pour ce qui concerne l'altitude de transition (voir encadré). Mais il devrait permettre aussi de rapprocher les trajectoires de descente du profil de la descente continue, donc de supprimer les paliers intermédiaires à moyenne ou basse altitude, générateurs de bruit. La descente continue consiste, pour les avions, à descendre depuis leur niveau de vol d'approche en réduisant simplement la puissance de leurs moteurs, et à ne sortir les volets et le train d'atterrissage qu'en approche vers la piste. Cette procédure permet donc de diminuer la pollution autour des aéroports en réduisant le bruit et la consommation des avions.

Une évaluation en ce sens a été menée à Marseille-Provence au cours de l'année 2007 (*Aviation Civile magazine,* n° 343). Depuis, Air France et la DGAC ont signé une convention pour la mise au point de procédures de ce genre sur les aéroports parisiens, en commençant par les arrivées à Orly face à l'est, dès le premier semestre 2008.

— Germain Chambost

Niveau et altitude de transition

En croisière, les avions évoluent en respectant un niveau de vol fixé en accord avec le contrôle de la navigation aérienne. Leur altimètre, qui n'est rien d'autre qu'un baromètre restituant sur un cadran les variations de pression en fonction de l'altitude, est alors calé sur une pression standard de 1 013,25 hectopascals. Cette norme universelle, fixée par l'OACI, doit être respectée par tous les appareils. Mais, lorsqu'ils s'approchent d'un aéroport, à partir d'un certain niveau de vol en descente, les pilotes calent leur altimètre sur une pression atmosphérique réelle, celle de la région qu'ils survolent et qui leur est fournie par le contrôle aérien. De cette manière, les indications données par l'altimètre sont directement exploitables et permettent de garder une marge de sécurité par rapport aux obstacles environnants dont on connaît l'altitude. Autour d'un aéroport, ou d'un ensemble d'aéroports, on désigne sous le vocable *« altitude de transition »* l'altitude en dessous de laquelle l'altimètre doit être obligatoirement calé sur la pression réelle du lieu, que ce soit en montée ou en descente, cette *« altitude de transition »* garantissant la marge de sécurité recherchée. En région parisienne, *« l'altitude de transition »* est de 4000 pieds. Le relèvement de l'altitude d'interception des faisceaux ILS jusqu'à 5000 pieds, pour certaines pistes de Paris Charles-de-Gaulle, va donc conduire à augmenter l'altitude de transition, qui sera fixée à 5000 pieds. Cette valeur sera, à terme, celle en vigueur sur une très large partie du territoire français.

L'Euro 2008 et la DGAC

Bâle au centre !

Le championnat d'Europe de football, « Euro 2008 », se déroulera, du 7 au 29 juin 2008, en Suisse et en Autriche. L'aéroport de Bâle-Mulhouse étant implanté sur le territoire français, les services de la DGAC seront concernés par cet événement.

L'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse n'est qu'à cinq kilomètres de Bâle, la ville suisse qui dispose du stade offrant la plus grande capacité d'accueil, avec 32000 places. Six rencontres s'y joueront, dont le match d'ouverture, qui opposera la Suisse à la République tchèque. L'équipe suisse y effectuera par la suite ses trois matchs qualificatifs pour le second tour. Avec les matchs joués à Zurich ou à Berne, qui pourraient aussi avoir un impact sur le trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, la direction de l'EuroAirport estime à 50000 le nombre de passagers supplémentaires qui devraient arriver par l'aéroport binational, soit par des vols charters, soit dans des avions d'affaires, pour assister aux différentes rencontres.

C'est pourquoi, depuis le second semestre 2007, la direction de la Régulation économique, la direction de l'Aviation civile (DAC) nord-est et le service de la Navigation aérienne (SNA) nord-est, ont participé à près d'une vingtaine de réunions pour définir trois mesures permettant de gérer au mieux le trafic supplémentaire généré par cet événement.

Première mesure : pendant la compétition, l'aéroport de Bâle-Mulhouse sera entièrement coordonné, c'est-à-dire que les compagnies aériennes ne pourront le desservir que si elles disposent d'un créneau horaire pour chacun de leur vol. Les créneaux étant attribués par le coordonnateur selon des règles de non-discrimination entre transporteurs[1]. Philippe Doppler, délégué territorial de l'Aviation civile à Bâle-Mulhouse, précise que *« la DAC-NE a réuni les usagers de l'aéroport, c'est-à-dire l'ensemble des compagnies aériennes, dès le 22 novembre 2007, pour les informer des conséquences de la coordination de l'aéroport »*.

Deuxième mesure : l'espace aérien sera restreint et une zone réglementée temporaire sera mise en œuvre autour du stade de Bâle les jours de match. À la demande de la DAC-NE, les contours de cette zone ont été adaptés afin de ne pas nuire à l'activité de l'aérodrome voisin de Mulhouse-Habsheim et de permettre les transits entre le nord et le sud de la vallée du Rhin.

Couvre-feu

Enfin, tous les vols étant normalement interdits par arrêté ministériel entre minuit et 5h00 du matin, des réflexions sont en cours, à la demande de l'OFAC[2], pour adapter cette interdiction et permettre l'utilisation de l'aéroport jusqu'à 2h00 du matin, pour des raisons d'ordre public, lorsque des matchs auront lieu à Bâle. Ces négociations se déroulent sous l'autorité du préfet du Haut-Rhin avec l'appui des services locaux de la DGAC. En effet, si les spectateurs du match d'ouverture, qui commencera à 18h00, ne risquent pas les conséquences du couvre-feu, il n'en ira pas de même lors des autres matchs. Les deux quarts de finale et la demi-finale, prévus au stade de Bâle à partir de 20h45, sont susceptibles de s'achever au-delà de 23h00, en cas de prolongation et de séance de tirs au but. Il est difficilement envisageable, dans cette hypothèse, que les spectateurs repartant en avion puissent rejoindre l'aéroport, embarquer et décoller avant les douze coups de minuit…

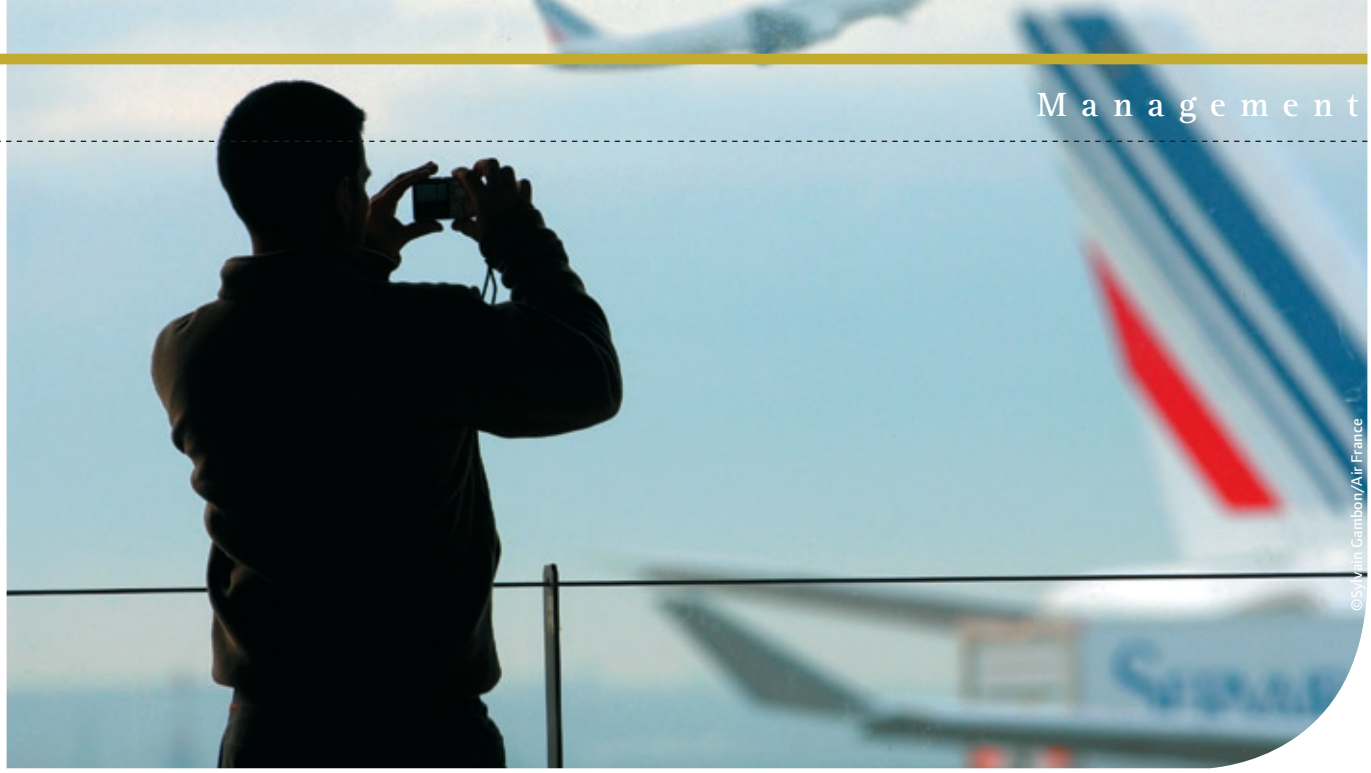
Pour faire face au trafic supplémentaire que devrait générer la compétition, le service du contrôle aérien s'adapte aussi. Claude Faesch, chef de l'organisme de navigation aérienne à Bâle-Mulhouse, se prépare à *« renforcer les effectifs à certaines périodes, pendant la durée de l'Euro »*. Objectif déclaré : faciliter les déplacements aériens des équipes et de leur staff technique, des supporters et de tous les journalistes et contribuer ainsi à ce que la manifestation se déroule dans les meilleures conditions possibles.

— Fabrice Amchin

(1) Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 23 octobre 2007 pris en application du règlement (CEE) 95/93 du Conseil dont l'alinéa i de l'article 2 définit ce qu'est un « aéroport à facilitation d'horaires ».
(2) Office fédéral de l'aviation civile suisse.

L'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse.

©EuroAirport Basel-Mulhouse Freiburg



ENQUÊTE DGAC

Le transport aérien vu par les Français

Mis en place en novembre 2006 par la direction des Affaires stratégiques et techniques (DAST), un baromètre d'opinion permet de mesurer l'image du transport aérien auprès du grand public. Zoom sur les résultats de 2007.

« *Nous n'avions pas d'outil adapté pour connaître précisément l'opinion des Français sur l'aviation civile*, explique Élisabeth Bouffard-Savary, chef du bureau Prospective et Veille stratégique à la DAST. *Cette enquête a été mise en place pour combler ce manque.* » En 2006, l'enquête avait mis l'accent sur quatre grands thèmes : la contribution de l'aviation civile à l'économie française, la sécurité, la sûreté, les nuisances et leur acceptabilité. Trois grands enseignements en sont ressortis : une très bonne image de l'univers aérien, y compris dans sa contribution à la croissance économique, une confiance dans ce mode de déplacement, un secteur jugé générateur de nuisances (78 % des opinions) mais devant continuer à se développer à condition d'être mieux encadré pour qu'il pollue moins (92 % des opinions). En 2007, l'enquête a ainsi été reconduite et légèrement ajustée avec une attention toute particulière sur les aspects environnementaux.

Un échantillon représentatif

L'enquête s'est déroulée du 15 novembre au 7 décembre 2007 par téléphone auprès de mille personnes, réparties sur l'ensemble du territoire national et représentatives de la population française.

Les mesures sur les liquides bien jugées

Que constate-t-on ? L'image du transport aérien demeure très positive. C'est un bon point. Car si l'on se réfère à la presse, le transport aérien y est souvent critiqué pour ses nuisances. Or, on constate un gros capital de confiance de la part des Français. 90 % le voient comme un moyen de s'évader, même s'il est jugé encore cher par 63 % des personnes interrogées. Les charters bénéficient d'une bonne image (64 %) en raison principalement du prix (54 %). Mais 38 % regrettent des lacunes dans la qualité de service. Les compagnies *low cost* enregistrent 40 % d'opinions positives, pourtant plus d'une personne sur deux ne définit pas précisément ce terme. Enfin, le prix reste le critère numéro un du choix de voyage pour les courts séjours.

En matière de sécurité, une personne sur deux confie avoir peur en avion, une peur qui s'accentue avec les charters ou les *low cost*. Enfin, chiffre intéressant : plus de 70 % estiment nécessaires et rassurantes les mesures restreignant l'emport de liquides en cabine, même si 55 % les jugent contraignantes.

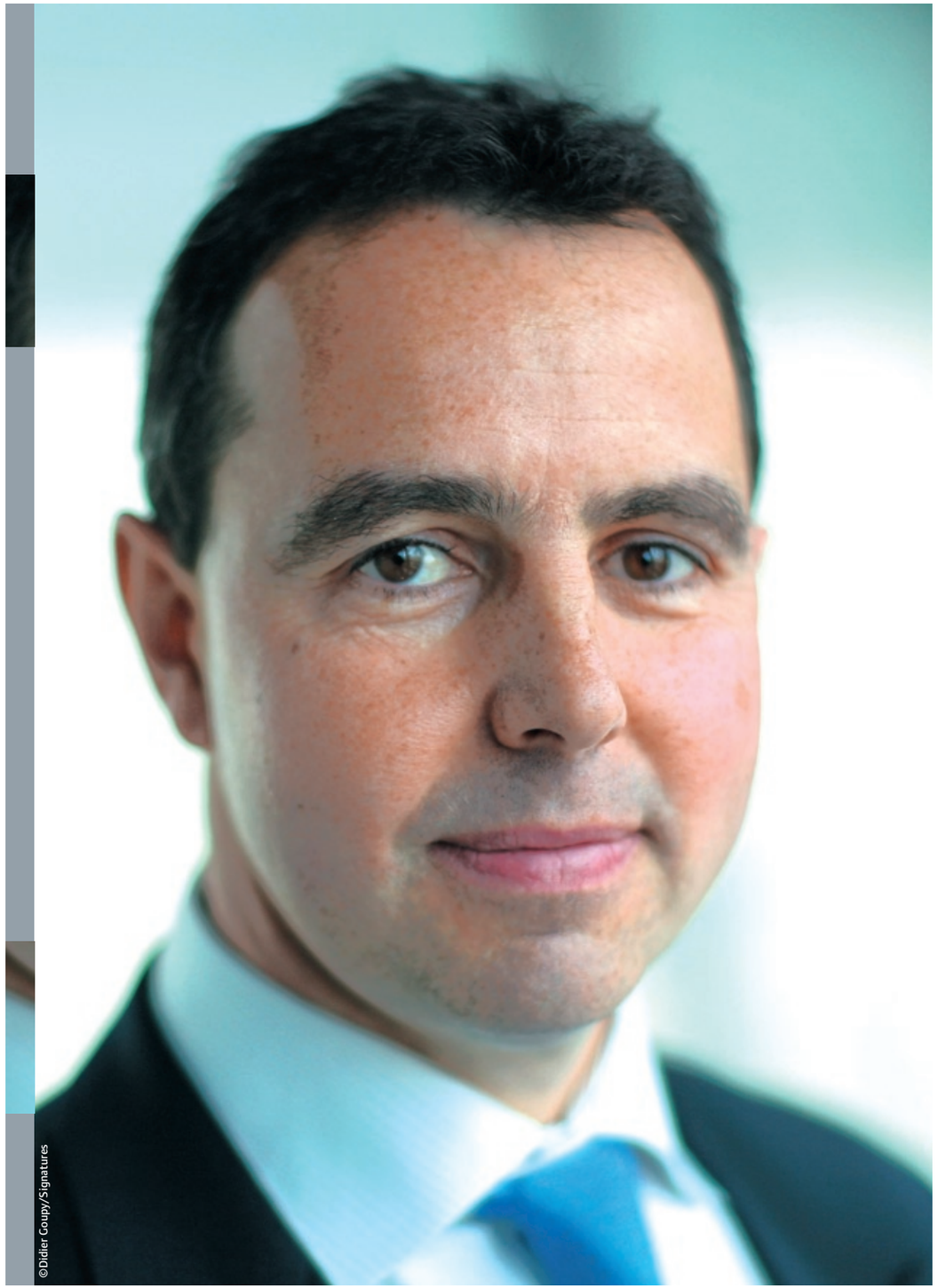
L'environnement : une priorité

L'image du transport aérien comme créateur de nuisances se renforce. Huit personnes sur dix estiment qu'il est source de pollution. Alors qu'en 2006, la nuisance la plus souvent évoquée était le bruit, c'est le CO_2 qui, cette année, arrive en première position. *« Cette prise de conscience est un véritable challenge pour l'avenir de ce secteur*, estime Élisabeth Bouffard-Savary. *Elle devrait potentiellement se traduire dans les comportements puisque 60 % des personnes interrogées disent qu'elles tiennent compte de la dimension environnementale dans le choix du mode de transport et même qu'elles sont prêtes à payer une compensation.* »

— Béatrice Courtois

PORTRAIT **CHINOIS**

Si vous étiez…
Une saveur ?
Le curry
Un parfum ?
La fleur d'immortelle
Un bruit ?
Le vent dans les arbres
Une couleur ?
Le bleu
Un animal ?
Le chat
Un objet ?
Un tableau de Cézanne
Une saison ?
L'été
Un pays ?
La Corse
Un film ?
Le Guépard
Une époque ?
Les « trente glorieuses »
Une musique ?
Les *Suites pour violoncelle*, de Bach
Un héros ?
Pierre Brossolette
Un plaisir ?
La découverte, en famille
Un principe ?
L'équité
Un défaut ?
Un trop grand optimisme
La qualité recherchée ?
L'équilibre
La qualité exécrée ?
La prétention
Une sensation ?
La lumière du feu de cheminée
Un rêve ?
Ne jamais avoir besoin de dormir !
Un hobby ?
L'Histoire



©Didier Goupy/Signatures

La création du Service à compétence nationale (SCN) Surveillance, prévue au 1er janvier 2009, doit permettre d'accroître l'efficience des activités de surveillance, d'améliorer notre cohérence globale, de mieux répondre aux exigences européennes et de renforcer l'attractivité de nos métiers.

Quel profit tirez-vous de votre expérience de président-directeur général de Sofréavia dans vos fonctions actuelles ?
J'ai vécu des expériences très enrichissantes dans mes précédentes fonctions. Un responsable d'entreprise doit agir sur de nombreuses facettes : management, développement commercial, gestion financière, ressources humaines,… et j'ai eu le privilège de les vivre dans des contextes géographiques, culturels et économiques très contrastés. Aujourd'hui, j'aborde les dossiers de la direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) avec une part de cette expérience. Cela dit, ne nous trompons pas : il y a une grande différence entre une administration dont l'objectif est l'intérêt général, souvent guidée par des problématiques de moyen ou long terme, et une entreprise plus soumise par nature à des contraintes de court terme avec des objectifs très tournés vers elle-même et ses actionnaires. Mais, je suis convaincu qu'il y a beaucoup d'intérêt à brasser les expériences.

La DCS a été certifiée ISO 9001 V2000 fin 2007. Qu'est-ce que cela vous apporte dans la réalisation de vos missions ?
Cette certification a été obtenue haut la main en moins de deux ans, un délai très court, sans écart ni remarque par rapport à la norme. Cela est à mettre au crédit des personnels de la DCS. Nous en tirons de grands bénéfices. D'abord, la reconnaissance extérieure de notre organisation par l'organisme certificateur qui l'a déclarée conforme aux attentes de nos partenaires et de l'État. Autorité nationale au sens du règlement Ciel unique, organisme de certification des opérateurs aériens, la DCS devait être elle-même certifiée. De plus, cette démarche qualité constitue un puissant levier interne pour clarifier nos objectifs, notre organisation et nos processus. Il s'agit d'une première étape sur le chemin de l'amélioration permanente de notre efficacité et de la qualité du service rendu. Les axes prioritaires sont maintenant la simplification de nos procédures et une meilleure intégration des attentes et des contraintes de nos «clients» (organismes contrôlés, usagers…) dans notre fonctionnement.

Vous êtes en charge du pilotage de la transformation de la DCS en Service à compétence nationale (SCN). Quelles sont les raisons de cette évolution ?
La DCS assure la surveillance des opérateurs avec le concours des directions de l'Aviation civile (DAC) et le support du Service technique de l'Aviation civile. La DCS définit les méthodologies, fixe les objectifs de surveillance mais ce sont les DAC qui contrôlent les opérateurs, sauf quelques cas particuliers surveillés directement par la DCS : Air France, les grands organismes de formation de pilotes et la DSNA[1]. Cette organisation, même avec de bons résultats, présente des limitations importantes : risque d'hétérogénéité de la surveillance, mise en commun malaisée de ressources, absence de chaîne de commandement intégrée. Cette évolution est enfin l'occasion de repenser l'organisation des services en régions pour lesquels, en dehors de la création des Services de la Navigation aérienne, toutes les conséquences de la réforme de la DGAC en 2005 n'ont pas été tirées.

Quels sont les objectifs visés ?
La création du SCN Surveillance, prévue au 1er janvier 2009, doit permettre d'accroître l'efficience des activités de surveillance, d'améliorer notre cohérence globale, de mieux répondre aux exigences européennes et de renforcer l'attractivité de nos métiers. Aujourd'hui, le schéma sur lequel nous travaillons consiste à intégrer l'ensemble des DAC dans un SCN qui assurera les missions de surveillance mais aussi les missions régaliennes en régions pour le compte de la future direction du Transport aérien de la DGAC.

Les compétences de l'AESA[2] s'élargissent à toutes les composantes du transport aérien. Quelle sera à terme la répartition des rôles entre cette agence communautaire et les autorités nationales ?
L'AESA va voir effectivement ses missions de réglementation toucher des domaines de plus en plus nombreux : opérations aériennes, licences, plus tard aéroports puis, enfin, navigation aérienne. Toutefois, la répartition des rôles devrait rester celle déjà en place dans les domaines de la construction ou de l'entretien : l'AESA élabore la réglementation technique et s'assure de son respect par les autorités nationales, lesquelles surveillent la conformité des opérateurs relevant de leur territoire à cette réglementation. L'AESA va toutefois au-delà dans quelques domaines : elle délivre des agréments aux constructeurs dans le domaine de la conception d'aéronefs (agréments de conception et certificats de type), aux ateliers de maintenance situés hors Union européenne ; depuis peu, elle exerce la surveillance de la production d'Airbus afin de lui délivrer un agrément de production communautaire. Par ailleurs, la Commission européenne devrait prochainement reconnaître un pouvoir de sanctions financières permettant de diversifier les moyens d'action et de graduer la pression sur les opérateurs qui ne répondent pas aux exigences de sécurité des agréments délivrés par l'AESA.

— Propos recueillis par Daniel Bascou

(1) Direction des Services de la Navigation aérienne.
(2) Agence européenne de Sécurité aérienne.

DATES **CLÉS**

—12 juillet 1961
naissance à Belfort
—1980-1983
École Polytechnique
—1983-1985
ENAC
—1985-1991
STNA, adjoint puis responsable des logiciels de traitement radar et plan de vol pour les centres de contrôle en route et aéroports.
—1991-1997
Sofréavia, développement des activités de conseil et ingénierie ATM en Europe.
—1997-2001
Sofréavia, directeur général.
—2002-2006
Sofréavia, président-directeur général.
—Novembre 2006-avril 2007
groupe EGIS, conseiller auprès de la DG du groupe.
—Avril 2007
DGAC, adjoint au directeur du Contrôle de la Sécurité.

L'ATLANTIQUE EN HÉLICOPTÈRE

La traversée du siècle

En juillet 2007, cinq hélicoptères ont tenté la traversée de l'Atlantique pour rejoindre le grand meeting aérien d'Oshkosh aux États-Unis. Une aventure exceptionnelle, pour les appareils comme pour les hommes.

Hélicoptère Agusta 109 posé à Ravba devant l'observatoire américain démantelé depuis la guerre froide.

« *J'ai vécu les heures de vol les plus éprouvantes et les plus merveilleuses de ma vie* », lance Gérard David, président du Groupement français de l'hélicoptère (GFH), pilote et organisateur de cette transatlantique hors du commun. Avec quelques-uns, il a tenté ce pari fou de rejoindre le grand rassemblement de l'aviation légère d'Oshkosh (Wisconsin) en hélicoptère pour fêter les 100 ans de ce type d'aéronef. Partis de l'héliport de Paris le 14 juillet, ils sont arrivés le 24 juillet outre-Atlantique, épuisés mais ravis, après un parcours scindé en vingt-six étapes à travers l'Écosse, les Îles Féroé, l'Islande, le Groenland, le Canada… Et l'ovation du million de spectateurs présents sur le sol américain restera un grand moment d'émotion et un bel hommage rendu à la France, pays inventeur du vol vertical avec Bréguet, Cornu et Léger en 1907.

Un voyage haut en couleur

Tout a commencé bien avant l'été par une préparation minutieuse de ce périple incroyable. Premier défi : disposer d'une autonomie plus grande en carburant pour traverser des bras de mer de plus de 600 kilomètres parfois. Si deux hélicoptères ont embarqué des jerricanes, trois d'entre eux ont été équipés d'un réservoir supplémentaire en cabine. « *Plus de neuf mois avant le départ, l'Union française de l'hélicoptère (UFH) nous a contactés pour obtenir l'approbation de ce nouvel équipement*, se souvient Arnaud Grut, ingénieur de navigabilité à la direction du Contrôle de la Sécurité de la DGAC. *Nous leur avons proposé quelques améliorations et après des tests de résistance en pression, une inspection technique et des essais en vol, l'accord a été donné sous la forme d'un laissez-passer.* »

Les équipages ont également suivi un stage de survie, comme celui des pilotes de la sécurité civile et de la gendarmerie. Une préparation qui s'est avérée bien utile. Car les pilotes ont réalisé les trois quarts de leur parcours dans des conditions climatiques épouvantables. Bilan : de nombreuses petites pannes électriques qui ont rendu la navigation difficile, et l'abandon de l'une des cinq machines, le Robinson 44 en raison d'un problème de courroie d'embrayage.

Ces soucis météorologiques et leurs incidences techniques n'ont pas empêché les pilotes d'apprécier, à sa juste valeur, la beauté des paysages survolés. « *On en a vu de toutes les couleurs, certes, mais on a aussi vu toutes les couleurs du monde* », aime à dire Gérard David qui se souvient des ours blancs paressant sur la banquise, des bleus intenses des mers, des verts de l'Écosse… Si cette grande première a démontré la résistance et la performance des hélicoptères – l'un des deux monomoteurs avait plus de 50 ans – elle a permis aux pilotes de vivre une aventure exceptionnelle. Et de nous la faire partager.

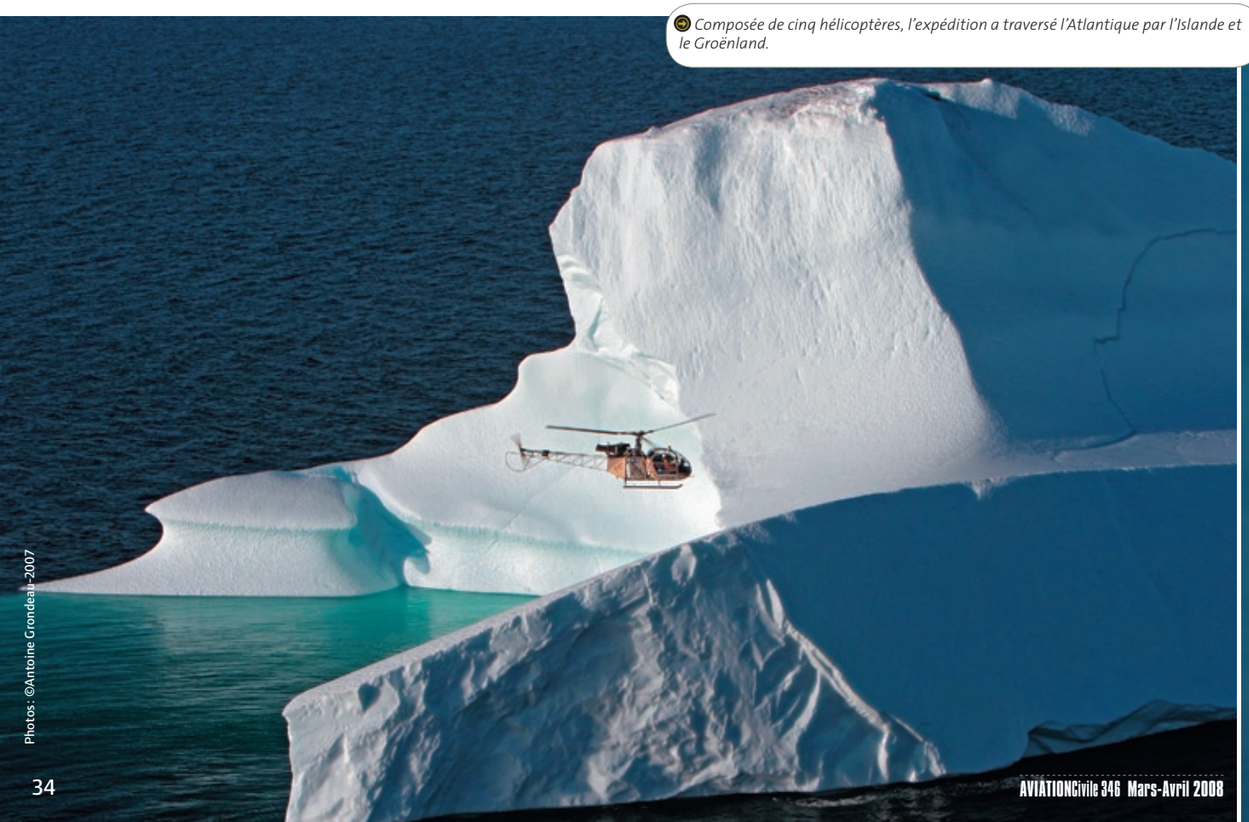
— Béatrice Courtois

Pour revivre l'aventure :
www.gfh.asso.fr/heliventure/

Du plus moderne au plus ancien

Cinq hélicoptères ont pris le départ :
- 2 Écureuils (1 mono et un bimoteur)
- 1 Agusta 109
- 1 Robinson 44
- 1 Alouette 2

Composée de cinq hélicoptères, l'expédition a traversé l'Atlantique par l'Islande et le Groënland.



Photos : ©Antoine Grondeau - 2007