Aviation Civile

Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile
N° 353 Juin 2010 / **3,05 €**

08- DÉCRYPTAGE
Les avions prennent l'AIRE

10- L'ÉVÉNEMENT
ACNUSA
Le bruit sous haute surveillance

26- AUTOUR DE NOUS
L'Europe veut mieux protéger les passagers

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
dgac

Sommaire

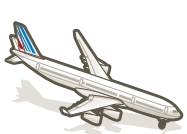
AUTOUR DE NOUS

04- L'ACTU D'ICI ET D'AILLEURS
Tableau de bord

L'actualité
05 - 06 - Tour d'horizon de l'aviation civile en France et à l'international
07 - Aviation légère et sportive : les clefs de la sécurité

08- DÉCRYPTAGE
Nouvelles procédures de vol : les avions prennent l'AIRE

10- L'ÉVÉNEMENT
Les missions de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) s'élargissent à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.



Aviation Civile, publication de la Direction Générale de l'Aviation Civile, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, 50 rue Henry-Farman, 75720 Paris cedex 15. Tél. : standard 0158094321 - rédaction 0158094427 - fax 0158093864 - http:/www.aviation-civile.gouv.fr. **Directeur de la publication :** Patrick Gandil. **Rédacteur en chef :** Daniel Bascou. **Conception et réalisation :** LIGARIS L'AGENCE. **Rédactrice en chef technique :** Nesma Kharbache. **Directrice artistique :** Virginie Robic. **Iconographe :** Marion Capera. **Maquettiste :** Isabelle Tho. **Secrétaire de rédaction :** Florence Violet. **Chef de fabrication :** Marie-France Fournier. **Crédit photo couverture :** Philippe Stroppa/Studio Pons/ADP. **Impression :** Imprimerie de Montligeon. **Commission paritaire :** 0510B07366. **Dépôt légal :** juin 2010. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. Le numéro 3,05€, l'abonnement 26€.

AU CŒUR DE LA DGAC

16- TALENTS ET INNOVATIONS
Fonctions supports, un challenge pour tous

18- SUR LE TERRAIN
Voler en toute sécurité

20- PROSPECTIVE
Quelle croissance à l'horizon 2025 ?

22- MANAGEMENT
Les conséquences de la crise

23- INFRASTRUCTURES
L'ÉNAC en travaux : soutenir une ambition européenne

24- RENCONTRE
Lucette Lasserre, chef du CRNA Sud-Ouest

AVEC NOS PARTENAIRES

26- AUTOUR DE NOUS
L'Europe veut mieux protéger les passagers

28- L'INVITÉ
Jean-Michel Vernhes, président du Directoire de la société Aéroport Toulouse-Blagnac

29- RETOUR SUR
Un certificat de transport aérien sur mesure pour Openskies

30- ON EN PARLE
ATR 72-600, performance écologique

"La rareté de l'espace aérien impose de repenser en permanence son organisation."
LUCETTE LASSERRE,
CHEF DU CRNA SUD-OUEST

L'actu d'ici et d'ailleurs

Tableau de bord/avril 2009

Tendance générale : les aéroports des grandes métropoles européennes ont subi une très forte baisse de leur trafic. En France, en région, en raison du nuage de cendres volcaniques,quelques villes s'en sortent mieux, telles Bordeaux, Marseille ou Nice.

↘ - Trafic aéroport en baisse (source : CFMU).

TRAFIC FRANCE

CRNA Nord	CRNA Sud-Est	CRNA Est	CRNA Ouest	CRNA Sud-Ouest	Trafic global (CRNA + aéroports)
83 397	77 762	55 999	60 335	58 301	202 945
-18,29 %	-4,19 %	-16,47 %	-12,98 %	-11,45 %	-4,37 % évolution cumulée 2010-2009

En hausse

486 millions de passagers

C'est le trafic passagers traité par les aéroports chinois en 2009. La Chine est ainsi devenue le deuxième marché de transport aérien après les États-Unis. Pékin est maintenant le troisième aéroport du monde, derrière Atlanta et Londres.

En baisse

L'aviation générale s'effondre en 2009

L'association des constructeurs de l'aviation générale (GAMA) fait état d'une baisse de plus de 20 % du chiffre d'affaires des avionneurs en 2009 et d'un recul des livraisons d'avions de plus de 40 %. Elle entrevoit néanmoins des signes de reprise. (Source: AeroBuzz).

Les impacts du nuage volcanique

Perturbation I Conséquence du nuage de cendres propagé par le volcan islandais Eyjafjöll, le trafic aérien a été stoppé, ou très fortement impacté, sur une grande partie du continent européen et, par voie de conséquence, sur la plupart des aéroports mondiaux.

À partir du 15 avril, cette situation inédite a occasionné quatre jours de paralysie quasi-totale de l'espace aérien français et le blocage d'environ 150 000 voyageurs français hors métropole.

Environ 15 000 vols desservant la France n'ont pu être réalisés, ce qui représente une perte de trafic aérien (départs et arrivées) de 1,7 millions de passagers, soit 16 % du trafic d'avril et 1,4 % du trafic annuel.

Dès le 18 avril, la DGAC a organisé avec Air France des vols d'évaluation. Ils ont permis d'améliorer les connaissances de l'impact du nuage de cendres sur les avions et leurs moteurs. Le lendemain, le trafic fret et les vols de convoyage d'avions ont été autorisés. Le 20 avril, les centres de contrôle aérien ont pu assurer une reprise progressive du trafic passager permettant le redémarrage de l'activité long-courrier. Tous les moyens aériens, notamment ceux d'Air France, ont été mobilisés pour faciliter le retour des voyageurs bloqués.

À partir du 27 avril, la DGAC a mis en place un programme de surveillance particulier des avions ayant traversé une zone suspectée de contamination par les cendres.

Depuis, les compagnies françaises appliquent des consignes opérationnelles édictées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). À leur arrivée, les avions font l'objet d'une inspection générale. Puis, selon leur état et les anomalies constatées, ils sont inspectés de manière approfondie, et leurs moteurs sont examinés à l'aide d'un boroscope (caméra miniature permettant de voir un éventuel dommage sur les composants du réacteur). Les résultats de ces inspections ont montré la possibilité d'assurer les vols en toute sécurité.

Une facture élevée

Ces actions de la DGAC – mises au point sous l'autorité de Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau – ont permis de maintenir ouverts l'espace aérien et les aéroports français pendant le mois de mai. Durant cette période, de nouveaux vols d'évaluation ont confirmé les résultats précédents, y compris dans des zones identifiées comme "noires" sur les cartes.

La facture pour le transport aérien de l'Union a été estimée entre 1,5 et 2,5 milliards d'euros par la Commission européenne. En France, la paralysie totale du ciel a coûté 168 millions d'euros aux transporteurs aériens selon une estimation de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) ainsi que 16 millions à ADP et 18 millions à la DGAC (taxes et redevances). De son côté, l'association internationale des transporteurs aériens (IATA) a évalué à 1,3 milliards d'euros les pertes des compagnies au plan mondial.

Le 4 mai, un Conseil extraordinaire des ministres des transports s'est réuni pour tirer les premiers enseignements de cet événement. Le même jour, la DGAC a fait un débriefing de la crise. Elle a ensuite consolidé sa méthode de surveillance de l'impact des cendres et de gestion du trafic aérien à mettre en œuvre si les conditions le justifient.

Coupe Breitling 100/24

Effectuer un décollage et un atterrissage sur 100 aérodromes métropolitains différents en 24 heures avec un monomoteur ? Tel est le défi relevé par 11 équipages participant à la deuxième édition de l'opération 100/24, rebaptisée Coupe Breitling 100/24.

Les concurrents se sont envolés le 4 juin dernier depuis un aérodrome de leur choix. Ils ont achevé leur périple, librement choisi, à Cannes-Mandelieu, le 5 juin entre 10 et 15 heures, après un vol à vue en respectant les règles de l'air.

Cette opération a mis en valeur le maillage aéroportuaire français qui constitue un outil de désenclavement et de développement économique.

Retour sur cette épreuve sur:
www.100-24.fr

c'est nouveau

SITE INTERNET DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Internet I Le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a lancé en février son nouveau site Internet (www.developpement-durable.gouv.fr). Il a été conçu pour répondre à la nouvelle organisation du ministère et offrir une arborescence en adéquation avec tous ses champs de compétence. Miroir de cette organisation unique en Europe, le nouveau site Internet est structuré en sept pôles thématiques transversaux représentant l'ensemble des missions du ministère : Énergie et climat, Logement, aménagement durable et ressources naturelles, Prévention des risques, Développement durable, Transports (dont le transport aérien) et sécurité routière, Mer et littoral et Europe et international.

L'actu d'ici et d'ailleurs

LE CHIFFRE

88 %

des engagements du Grenelle Environnement qui devaient être réalisés avant la fin 2009 ont été tenus. Le bilan 2009 du Grenelle Environnement a été présenté lors du Comité de suivi de février par Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

Le tour aérien Rêves de Gosse

© DR/DGAC

_Patrick Gandil (à droite), lors du baptême de l'air de deux jeunes participants, en 2008, au Bourget.

Solidarité I Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation civile, a lancé le 14 mai, à Orléans, le tour aérien Rêves de Gosse qui s'est achevé le 22 mai à Narbonne. L'acteur, et pilote privé, José Garcia était le parrain de la quatorzième édition de cette manifestation de solidarité. Rêves de Gosse permet, chaque année, à près de 1 500 enfants handicapés ou défavorisés d'effectuer un baptême de l'air. Cette manifestation associe, autour d'un projet pédagogique pendant l'année scolaire, des enfants ordinaires et des enfants extraordinaires. Ces derniers, cabossés par la vie ou par la maladie, peuvent ainsi mieux s'intégrer dans la société en participant à la réalisation d'une maquette, d'une fresque, d'un cerf-volant, etc. Leur œuvre est exposée sur l'aérodrome le jour des baptêmes. Bénévoles, comme les organisateurs, les pilotes financent eux-mêmes leurs heures de vol.

© Véronique Paul/Graphix Images/STAC

Pollution des sols

CD-Rom I Le STAC a publié, en mars, un guide technique consacré à l'impact de l'activité aéroportuaire sur les sols, en partenariat avec les aéroports de Toulouse, Paris-Le Bourget, Montpellier, Hyères et le Centre d'études techniques Nord-Picardie. Présenté sur CD-Rom, ce document s'organise autour de deux axes :

- les démarches de diagnostic de la qualité des sols ;
- les résultats des campagnes de mesures sur quatre aéroports depuis 2006.

Ce guide offre ainsi un ensemble de recommandations et de pistes d'actions destiné aux exploitants aéroportuaires désireux d'intégrer la problématique de la pollution des sols dans leur démarche environnementale.

Pour en savoir +
www.stac.aviation-civile.gouv.fr

L'ÉNAC s'exporte en Libye

Formation I En février, l'ÉNAC a signé une lettre d'intention avec la Libyan African Aviation Holding Company afin de former les futurs pilotes, ingénieurs et personnels de maintenance de Libyan Airlines et Afriqiyah Airways, les deux compagnies nationales libyennes. Cet accord a été signé sous l'égide du Groupement des écoles aéronautiques, qui compte trois établissements français (École nationale de l'aviation civile, ENSMA et ISAE). Afriqiyah est devenue une grande cliente d'Airbus, auquel elle a commandé onze A320, trois A330 et six A350 XWB. *« L'idée est d'accompagner les industriels de l'aéronautique à l'international en apportant à leurs clients nos compétences et nos savoir-faire »*, explique Marc Houalla, directeur de l'ÉNAC.

Le saviez-vous ?
Parmi les accidents en aviation légère et sportive, le Bureau d'enquêtes et d'analyse (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile note qu'un tiers des occurrences provient d'une préparation du vol insuffisante.

© Sébastien Sindeu

_**La sensibilisation à la sécurité** est un volet essentiel de la formation du pilote, comme ici, lors du symposium annuel de la DSAC.

Les clefs de la sécurité

Aviation légère et sportive I La préparation du vol est une étape clé. Dans l'aviation légère et sportive, elle exige notamment des pilotes une bonne connaissance de la météo, de l'espace aérien, et la prise en compte de leurs limites. En novembre dernier, le symposium de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) a présenté ces aspects, ainsi que ceux liés au processus de prise de décision du pilote et à l'appui des structures constituées par les associations et les fédérations.
Une des causes majeures : une mauvaise analyse de la météo. En effet, les pilotes sous-évaluent parfois l'importance de ces données ou éprouvent des difficultés à les interpréter. Elles sont pourtant facilement accessibles, avant le départ – sur Internet[1] ou par téléphone[2] – et même durant le vol[3]. Pour combler cette lacune, la formation constitue un levier essentiel. *« Le pilote doit toujours garder à l'esprit son niveau de connaissance et ses capacités à interpréter les données météo »*, souligne Michel Ramadier, de la fédération Réseau du sport de l'air (RSA).
C'est aussi durant la préparation au vol que doit être évaluée la complexité de l'espace aérien. Là encore, les chiffres pointent des défaillances fréquentes : 350 quasi-collisions, 105 "air prox" et 512 pénétrations non autorisées dans un espace aérien ont été dénombrés en 2008.

Vers une gestion flexible de l'espace

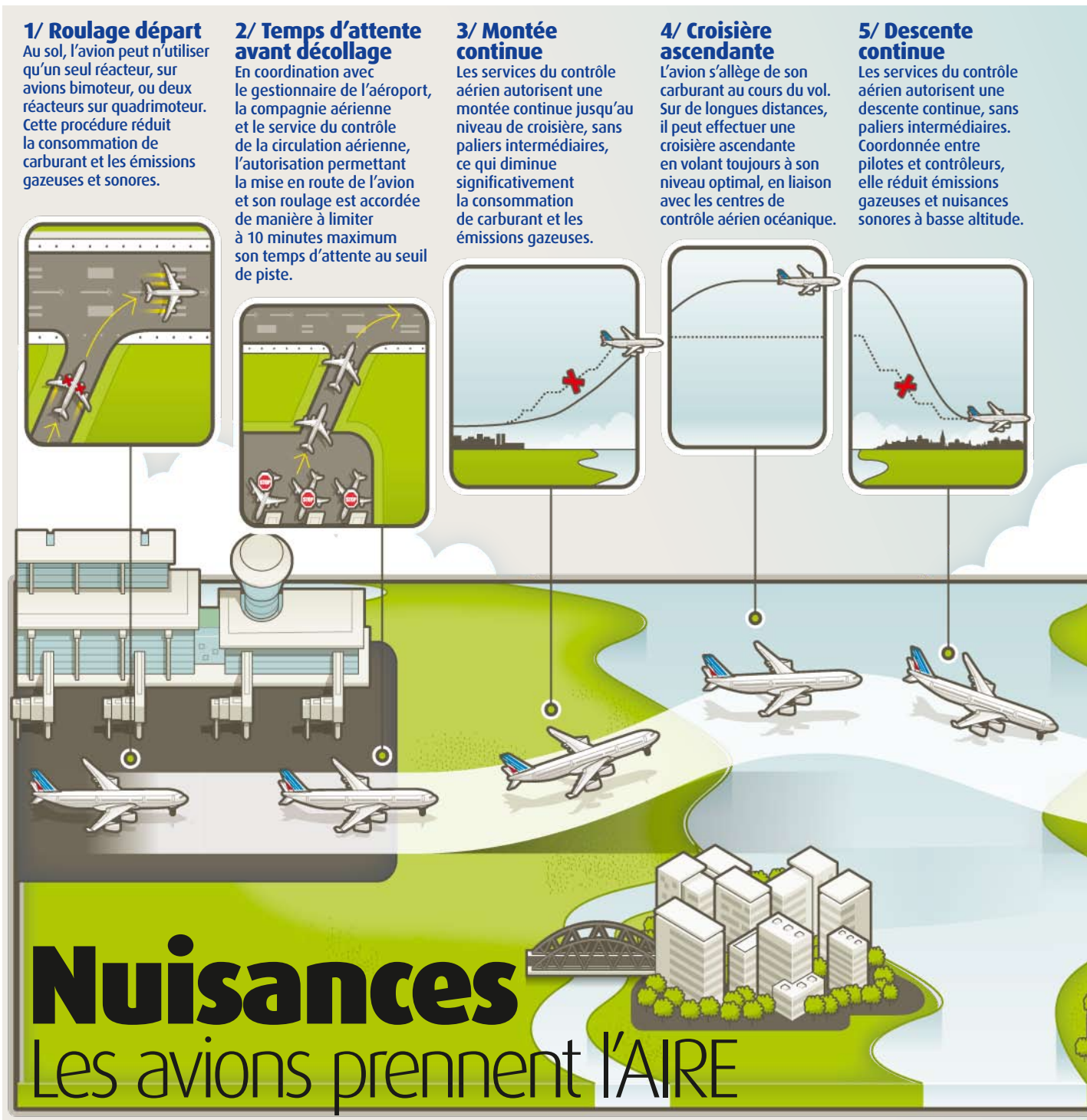
Face à cette complexité, le développement de la gestion flexible de l'espace, associé à une information aéronautique adaptée, est essentiel. À titre d'exemple, les cartes AZBA[4], relatives à l'activation des zones du RTBA[5] et disponibles sur le site du SIA, sont un réel progrès. Par ailleurs, l'identification des zones où une simplification de l'espace est possible passe par une collaboration étroite entre usagers et DGAC. Lors du symposium, la DGAC s'est engagée à renforcer sa proactivité dans ce domaine.
La prise de décision est soumise à de nombreuses influences : l'habitude conduit parfois à une trop grande confiance en soi ; la facilité apparente d'un vol peut mener à en sous-estimer les risques ; les pressions extérieures auxquelles le pilote peut être soumis ainsi que le "regard des autres" peuvent pousser au dépassement des limites personnelles. La prise de conscience de tous ces facteurs est indispensable pour inciter à prendre des marges et à envisager des solutions alternatives dans la conduite du vol.

Une culture de la sécurité

Au cours du symposium a été présenté un questionnaire qui aide le pilote à faire, avant le vol, le point sur sa situation. Les structures qui entourent le pilote remplissent aussi un rôle majeur dans cette phase. En effet, aéroclubs et pilotes instructeurs, interlocuteurs privilégiés, disposent d'une autorité particulière pour sensibiliser ou alerter les pilotes.
Afin de promouvoir une culture de la sécurité, Daniel Bolot, de la Fédération française aéronautique (FFA), propose un outil, Aéro Diagnostic. Il permet d'analyser le degré de gestion de la sécurité au sein des aéroclubs et de piloter des actions de progrès.
Souhaitée par une large majorité de pilotes, la diffusion d'actions ou de bonnes pratiques visant l'amélioration de la sécurité est facilitée par une vision commune entre les différentes structures (DGAC, fédérations, associations, etc.).
Florence Rousse, directrice de la Sécurité de la DSAC à la DGAC, insiste sur le rôle de l'instructeur, qui est la clef de voûte de la sensibilisation et de la formation. *« Il reste un travail à faire sur le caractère très personnel de la sécurité en aviation légère,* souligne-t-elle. *Chaque pilote doit être en mesure de se fixer des minima en fonction de ses propres limites et acquérir une capacité affirmée pour bien gérer les pressions extérieures. »* La formation des pilotes et le maintien de leurs compétences doivent viser à une bonne maîtrise des risques liés à la pratique de l'aviation de loisir. Sur ce point, les participants au colloque s'accordent à retenir comme axe de réflexion en 2010 l'entraînement des pilotes à la prise de décision.

1/ http://sia-aviation-civile.gouv.fr, http://olivia-aviation-civile.gouv.fr, http://aviation.meteo.fr
2/ Via le 08 99 70 12 15, accès à un prévisionniste.
3/ VOLMET.
4/ Activation des zones basses altitudes.
5/ Réseau très basse altitude.

Environnement Économiser du carburant et réduire les émissions de CO_2. Deux préoccupations majeures auxquelles AIRE* tente de répondre grâce à de nouvelles procédures évaluées en 2009. En février dernier, Air France a mis en œuvre toutes ces procédures durant un vol Paris Roissy Charles-de-Gaulle/Miami.

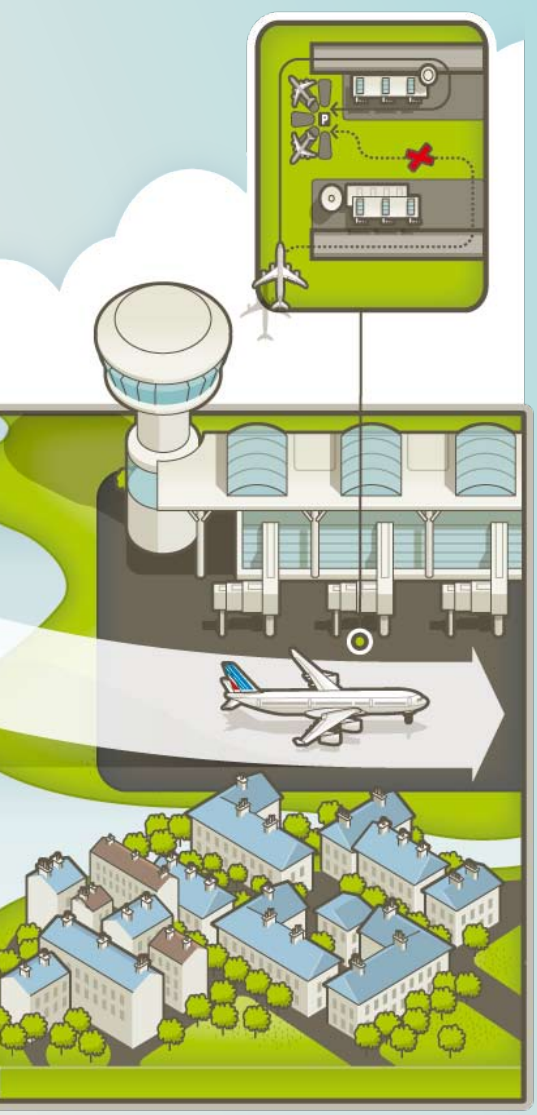


Nuisances
Les avions prennent l'AIRE

© Antoine Dagan

Le saviez-vous ?
La Direction des Services de la Navigation aérienne (DSNA), Aéroports de Paris (ADP) et Air France réalisent ces évaluations et les cofinancent avec SESAR, l'organisme de recherche préparatoire au Ciel unique européen. Le Portugal, la Federal Aviation Administration (FAA) et les services de contrôle états-uniens et britanniques participent aussi à cette évaluation.
Selon Air France, la généralisation des procédures AIRE à ses vols vers l'Amérique du Nord devrait lui permettre de réduire les émissions de gaz carbonique de 135 000 tonnes par an.

6/ Roulage arrivée
Le partage d'informations permet de réduire le temps de roulage. Les contrôleurs peuvent attribuer à l'avion la piste d'atterrissage la plus proche de son lieu de stationnement, lorsque c'est possible. Comme au départ, les avions ont la possibilité de n'utiliser qu'un ou deux moteurs, selon leur motorisation.



INTERVIEW CROISÉE

LES PROCÉDURES EN QUESTIONS

LES ÉVALUATIONS RÉALISÉES METTENT EN RELIEF LES GAINS MAIS AUSSI LES LIMITES DES NOUVELLES PROCÉDURES.

Quels résultats concrets avez-vous retirés des démonstrations ?
Philippe Thépenier, commandant de bord sur Boeing 777, adjoint au responsable Assistance des Vols à Air France : Les gains en matière de consommation et d'émissions gazeuses mis en évidence par ces évaluations sont indéniables. Les pilotes sont favorables à ces procédures, qui les impliquent davantage dans la recherche d'une conduite plus économique de leur appareil tout en respectant l'environnement. Cela implique de nouvelles pratiques. Par exemple, lors du roulage, il va falloir étudier l'état, la pente ou le sens de virage des taxiways avant de couper un ou plusieurs moteurs. Nous devons éviter de dépasser 40 % de puissance sur les moteurs, à cause des effets de souffle et des nuisances sonores. En vol, la croisière ascendante va nous faire rechercher en permanence l'altitude optimale.
Les résultats sont là : au roulage au sol, on économise entre 50 et 200 kg de carburant, selon les avions. Chaque minute gagnée en palier intermédiaire durant la montée ou la descente entraîne une économie d'environ 20 kg de carburant. En gérant bien la montée, on préserve ainsi quelque 200 kg. La croisière ascendante représente 1 % d'économie sur la consommation et la descente continue entre 200 et 500 kg. Faites le total !

Claude Barret : adjoint au chef du service d'Exploitation du CRNA Nord et coordonnateur de l'évaluation AIRE : Les contrôleurs, outre leurs objectifs principaux de sécurité, sont très sensibilisés à l'amélioration des trajectoires. L'expérimentation AIRE représentait un nouveau challenge dans ce domaine. Mais les méthodes de contrôle actuelles montrent des limites qui ne permettent pas d'appliquer de telles procédures en période de fort trafic. D'une part, les profils individuels des avions effectuant des descentes continues sont incontestablement plus homogènes que ceux des montées. D'autre part, les disparités des profils et des vitesses des appareils entre eux induisent une problématique nouvelle, qu'il faudra surmonter. Cette première campagne a donc permis de lister utilement les nouveaux défis à relever.

Propos recueillis par Germain Chambost

PHILIPPE THÉPENIER
Commandant de bord sur Boeing 777

CLAUDE BARRET
Coordonnateur de l'évaluation AIRE

© DR/DGAC

* AIRE : Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions.

L'ESSENTIEL

– Créée en juillet 1999, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) a fêté ses 10 ans l'an dernier.
– Durant cette décennie, elle a fait évoluer profondément l'approche du bruit généré par les aéroports – à travers ses recommandations, ses avis, ses sanctions ou encore ses travaux techniques sur les dix plus importants aéroports français. Elle a facilité le dialogue entre les acteurs concernés.
– À l'avenir, elle devra poursuivre cette action et affirmer son autorité en matière de pollution atmosphérique.

© Richard Metzger, Véronique Paul/STAC-Laurent Desmoulin/ACNUSA-Philippe Stroppa/Studio Pons/ADP-Thinkstock 2010

Satisfecit Après dix années d'activité, l'ACNUSA peut se targuer d'un bilan globalement satisfaisant. Un constat de bon augure à l'heure où ses missions devraient être élargies à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. **Dossier réalisé par Sylvie Mignard**

ACNUSA
Bruit et pollution sous haute surveillance

Le saviez-vous ?
L'ACNUSA dispose de compétences spécifiques sur les dix aéroports soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes.
Pour ces aéroports, dits "acnusés", l'autorité définit les indicateurs de mesure de bruit, les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure et le programme de diffusion des informations au public.

"Grenelle 2"
Le "Grenelle 2" vise à « accompagner la mutation environnementale de la société française. Il concrétise les orientations du "Grenelle 1" en déclinant les moyens techniques de son application dans tous les domaines : urbanisme, bâtiments, transports, énergie et climat, biodiversité, risques, santé, déchets, gouvernance… (Source : MEEDDM).

Paris, mardi 15 septembre 2009. L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, fête ses dix ans. Une décennie d'existence au cours de laquelle elle s'est imposée dans le paysage aérien français et qui marque aussi le début d'une nouvelle ère.

De fait, ses prérogatives évoluent. En effet, la loi de 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, et portant diverses dispositions relatives aux transports, confie désormais à l'ACNUSA l'intégralité de la procédure de sanction en matière de nuisances sonores. *« Cette réforme a été initiée à l'issue d'un arrêt du Conseil d'État de 2007, car la procédure prévue par la loi de 1999 n'était pas tout à fait conforme à la convention européenne des Droits de l'homme, s'agissant du respect des droits de la défense des compagnies mises en cause,* explique Patricia Lemoyne de Forges, présidente de l'ACNUSA. *En effet, les compagnies étaient entendues par la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN), mais les amendes étaient décidées par l'ACNUSA. L'autorité – assistée de sept membres associés représentant les riverains, les professionnels de l'aéronautique et l'État – aura, en 2010, la charge d'instruire les dossiers, d'entendre les compagnies et de prononcer les sanctions. »* Autre évolution majeure qui devrait intervenir en 2010, avec le vote de la loi "Grenelle 2" : l'élargissement de ses compétences à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. *« Le gouvernement souhaite disposer de garanties sur la fiabilité des informations relatives à la qualité de l'air fournies par les aéroports,* poursuit Patricia Lemoyne de Forges. *Plutôt que de créer une nouvelle instance, il a préféré nous confier cette mission. Il attend de nous que nous initiions les études nécessaires pour mieux connaître les effets de l'activité aéroportuaires sur la pollution de l'air. »*

Une nouvelle dimension qui se traduira par la nomination de deux nouveaux membres experts. Mais aussi, espère l'ACNUSA, par une révision de son budget en conséquence, afin de pouvoir remplir ses nouvelles missions.

Sanctionner et faciliter le dialogue

Ces évolutions s'inscrivent dans la droite ligne d'un bilan particulièrement fourni. En dix ans, l'ACNUSA a prononcé plus de 4000 sanctions à l'encontre des compagnies aériennes en infraction. Montant total des amendes : 23 millions d'euros.

Ces amendes, dissuasives, ont incité les compagnies et les pilotes à modifier leur comportement et à mieux tenir compte de l'impact des nuisances sonores. Une contrainte qui se révèle efficace puisque le nombre de manquements se réduit peu à peu. •••

© Laurent Desmoulin /ACNUSA

_En dix ans, l'ACNUSA a prononcé plus de 4000 sanctions à l'encontre des compagnies aériennes en infraction.

© Gabrielle Voinot/STAC

95 %
du coût des travaux sont désormais pris en charge par l'aide à l'insonorisation dans le cadre d'une opération groupée.

Les étapes clés

01/07/1999
CRÉATION DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

2001
DÉFINITION DES PRESCRIPTIONS sur les systèmes de mesures de bruit et de trajectoires.

© ADP

© Laurent Desmoulin/ACNUSA-Thinkstock 2010-Alexandre Paringaux/STACPhilippe Stroppa/Studio Pons/ADP

••• Surtout, progressivement, l'ACNUSA a su s'imposer dans le paysage aérien. Très active, elle a contribué à instaurer des échanges véritables. Ainsi, alors que la concertation s'avérait très difficile avant la création de cette autorité, elle est devenue un élément central des politiques conduites.

« L'absence de dialogue entre les différentes parties prenantes fut l'une des raisons majeures de l'instauration de l'ACNUSA, rappelle Ghislaine Esquiague, sa secrétaire générale. *En province, notamment, les gestionnaires d'aéroport ont ensuite créé des groupes de travail thématiques. Ils permettent de poursuivre le dialogue entre les réunions, en principe annuelles, des Commissions consultatives de l'environnement (CCE)*. Même en région parisienne, où la situation a toujours été plus complexe, nous espérons que des échanges réguliers vont pouvoir reprendre après les récentes réunions des CCE de Roissy et d'Orly. »*

Ce travail de longue haleine porte ses fruits. Lors de la table ronde organisée par l'ACNUSA pour ses dix ans, les exploitants aéroportuaires, les autorités de l'aviation civile et les riverains ont reconnu son rôle clé dans l'établissement d'un dialogue. Ces échanges conduisent à dépasser la défiance qui prévaut traditionnellement entre riverains et exploitants aéroportuaires.

Patric Kruissel, président de l'ADVOCNAR, une association qui défend les populations victimes des nuisances aériennes autour de Roissy depuis 1986, en témoigne : *« L'ACNUSA a une action positive, ses préconisations sont intéressantes. La CNPN a fonctionné correctement, et les amendes ont un rôle pédagogique sur le comportement des compagnies. Le fait que l'ACNUSA ait la compétence sur la pollution atmosphérique est une bonne chose. »* Mais Patric Kruissel regrette *« qu'à Roissy, le comité permanent (organe pilier de la CCE) ne se réunisse jamais »*. Et il se montre dubitatif sur l'opportunité de l'étude DÉBATS *(lire p. 15). « Nous pensons qu'elle va retarder les mesures à prendre pour protéger les riverains alors que d'autres études existent déjà »*, indique-t-il avant de souhaiter *« que l'ACNUSA soit plus présente à Bruxelles d'où proviennent 80 % des lois qui protègent notre environnement ! »*

CCE
Les Commissions consultatives de l'environnement sont consultées sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit. Présidée par le préfet, chaque commission comprend des représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales, des associations de riverains et de protection de l'environnement. (Source : DSAC).

Maîtriser l'urbanisme autour des aéroports

Autre chantier de poids pour l'autorité : la définition de prescriptions techniques pour les dix plus grands aéroports français *(cf. "Le saviez-vous", p. 11)*. Ces travaux se poursuivent en particulier pour la maintenance et l'homologation de leurs systèmes de mesure de bruit.

Dans le même temps, l'ACNUSA émet des avis sur la pertinence des plans d'exposition au bruit (PEB, document d'urbanisme) et des plans de gêne sonore (PGS, aide à l'insonorisation des logements). D'où sa réaction face à l'amendement du député-maire de Villeneuve-le-Roi, Didier Gonzales.

En effet, dans le cadre de la loi "mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion", la suppression de la zone C du plan *(suite p. 14)* •••

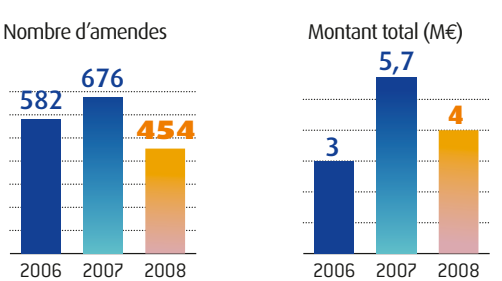
2003
ÉTABLISSEMENT DES VOLUMES de protection environnementale à Orly et à Roissy Charles-de-Gaulle.

Les avions doivent obligatoirement circuler à l'intérieur de ces espaces aériens.

2008
REVALORISATION DE LA TAXE SUR les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) et instauration d'une nouvelle tranche soirée (18 h-22 h) avec un montant plus élevé.

2010
MODIFICATION DE LA PROCÉDURE de sanction, l'ACNUSA assure désormais l'ensemble du processus, et extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique au sol, sur et autour des aéroports.

Les sanctions en baisse



Environ 600 compagnies ont fait l'objet d'une sanction depuis la création de l'ACNUSA. En 2008, on constate un net recul des sanctions prononcées. L'Autorité y voit le résultat des dimensions dissuasive et pédagogique des amendes.

QUESTION À…
PASCAL LUCIANI,
SOUS-DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN DE LA DGAC

© Gérard Crossay-MEEDDM/DICOM

Comment la DGAC intervient-elle auprès de l'ACNUSA ?

L'ACNUSA a réussi à rétablir la sérénité des débats dans nombre de dossiers. Ses recommandations proviennent d'une réflexion indépendante, et la DGAC joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de ces préconisations. En matière d'insonorisation des logements, par exemple, l'ACNUSA s'est posée comme référence dans l'évolution de la politique. Elle a insisté sur l'instauration de tarifs améliorés. Cela s'est récemment traduit par le passage de cette prise en charge de 80 à 95 % du coût des travaux en cas d'opération groupée. C'est la preuve que ses recommandations peuvent déboucher sur des mesures concrètes. Aujourd'hui, elle poursuit cet engagement et demande à ce que le taux de remboursement soit porté à 100 % des sommes engagées.
Depuis dix ans, l'ACNUSA s'est imposée comme un acteur essentiel de la politique publique de lutte contre les nuisances sonores.

EN SAVOIR PLUS

© ACNUSA

L'ACNUSA en bref
Indépendante, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) veille à ce que le développement du transport aérien ne se fasse pas au détriment des riverains. Autorité de contrôle des dispositifs de lutte contre les nuisances sonores générées par l'ensemble des aéroports civils français, elle définit les normes applicables aux mesures du bruit. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Présidée par Patricia Lemoyne de Forges *(photo ci-dessus)*, l'ACNUSA se compose de huit membres, nommés pour six ans – non renouvelables, et irrévocables – en raison de leurs compétences économiques, juridiques, techniques, environnementales ou en matière de santé. Enfin, l'ACNUSA dispose d'un budget propre, géré en totale indépendance.

www.acnusa.fr

©DR

"Il n'est pas possible de faire du développement durable aéroportuaire sans prendre en compte l'environnement et les riverains !"

Y. PATERNOTTE, DÉPUTÉ-MAIRE DU VAL D'OISE, PRÉSIDENT DE L'ALPENA

••• d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly a été adoptée.

« On peut comprendre le problème des collectivités concernées, notamment pour trouver de nouveaux terrains à bâtir, relève Patricia Lemoyne de Forges. *Mais, ce n'est pas une raison pour installer de nouvelles populations dans cette zone exposée au bruit. Avec le Grand Paris qui se dessine, nous allons d'ailleurs alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de considérer cette nuisance dans leurs projets. L'urbanisation autour des aéroports est une question qui nous préoccupe fortement. »*

Outre Orly, Le Bourget constitue aussi un sujet de préoccupation, pour l'ACNUSA et les collectivités locales, à cause de l'absence de CCE et de PEB sur cet aéroport. *« Nous nous battons pour que Le Bourget soit considéré comme la cinquième piste de Roissy. Actuellement, la nuit, les avions les plus bruyants sont bien ceux du Bourget »,* souligne Yanick Paternotte, député-maire du Val-d'Oise.

Rapporteur du texte "Organisation et régulation des transports ferroviaires" et président de l'APELNA, il précise qu'en Ile-de-France : *« Il faut non seulement améliorer les approches des avions, mais aussi élargir le PEB et faire en sorte que de nouveaux riverains aient accès à l'aide à l'insonorisation. Tout comme l'ACNUSA, nous souhaitons voir porter cette aide à 100 %. Il n'est pas possible de faire du développement durable aéroportuaire sans prendre en compte l'environnement et les riverains ! Nous attendons donc de l'ACNUSA qu'elle soit à nos côtés pour imposer rapidement les nouvelles procédures de moindre impact sonore : les descentes continues, les approches vent arrière et les approches courbes. »*

Ces actions de long terme – le temps administratif ne correspondant pas toujours à celui des citoyens – finissent par porter leurs fruits. Ainsi, constate l'ACNUSA, le facteur environnemental n'est plus vécu comme une contrainte par l'aviation civile. Désormais, le triptyque sécurité/capacité/environnement se décline sous la forme sécurité/environnement/capacité.

APELNA
Association des communes d'Ile-de-France pour la protection de l'environnement et la limitation des nuisances aériennes.

*Lire *Aviation Civile* n° 350 sur www.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Publications).

©Richard Metzger/STAC

© ADP

_À Athis-Mons (91), la Maison de l'Environnement et du Développement durable de l'aéroport de Paris-Orly accueille le public. Elle informe sur la navigation aérienne, l'évolution de l'aéroport, etc.

© Thinkstock 2010

_L'étude **DÉBATS** examinera à la loupe la santé des riverains d'aéroports.

Le chiffre

2 650 000

habitants du bassin parisien sont concernés par des survols inférieurs à 3 000 mètres d'avions à destination et/ou en provenance des aéroports CDG et Orly. (Source : IAURIF, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, 2003)

© Véronique Paul/STAC

Bruit : quel impact sur la santé ?

Étude I Examiner les effets du bruit sur la santé. Tel est l'objet de l'étude DÉBATS* à laquelle participe l'ACNUSA. Conduite sur plusieurs années, elle consiste à mettre en place et à suivre dans le temps une cohorte de population représentant des cas d'exposition au bruit très différents :
– des riverains d'aéroports, notamment en région parisienne (Roissy Charles-de-Gaulle) et autour de deux grands aéroports de province (Lyon Saint-Éxupéry et Toulouse-Blagnac),
– des riverains d'une zone exposée au bruit routier,
– des riverains d'une zone exempte de bruit routier ou aérien.
L'étude DÉBATS aidera à améliorer la prise en compte par les politiques nationales et locales de la problématique de santé environnementale des populations survolées. Et, en particulier, à mieux connaître et à mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé en matière de troubles du sommeil, de pathologies cardiovasculaires, de naissances prématurées, de mortalité, de santé mentale, d'effets psychologiques ou de qualité de vie.
En 2016, l'ACNUSA disposera donc de résultats scientifiques fiables. Ils viendront compléter et approfondir les dispositifs d'action existants dans et autour des principaux aéroports français.
Financée par le ministère de la Santé et conduite par l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité, cette étude, lancée en novembre 2009, se déroulera en trois phases :
– la première année sera consacrée à une phase pilote afin de juger de la faisabilité technique de l'étude ;
– les quatre années suivantes permettront de suivre une cohorte de population ;
– la dernière année permettra d'élaborer une synthèse des résultats.

* DÉBATS : Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé.

© Didier Goupy-Xavier Lambours

_Valoriser les cœurs de métiers est une des conditions de l'amélioration de la gouvernance au sein de la DGAC.

Fonctions supports Comment obtenir une meilleure gouvernance et la maîtrise des coûts des fonctions supports ? Pour Francis Massé, le secrétaire général de la DGAC, ce challenge passe par la rationalisation des procédures, la modernisation des services et la création de nouveaux outils.

Professionnalisation, un challenge pour tous

Le saviez-vous ?
Sur les quelque 11500 agents de la DGAC, environ 1500, encadrement compris, exercent des fonctions supports sur des missions juridiques, de logistique, d'entretien du patrimoine, d'informatique de gestion, de ressources humaines ou de finances.

Au cœur du challenge, la fonction financière compte près de 600 personnes. Elles sont réparties dans une soixantaine de services, dont ceux de la paie, déjà mutualisés.

Professionnaliser les fonctions supports : tout à la fois un objectif ambitieux et un enjeu de taille. C'est d'abord appliquer une démarche qualité, rechercher la performance de ces fonctions transversales et améliorer la gouvernance de la DGAC. En effet, des finances à la GRH[1] en passant par la logistique, le contrôle de gestion, la formation, l'informatique de gestion et la gestion du patrimoine immobilier, *« il s'agit de donner de la noblesse à ces fonctions, qui apportent une réelle valeur ajoutée »*, relève Francis Massé, secrétaire général de la DGAC. Pour réussir ce challenge, il entend actionner trois leviers :
– la conduite du changement, qui s'appuie sur le dialogue social et la communication ;
– la formation et le renforcement des métiers et des compétences ;
– la modernisation du système d'information de gestion et de pilotage (SIGP).
« L'ensemble de nos métiers nécessite, en effet, une circulation de l'information et une communication professionnelle rapides, sécurisées, organisées et classées. Par ailleurs, nous devons renforcer les collaborations internes au sein de la DGAC tout en veillant à respecter, dans le cœur de leurs métiers respectifs, la séparation fonctionnelle entre opérateur, régulateur et surveillance », précise Francis Massé. Au travers du portail DGAC, en cours de construction, des outils de modernisation spécialisés se mettront en place progressivement, tels le SIF[2], le SIRH[3] avec HR Access, etc.

Chacun dans son cœur de métier

Pas à pas, le schéma se précise : création de nouveaux outils, formation des personnels. Certains agents verront simplement se consolider leur métier *via* une formation aux nouveaux outils. D'autres se spécialiseront dans de nouveaux métiers (acheteur public, service facturier, architecte fonctionnel ou technique dans le domaine informatique, contrôleur de gestion, pilotage des performances par objectif, logisticien, gestionnaire de patrimoine, auditeur interne, etc.).

Par exemple, dans le secteur finances, la DGAC va faire émerger trois métiers : celui d'ordonnateur – qui constitue le noyau dur de toute la partie financière et budgétaire – et deux autres, l'un dans le domaine de la mutualisation des procédures d'achat, l'autre au sein d'un service facturier. *« Au nom de la DGAC, j'ai signé une convention de modernisation avec la DGFIP (Direction générale des finances publiques). Elle porte notamment sur la création d'un service facturier source de meilleure gestion de nos factures »*, souligne le secrétaire général.

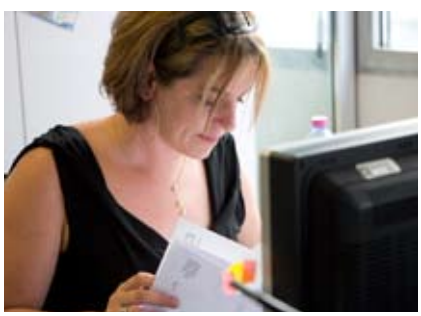
C'est ainsi que, dans le futur, lorsqu'un ordonnateur décidera d'acheter une prestation ou un produit, il déléguera les opérations techniques à un groupement d'achat unique pour toute la DGAC. Celui-ci prendra en charge la recherche des fournisseurs et le suivi de l'achat. En bout de chaîne, le service facturier vérifiera l'adéquation factures/commandes et effectuera le règlement. Mais l'ordonnateur pourra choisir de financer et établir des priorités. Autrement dit, il reste maître de ses priorités, de ses décisions en matière d'achat.

Il s'agit de donner de la noblesse aux fonctions qui apportent une réelle valeur ajoutée.

« L'idée générale, c'est que chacun se concentre sur son cœur de métier, expose Francis Massé. *La professionnalisation sur les cœurs de métier est un signe fort de modernisation de la DGAC dont le souhait est de reconnaître davantage les métiers de la gestion qui sont essentiels pour améliorer sa gouvernance. Les fonctions supports doivent être rationalisées de façon cohérente et bien organisée. Tout le monde connaît la cible et le calendrier de cette modernisation. Nous ne souhaitons pas faire un big bang. Nous avançons progressivement à bon rythme mais sûrement, avec un dialogue et une écoute constants. »* **Évelyne de Lestrac**

1/ Gestion des ressources humaines.
2/ Système d'information financière ; lire *Aviation Civile* n° 352.
3/ Système d'information des ressources humaines.

LES GRANDES ÉTAPES



© DR/DGAC

– **La réforme des fonctions supports** devrait s'étaler sur cinq ans. Au printemps 2010, la mutualisation des serveurs de messagerie, à l'occasion du déploiement de la nouvelle messagerie Amélia, permettra d'en réduire le nombre à 25 au lieu de 97. Toujours dans un objectif d'harmonisation du système informatique, le portail DGAC agit comme projet fédérateur en diminuant l'effet "silo" au niveau de l'information à la DGAC. Il vise avant tout à faciliter le travail des agents.
– Autre exemple, la mise en place du SIF, au 1er janvier 2011. *« Actuellement, nous manquons de professionnalisation sur des objectifs de pilotage financier,* note Hugues Tranchant, sous-directeur des Affaires financières et du Contrôle de gestion. *Le SIF permettra d'opérer un suivi globalisé des fournisseurs. »* Par ailleurs, *« nous n'imposerons aucune mobilité géographique »,* insiste Francis Massé. *« Mais nous voulons que les personnels soient à même d'effectuer des mobilités professionnelles. »*
– Ainsi, dans la région parisienne, à Aix-en-Provence, Bordeaux et Toulouse, des pôles achats et des services facturiers seront installés. *« Cela ne signifie pas que l'on supprime les autres,* précise le secrétaire général. *Il y aura bien, à terme, un service d'achats unique. Mais, dans un premier temps, il se répartira sur quatre ou cinq pôles régionaux. »*

Surveillance Au sein des DSAC-IR*, les pilotes inspecteurs assurent différentes fonctions. Toutes convergent vers le même objectif : la sécurité des vols. Sur le terrain, leur mission exige rigueur, écoute et pédagogie.

ÉRIC DARMANIN
pilote inspecteur

BRIEFING
avant le vol, sur l'aérodrome de Saint-Geoirs (Isère)

© Olivier Guerrin

Voler en **toute sécurité**

« *Mon métier ? Participer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation générale en effectuant à la fois du contrôle, du conseil et de l'aide à la résolution de problèmes.* » En une phrase, Philippe Debitus, pilote inspecteur à la DSAC Ouest, basé à Brest, résume sa mission. Une mission qui se décline en de multiples actions de terrain.

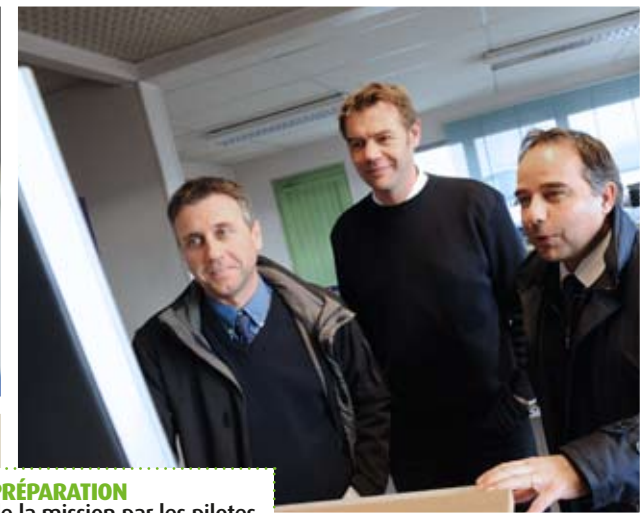
Participer à la certification et à la surveillance des organismes de formation des pilotes, assurer le suivi des examinateurs et des instructeurs, réaliser des tests en vol dans l'ensemble des domaines constituant l'aviation générale… Autant d'activités qui exigent une parfaite maîtrise de la réglementation en vigueur, un sens du contact et de la pédagogie pour véhiculer les messages clés. Sans omettre une réelle capacité d'adaptation afin de mettre à jour ses connaissances, car le métier évolue.

42
pilotes inspecteurs de la DGAC se sont réunis, en 2009, autour du coordonnateur national et de leur DSAC/IR.

En effet, tous les aspects du métier viennent d'être revus à travers une nouvelle instruction actualisant celle de 1992. *« Elle ne modifie pas le contenu du métier,* précise Éric Darmanin, coordonnateur national des pilotes inspecteurs à la DSAC. *Mais elle permet de caler notre manière de l'exercer sur la réglementation européenne. On reprécise également les fonctions en insistant tout particulièrement sur notre mission de promoteur de la sécurité. »*

Car avant d'être des "contrôleurs", les pilotes inspecteurs de la DSAC assurent d'abord un rôle de "conseiller" en sécurité aérienne.

Expérimentés en tant que pilotes et instructeurs,



PRÉPARATION
de la mission par les pilotes inspecteurs

AVANT LE DÉPART
pour un test en vol

LAURENT BELAIR
pilote inspecteur

ayant plusieurs milliers d'heures de vol à leur actif, les pilotes inspecteurs passent l'essentiel de leur temps sur le terrain, entre les aéroclubs et les centres de formation. Ils interviennent auprès des examinateurs, des instructeurs et des usagers.

Conseil et sécurité

« Nous avons un rôle d'écoute et de conseil essentiel pour bien comprendre les problématiques du terrain, trouver des solutions, répondre aux usagers ou appliquer une consigne du règlement, par exemple. Faire de plus en plus de prévention représente, je pense, l'axe vers lequel nous devons vraiment nous engager », insiste Philippe Debitus.

Son confrère, Laurent Belair, de la DSAC Centre-Est confirme cette approche : *« La demande de tous les acteurs est forte sur les aspects sécuritaires. Nous sommes là pour y répondre. »* Ce qu'il faut faire, pourquoi le faire, comment le faire ? Trois questions au cœur de la démarche du pilote inspecteur.

Sur terre ou dans les airs, les pilotes inspecteurs ne perdent jamais le cap. Celui de la sécurité des vols.

Béatrice Courtois

* Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile interrégionales.

ZOOM SUR...
LA COORDINATION, CLEF DE VOÛTE DE L'ORGANISATION

« Pas question d'avoir des disparités entre les régions en matière de sécurité des vols !, souligne Éric Darmanin, coordonnateur national des pilotes inspecteurs. *La coordination entre les pilotes inspecteurs s'avère essentielle. »*

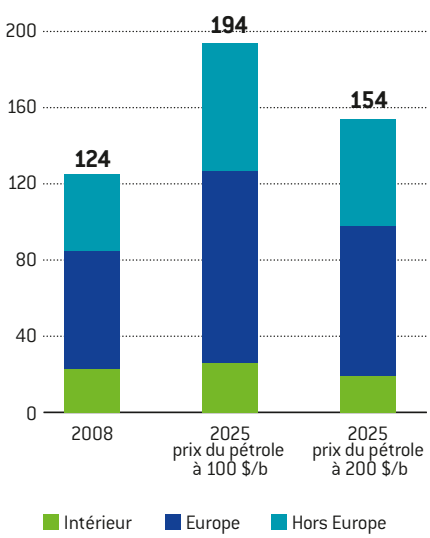
Une fois par an, l'ensemble des pilotes inspecteurs de la DGAC – 42 en 2009 – se retrouvent ainsi autour du coordonnateur national et de leur DSAC/IR. Le but : faire le point sur leurs méthodes, harmoniser les pratiques, envisager des remises à niveau. *« Je souhaite étoffer le panel des formations afin de proposer aux pilotes inspecteurs des formations non techniques, en particulier des stages sur la communication, le management, le travail en équipe, etc. C'est un aspect du métier à renforcer. Il serait bon également de nommer, au sein de chaque DSAC-IR, un pilote inspecteur référent. Véritable correspondant technique, il pourrait remonter les informations et les difficultés. En développant une dynamique de réseau, nous serons en mesure de coller au mieux aux réalités du terrain et d'améliorer sans cesse la sécurité de l'aviation générale »,* poursuit Éric Darmanin.

Trafic Quelque 194 millions de passagers en France d'ici à 2025, contre 124 millions en 2008. C'est la tendance calculée par la Direction du Transport aérien à la DGAC à partir de variables très précises. Une estimation qui prend en compte aussi bien les effets de la crise économique que de la concurrence du TGV.

Quelle croissance à l'horizon 2025 ?

© Thinkstock 2010

LE TRAFIC DE LA FRANCE EN 2025 DANS LE SCÉNARIO MÉDIAN (EN MILLIONS DE PASSAGERS)



Source : DGAC/DTA/SDE1 04/02/2010.

Aujourd'hui, tous les observateurs considèrent la crise qui secoue l'économie mondiale comme l'une des plus importantes depuis 1929. Pour autant, les perspectives de croissance du transport aérien ne sont pas remises en cause.

En France, les services de la Direction du transport aérien (DTA), à la DGAC, sont chargés de "calculer" les perspectives à moyen ou long terme selon un scénario de référence. Bien sûr, les aléas géopolitiques ou sanitaires mondiaux d'ampleur exceptionnelle ne peuvent pas être pris en compte. Hormis ces imprévus majeurs, le trafic aérien en France devrait continuer à bénéficier de l'augmentation de la mobilité internationale – dans un contexte de croissance économique tirée par les pays émergents –, du développement du tourisme et des migrations. Compte tenu de ces facteurs, on escompte 194 millions de passagers en 2025 (pour un baril de pétrole à 100 $) contre 124 millions en 2008. Cette évaluation est une prévision médiane.

En effet, la DTA élabore aussi un scénario bas où le trafic global en métropole passerait à 171 millions de passagers à l'horizon 2025, et un scénario haut avec 221 millions de passagers !

« Précisons qu'il ne s'agit que d'une tendance qui intègre l'occurrence de crises périodiques comme celles qu'a connues le secteur en 1991, 2001-2002 et 2008-2009. Cela n'exclut pas que de nouvelles crises interviennent et créent des "respirations" à la hausse ou à la baisse, explique Philippe Ayoun, sous-directeur des Études, des Statistiques et de la Prospective (SDE) à la DTA. *Comme le dit Mallarmé, "un coup de dés jamais n'abolira le hasard". Il se peut que la crise actuelle modifie en profondeur certains comportements, comme la réduction des voyages d'affaires au profit de la téléconférence, par exemple. »*

Cette prévision montre que le transport aérien dispose encore de leviers de croissance malgré la crise actuelle,

Prévisions en hausse

194 millions de passagers en métropole en 2025, compte tenu de la hausse du prix du baril de pétrole, chiffré à 100 $.

Prévisions en baisse

-21 % soit un trafic aérien réduit à 154 millions de passagers en 2025, en cas de choc pétrolier portant le prix du baril à 200 $.

Scénarios de référence de la DTA

essentiellement sur le transport international intra et extra-communautaire, dont la croissance annuelle moyenne prévue est respectivement de 2,9 % et 3,2 %. En revanche, le trafic métropolitain sur les radiales Paris/province devrait rester stable, voire légèrement baisser à 16 millions de passagers. Sur les transversales, où le train ne circule pas encore partout, il existe toutefois un potentiel significatif de 10 millions de passagers en 2025 (+2,9 % par an).

Train/avion : la complémentarité intermodale

Le TGV a profondément affecté le transport aérien intérieur et vers les métropoles européennes proches, comme Bruxelles ou Londres. *« Depuis 1981, on estime que le TGV a détourné 13 millions de passagers de l'aérien,* souligne Franck Lisio, responsable des prévisions à la DTA-SDE. *Avec la liaison Eurostar, la mise en place de la première phase de la desserte du TGV Est et celle des futures lignes à grande vitesse, la perte de trafic aérien induite sera comprise entre 9 et 10 millions de passagers en 2025. Au total, 23 millions de passagers devraient donc être détournés par le TGV en 2025, soit presque la totalité d'une plateforme comme Orly ! »*

« L'impact du TGV ne doit pas être vu de manière négative. Nous sommes dans le cadre du Grenelle Environnement. La compétition du ferroviaire va permettre d'optimiser et de libérer des capacités dans les aéroports. Des complémentarités intermodales peuvent aussi intervenir entre le train et l'avion : 2,5 millions de passagers ont fait en 2008 une correspondance TGV-avion à Roissy-CDG. Ce trafic devrait croître fortement à l'avenir, renforçant l'attractivité de la plateforme sur le segment long courrier tout en réduisant les émissions de CO_2 », indique Philippe Ayoun.

Après la conférence de Copenhague, en décembre dernier, les prévisions de la DTA devraient permettre aux compagnies aériennes d'évaluer leurs besoins en "permis d'émission" de CO_2 dans la perspective de la mise en œuvre du marché d'échanges (ETS) instauré au niveau européen.

La compétitivité du ferroviaire va permettre d'optimiser et de libérer des capacités dans les aéroports.

Déjà soumis à de fortes influences liées au contexte économique, les transporteurs pourront ainsi anticiper au mieux la nouvelle donne environnementale grâce à ces estimations de trafic. D'autant que cet enjeu prendra de plus en plus d'importance dans les années à venir.

Annette Leroy

DE L'UTILITÉ ET DES USAGES DE LA PRÉVISION

ÉLISABETH BOUFFARD-SAVARY, CHEF DU BUREAU PROSPECTIVE ET VEILLE STRATÉGIQUE

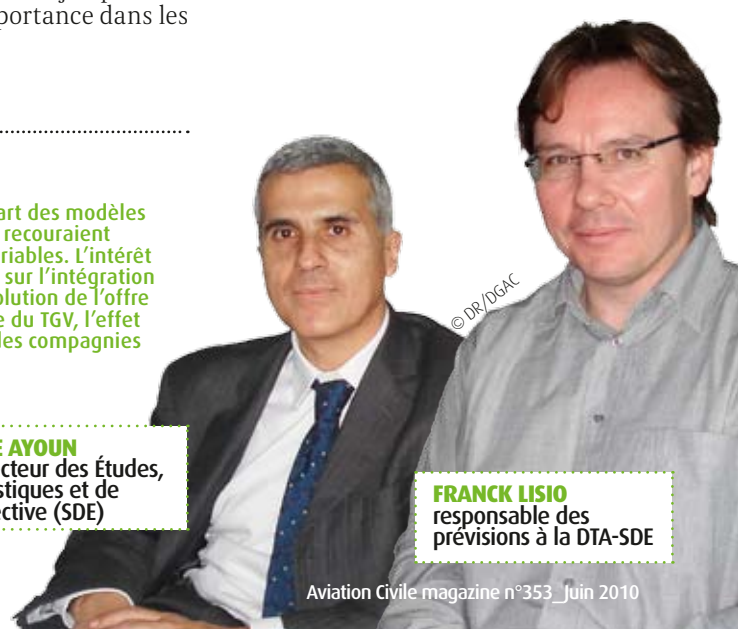
« Les prévisionnistes, dit-on, se trompent toujours. L'avenir, résultat du jeu d'un nombre infini de facteurs, est incertain. Capter cette complexité et la réduire à une série d'équations ne peut donner que des ordres de grandeur.
Aussi, l'utilité de la prévision va bien au-delà du résultat quantifié. Pour les prévisionnistes, elle est notamment dans les réflexions, indispensables à la modélisation, sur l'identification des facteurs d'évolution de la demande de transport aérien, leur évolution et leurs interactions.
Pour les utilisateurs, l'intérêt est dans la description, la quantification des "futurs possibles" et leurs implications. 194 millions de passagers en 2025 : qu'est-ce que cela représente au niveau du trafic aérien pour les aéroports Paris-Orly ou Roissy Charles-de-Gaulle ? *Quid* des capacités ?
Ainsi, les usages concrets qui sont faits de la prévision lui donnent toute son utilité. »

LA MÉTHODOLOGIE

« Pour faire une prévision, on met d'abord en place un modèle économétrique, qui inclut plusieurs variables », explique Philippe Ayoun, sous-directeur des Études, des Statistiques et de la Prospective à la DTA. Principale variable prise en compte ? La croissance économique, que représente le produit intérieur brut (PIB) qui a un effet direct sur le trafic.

Si la richesse économique augmente de 1 %, le trafic aérien augmente de plus ou moins 1 %. *A contrario,* si le prix global de l'aérien augmente, notamment sous l'impact de la croissance du prix du baril, le trafic diminue.

Jusqu'à présent, la plupart des modèles économétriques utilisés recouraient à un petit nombre de variables. L'intérêt de notre modèle repose sur l'intégration de facteurs comme l'évolution de l'offre aérienne, la concurrence du TGV, l'effet fréquences et l'impact des compagnies à bas coût. »



PHILIPPE AYOUN sous-directeur des Études, des Statistiques et de la Prospective (SDE)

FRANCK LISIO responsable des prévisions à la DTA-SDE

Budget En 2009, les répercussions de la crise du transport aérien se sont traduites par une baisse de 7 % des recettes de la DGAC. Des mesures ont donc été prises pour équilibrer son budget.

Les conséquences de la crise

Affectée par une crise sans précédent du secteur aérien, la DGAC doit faire face à un recul important de ses recettes. *« Pour 2009, nous estimons cette perte de recettes à 7 %,* indique Hugues Tranchant, sous-directeur des Affaires financières et du Contrôle de gestion au Secrétariat général de la DGAC. *Cela est dû, d'une part, à la baisse du produit des redevances de navigation aérienne, qui sont perçues sur les vols contrôlés et représentent 75 % de nos recettes ; et, d'autre part, à celle de la taxe de l'aviation civile, perçue sur chaque passager transporté. »*

Pour faire face à cette situation et équilibrer son budget, la DGAC a donc pris un certain nombre de mesures. Tout d'abord, elle a eu deux recours exceptionnels à l'emprunt : l'un d'un montant de 100 millions d'euros au premier semestre 2009, l'autre de 65 millions d'euros, en fin d'année.

Dans le même temps, l'administration s'est attachée à réduire ses dépenses de 30 millions d'euros. La politique de voyage initiée en 2007 a permis de réduire les coûts de 8 % entre 2008 et 2009. Corrélativement, la DGAC a continué sa politique d'optimisation des achats en l'orientant sur l'informatique de gestion, la flotte automobile ou, encore, les solutions d'affranchissement et d'impression. *« Au niveau de la DSNA*, nous avons décidé, par exemple, de limiter les déplacements en privilégiant désormais les visioconférences. Nous achetons aussi des billets d'avion non remboursables, donc moins chers,* souligne Hervé Toro, sous-directeur des Finances à la DSNA. Ces actions ont d'ores et déjà permis de réduire ce type de dépenses de 3 millions d'euros par rapport à 2008. »

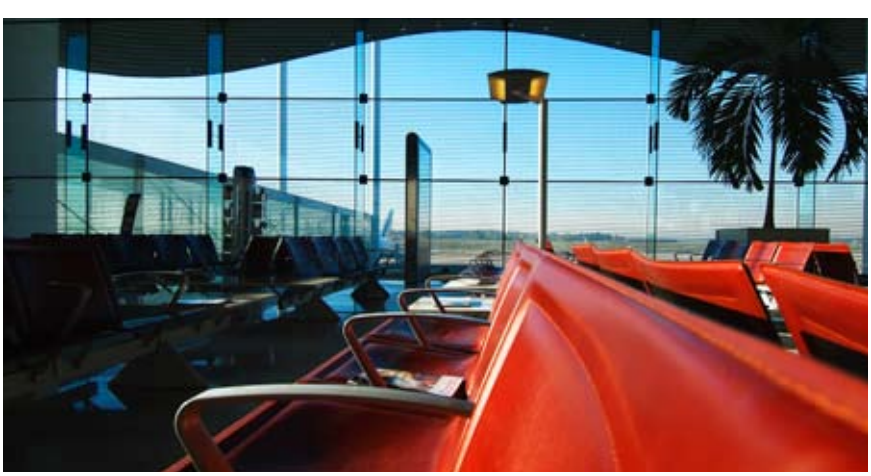
Si les dépenses de fonctionnement sont aujourd'hui passées au peigne fin, les investissements demeurent, eux, maintenus en majorité. *« Nous avons choisi de ne pas trop les réduire car les investissements d'aujourd'hui conditionneront les capacités opérationnelles de demain. Et nous devons être en mesure de faire face à une reprise du trafic »,* précisent Hugues Tranchant et Hervé Toro.

Quant aux prévisions pour le budget 2010, elles ont aussi été revues à la baisse, la reprise n'étant pas encore sensible.

Dans ce contexte, malgré une progression moyenne de 4,9 % des redevances métropolitaines de navigation aérienne et de la taxe de l'aviation civile, en 2010, la DGAC devra de nouveau recourir à l'endettement pour équilibrer son budget. Elle le fera en maîtrisant ses dépenses et en prenant en compte les difficultés des compagnies aériennes. *« Néanmoins, il convient de poursuivre les investissements de productivité, notamment dans le domaine de la navigation aérienne »,* ajoute Francis Massé, secrétaire général de la DGAC.

Sylvie Mignard

* Direction des Services de la Navigation aérienne.

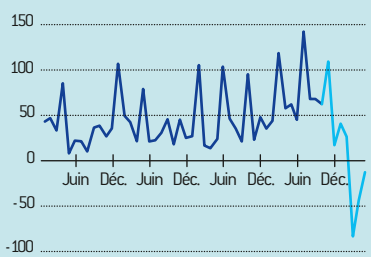


© Gabrielle Voinot/STAC

L'EUROPE SE SERRE LA CEINTURE

Partout en Europe, la crise entraîne des impacts importants. Elle contraint les prestataires de l'aviation civile à des mesures drastiques pour réduire leurs dépenses. Cependant, sur les 38 pays membres d'Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, seuls cinq – dont la France –, proposent des services rendus directement par l'État. Dans les autres pays, ce sont des personnes morales publiques distinctes, voire des prestataires privés mais à capitaux publics (à une exception près), qui gèrent les services de navigation aérienne. Pour faire face à la crise, certains ont donc choisi de réduire leur personnel, essentiellement dans les fonctions supports, comme au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.

ÉVOLUTION DE LA TRÉSORERIE (EN M€ - 2009)



40 M€

Pour 2010, le Parlement a voté un budget de la DGAC inférieur de 40 M€ à celui prévu initialement dans le budget pluriannuel 2008-2010.

Chantiers Après l'achèvement de la réhabilitation de la résidence Clément-Ader, l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) dispose désormais d'un cadre en grande partie rénové. Son ambition : mieux accueillir les étudiants, en particulier ceux provenant de l'étranger.

L'ÉNAC en travaux
Soutenir une ambition européenne

© ÉNAC

_La rénovation du campus fait de l'ÉNAC un acteur européen de référence en matière de formation.

L'ÉNAC a achevé une nouvelle étape de modernisation de ses installations suite à la décision, prise il y a cinq ans, de renouveler entièrement son parc immobilier.

Datant de 1968, la résidence Clément-Ader a ainsi été entièrement réhabilitée en septembre 2009. Conduits sur douze mois pour un coût de 11 millions d'euros, les travaux ont donné jour à un nouvel ensemble immobilier. Ce dernier comporte 211 studettes ainsi que quatre studios destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Déjà, en 2006, une première amélioration avait été apportée avec l'inauguration d'une résidence entièrement neuve d'une capacité de 302 studios, dont six adaptés aux PMR. Pour autant, la rénovation du campus n'est pas encore achevée…

Un autre bâtiment de la fin des années 1960, la résidence Blériot, est entré en travaux pour un an depuis septembre 2009. Il présentera la même capacité que la résidence Clément-Ader. Aucune décision quant à une éventuelle rénovation n'a, en revanche, été prise pour la troisième et dernière résidence historique. Ainsi que l'explique son délégué à la communication, Jean-Louis Latieule, *« l'ÉNAC aura récupéré l'intégralité de son parc immobilier, soit 700 chambres environ, en septembre 2010 »*. Alors qu'elle fête actuellement ses soixante ans d'existence, l'ÉNAC dispose dorénavant d'installations portées aux plus hauts standards internationaux. Au-delà des quelque 1 000 élèves et stagiaires étrangers qu'elle reçoit chaque année, elle peut ainsi asseoir sa volonté de devenir un acteur de référence dans le domaine de la formation sur le plan européen. Une ambition d'ailleurs confortée par l'arrivée d'une première promotion de douze aiguilleurs du ciel européens, envoyés par Eurocontrol Maastricht en janvier 2010. Ils seront accompagnés par huit Géorgiens. Une première, porteuse de perspectives européennes prometteuses pour l'ÉNAC. **Olivier Constant**

EN SAVOIR PLUS…

VERS UNE FUSION ÉNAC/SEFA*

Une fusion de l'ÉNAC et du SEFA est actuellement engagée. Objectifs : conduire à l'émergence d'une véritable académie d'État du transport aérien à dimension européenne, voire internationale. Le nouvel établissement public administratif devrait voir le jour, au plus tard, le 1er janvier 2011.

* Service d'Exploitation de la Formation aéronautique.

QUALITÉ DE VIE

Les travaux de modernisation de la résidence Clément-Ader ont métamorphosé le cadre de vie des étudiants. Les anciennes chambres de 10 m² se sont transformées en studettes de 12 m², équipées de salles d'eau et de kitchenettes. Ces logements parfaitement isolés disposent, en outre, d'une offre TV internationale de 27 chaînes. Autre nouveauté, les étudiants peuvent désormais pratiquer à l'année le football et le rugby, la pelouse ayant fait place à un gazon synthétique. La cour d'honneur a également fait peau neuve pour devenir un vrai lieu de vie pour les étudiants. Reste à conduire la rénovation des trois amphithéâtres et de la médiathèque d'ici à 2012. À cette échéance, les amphis auront été dotés de moyens audiovisuels de dernière génération.

MARC HOUALLA
directeur de l'ÉNAC, chef du SEFA

© ÉNAC

Arrivée Le 1er juillet 2009, Lucette Lasserre est passée de la navigation fluviale à la navigation aérienne en prenant la direction du CRNA[1] Sud-Ouest, à Bordeaux. Elle est ainsi devenue l'une des premières femmes à diriger un centre de contrôle en route. Elle nous présente les principaux projets en cours.

« Préparer l'avenir nous engage tous »

Vous avez évolué dans des domaines très différents. Qu'est-ce qui vous a incitée à rejoindre la DGAC ?
Au cours de ma carrière, j'ai toujours cherché à découvrir de nouveaux domaines. Lorsque j'ai été nommée IPC, j'ai effectué des démarches prospectives auprès d'administrations que je ne connaissais pas, dont la DGAC, qui m'a proposé la direction du CRNA-SO. C'était une proposition encore plus prometteuse que ce que j'imaginais. Je suis ravie et très honorée d'avoir obtenu ce poste.

Vous avez un profil atypique pour la navigation aérienne et vous êtes l'une des premières femmes à diriger un CRNA. Quelles ont été vos impressions au cours des premiers mois d'activité au CRNA-SO ?
A priori, cela aurait pu être considéré comme deux handicaps. Mais ce n'est pas du tout ce que j'ai constaté. Tout d'abord, la féminisation progresse dans la navigation aérienne : à Bordeaux, les femmes représentent 40 % de l'encadrement et 34 % des contrôleurs aériens. Ensuite, j'ai reçu un très bon accueil, tant pendant mes deux mois à la direction des opérations de la DSNA[2] que de la part des personnels du CRNA. L'été dernier, j'ai passé plusieurs demi-journées dans tous les services pour que les agents m'expliquent leur travail. Ils ont été sensibles à cette démarche, et ont également montré de la curiosité à l'égard de mon parcours professionnel. L'expérience acquise dans mes précédents postes me sera certainement utile. J'ai appris à gérer avec peu de moyens, et donc à établir des priorités tout en sachant faire preuve d'écoute et d'ouverture au dialogue,

© Léa Crespi

La rareté de l'espace aérien impose de repenser en permanence son organisation.

Le CRNA-SO mène un projet de restructuration de son espace aérien supérieur. En quoi consiste-t-il ?
La rareté de l'espace aérien et les problématiques liées à son partage, notamment avec les services de la Défense, ont été une de mes grandes découvertes. Cette situation impose de repenser en permanence l'organisation de l'espace aérien. En l'occurrence, dans le cadre de la restructuration des armées, le transfert de certaines activités du nord-est vers le sud-ouest de la France, prévu entre 2011 et 2015, accroît les demandes de la Défense. Cela complique la nécessaire recherche de compromis au sein du GTESSO[3], qui a pour mission d'optimiser la gestion de notre espace aérien. Ces travaux doivent, pour la plupart, être également concertés avec nos partenaires espagnols des centres de contrôle de Madrid et de Barcelone.

Le saviez-vous ?
Le CRNA-Sud-Ouest participe, depuis 2009, à une expérimentation de mutualisation et de professionnalisation des fonctions supports qui impliquent tous les services de la DGAC implantés à Bordeaux (CESNAC, SIA, CRNA, DSAC).
Sur ce site pilote, ces services ont signé un accord cadre, avec plusieurs lots, pour l'achat de produits consommables dans les domaines de l'informatique, de la papeterie et de l'entretien.
Les premiers bénéfices budgétaires de cette expérimentation se concrétiseront en 2010 et devraient être amplifiés avec la mise en œuvre du système d'information financière (SIF), en 2011.

PARCOURS

1960 : naissance à Mont-de-Marsan (Landes) / **1980 :** école nationale des techniciens de l'Équipement. Début de carrière dans le domaine de l'informatique en administration centrale / **1987 :** responsable de l'informatique de la Mission "tête Défense" / **1992 :** ingénieur des travaux publics de l'État, chef de projet de l'informatique des centres d'information routière / **1999 :** urbanisation des systèmes d'information du domaine gestion de la route au Service technique des routes et autoroutes / **2003 :** cycle préparatoire à l'ENA / **2004 :** chargée de mission "stratégies ministérielles de réforme" dans les services du Premier ministre / **2006 :** adjoint puis chef de l'arrondissement Seine-amont au Service navigation de la Seine et directrice de l'agence portuaire Seine-amont au Port autonome de Paris. **2008 :** nommée IPC / **Mai 2009 :** arrivée à la DGAC

Quelles sont les évolutions du projet AEFMP (Algérie/ Espagne/France/ Maroc/Portugal) ?
Cette coopération multilatérale date de 1996. Elle vise à harmoniser les pratiques des prestataires de navigation aérienne dans le sud-ouest de l'Europe, mais aussi dans le Maghreb, dans le prolongement de l'Espagne et du Portugal, pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. Les CRNA Sud-Est et Ouest sont également impliqués. Quel est l'enjeu aujourd'hui ? D'un côté, la France, de l'autre, l'Espagne et le Portugal appartiennent à des FAB[4] différents, respectivement le FABEC[5] et le FAB Sud-Ouest. L'AEFMP doit être un instrument de liaison, de cohérence entre ces deux FAB. Je préside depuis janvier le sous-groupe de travail consacré aux aspects opérationnels. Notre CRNA devra renforcer les moyens qu'il y consacre, car il faut une nouvelle impulsion compte tenu de cette dimension plus stratégique.

Les échanges directs entre contrôleurs civils et militaires améliorent la compréhension des contraintes de chacun.

Le CRNA-SO est site pilote pour la mise en place de coordinations directes avec le contrôle aérien militaire. Quel en est le bilan ?
La plupart des CRNA hébergent dans leur salle de contrôle des centres militaires de coordination et de contrôle. À Bordeaux, en mai 2009, nous avons signé et mis en œuvre un protocole d'accord dont l'intérêt est double : réaliser des coordinations directes entre contrôleurs civils et militaires pour une meilleure gestion de la circulation en route militaire ; et établir une liaison directe entre le chef de salle et l'officier de coordination et de contrôle de la Défense, installé en salle de contrôle, pour mieux appréhender les situations particulières, notamment orageuses. C'est le concept de "gestion opérative". Le bilan est très positif, car ces échanges directs améliorent la compréhension des contraintes de chacun et optimisent la prise en compte de nos demandes en temps réel.

Quand seront achevés les travaux de rénovation du CRNA Sud-Ouest ?
La rénovation en cours du bloc technique a été précédée par la construction de la nouvelle salle de contrôle au début des années 2000. Les travaux de génie civil s'achèveront en juin 2010. Puis la Direction de la Technique et de l'Innovation de la DSNA installera les nouveaux équipements avant l'emménagement, à l'automne prochain. Le bâtiment rénové sera inauguré au dernier trimestre 2010.

Propos recueillis par Daniel Bascou

1/ Centre en route de la navigation aérienne.
2/ Direction des Services de la Navigation aérienne.
2/ Groupe de travail espace supérieur Sud-Ouest.
3/ Blocs d'espace fonctionnel.
4/ FAB Europe Central.

Faillite Des milliers de passagers se retrouvent parfois cloués au sol en raison de la liquidation judiciaire de compagnies aériennes. Un projet d'indemnisation des victimes de faillites pourrait donc voir le jour, mais pas avant 2012… au mieux.

L'Europe veut mieux protéger les passagers

La liquidation judiciaire de compagnies aériennes constitue assurément un sujet d'actualité. Pour preuve, les disparitions des compagnies à bas coût, la slovaque Sky Europe et l'italienne Myair.com, durant l'été dernier, ou encore l'espagnole Air Comet, en décembre 2009. Ces trois transporteurs viennent ainsi s'ajouter aux 75 autres qui ont cessé leur exploitation depuis 2000.

S'agissant de la France, *« dans leur ensemble, les compagnies aériennes étaient plutôt en bonne santé avant la crise actuelle. Ce n'était pas le cas en 2001. Pour l'heure, en France, seule la compagnie New Axis Airways a déposé son bilan le 12 novembre 2009 »,* indique François Théoleyre, sous-directeur des Transporteurs et Services aériens à la DTA*.

En tant qu'organisme délivrant les licences de transporteur aérien, la DGAC se doit d'assurer un suivi continu de l'état de santé économique des compagnies aériennes françaises. Chaque mois, en effet, ces compagnies transmettent des indicateurs à la DTA : évolution du chiffre d'affaires, nombre d'heures de vol, état de la trésorerie… En cas de dégradation, celle-ci peut émettre des recommandations à la direction de la compagnie, notamment en termes d'apport financier à atteindre. Lorsqu'un placement en redressement judiciaire survient, la DTA examine alors la situation de la société au regard des garanties financières que les compagnies doivent présenter pour avoir une licence. Elle travaille, parallèlement, en collaboration avec le tribunal de commerce, pour étudier les offres de reprise ou de continuation. La DTA doit, notamment, s'assurer que les repreneurs potentiels amènent des financements suffisants.

La DGAC se doit d'assurer un suivi continu de l'état de santé économique des compagnies aériennes françaises.

Des pistes pour indemniser les voyageurs

Très souvent, ce type de liquidation judiciaire engendre des difficultés considérables pour les passagers. Ayant déjà acquitté le prix de leur transport, les voyageurs se retrouvent acculés à acheter un nouveau billet. En effet, seuls les passagers ayant acheté un forfait (vol + hébergement, par exemple) dans une agence de voyages bénéficient d'un retour assuré par le voyagiste. Pour les autres, la situation peut alors devenir cauchemardesque : les passagers restent bloqués sur leurs lieux de destination, sans possibilité alternative de retour ou de prise en charge de leur hébergement. D'où la proposition du Parlement européen d'instaurer un "fonds de garantie" pour le versement d'indemnités. Mais les compagnies bien gérées se déclarent d'ores et déjà opposées à payer pour les sinistres des autres transporteurs.

Cette mesure n'est toutefois pas la seule à l'étude. Quatre autres propositions sont également examinées par la Commission européenne :
– la première consisterait à rehausser les garanties financières demandées au démarrage des compagnies ;

Le Parlement européen préconise la création d'un "fonds de garantie" pour indemniser les passagers.

© Thinkstock 2010

Le saviez-vous ?

Pour créer une compagnie aérienne en France, il faut arriver à convaincre la DGAC de la solvabilité du projet sur une période de deux ans.

Pour obtenir sa licence d'exploitation de transporteur aérien notamment, une entreprise doit détenir un certificat de transporteur aérien (CTA) et apporter des garanties financières.

Pour réduire le nombre de faillites de nouveaux transporteurs aériens, la réglementation européenne prévoit la communication d'informations financières de qualité aux autorités nationales compétentes.

– la deuxième serait, en quelque sorte, une "assurance-vie" financée par les compagnies. Elle indemniserait les passagers en cas de faillite ;
– une troisième formule viserait à permettre aux passagers de souscrire une assurance individuelle facultative ;
– enfin, pourrait être instauré le principe d'une obligation de solidarité inter-compagnies pour rapatrier les passagers bloqués. En pratique, celle-ci existe souvent : des compagnies comme Air France et Turkish Airlines ont, dans le passé, acheminé des passagers bloqués à Istanbul à des tarifs préférentiels.

Mais quelles que soient les décisions prises par l'Union européenne d'ici à 2012, ces dispositions devront veiller à préserver l'équilibre économique d'un secteur auquel il est déjà beaucoup demandé**.

Olivier Constant

* Direction du Transport aérien.
** Un arrêt rendu en novembre 2009 par la Cour européenne de justice oblige désormais les compagnies aériennes à indemniser les passagers subissant des retards supérieurs à trois heures.

78
transporteurs
ont cessé leur activité depuis l'année 2000.

QUESTIONS À…

PATRICK LANSMAN

CHEF DE LA MISSION DU DROIT DES PASSAGERS AU SEIN DE LA DTA

Aujourd'hui, quels sont les droits des passagers en cas de faillite d'une compagnie aérienne ?

Il existe deux types de situations. La première se réfère à un forfait touristique acquis en agence de voyages. En cas de faillite du transporteur, l'agence de voyages est tenue de trouver un moyen de substitution, à ses frais, en application du code du tourisme, qui prévoit une responsabilité de plein droit de l'agence de voyages. La seconde situation découle de l'achat d'un vol "sec". Lors d'un dépôt de bilan conduisant à un redressement judiciaire, voire une liquidation, le passager doit se tourner vers l'administrateur judiciaire désigné pour faire face aux dettes de la compagnie. Or, le passager n'est pas le premier prioritaire. Cependant, le paiement des billets achetés chez un voyagiste est versé à un intermédiaire, le BSP *(Billing & Settlement Plan),* qui paye les transporteurs une fois par mois. Si entre-temps le transporteur fait faillite, les passagers peuvent, dans certaines conditions, être remboursés.

Comment améliorer cette situation ?

L'Union européenne s'intéresse de près à la question. D'ailleurs, le Parlement européen a publié, le 25 novembre 2009 *(lire ci-contre),* une résolution demandant à la Commission de lui fournir des propositions. La DGAC participera bien évidemment à ces réflexions européennes. Au-delà des préconisations tournant souvent autour de trois grandes idées – fonds de garantie, système d'assurance obligatoire des compagnies et facultative des passagers –, la Commission réfléchit aussi à une modification de la directive sur les voyages à forfait, qui pourrait comporter des dispositions relatives aux vols secs vendus par les agences de voyages.

© DR/DGAC

Jean-Michel Vernhes Aéroport Toulouse-Blagnac est une des premières sociétés aéroportuaires créées en 2007, en application de la loi du 20 avril 2005 sur les aéroports*. La concession, auparavant détenue par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), a été prolongée jusqu'en 2046. Premier bilan avec le président du Directoire.

Une nouvelle gouvernance en régime de croisière

© Philippe Garcia

PARCOURS

1993 -1998: DGAC, directeur adjoint de la navigation aérienne, responsable des ressources humaines / **1999 :** directeur de la Concession de l'aéroport Toulouse-Blagnac / **2007 :** président du Directoire de la société Aéroport Toulouse-Blagnac

Quel bilan faites-vous du changement de statut de l'exploitant aéroportuaire en termes de gouvernance ?
La réforme de la gestion des aéroports a dissocié les fonctions d'orientation et de contrôle et les fonctions de gestion. Les premières relèvent du Conseil de surveillance, présidé par Emmanuel Duret, et les secondes du Directoire que je préside. Après une période d'adaptation, et les prérogatives de chacun étant bien respectées, cette nouvelle gouvernance a atteint son régime de croisière et fonctionne très bien.

Quelles sont les évolutions liées aux nouvelles procédures financières ?
Les évolutions ont été fortes, en particulier en matière de reporting et de prévisions financières. Nos équipes ont été renforcées et les outils financiers améliorés. La mise en place d'un progiciel de gestion intégré (SAP) en 2007 nous a aidés, surtout pendant les travaux préparatifs au contrat de régulation économique. Enfin, nous avons mis à plat toutes nos règles comptables, notamment en matière d'amortissement, avec l'aide de l'Agence des participations de l'État.

Quels sont les enjeux et les avancées dans les relations avec le personnel sous statut CCI ?
À la création de la société, tous les personnels étaient sous statut CCI et ont été mis à disposition de l'aéroport. L'enjeu consistait à mettre en place les conditions sociales pour qu'ils puissent rapidement choisir de signer un contrat de travail avec notre société. Dans cette perspective, nous avons installé en 2008 des organes de représentation collective (comité d'établissement, CHSCT), signé un accord local d'entreprise et un accord d'intéressement en 2009. Aujourd'hui, sur un effectif de 280 personnes, 180 sont salariées de la société. Nous espérons que cette évolution se poursuivra et que dix ans après la création de la société, en 2017, très peu d'agents seront dans la situation de revenir à la CCI, comme le prévoit la loi.

Le contrat de régulation économique (CRE) signé début 2009 avec l'État résiste-t-il aux effets de la crise ?
Ce CRE est notre feuille de route pour les cinq ans à venir. Il fixe un plafond d'évolution de nos redevances aéroportuaires pour financer nos investissements et améliorer notre qualité de service. Il nous donne une visibilité intéressante sur nos investissements et sur nos ressources.
Le processus de concertation a été long mais très riche: discussion avec les transporteurs aériens, documentation consultative, avis des équipes, avis de la commission consultative aéronautique et négociation avec la DGAC.
En 2009, après consultation de la commission consultative aéronautique, nous avons retenu un plafond d'augmentation des redevances de 3,7 % au lieu de 4,7 %. Malgré la baisse du trafic par rapport aux prévisions, nous restons dans le domaine de validité du CRE.

Votre capacité vient d'augmenter avec l'ouverture du hall D. Comment envisagez-vous de développer le trafic aérien dans le contexte actuel ?
Le hall D a été conçu pour accueillir 8,5 millions de passagers à l'horizon 2020, contre 6,3 millions aujourd'hui. Après une stagnation en 2010, nous comptons sur une reprise de notre trafic de 3 à 3,5 % par an. Notre objectif est que la part des *low cost* atteigne 20 %, contre 17 % aujourd'hui. La baisse du trafic, avec le TGV en 2020, sera compensée par le développement du trafic européen et international, en particulier sur l'Afrique du Nord et le pourtour méditerranéen. **Propos recueillis par Daniel Bascou**

* Pour en savoir plus : www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=10239

Cas d'école Le rachat d'Elysair par British Airways a suscité quelques difficultés concernant la modification du certificat de transport aérien (CTA) de la compagnie française, rebaptisée Openskies. Solutions.

Un CTA sur mesure pour Openskies

Elysair, compagnie française opérant sous la marque commerciale L'Avion, lançait ses premiers vols entre Paris et New York/Newark en 2007. Le concept de ce spécialiste des vols *low cost* en classe affaires ? Une configuration originale : deux Boeing 757-200 équipés de seulement 90 sièges, alors qu'ils peuvent en accueillir 200. En huit mois d'activité, son taux de remplissage atteint 70 à 80 % !

Par la suite, Elysair renforce ses fréquences vers New York. Elle passe de neuf à douze vols hebdomadaires, en mai 2008. Mais, le 2 juillet, British Airways annonce qu'elle rachète Elysair/L'Avion. Avec la volonté de la fusionner avec sa propre filiale, Openskies, qui vient d'opérer son premier vol entre Orly et New York JFK. La marque L'Avion se voit définitivement remplacée par Openskies, le 4 avril 2009.

Une société de droit français

Or, le rachat d'Elysair crée une situation particulière pour la modification de son certificat de transport aérien (CTA) initialement délivré par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) Nord. En effet, rachetée par British Airways, la compagnie reste une société de droit français, mais avec un actionnariat majoritairement britannique. *« En plus des deux avions immatriculés en France, nous avons dû intégrer au CTA d'Elysair les deux appareils d'Openskies immatriculés en Grande-Bretagne, avec des équipages britanniques »*, expose Christian Dominique, alors chef de la division Transport aérien de la DSAC-Nord, qui gère les transporteurs (hors Air France) opérant à Roissy, à Orly et au Bourget.

Mixer les équipages

« Pour l'ensemble de la procédure (contrôle documentaire, etc.), nous avons d'abord maintenu les deux compagnies séparées (flottes et équipages). Après la fusion/absorption, Elysair a formé les équipages français et britanniques aux mêmes méthodes d'exploitation avant d'élaborer une documentation commune (MANEX). Ensuite, nous avons autorisé la compagnie fusionnée à mixer les équipages, relate Christian Dominique. *L'intégralité de ce processus a duré environ six mois. Le cloisonnement initial des flottes et des équipages était le seul moyen d'uniformiser efficacement l'ensemble, malgré des problèmes de planning au niveau de la compagnie qui ont eu des répercussions sur certains vols. »*

Pour la DSAC-Nord – qui a collaboré sur ce dossier avec l'OCV, le GSAC/Orly et l'échelon central de la DSAC/NO et PN* –, ce cas inédit a occasionné la mise en place de mesures d'accompagnement particulières. L'expérience permettra de mieux appréhender d'éventuels rachats entre transporteurs qui ne devraient pas manquer de survenir à nouveau.

Annette Leroy

* Organisme du contrôle en vol, Groupement pour la sécurité de l'aviation civile, DSAC/directions techniques Navigabilité et Opérations, Personnels navigants.

FICHE D'IDENTITÉ

Nom de la compagnie : Openskies (depuis le 4 avril 2009)
Flotte : 4 Boeing 757-200
Siège social : Orly (Essonne)
Société mère : British Airways
PDG : Dale Moss
Vice-président exécutif : Marc Rochet

Paris-Washington
La compagnie 100 % affaires a ouvert cette nouvelle destination, cinq fois par semaine depuis le 3 mai. Elle estime être profitable d'ici à 2012-2013.

© DR openskies

Industrie Fort de ses qualités économiques et environnementales, le nouvel ATR 72-600 semble promis à un bel avenir. La DGAC soutient, depuis l'origine, la célèbre famille d'avions de transport régional franco-italiens ATR.

ATR 72-600, performance écologique

« *Les ATR représentent une catégorie d'avions très pertinente, tant pour leurs qualités opérationnelles, économiques qu'environnementales. L'évolution de la gamme va dans le sens de l'histoire. Elle répond aux préoccupations majeures du transport aérien »,* assure Nathalie Domblides, chef du bureau des Grands programmes à la DTA[1]. Un constat qui justifie le soutien financier de la DGAC à la plus récente série "-600" des ATR. Comme les précédentes, celle-ci sera composée de deux modèles : l'ATR 72-600, d'une capacité de 68 à 74 sièges, et l'ATR 42-600, d'une capacité de 48 à 50 sièges. Le premier, précédant son "petit frère" de quelques mois, a été officiellement présenté à quelque mille invités le 1er octobre 2009, à Toulouse.

L'ATR 72-600 représente donc le dernier-né et la troisième génération d'une famille qui comptera bientôt 1 000 exemplaires vendus depuis 1981. Le succès du programme a permis au constructeur franco-italien ATR d'investir régulièrement pour améliorer son produit. L'ATR 72-600 en est aussi le résultat.

En fait, les qualités de cet ATR, comme tous ceux de la famille, résultent pour beaucoup du choix de sa motorisation, assurée par deux turbines ultramodernes entraînant des hélices[2]. *« Ces appareils soutiennent aisément la comparaison avec les "jets" en termes de performance et de confort. Sur des distances allant jusqu'à 350 nautiques[3], cela se traduit par une différence de temps de vol minime »,* précise Nathalie Domblides.

35 % de carburant en moins

Conservant la même cellule que ses prédécesseurs, l'ATR 72-600 se distingue par une nouvelle avionique Thales "tout écran", de la même génération que celle qui équipe l'A380. Et, surtout, par de nouveaux moteurs : des PW127M.

Plus performants, ils sont issus de la dernière génération des turbines de Pratt & Whitney Canada. Ces moteurs assurent à la fois des niveaux minima de consommation, d'émissions gazeuses et de bruit. Sur des distances de 200 nautiques, l'ATR 72-600 consomme ainsi 35 % de carburant de moins qu'un jet de 70 places. Conséquence : il émet également 35 % de CO_2 en moins !

Côté NOx, les redoutés oxydes d'azote, la différence atteint 40 %[4]. Quant au niveau sonore, il s'avère largement inférieur aux exigences actuelles (chapitre IV de l'OACI[5]). Et il reste encore en deçà des prochaines normes (chapitre V), qui n'entreront en vigueur qu'en 2026…

« Tous ces facteurs en font l'avion de l'avenir, compatible avec les exigences élevées du développement durable », souligne Isabelle Renaison, chargée de programme à la DTA. Et d'ajouter : *« Lorsque l'on sera sorti de la crise, les contraintes environnementales et relatives à la raréfaction de nos énergies fossiles demeureront… »*

De son côté, l'avionique est composée de cinq écrans alignés sur la planche de bord. Elle apporte un plus grand confort de pilotage et une sécurité encore accrue, notamment grâce à un système centralisé de maintenance qui détecte automatiquement toute anomalie.

La spécification et l'intégration à la machine des moteurs et de l'avionique ont exigé un travail important et innovant de la part d'ATR. Ces phases industrielles ont fait l'objet de l'aide financière

Le saviez-vous ?
Alliant EADS à Alenia Aeronautica, ATR est un GIE*. Créé en 1980, il emploie 850 personnes, et son siège se situe à Toulouse.

ATR figure parmi la dizaine de constructeurs de biturbopropulseurs qui se sont partagés le marché du transport régional dans les années 1980-90. Après une concurrence sévère avec les jets, arrivés tardivement sur ce marché, les avions à hélices ont finalement su faire la preuve de leurs avantages auprès des compagnies. Mais Bombardier, au Canada, et ATR, en Europe, demeurent les seuls constructeurs présents. Pour eux, l'heure n'est plus aux incertitudes sur la viabilité de leurs avions, mais bien à leur amélioration.

* Groupement d'intérêt économique.

© DR/ATR

de la DGAC. Rappelons que cette aide consiste en des avances, remboursables sur la base des livraisons à venir, avec intérêts. *« Elle traduit l'implication de l'État pour partager avec l'industriel les risques afférant au développement, à la certification et à la commercialisation. Cela nous semble parfaitement justifié eu égard aux qualités de l'appareil et à la stratégie de notre ministère de tutelle »*, souligne Nathalie Domblides.

Régis Noyé

L'ATR 72-600, qui poursuit ses essais en vol à Toulouse, devrait entrer en service début 2011.

L'ATR 42-600 devrait démarrer ses vols commerciaux en 2011. Le 4 mars dernier, il a volé pour la première fois avec les mêmes moteurs que l'ATR 72-600.

1/ Direction du Transport aérien.
2/ D'où leur qualificatif de "biturbopropulseurs".
3/ Soit près de 650 kilomètres.
4/ Mesurée dans les phases de vol les plus polluantes, à savoir l'atterrissage et le décollage.
5/ Organisation de l'aviation civile internationale.

© DR/ATR

QUESTIONS À…

STÉPHANE MAYER,
PRÉSIDENT EXÉCUTIF D'ATR

En quoi l'ATR 72-600 satisfait-il aux nouvelles contraintes des compagnies ?
Essentiellement grâce à sa faible consommation, l'ATR 72-600 bénéficie d'un coût d'exploitation inférieur de 31 % à celui d'un jet de même capacité, en moyenne. C'est aujourd'hui un paramètre fondamental pour les compagnies. En matière d'environnement, ses résultats sont éloquents au niveau des émissions gazeuses et sonores. À ces atouts s'ajoutent une grande polyvalence d'emploi et des capacités d'atterrissages et de décollages courts, sur des terrains sommairement aménagés et/ou situés en altitude.

Quelles sont aujourd'hui les perspectives de vente des ATR ?
On estime que le marché des avions régionaux, toutes motorisations confondues, s'élève à quelque 7 500 exemplaires pour les vingt prochaines années. Or, la part estimée des biturbopropulseurs est passée de 15 à 35 % au cours des dix dernières années. Cela représente donc environ 2 600 appareils.
Sur ce marché, nous comptons consolider la part dont nous bénéficions actuellement, qui est supérieure à 50 %. Nous totalisons déjà une soixantaine de commandes pour la série -600.

Quel bilan faites-vous des dix dernières années ?
À partir des années 1990, les biturbopropulseurs à hélices ont gravement souffert d'une préférence très marquée des compagnies pour les jets : c'est ce que l'on a appelé la "jetmania".
Mais, à partir de 2005, avec la remontée des prix du pétrole, nous avons enregistré une reprise significative des ventes. En cinq ans, nous avons totalisé presque 350 commandes, soit plus de 30 % de notre volume total d'activité depuis 1981 ! Parallèlement, nous avons multiplié par presque quatre nos livraisons, passant de 15 en 2005 à 55 en 2008. Cela nous a d'ailleurs demandé un effort industriel considérable. À ce jour, plus de 850 ATR ont été livrés, et nous avons stabilisé les livraisons à environ 50 avions par an. Mais nous sommes prêts à monter jusqu'à 75 dès la reprise de la croissance économique.

© DR/ATR

1910 - 2010

CENTENAIRE du 1er vol mondial en hydravion par Henri Fabre

à Châteauneuf-les-Martigues et à Martigues

De nombreuses animations vous attendent
jusqu'au 19 septembre 2010
Téléchargez le programme sur Internet

Renseignements :
Châteauneuf-les-Martigues : 04 42 79 84 02
www.chateauneuf-les-martigues.fr
Martigues : 04 42 44 31 51
www.ville-martigues.fr

ville de Martigues

Ressources, territoires, habitat & logement
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

conception graphique : www.atelier-co.com