RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

AUTORITÉ NATIONALE DE SURVEILLANCE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

dgac

DSAC

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

SOMMAIRE

ORGANIGRAMME 4

FAITS MARQUANTS 6

ÉVALUATION
ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ 8

GESTION DES RESSOURCES 10

EUROPE
ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ 12

PERSONNELS NAVIGANTS 16

NAVIGABILITÉ
ET OPÉRATIONS AÉRIENNES 20

AÉROPORTS
ET NAVIGATION AÉRIENNE 24

SÛRETÉ 28

ENVIRONNEMENT
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE 30

LES DSAC/IR 32

GLOSSAIRE 52

AVANT-PROPOS

L'année la plus sûre de l'histoire

2017 a été l'année la plus sûre de l'histoire du transport aérien puisqu'on ne compte que deux accidents mortels et cinq passagers décédés dans le monde en transport commercial régulier, et aucun accident pour le pavillon français. Cet excellent résultat ne doit pas cacher le challenge requis pour maintenir cette tendance dans un ciel toujours plus encombré. C'est encore plus vrai de l'aviation légère : avec 30 accidents mortels d'aéronefs immatriculés en France, et 44 personnes décédées, les résultats de 2017 sont moins satisfaisants que ceux enregistrés l'année précédente.

Ainsi ne faut-il non seulement pas relâcher nos efforts, mais au contraire continuer d'œuvrer pour améliorer de façon continue le haut niveau de sécurité déjà atteint, indispensable à la confiance des passagers et des citoyens dans le transport aérien.

Cela signifie consolider le cadre réglementaire : 2017 aura été une année très riche au niveau européen, auquel la DSAC a contribué de manière décisive pour aboutir à des textes aussi pertinents que possible et favorables aux intérêts français, qu'il s'agisse du futur règlement de base sur la sécurité aérienne avec l'adoption d'un compromis institutionnel, de la réglementation applicable aux pilotes en matière médicale, aux aérodromes, aux ballons, ou encore aux aéroclubs, avec notamment l'adoption des textes DTO (Declared Training Organisation).

C'est aussi surveiller la conformité des opérateurs, et les accompagner vers les nouvelles exigences européennes : la DSAC a redoublé d'effort en 2017 pour aider quelques 180 exploitants de travail aérien à faire face aux nouvelles obligations, et les 55 plus gros aéroports français pour se certifier dans le cadre européen. C'est aussi améliorer notre approche : rendre notre surveillance plus ciblée et plus proportionnée aux risques identifiés, selon le concept du RBO (Risk Based Oversight).

C'est tout autant informer et sensibiliser sur les sujets de sécurité, pour que la culture de sécurité progresse : le Programme de Sécurité de l'Etat, évalué au printemps de façon très positive par l'OACI, démontre un avancement certain de la France en matière de gestion de la sécurité. Les initiatives de partage d'informations de sécurité entre Autorité et opérateurs, toujours plus nombreuses, sont très bien accueillies. La mise en place de l'Observatoire de la culture juste contribuera à faciliter la notification des incidents, essentielle aux progrès de la sécurité aérienne.

C'est enfin savoir accompagner l'innovation : ainsi en est-il de nouveaux prototypes volants, ou des projets tels que l'avion électrique pour la formation, à Toussus-le-Noble. Le domaine des drones fut lui aussi très actif : élaboration des textes nécessaires à l'application de la loi de 2016, développement d'un portail web ‘'Mon espace drones'' qui offre aux opérateurs un guichet unique et une dématérialisation totale de leurs démarches, préparation du futur cadre européen.

L'action territoriale de la DSAC, dans le domaine régalien, est bien évidemment retracée dans le présent rapport mais je mentionnerai, eu égard à sa nature exceptionnelle, les crises météorologiques sur la zone Caraïbes. Face au cyclone Irma, le plus puissant enregistré à ce jour dans cette zone et qui a causé des dégâts colossaux à Saint-Martin et Saint-Barthélemy, la mobilisation de la DSAC Antilles Guyane, aux côtés de tous les services de l'Etat engagés pour gérer cette situation d'urgence, a été remarquable.

Enfin, 2017 aura été une année de grand progrès sur notre plan stratégique DSAC 2020, avec la poursuite de notre transformation interne et le lancement d'une démarche Valeurs qui traduisent notre détermination à adapter l'exercice de nos missions aux contraintes et besoins de l'activité aérienne.

Je tiens ainsi à féliciter et remercier tous les personnels de la DSAC, sans lesquels rien ne serait possible, et qui, chacun à son niveau avec son expérience, son expertise, son énergie et son dynamisme, a apporté sa pierre à l'édifice commun des actions collectives que nous avons pu mener en faveur de la sécurité et de son amélioration.

Patrick CIPRIANI
Directeur de la sécurité de l'Aviation civile

ORGANIGRAMME JUIN 2018

DSAC ANTILLES-GUYANE

DIRECTEUR
Frédéric GUIGNIER

ADJOINT
Claude MIQUEL

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Marc BALLAND

GESTION DES RESSOURCES

Catherine ZERROUKI

CABINET

Eddy BAZILE

DSAC CENTRE-EST

DIRECTEUR
Michel HUPAYS

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Jean TEILLET

GESTION DES RESSOURCES

Jonathan AJAVON

CABINET

Agnès ANDRIEUX-PASTRE

DSAC NORD

DIRECTRICE
Lucette LASSERRE

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

ATHIS-MONS
François-Xavier DULAC

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

ROISSY CDG
Bertrand CAZES (P.I.)

GESTION DES RESSOURCES

Maryse LARTIGUE

CABINET

Jean-Claude CAYE

DSAC NORD-EST

DIRECTEUR
Christian MARTY

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Rémy MERTZ

GESTION DES RESSOURCES

Myriam MOUTOU

CABINET

Alexa DIELENSEGER-LAGARDE

DSAC OCÉAN INDIEN

DIRECTEUR
Lionel MONTOCCHIO

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Lionel MONTOCCHIO

GESTION DES RESSOURCES

Victor KADILA

CABINET

Alain CAILLABET

DSAC OUEST

DIRECTEUR
Pierre-Yves HUERRE

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Anne FARCY

GESTION DES RESSOURCES

Stéphane GORIN

CABINET

Olivier NEVO

DSAC SUD

DIRECTEUR
Philippe AYOUN

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Patrick DISSET

GESTION DES RESSOURCES

Valérie CARIOU-PILATE

CABINET

Frédérique MELOUS

DSAC SUD-EST

DIRECTEUR
Yves-Marie TATIBOUET

ADJOINT
Nicolas LOCHANSKI

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Valérie FULCRAND-VINCENT

GESTION DES RESSOURCES

Fathi BENKOULA

CABINET

Sami HADJI

DSAC SUD-OUEST

DIRECTEUR
Gervais GAUDIÈRE

SURVEILLANCE ET RÉGULATION

Christophe MORNON

GESTION DES RESSOURCES

Gwendal BONIZEC

CABINET

Martial DUQUEYROIX

DIRECTIONS INTERREGIONALES

DIRECTRICE DE CABINET
Naïma COBO

CONSEILLER TECHNIQUE COMMUNICATION ET RELATIONS PUBLIQUES
Yannick ROBERT

DÉLÉGUÉE À LA STRATÉGIE
Véronique MARTIN

CHARGÉ DE MISSION AFFAIRES EUROPÉENNES
Georges THIRION

DIRECTEUR : Patrick CIPRIANI

DIRECTEUR ADJOINT : Richard THUMMEL

DIRECTRICE DE PROGRAMME DRONES
Muriel PREUX

DIRECTEUR DE PROGRAMME PROJETS STRATÉGIQUES ET ÉMERGENTS
Patrice DESVALLÉES

QUALITÉ - STANDARDISATION - PPO
Baptiste LEFÈVRE

COORDONNATEUR NATIONAL ENVIRONNEMENT
Fabien LEMOINE

MISSION ÉVALUATION ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ
Stéphane CORCOS

MISSION SYSTÈMES D'INFORMATION
Alain ZIANI

DIRECTIONS ECHELON CENTRAL

DIRECTION GESTION DES RESSOURCES

DIRECTEUR
Olivier HAMONIC

ADJOINTE
Florence LEBLOND

CONSEILLER JURIDIQUE

Franck LAFAGE

RESSOURCES HUMAINES
N.

FINANCES

Fabienne GATALETA

CONTRÔLE DE GESTION

Charles-Henri BLED

FORMATION ET COMPÉTENCES

Marie-Noëlle BRISSET

ACHATS ET LOGISTIQUE

Louis-Valentin CABUZEL

DIRECTION TECHNIQUE COOPÉRATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

DIRECTRICE TECHNIQUE
Nathalie DOMBLIDES

N.

CONSEILLÈRE TECHNIQUE DE LA DIRECTRICE
Pascale ROBERT

PERSONNELS AVIATION CIVILE

Frantz CHOUT

SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

Michel EL MAARI

AÉRONEFS ET OPÉRATIONS AÉRIENNES

Philippe AURADE

DIRECTION TECHNIQUE PERSONNELS NAVIGANTS

DIRECTEUR TECHNIQUE
Gilbert GUICHENEY

ADJOINTE
Marie-Agnès GUYOMARC'H

ADJOINT EPN
Éric BRODBECK

CHARGÉS DE MISSION

Martine CORBOLIOU

Jean-Claude FEUILLERAT

EXAMENS

Mireille CHABROUX

MÉDICAL

René GERMA

FORMATION, ÉCOLES ET SIMULATEURS

Bruno HALLER

LICENCES

Muriel BELZUNCE

EXPERTISES PERSONNELS NAVIGANTS

Éric BRODBECK

DIRECTION TECHNIQUE NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

DIRECTEUR TECHNIQUE
Pierre BERNARD

ADJOINT
Thomas VEZIN

MÉTHODES, QUALITÉ ET COMPÉTENCES

Sylvie MORALES

SYSTÈMES ET TECHNIQUES

Odile TOURRET

OPÉRATIONS AVIONS

Cécile DU CLUZEL

NAVIGABILITÉ

Benoît PINON

INSPECTION AU SOL DES AÉRONEFS

Laurent CHAPEAU

OPÉRATIONS HÉLICOPTÈRES ET AVIATION GÉNÉRALE

Jean-Pierre DANTART

DIRECTION TECHNIQUE AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE

DIRECTEUR TECHNIQUE
Frédéric MÉDIONI

ADJOINT
Yann LE FABLEC

AÉROPORTS

Brigitte VERDIER

APTITUDES DES PERSONNELS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Marc ALVAREZ

CERTIFICATION DES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Geoffroy Chevalier

SYSTÈMES ET MATÉRIELS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Bérioska MARCHANT

DIRECTION TECHNIQUE SÛRETÉ

DIRECTEUR TECHNIQUE
Serge BILLIOTTET

ADJOINTE
Anne FRISCH

MÉTHODES DE SÛRETÉ

Pascal COURTIN

ACTIONS DE SURVEILLANCE OPÉRATIONNELLE

Florence WIBAUX

AGRÉMENTS DE SÛRETÉ

Laetitia LAFARGUE

SÉCURITÉ DES SYSTÈMES D'INFORMATION

Daniel CHARPENTIER

QUELQUES FAITS MARQUANTS

Nouveau règlement AESA

Les 28 États membres de l'UE ont approuvé, le 22 décembre 2017, un accord conclu avec le Parlement européen en vue de la révision du règlement de l'Union européenne sur la sécurité aérienne, actuel règlement 216/2008, nommé aussi « règlement de base » (Basic Regulation).
Ce texte, qui apporte des évolutions importantes pour la France, sera formellement adopté à la fin du premier semestre 2018.

Certification européenne des aérodromes

La DSAC a achevé fin 2017 la conversion des certificats de sécurité aéroportuaire, établis initialement selon les textes réglementaires nationaux, en certificats conformes aux normes européennes, en respectant la date limite du 31 décembre 2017 fixée par le règlement (UE) n°139/2014. Ce processus, engagé en 2015 par la DSAC, a permis à la France, dont le nombre d'aérodromes concernés est le plus important par rapport à celui des autres États européens, de certifier en un temps très court les 55 aérodromes de la compétence territoriale des DSAC/IR relevant du champ européen et dont le trafic de passagers est supérieur à 10.000 par an.
Cette conversion entraîne la mise en œuvre par les exploitants de nouvelles exigences portant non seulement sur l'organisation, le système de gestion de la sécurité, l'exploitation et la conception de l'aérodrome, mais aussi sur la surveillance des aérodromes.

Du nouveau pour les compagnies aériennes françaises

2017 a été marquée par la création de la compagnie JOON, nouvelle filiale d'Air France, et par de nombreuses mises en liste de flotte de nouveaux types d'avions et d'hélicoptères, dont notamment l'A350 pour Air Caraïbes Atlantique et French Bee. Plusieurs compagnies ont par ailleurs obtenu les approbations nécessaires pour l'exploitation de monomoteurs à turbine en IMC (''conditions météorologiques de vol aux instruments'').

Transition réglementaire pour les opérations commerciales spécialisées (SPO)

La transition règlementaire relative aux opérations spécialisées (SPO) est intervenue en avril 2017 et concernait environ 180 exploitants. La DSAC a accompagné cette transition importante en diffusant des guides et en proposant des séminaires d'explication et d'échanges sur les nouvelles exigences règlementaires.

RBO pour Risk Based Oversight

Pratiquer la surveillance basée sur les risques (RBO) consiste pour la DSAC à moduler le programme de surveillance en fonction du profil de risque, du niveau de conformité et des performances de sécurité de l'opérateur et à mettre l'accent dans sa mise en œuvre, non seulement sur la vérification de conformité mais aussi sur la gestion des risques. En 2017, cette approche a été développée dans les domaines de la navigation aérienne et des opérations aériennes. Elle sera progressivement étendue dans tous les autres domaines : navigabilité, formation des personnels navigants, aéroports.

Drones

L'outil informatique MEDRANO ainsi que le portail Web « Mon Espace Drone », visant à simplifier les démarches des opérateurs de drones, a été mis en service en août 2017. L'évolution de cet outil vers une utilisation par les utilisateurs privés de drones se poursuivra en 2018.

DTO (Declared Training Organisation/organismes de formation déclarés)

Ce nouveau texte, adopté par le comité AESA des 24 et 25 octobre 2017, offre désormais aux aéroclubs français une alternative moins contraignante que l'ATO (Approved Training Organisation) qui devait leur être appliqué au 8 avril 2018.
Ce concept d'organismes de formation au pilotage « déclarés » (DTO) s'inscrit dans le cadre plus général d'une feuille de route « aviation générale », dont la France est à l'initiative, et qui a pour objectif de revoir progressivement l'ensemble des règles applicables à l'aviation légère (OPS, AIRCREW, navigabilité..) afin de les rendre plus adaptées au monde de l'aviation légère.

Avion électrique dans la formation au pilotage

La Fédération Française Aéronautique (FFA) a lancé un premier FabLab dédié à l'évaluation d'un nouveau type d'avion à propulsion électrique sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78), en vue de l'introduction de ce type d'aéronef dans les aéroclubs pour la formation en vol des élèves-pilotes et le vol local, principalement sur les plateformes en milieu urbanisé.
La DSAC, associée au projet depuis plusieurs mois, a travaillé avec l'AESA pour préparer les autorisations de vol, et avec la FFA pour encadrer par protocole les conditions de l'introduction de ce premier avion électrique. Ce protocole DGAC-FFA a été signé jeudi 22 juin 2017 au Salon du Bourget.

Première Journée des responsables formation PNC

A l'initiative de la DSAC, la première « Journée des responsables formation PNC » (Personnel Navigant Commercial) s'est tenue le 8 novembre 2017 à Paris. Cette journée d'échange, entièrement dédiée aux personnels de cabine et consacrée à leur formation, a remporté un vif succès et, compte-tenu des attentes des participants, sera renouvelée en novembre 2018.

Évaluation volontaire du PSE de la France par l'OACI du 13 au 17 mars 2017

Une évaluation volontaire du Programme de sécurité de l'Etat par l'OACI s'est déroulée du 13 au 17 mars 2017, dans le cadre de la CMA (Continuous Monitoring Approach) de l'USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) de l'OACI.
Cette évaluation, menée sur la base de l'Annexe 19 et des nouvelles questions de protocoles relatives à la gestion de la sécurité, a fait ressortir une mise en œuvre effective du Programme national de sécurité avec un haut degré de maturité, une bonne appropriation des principes du PNS (programme national de sécurité) et une excellente prise en compte par le BEA de la gestion de la sécurité.

Ouragans dans les Antilles

En septembre 2017, la zone Caraïbe était dévastée suite aux passages des ouragans Irma et Maria. Les Iles antillaises de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy étaient coupées du monde. Les services de la DSAC Antilles-Guyane ont fait face à cette situation de crise afin de permettre en toute sécurité les ponts aériens indispensables aux dessertes des îles pour l'acheminement des secours et des vivres et les évacuations sanitaires d'urgence et rendre les aéroports opérationnels le plus rapidement possible.

Salon du Bourget

L'année 2017 a été celle de la 52e édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace de Paris-Le Bourget, événement majeur qui a mobilisé fortement la DSAC et particulièrement les équipes de Roissy compte tenu des contraintes sécuritaires mises en place, notamment sur le volet sûreté pour l'accréditation des pilotes.

Symposium ''Travaux sur pistes''

La 12ème édition du symposium annuel de la DSAC s'est tenue le 7 décembre 2017 à Paris et avait pour thème la sécurité lors de travaux sur pistes. De nombreux participants, issus du monde de l'aviation mais aussi du BTP, ont assisté à l'événement. Informer, échanger, partager les bonnes pratiques, les expériences terrain et la vision des situations de travaux en vue d'élaborer une stratégie commune de sécurité sur les pistes, une évaluation des risques pour prévenir tout incident, alimenter la préparation de futurs chantiers et contribuer à garantir un niveau de sécurité optimal, constituaient le menu de cette journée extrêmement dense.

Les hélicos font leur entrée au RSVF

La première journée hélicoptères du Réseau Sécurité des Vols-France (RSVF) s'est tenue mercredi 12 avril 2017 à Lyon, dans les locaux de la DSAC Centre-Est.
Cette journée a permis d'échanger avec les exploitants hélicoptéristes, représentés par les responsables désignés de formation des équipages (RDFE) et les experts du domaine sur des sujets de sécurité tels la notification, les méthodes de traitement des incidents dans l'amélioration des procédures et du training compagnie, les enregistreurs embarqués, les compétences non techniques et la plus-value du MET/TCM (membre d'équipage technique/ Technical Crew Member) lors des vols SMUH. Fort du succès de la journée et des attentes exprimées, les exploitants présents ont demandé la tenue de ce type de rencontre à une fréquence bisannuelle.

Séminaires de l'aviation générale en région Sud-Est

Le 31 mars 2017 sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu, puis le 13 octobre 2017 sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles, la DSAC Sud-Est organisait deux séminaires, destinés aux aéroclubs et sociétés de travail aérien basés en région Sud-Est, sur le thème de la gestion des risques. Ces journées s'effectuaient dans le cadre du Programme de Sécurité de l'État dont l'objectif est d'évaluer les risques et les dangers des activités aéronautiques, de définir des actions de réduction de ces risques, d'en mesurer les résultats, et de les faire évoluer si nécessaire.
Bel exemple de relation collaborative entre l'autorité de surveillance et les acteurs locaux, majoritairement pilotes professionnels et de loisir, ainsi que des instructeurs et des responsables d'aéroclubs.

Séminaire sûreté de l'aviation dans la zone océan Indien

La DSAC océan Indien a accueilli dans ses locaux, les 4 et 5 octobre 2017, le premier séminaire consacré à la sûreté de l'aviation dans la zone océan Indien.
Ce séminaire, tenu sous l'égide du préfet de Région, a vu la participation des principaux acteurs locaux français ainsi que des directeurs de la sûreté des pays de la Communauté de l'océan Indien (COI) : France, Madagascar, Seychelles, Maurice, Comores.
Ce moment d'échange et de réflexion a permis de sensibiliser tous les participants à la nécessité de développer une véritable culture de la sûreté au sein de la zone océan Indien tout en posant les bases d'une perspective de coopération au sein de la communauté des aviations civiles de l'océan Indien.

Inspection par la Commission européenne de la surveillance DSAC dans le domaine sûreté

Du 3 au 7 avril 2017, la Commission européenne a inspecté la DGAC dans le domaine de la sûreté. Cette inspection devait permettre d'évaluer la bonne transposition, par la DTA, de la réglementation européenne et la conformité de la supervision de la sûreté mise en œuvre par la DSAC aux standards européens.
Les résultats ont été jugés « bons voire très bons ».

ÉVALUATION ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ 01

La mission Evaluation et Amélioration de la sécurité (MEAS) est chargée de recueillir les informations relatives à la sécurité, d'en coordonner l'analyse et de proposer les améliorations à en déduire, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de sécurité de l'Etat (PSE).

Horizon 2023

Le Plan d'action stratégique d'amélioration de la sécurité est un élément-clé du Programme de sécurité de l'Etat. Ce document stratégique identifie en effet les risques jugés prioritaires impactant l'aviation civile française et propose un ensemble d'actions à mettre en œuvre pour les réduire. Il est le fruit d'un travail collaboratif entre l'ensemble des services de l'Etat chargés de la sécurité aérienne (DGAC et BEA, notamment) et les opérateurs français d'aviation civile, qui sont consultés au moment de son élaboration. L'apport des opérateurs ne se limite toutefois pas à cette consultation puisque l'identification des risques et leur hiérarchisation s'appuie de façon croissante sur les données de sécurité portées à la connaissance de la DSAC, notamment au titre de la notification des événements de sécurité.
L'année 2017 a été celle de la transition entre le plan d'action stratégique en vigueur – appelé « Horizon 2018 » - et le nouveau plan sur 5 ans « Horizon 2023 » qui doit lui succéder. Les réflexions sur le contenu du nouveau plan ont été engagées au début de 2017, avec une recherche bibliographique visant à connaître les orientations choisies par d'autres Etats en matière de risques aériens. Cette première étape a été suivie d'une consultation de l'ensemble des opérateurs français (compagnies, prestataires de services de la navigation aérienne, exploitants d'aérodromes, organismes de formation, etc.) à travers un questionnaire destiné d'une part à connaitre leur appréciation des choix qui avaient été faits et des actions conduites dans le cadre du plan « Horizon 2018 », d'autre part à recueillir leurs propositions pour le nouveau plan d'action. Les éléments recueillis ont servi à alimenter la réflexion au sein de la DSAC et ont abouti, en fin d'année, à l'adoption d'objectifs jugés prioritaires pour les 5 années à venir en matière de sécurité.
Ces choix prennent par ailleurs en compte les orientations figurant au Plan d'action européen pour la sécurité aérienne (European Plan for Aviation Safety – EPAS), comme va le requérir le nouveau règlement européen définissant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile. Ce nouveau règlement de base imposera également aux Etats d'associer un plan d'action à leur Programme de sécurité national, alors que l'Annexe 19 de l'OACI ne contient aucune exigence de ce type. Cette obligation, propre à l'Union européenne, donne valeur règlementaire à une initiative qui avait été prise spontanément et dès l'origine par la France lors de la mise en œuvre du Programme de sécurité français, il y a une dizaine d'années.

ECCAIRS

En 2017, la base de données française des événements de sécurité dans l'aviation civile s'est enrichie de près de 73 000 comptes rendus, portant à quelque 602 000 le nombre total de comptes rendus enregistrés dans la base depuis sa création, au début des années 2000. Ces comptes rendus sont ensuite versés dans la base européenne (European Central Repository), qui abrite l'ensemble des événements notifiés aux autorités nationales européennes.

Observatoire de la culture juste

Le 26 septembre 2017 s'est tenue la réunion de lancement de l' « Observatoire de la culture juste dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ». Cet observatoire, composé de cinq membres choisis en raison de leurs compétences dans le domaine de l'aviation civile, répond à une des exigences du règlement (UE) No 376/2014.

Sa mission consiste à préconiser des bonnes pratiques sur l'application de la culture juste. Il propose également des voies d'amélioration générales et tire des enseignements des dossiers qu'il traite. Il éclaire le ministre chargé de l'aviation civile, à sa demande, sur les événements qui lui sont notifiés. L'observatoire produira un rapport d'activité annuel.

Un réseau Sécurité des vols France dédié aux hélicoptères

Le réseau Sécurité des vols France (RSVF) est un forum où les opérateurs de l'aviation civile participants peuvent aborder, en présence d'agents de la DSAC et dans un cadre de culture juste – donc sans craintes de sanction –, les problématiques de sécurité et les retours d'expérience qu'ils jugent pertinents, de façon à les partager avec les autres participants. Un premier réseau de ce type avait été mis sur pied il y a quelques années par les exploitants d'avions, qui avaient vite plébiscité cette initiative. Alors que ses membres continuent de se réunir deux fois par an, de nouveaux réseaux du même type ont vu le jour, tout d'abord dans le domaine de la maintenance et, plus récemment, chez les exploitants d'hélicoptères. Les membres du RSFV-Hélicoptères se sont réunis pour la première fois et à deux reprises courant 2017 pour traiter de problématiques qui leur sont spécifiques, comme l'impact du souffle de leurs machines sur les stations hospitalières ou l'ingestion de neige dans les turbines, qui ont donné lieu à la publication de documents de sensibilisation (affiches, Info-sécurité, ...).

Audit OACI du PSE

A l'initiative de la DCS (devenue la DSAC), la France a mis en œuvre son Programme national de Sécurité (le PSE) il y a déjà 10 ans. L'expérience ainsi acquise a donné à la France une légitimité reconnue en la matière et a incité notre pays à se porter volontaire pour un audit « test » de mise en œuvre de l'Annexe 19 de la Convention de Chicago dont l'objectif était double : s'assurer de la conformité du PSE aux normes internationales et permettre à l'OACI d'affiner ses méthodes d'audit de mise en œuvre de l'Annexe 19. Les équipes de l'OACI, venues une semaine en mars en France, ont pu évaluer concrètement les différents éléments constitutifs du PSE (formalisation de l'organisation, collecte et traitement des événements de sécurité, production des rapports d'enquête au BEA,...). Le rapport d'audit a souligné une mise en œuvre effective du PSE avec un très haut degré de maturité, une très bonne appropriation des principes du PSE et une excellente prise en compte par le BEA de la gestion de la sécurité. Des pistes d'amélioration ont été toutefois

Réunion d'ouverture audit OACI avec les représentants OACI et AESA.

proposées pour doter le PSE d'une approche plus proactive, par exemple en approfondissant la réflexion en matière d'indicateurs de performance de sécurité.

Aviation légère

La DSAC a pris l'initiative d'intégrer l'aviation légère dans le Programme de sécurité de l'Etat afin de mieux formaliser, mieux coordonner et rendre plus visibles – donc plus efficaces – les actions menées pour améliorer la sécurité de ce secteur d'activité. En collaboration avec le BEA, une typologie des accidents d'aviation légère impliquant des aéronefs immatriculés en France est désormais systématiquement établie par la DSAC : l'analyse des causes et des circonstances de ces accidents permet de définir les actions de promotion de la sécurité qui doivent être engagées de façon prioritaires. En 2017, ce travail a abouti à la publication d'un guide destiné aux pilotes d'avions et d'ULM faisant le point sur trois procédures : l'intégration verticale standard ; l'interception et la stabilisation de la finale ; la remise des gaz.

Symposium « travaux sur pistes »

Le symposium annuel DSAC, qui s'est tenu le 7 décembre 2017, a été consacré à la gestion de la sécurité lors de travaux impactant l'activité sur les pistes. Comme chaque année, le choix du thème du symposium a été dicté par les faits, notamment la survenue de plusieurs incidents graves en France lors de travaux sur ou aux abords des pistes, alors que des travaux de ce type ont été engagés ou vont l'être sur plusieurs plates-formes du pays. Au-delà des échanges d'idées entre représentants des opérateurs et de l'Etat, cette réunion a été l'occasion de valider l'édition n°2 du « Guide relatif à l'exécution des travaux sur les aérodromes » qui prend en compte les évolutions règlementaires et les retours d'expérience reçus depuis l'édition initiale.

GESTION DES RESSOURCES 02

La direction « Gestion des ressources », en liaison avec le Secrétariat général de la direction générale de l'Aviation civile, prépare et met en œuvre la politique de gestion des ressources humaines et des moyens financiers, matériels et informatiques de la DSAC, qui concourt directement à la qualité du service rendu par les directions techniques et les directions interrégionales de la DSAC. Elle est chargée également de la perception des redevances pour les services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Ressources humaines et formation-compétences

La DSAC a poursuivi en 2017 sa contribution aux efforts engagés par la DGAC dans le cadre de la modernisation des fonctions support visant à optimiser les ressources dans un contexte général de plus en plus contraint.
En 2017, ses effectifs ont décru, à l'instar des autres services de la DGAC, passant de 1126 à 1113 (du 01/01/2017 au 31/12/2017).
2017 a aussi permis de tester le niveau linguistique et mettre en œuvre les formations ad-hoc de près de 70% de la cible (inspecteurs de surveillance) des agents et définir le contenu du tronc commun formation des inspecteurs de surveillance, de participer à la mise en production de l'outil OLAF (outil de gestion des licences et autorisations d'exercice-formation). La DSAC a également été présente dans les travaux internationaux menés par l'AESA et l'OACI sur les compétences : l'occasion pour la DSAC de mieux faire connaître son modèle et la diversité de ses profils. Enfin, en 2017, la DSAC a contribué à de nombreux groupes de travail dans le cadre

de la mise en œuvre du protocole social triennal 2016-2019 de la DGAC, notamment dans des domaines importants pour clarifier ses parcours, renforcer son attractivité et reconnaître la compétence de ses personnels.

Des ressources sous contraintes

EFFECTIFS DSAC au 31/12/2017 (source SIRH)

Grand Service	AC	ADAAC	ADMCV	ASSAC	ASSI	ATTAE	EQUIP	ICNA	IEEAC	IESSA	INFI	IPEF	OUV	PNT	TSEEAC	Total
DSAC/EC	30	38	2	22		22	4	3	60			20	4	8	50	**263**
DSAC/AG	1	18		9	1	2			10	1		3	20	1	16	**82**
DSAC/CE	4	6		5	1	4		2	7		1	2	10	3	37	**82**
DSAC/N	11	23		15	1	5	4		16		2	3	5	7	73	**165**
DSAC/NE	2	11		8	2	3		1	6		1		7	1	39	**81**
DSAC/O	7	12		7	1	3		6	13			1	9	2	41	**102**
DSAC/OI	1	11		3		4			4			1	10		14	**48**
DSAC/S	2	15		10	2	5	1		7	1	2	1	14	3	31	**94**
DSAC/SE	8	13	1	10	1	6	1	1	14		2	2	6	3	46	**114**
DSAC/SO	3	12		12	1	1		3	7	2	2	1	10	3	25	**82**
Total	**69**	**159**	**3**	**101**	**10**	**55**	**10**	**16**	**144**	**4**	**10**	**34**	**95**	**31**	**372**	**1 113**

LICENCES DE SURVEILLANCE

La gestion de la licence de surveillance et de certification

2017 a permis de consolider le dispositif de licence de surveillance et d'introduire un régime indemnitaire par niveau (inspecteur de surveillance ou équivalent, auditeur ou équivalent, RMA ou équivalent).
Au 31 décembre 2017, 561 agents de la DSAC disposaient d'une licence de surveillance valide, pour un total de 909 qualifications.

Qualifications par domaine

	ANA		NO		PN	SUR	ENV	TOTAL
	AERODROMES	NAVIGATION AERIENNE	AERONEFS	OPERATIONS	PERSONNELS NAVIGANTS	SURETE	ENVIRONNEMENT	
INSPECTEUR/CTE	20	22		71	44	67	84	**308**
INSPECTEUR SENIOR/ CTE SENIOR/AUDITEUR	203	75	5	101	92	24	9	**509**
RESPONSABLE DE MISSION D'AUDIT/REFERENT	16	16	8	23	19	10		**92**
Total	**239**	**113**	**13**	**195**	**155**	**101**	**93**	**909**

REDEVANCES 2017

Les redevances 2017 ont connu une hausse de produit sur certaines lignes de recettes due essentiellement à la progression du trafic constatée.

Redevances	Droits attendus en 2017 (€)	Titres émis au 31/12/2017 (€)
Redevances d'exploitant d'aéronefs	10 100 000	10 798 157
Redevances de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	12 457 000	13 602 567
Redevances de sûreté aérienne de transporteur	1 490 000	1 455 407
Redevances d'organisme de formation de personnels navigants	430 000	420 389
Redevances d'examen	1 430 000	1 444 627
Redevances de titre de personnel de l'aviation civile	780 000	777 710
Redevances de programme de formation	3 000	5 750
Redevances de qualification d'entraîneur synthétique de vol	630 000	555 450
Redevances de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	15 000	0
Redevances de dispositif de sûreté	750 000	779 970
Redevances d'aptitude au vol	155 000	149 350
Redevances d'expertise	0	0
Total Redevances 2017	**28 240 000**	**29 989 377**

BUDGET

Ressources financières à la disposition de la DSAC en 2017 (hors masse salariale)

	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Opérations courantes	21,57 M€	20,94 M€
Opérations en capital	4,22 M€	4,17 M€
Total	**25,79 M€**	**25,11 M€**

EUROPE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ 03

La DSAC prend une part essentielle dans les orientations et évolutions réglementaires en matière de sécurité aérienne, aussi bien au niveau national, européen, qu'international ; cette action est organisée et animée par la direction technique de la coopération Européenne et de la Réglementation en matière de Sécurité (DSAC/ERS).

L'année 2017 a vu l'aboutissement des travaux intenses menés depuis 3 ans, en vue d'établir le futur Règlement UE établissant des règles communes dans le domaine de l'aviation et instituant l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), aussi appelé « règlement de base ». La préparation en Groupe Aviation du Conseil des trilogues entre la Commission, le Conseil et le Parlement européen s'est déroulée sur un rythme soutenu tout au long de l'année sur la base de l'orientation générale du Conseil qui avait été adoptée fin 2016 et des amendements du Parlement. Un accord institutionnel a pu être trouvé in extremis le 22 décembre 2017. Il introduit un élargissement des compétences de l'Agence pour faire face aux enjeux de sécurité à venir (notamment drones, assistance en escale, utilisation des compétences au niveau européen....) et met en place un environnement règlementaire davantage fondé sur les risques. Ces travaux ont mobilisé de manière intense et continue les ressources de la direction, avec des actions fortes de lobbying.
La DSAC a été aussi fortement mobilisée en 2017 sur de nombreux dossiers règlementaires préparés par l'AESA. Dans le cadre du plan d'actions initié suite à l'accident de Germanwings, les propositions règlementaires faisant état d'un suivi médical renforcé (évaluation de la santé mentale) des personnels navigants techniques lors des visites médicales ont été votées par le Comité EASA en 2017. La discussion sur les autres dispositions à l'attention des compagnies aériennes s'est poursuivie en 2017; elles portent notamment sur l'obligation pour l'Etat de réaliser des contrôles aléatoires d'alcoolémie des personnels navigants lors des escales, la mise en place au sein de la compagnie d'une politique de prévention et détection de l'usage de substances psychoactives à destination de ses personnels de sécurité, et la mise en place d'un programme de soutien par les pairs pour les personnels navigants techniques qui pourraient rencontrer des difficultés.
En parallèle, l'Agence a intensifié son travail courant de production règlementaire et la direction ERS a dû répondre en 2017 aux 41 NPA (Notice of Proposed Amendements) publiées au cours de l'année.

Siège de l'Agence de la Sécurité Aérienne à Cologne (Allemagne).

A cela s'ajoutent les réponses aux 22 lettres aux Etats publiées en 2017 par l'OACI et proposant des modifications de ses normes et pratiques recommandées.
Dans le cadre des travaux de simplification des règles concernant l'aviation générale, et conformément à la feuille de route de l'AESA, la DSAC a contribué comme les années précédentes de manière intensive à ce travail touchant plusieurs domaines: opérations, navigabilité, formation (avec notamment l'adoption de nouveau règlement sur les organismes de formation déclarés, DTO), licences (avec notamment la poursuite des discussions sur la licence LAPL modulaire destinée à attirer de nouveaux pratiquants au pilotage de loisir). 2017 a également vu se poursuivre les discussions sur la mise en place d'un cadre règlementaire adapté pour les ballons et les planeurs.
En outre, tant au niveau national, européen qu'international, les nouveaux domaines que représentent les vols commerciaux suborbitaux d'une part et les drones d'autre part ont mobilisé de manière intense nos ressources. La DSAC a coordonné, au sein d'un groupe de travail issu du conseil interministériel COSPACE, le développement d'une stratégie dans le domaine du suborbital situé à la frontière entre l'aviation et le spatial. Dans le domaine des drones, la DSAC a participé également à de nombreux groupes de travail pour établir une règlementation nationale, suite à la parution de la loi drones en Octobre 2016, ainsi qu'aux discussions sur les projets de règlementation européenne et internationale, que nous souhaitons aussi adaptée que possible à notre contexte national.

AÉRONEFS ET OPÉRATIONS AÉRIENNES

Publication du règlement (UE) n°2017/363 «SET-IMC»

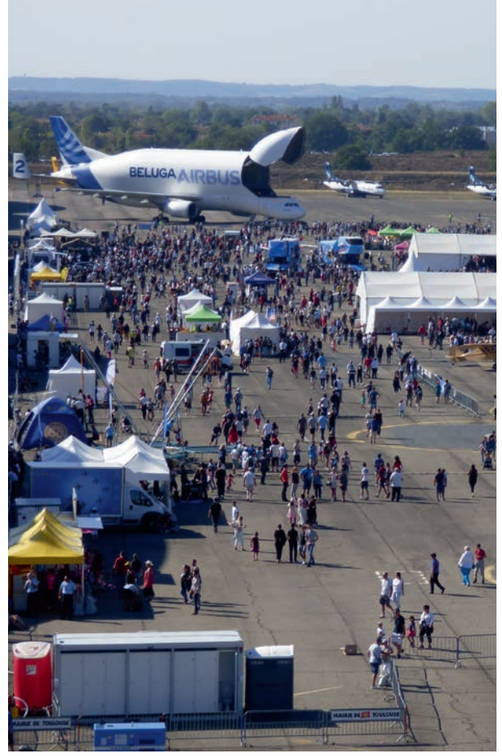
Le seul règlement européen publié en 2017 dans le domaine aéronef et opérations aériennes est le règlement (UE) n°2017/363 du 1er mars 2017. Ainsi, il est désormais permis règlementairement de réaliser des opérations de transport aérien commercial en avion monoturbine, de nuit ou aux instruments, sous réserve d'obtenir un agrément spécifique (SPA). Un tel agrément s'obtient après avoir démontré la fiabilité de la turbine, après avoir inclus des instructions spécifiques pour la maintenance, après avoir mis en place des règles pour les personnels et des procédures opérationnelles et après avoir établi une analyse des risques.

La poursuite du travail de simplification de la réglementation européenne pour l'aviation générale

Même si aucun règlement européen lié à la simplification pour l'aviation générale n'est paru en 2017, il convient de noter le vote au Comité EASA de deux textes importants pour la France. En juin 2017, le projet de règlement spécifique pour les opérations aériennes en ballon a été voté. Il permettra de réaliser des opérations de transport commercial sans certificat mais sous le régime de déclaration européen. En octobre 2017, le projet de texte sur les organismes de formation déclarés (DTO) a également été voté. Par ailleurs, la DSAC a poursuivi son travail de lobbying dans de nombreux domaines, notamment l'Aircrew.

Manifestations aériennes

La DSAC a entrepris de réviser l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes avec l'objectif d'améliorer la sécurité de tels événements. Suite aux propositions d'un groupe de travail regroupant des experts et à la rencontre d'acteurs de manifestation aérienne et d'autorités étrangères, la DSAC a élaboré un cahier des charges qui sera mis en œuvre dans un projet de texte. Ce projet concernera principalement les exigences pour les directeurs des vols et les pilotes de présentation mais proposera également des simplifications règlementaires. En parallèle la question primordiale de l'entraînement des pilotes de présentation en dehors des manifestations sera traitée. Le projet sera discuté en 2018 entre les usagers et les autres ministères.



EUROPE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ 03

Modifications des champs d'application des arrêtés nationaux

Il est régulièrement demandé à la DGAC de revoir la règlementation nationale au fur et à mesure de l'entrée en vigueur des règlements européens, dans un souci de lisibilité pour les usagers. Ce travail constant a permis de voir paraître au journal officiel l'arrêté du 25 octobre 2017 qui permet de réviser dans ce sens l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) et l'arrêté du 23 avril 2004 portant diverses dispositions en matière de transport aérien public au moyen d'hélicoptères (OPS 3R).

PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

Mise en œuvre de la formation européenne DTO pour les aéro-clubs

Les travaux conduits par l'EASA pour la mise en place d'une réglementation des formations aux licences de pilotes de loisir hors organisme approuvé avaient débouché sur la publication de l'Opinion 11-2016 le 7 septembre 2016. Après de nombreux échanges où la DSAC a été très active, un vote positif sur ce texte a été obtenu lors du Comité EASA d'octobre 2017. Les formations seront ainsi effectuées dans un système de Declared Training Organisations (DTO), sans approbation formelle des organismes mais en leur imposant des exigences simplifiées, notamment en matière de programmes de formation et de gestion de la sécurité.

Mise en œuvre d'un cadre réglementaire adapté pour la formation des télépilotes professionnels de drones

La loi n°2016-1728 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils appelle des mesures d'applications par voie réglementaire pour décliner les diverses dispositions encadrées par la loi, notamment l'exigence de formation des télépilotes 'professionnels'.
En 2017, la DSAC a œuvré pour finaliser les décrets et arrêtés nécessaires. A cet effet, le Gouvernement a soumis à l'examen du Conseil d'État un projet de décret qui permet au ministre chargé de l'aviation civile de prendre des décisions individuelles relatives à la compétence des télépilotes de drones. Ce texte est complété par un projet de décret simple et un projet d'arrêté. L'ensemble définira les modalités de formation exigées des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.
Les autres décrets et arrêtés d'application de la loi, notamment ceux relatifs à la formation des télépilotes de loisir, seront publiés en 2018.

Amélioration de la sécurité des vols ULM

Compte tenu de l'accidentologie en constante progression depuis 10 ans du secteur de l'ULM et des recommandations du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, la DSAC, en coordination avec la Mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH) et les principaux acteurs du secteur directement intéressés, a ouvert le chantier d'une évolution du cadre réglementaire en matière de formation des instructeurs ULM pour en renforcer les compétences.
En 2017, la DSAC a finalisé avec les fédérations concernées ces travaux. Ainsi, l'arrêté du 24 novembre 2017 relatif à la formation des instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM) instaure un agrément des organismes de formation des instructeurs de pilote d'ULM, et en définit les modalités d'obtention et de maintien. L'arrêté définit également les objectifs pédagogiques de la formation des instructeurs de pilote d'ULM, ainsi que le parcours de leur formation initiale et récurrente.

SÉCURITE AÉROPORTUAIRE

Participation à l'élaboration des normes et pratiques recommandées de l'OACI et de la règlementation européenne

Au plan international, la DSAC a participé activement, seule ou en collaboration avec le STAC, aux travaux des groupes mis en place par l'OACI pour mettre à jour les normes et recommandations internationales dans le domaine des aérodromes. Citons la première réunion en mai 2017 de l'Aerodrome Operations Working Group, nouvelle instance, placée auprès du Panel d'experts aérodromes de l'OACI, chargée de superviser les travaux des différents groupes d'expertise en matière d'exploitation aéroportuaire, ainsi que de la rédaction et de la mise à jour des PANS ADR (Procedures for Air Navigation Services - Aerodrome).
La DSAC a commenté plusieurs projets de mise à jour de l'Annexe 14, notamment relatifs à l'allègement des spécifications techniques pour l'accueil des New Large Aircraft. Cette modification permettra aux aérodromes existants accueillant des avions de code E de recevoir sans modifications majeures de leur infrastructures des aéronefs de code F. Cela se traduit notamment par une évolution de la définition du code lettre de l'aérodrome, désormais déterminé sur le seul critère d'envergure des aéronefs.

La DSAC a répondu aux diverses consultations de l'AESA, portant sur une mise à jour des spécifications de certification - issue 4 (NPA 2017-04) transposant l'amendement de l'annexe 14 cité supra, ainsi que sur la création de spécifications pour les infrastructures dédiées aux hélicoptères sur les aérodromes entrant dans le champ européen (NPA 2017-14).

Prise en compte de la règlementation européenne dans la règlementation nationale

Par décision du 9 juin 2017, la DSAC a publié la liste des aérodromes entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n°216/2008, qu'ils soient soumis aux règles de mise en œuvre européennes et devant détenir à ce titre un certificat européen, ou exemptés d'appliquer les règles européennes en raison du niveau faible de leur trafic commercial.
Aux fins de simplification règlementaire et de rapprochement des réglementations applicables aux différents aérodromes du territoire national, le travail de refonte de la règlementation nationale applicable aux aérodromes hors champ de la règlementation européenne, ou exemptés de son application, s'est poursuivi. C'est ainsi qu'a été abrogé, par arrêté du 3 mai 2017 le conventionnement par la DGAC des organismes dispensant les formations relatives au SSLIA. Par ailleurs, la DSAC a missionné le STAC pour la mise en œuvre dans la règlementation nationale du Global Reporting Format (amendement 13B de l'annexe 14 portant sur l'état d'adhérence des pistes) en liaison avec les travaux conduits par l'AESA sur ce sujet.

PERSONNELS NAVIGANTS 04

Elaborer, mettre en œuvre et animer la politique de sécurité en matière d'aptitude et de compétence des personnels navigants sont les principales missions de la direction Personnels navigants de la DSAC (DSAC/PN).
Cette direction a en charge la tutelle de la formation des personnels navigants techniques et commerciaux, l'organisation des examens théoriques et pratiques et la délivrance des titres. Grâce à ses pilotes contrôleurs et inspecteurs, elle apporte également une expertise technique essentielle tant dans le domaine Airops que dans le domaine Aircrew.

Examens Personnels navigants

En 2017, la DSAC a poursuivi le déploiement des examens théoriques sur écran : seules deux journées d'examens de membres d'équipage de cabine CCA sur papier ont été organisées (contre 4 les années précédentes). L'objectif de procéder exclusivement à des examens sur écran sera poursuivi en 2018.
Pour la deuxième année consécutive, des examens théoriques de pilote de ligne avion (ATPL A) ont été organisés par la DSAC à l'étranger au profit d'organismes de formation ATO français.

Licences Personnels navigants

Parmi l'activité opérationnelle classique en matière de délivrance des titres des personnels navigants, plusieurs sujets méritent d'être signalés pour l'année 2017.
Les tâches règlementaires menées par l'AESA depuis 2016 pour revoir les exigences pour les ballons et planeurs vont conduire à la sortie des exigences correspondantes du règlement Aircrew n°1178/2011 pour les inclure dans des règlements spécifiques appelés «Ballon RuleBook» et «Sailplane RuleBook», à l'échéance 2020.
Pour les licences de planeurs, ce changement de structure règlementaire ne devrait pas impacter les exigences de fond. C'est pourquoi la mise en œuvre du dispositif particulier de conversion des licences et qualifications nationales de pilote de planeur en licences et qualifications européennes dites «SPL» («Sailplane Pilot Licence»), débutée en 2015, s'est poursuivie en 2017.
Par contre, pour les licences de pilotes de ballons, compte tenu de la refonte de certaines exigences de l'Aircrew, il est indispensable d'attendre la parution du texte finalisé afin de prévoir le dispositif de conversion des licences nationales en licences européennes dites «BPL» («Balloon Pilot Licence») .
Le dispositif de prorogation et de renouvellement de la qualification IR apposée sur une licence de pilote d'avion et d'hélicoptère a été modifié pour intégrer l'obligation de détenir une compétence linguistique en langue anglaise valide.

Formation Personnels navigants et moyens de simulation de vol

En 2017, la DSAC, en étroite collaboration avec les différentes associations et fédérations représentant les navigants privés (FFVV, FFA, FFPLUM...), a poursuivi ses travaux en vue de l'introduction des évolutions réglementaires pour la simplification des règles en matière d'aviation générale (« GA Roadmap »), l'introduction des «DTO» en avril 2018, ainsi que des nouvelles dispositions règlementaires nationales concernant les instructeurs ULM.
Concernant les ATO professionnels, ceux-ci ont été accompagnés dans la mise en conformité des programmes de formation à la qualification de vol aux instruments (IR) avec les exigences PBN, ainsi que des programmes de formation à la qualification de type avec

les exigences des «OSD» (données d'adéquation opérationnelle) des constructeurs avion et hélicoptère.
La DSAC a poursuivi ses travaux pour l'intégration de la surveillance basée sur les risques (« RBO : Risk Based Oversight ») dans le domaine de la surveillance des organismes de formation.
Le nombre d'organismes de formation professionnelle surveillés par la DSAC est resté relativement stable pour l'année 2017 alors que le nombre de stagiaires en formation avion a augmenté de façon significative, reflétant l'augmentation du besoin de pilotes dans les compagnies aériennes.
La surveillance des organismes de formation s'appuie sur l'expertise des pilotes inspecteurs «PI» répartis sur l'ensemble du territoire, ainsi que sur celle des pilotes contrôleurs.
Dans le domaine de la surveillance des exploitants FSTD et des moyens de simulation, l'AESA a conduit un audit de standardisation à l'automne 2017. Dans ce domaine également, la DSAC continue à apporter son expertise à l'Agence européenne pour les évaluations relevant de sa compétence en dehors du territoire des Etats membres.

Aptitude médicale des Personnels navigants

Le pôle médical de la DSAC assure la surveillance de 9 centres (AeMC) habilités à effectuer les visites médicales des navigants professionnels (5 centres en métropole et 4 en outre-mer) et d'environ 650 médecins examinateurs médicaux (AME) habilités à effectuer les visites des navigants privés.
Les médecins du pôle médical de la DSAC procèdent régulièrement à la visite de ces médecins agréés -40 visites ont ainsi été réalisées en 2017- et organisent des sessions de formation à leur attention.
Ils ont traité près de 1350 dossiers de renvoi/concertation sur les aptitudes ou inaptitudes prononcées.
Ils ont fourni en outre leur expertise dans le cadre des travaux de l'AESA entrepris à la suite de l'accident de la Germanwings.
Le pôle médical de la DSAC a géré l'organisation, la logistique, la gestion et la mise en place des «Entretiens de médecine aérospatiale» lors du salon Aéronautique du Bourget.

Expertise Personnels Navigants

Les pilotes contrôleurs de la DSAC apportent leur expertise à l'ensemble des services de la DGAC dans les domaines Aircrew et Airops, au travers de l'examen des procédures d'exploitation des compagnies aériennes et de leur participation aux audits. Ils effectuent des contrôles en situation réelle, en vol, au simulateur et au sol (126 contrôles en 2017). Ces personnels bénéficient d'un détachement en compagnie afin de leur permettre de maintenir leurs compétences et licences en état de validité.
Le profil de ces pilotes, expérimentés dans le transport aérien sur de multiples machines (tous instructeurs et examinateurs) et formés à la fonction de FOI (Flight Operations Inspector) selon les critères de la règlementation européenne 965/2012, en fait des partenaires privilégiés des autres directions techniques de la DSAC.
L'expertise de la DSAC s'appuie également sur le réseau des Pilotes inspecteurs (PI).

FORMATIONS, ECOLES ET SIMULATEURS

Répartition des ATO professionnels

Nb d'ATO certifiés	ATO gérés en échelon central (EC)	ATO gérés en régions (DSAC/IR)
31/12/2016	61 dont 41 ATO avion et 20 ATO hélicoptère	27 dont 23 ATO avion et 4 ATO hélicoptère
31/12/2017	60 dont 40 ATO avion et 20 ATO hélicoptère	31 dont 24 ATO avion et 7 ATO hélicoptère

Répartition des ATO Aviation légère

Nb d'ATO certifiés	ATO gérés en échelon central (EC)	ATO gérés en régions (DSAC/IR)
31/12/2017	1 hélicoptère 1 vol à voile	166 dont 130 ATO avion et 36 ATO hélicoptère

P.N.C.

Écoles agréées CCA	
Type de formation	Nombre au 31/12/2017
CCA	9

Moyens de simulation

Evaluations et audits des exploitants au 31 décembre 2017	
Simulateurs de vol (FFS) avion (dont 40 à l'étranger)	132
Simulateurs de vol (FFS) hélicoptère (dont 4 à l'étranger)	12
Entraîneurs au vol (FTD) avion (dont 3 à l'étranger)	11
Entraîneurs au vol (FTD) hélicoptère (dont 2 à l'étranger)	6
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) avion (dont 1 à l'étranger)	65
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) hélicoptères	15
Systèmes basiques d'entraînement aux instruments (BITD)	5
Audits des exploitants FSTD (dont 5 à l'étranger)	42

EXAMENS

Nombre de certificats théoriques navigants professionnels délivrés

Types de certificats	Année 2016	Année 2017
ATPL/A	447	498
ATPLH / IFR	63	28
ATPLH / VFR	9	11
CPL Avion	8	9
CPL Hélicoptère	47	44
IR	98	117
CCA	1 024	1684

Nombre de certificats théoriques navigants non professionnels délivrés

Examens	Année 2016	Année 2017
PPL/A PART FCL	1 694	1792
ULM	1 528	2025
Télépilotes	1 056	963
BB (Brevet de base)	202	230
PPLH PART FCL	75	78
LAPL avion	45	55
LAPL hélicoptère	1	0

Nombre de mentions de compétences linguistiques délivrées ou prorogées (FCL 055)

Examens	Année 2017			
	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Echec
Examen SOL – FCL.055B VFR (initial et prorogation)	117	131	42	28
Examen SOL – FCL.055D (IFR)	78	59	5	22
Examen SOL – Prorogation FCL.055 D	265	245	7	40
Examen VOL - Prorogation FCL.055 D	154	168	-	1

LICENCES

Délivrance des titres aéronautiques

Nombre de licences navigants professionnels		
Types de licences	Année 2016	Année 2017
Pilote professionnel avion CPL(A)	433	427
Pilote de ligne avion ATPL(A)	251	294
Pilote professionnel hélico CPL(H)	90	124
Pilote de ligne hélico ATPL(H)	17	9
Mécanicien navigant	0	1
Parachutiste professionnel	39	43
CCA (PNC)	856	1439

Nombre de licences navigants non professionnels		
Types de licences	Année 2016	Année 2017
Pilote de base BB	625	593
Pilote d'aéronef léger (avion) LAPL(A)	75	370
Pilote d'aéronef léger (hélicoptère) LAPL (H)	1	0
Pilote privé avion PPL(A)	1 453	1480
Pilote privé hélico PPL(H)	73	85
Pilote d'ULM	2 031	1877
SPL	-	21
Vol à Voile	489	119
Ballon Libre	43	43

Nombre de qualifications de vol aux instruments		
Types d'IR	Année 2016	Année 2017
IR avion	1932	1048
IR hélico	135	55
IR CB	56 IR (A) CB SE + 4 IR(A) CB ME	73 IR(A) CB SE + 13 IR(A) CB ME
EIR	1 EIR (A) SE	3 SE + 1 ME
FN/IR	1 ME + 37 SE	91 SE + 13 ME

Titres aéronautiques valides au 31 décembre 2017

Navigants professionnels (licences avec une fin de validité)		
Types de licences	Année 2016	Année 2017
Pilote professionnel avion	5 191	5205
Pilote de ligne avion	7 357	7549
Pilote professionnel hélicoptère	1 285	1348
Pilote de ligne hélicoptère	233	231
Mécanicien navigant	0	24
Parachutiste	252	297

Navigants non professionnels (licences avec une fin de validité)		
Types de licences	Année 2016	Année 2017
Pilote de base BB avion	2 139	1 839
Pilote d'aéronef léger avion (LAPL A)	780	-
Pilote d'aéronef léger hélicoptère (LAPL H)	1	1
Pilote privé avion PPL(A)	25 622	25 346
Pilote privé hélico PPL(H)	1 301	1 218
SPL	-	3 941
Ballon Libre	933	933
BPL	933	39

Médical

Activité du pôle médical et du CMAC

	ANNÉES		
	2015	2016	2017
Décisions relevant du pôle médical	1 483	1 379	1 328
Transferts de dossiers médicaux entre Etats européens traités par le pôle Médical	1 480	2 109	2 203
Dossiers d'inaptitude définitive et d'imputabilité traités par le CMAC	79	115	170

NAVIGABILITÉ ET OPÉRATION AÉRIENNES 05

La direction technique « Navigabilité et opérations » (DSAC/NO) est chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et d'animer la politique de sécurité en matière :

- d'agréments techniques et de surveillance des entreprises de transport aérien, des entreprises de travail aérien et des autres personnes assurant l'exploitation des aéronefs en aviation générale, y compris les exploitants professionnels d'aéronefs télépilotés ;
- d'organismes de production, d'organismes de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance et de personnels qui y concourent ;
- de certification, de maintien de la navigabilité et de conditions d'emploi des aéronefs, y compris les aéronefs télépilotés.

DSAC/NO exerce son activité en conformité avec les référentiels internationaux, européens et nationaux et assiste l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) lorsque ces tâches relèvent de sa compétence. Elle participe par ses actions au Programme de sécurité de l'Etat (PSE).
Pour ce qui concerne la délivrance et la surveillance des agréments de production, maintenance, gestion du maintien de la navigabilité et la délivrance des licences de techniciens de maintenance, la DSAC a mis en place un dispositif d'habilitation d'OSAC.

Les changements au sein des compagnies aériennes françaises

L'année 2017 a été marquée par la création de la compagnie JOON et par de nombreuses mises en liste de flotte de nouveaux types d'avions et d'hélicoptères. Pour répondre au mieux aux sollicitations des opérateurs, la DSAC a développé le recours à la mutualisation des moyens et des compétences
Plusieurs compagnies ont obtenu en 2017, les approbations nécessaires pour l'exploitation de monomoteurs à turbine en IMC.

Transition réglementaire pour les opérations commerciales spécialisées (SPO)

La transition règlementaire relative aux opérations spécialisées (SPO) est intervenue en avril 2017 et concernait environ 180 exploitants. La DSAC a accompagné cette transition en diffusant des guides et en proposant des séminaires d'explication et d'échanges sur les exigences règlementaires.

Drones

L'outil informatique MEDRANO ainsi que le portail Web « Mon Espace Drone » visant à simplifier les démarches des opérateurs de drones, a été mis en service en août 2017. L'évolution de cet outil vers une utilisation par les utilisateurs privés de drones se poursuivra en 2018.

Navigabilité

Dans le domaine de la navigabilité, signalons la contribution de DSAC/NO aux travaux réglementaires et techniques nécessaires au lancement du projet de la FFA d'utilisation d'un avion léger à motorisation électrique. Dans le domaine de la production aéronautique, OSAC a apporté son concours à l'instruction par l'AESA de l'agrément unique européen de production Part 21G d'Airbus Helicopters qui remplacera début 2018 les trois agréments français, allemand et espagnol.

Marchandises dangereuses

Dans le domaine des marchandises dangereuses, la DSAC a poursuivi sa participation aux travaux OACI et européens. La DGAC a développé une application internet interactive à l'intention des passagers aériens, intégrant les dispositions de la réglementation sûreté et de la réglementation sécurité marchandises dangereuses.

Coopération avec l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

S'agissant des conditions d'externalisation aux autorités européennes de certaines tâches de certification confiées à l'AESA, la DSAC, en coordination avec la DGA et OSAC, a participé aux négociations pour l'établissement d'un accord de partenariat destiné à remplacer à partir du 1er janvier 2018 le contrat de service en vigueur depuis 2012. Le volume d'activité global de ce partenariat est d'environ 28 000 heures/an.

NAVIGABILITÉ

Flotte immatriculée en France

(au 31/12/2017)	13 050

Aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité (CDN) valide (au 31/12/2017)

AG	7 782
TAC	994
Total	**8 776**

Délivrance des documents de navigabilité (au 31/12/2017)

CDN	332	CNRA	29
CDNS	2	CNRAC	8
R-CDN	2	CDNR	2
CNSK	3	Certificats acoustiques	449

Autres formalités **61**
(duplicatas, déclassement en Annexe II, changement de modèle)

Laissez-passer* **1 053**
dont 801 délivrés par la DSAC et 252 délivrés par OSAC

CDN pour l'export **336**
dont 239 aéronefs neufs sous agrément et 97 aéronefs usagés

Aéronefs importés **384**
dont 76 en provenance d'un Etat membre EASA

Cartes d'identification ULM valides

au 31/12/2017	15 551

Aéronefs télépilotés

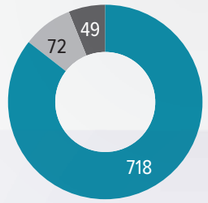
Documents de navigabilité délivrés en 2017	
Attestations de conception de type	147
Autorisations particulières	53
Laissez-passer	39

Production (au 31/12/2017)

Organismes de production sous surveillance française (au 31/12/2017)

Part 21G	196 + 3 organismes étrangers (surveillés pour le compte de l'AESA)
Part 21F	4

Avions de transport



- Airbus (sites de Toulouse*, Hambourg**, Mobile** et Tianjin**)
- ATR
- Dassault Aviation

* Pour Toulouse, 292 CDN export ont été délivrés au 31/12/2017.

** Les activités sur Hambourg et Tianjin ne relèvent pas de la surveillance sous-traitée par l'AESA à la DGAC.

Aviation générale

Aérophile SA	1
Robin Aircraft	12
Ballons Chaize	10
DAHER-Socata	54
Issoire Aviation	1
Llopis Balloons	5
ASI Aviation	0

Hélicoptères civils

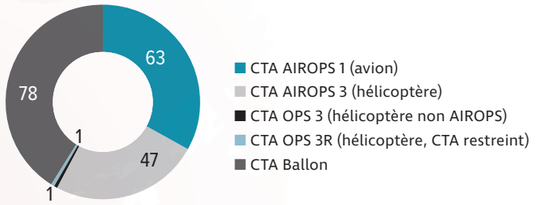
Airbus Helicopters	144
Guimbal	36

* CDN invalide ou validation de LP étranger ou aéronef en cours d'obtention de CDN.

OPÉRATIONS ET ENTRETIEN DES AÉRONEFS

Certificats de transporteur aérien

au 08/03/2018	190



- CTA AIROPS 1 (avion)
- CTA AIROPS 3 (hélicoptère)
- CTA OPS 3 (hélicoptère non AIROPS)
- CTA OPS 3R (hélicoptère, CTA restreint)
- CTA Ballon

Exploitants NCC **93**

Exploitants SPO **177**

Compagnies

Contrôles en vol	304
Contrôles de formation au simulateur	162
Contrôles de formation des cours au sol	93

Actes de surveillance des CTA réalisés en 2017 ..... **229**

Réunions d'accompagnement des exploitants **202**

Compagnies autorisées ETOPS **12**

Contrôles au sol d'exploitation des aéronefs

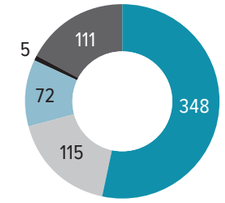
Nombre total de contrôles en 2017	2 503
dont sur compagnies françaises (SANA)	681
dont sur compagnies étrangères (SAFA/SACA)	1 822

Autorisations de transport de marchandises dangereuses (classe 1) **98**

Aéronefs télépilotés (au 31/12/2017)

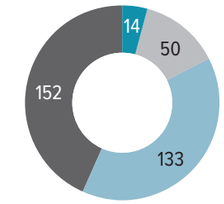
Opérateurs référencés	5 232
Drones référencés	9 582

Surveillance des ateliers de maintenance et des organismes de gestion du maintien de la navigabilité (au 31/12/2017)



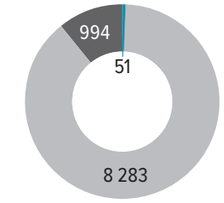
- Ateliers agréés PARTIE 145 : 286 + 62 organismes étrangers (surveillés pour le compte de l'AESA)
- Ateliers agréés FAR 145
- Ateliers agréés TCCA
- Ateliers agréés ANAC
- Organismes agréés Partie M Sous-partie G (TAC)

Surveillance de l'entretien et de la gestion du maintien de la navigabilité en aviation générale (au 31/12/2017)



- Unités d'entretien aéronefs
- Ateliers agréés F' (Annexe II)
- Ateliers agréés F
- Organismes agréés Partie M Sous-partie G

Surveillance de la formation des personnels d'entretien (au 31/12/2017)



- Ecoles (PARTIE 147) (33 + 18 organismes étrangers)
- Licences (PARTIE 66) 8 283 licences valides dont 2 123 licences émises en 2017 dont 212 délivrances initiales)
- LNMA 994 licences valides dont (109 licences émises en 2017 dont 30 délivrances initiales)

Amendements LNMA : 79 en 2017

AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE 06

Certification et surveillance des prestataires et organismes de formation des services de la navigation aérienne ainsi que des exploitants d'aérodromes, élaboration et mise en œuvre de la politique de sécurité en matière d'aptitude et de compétences des personnels de navigation aérienne et d'agréments techniques des systèmes et matériels qui concourent à ces services, relèvent de la direction technique Aéroports et navigation aérienne (DSAC/ANA). DSAC/ANA apporte en outre son expertise technique à la direction du Transport aérien pour l'élaboration de la réglementation nationale et internationale dans le domaine de la navigation aérienne et de l'espace aérien.

Mise en œuvre de la certification européenne des aérodromes et impact sur la surveillance nationale

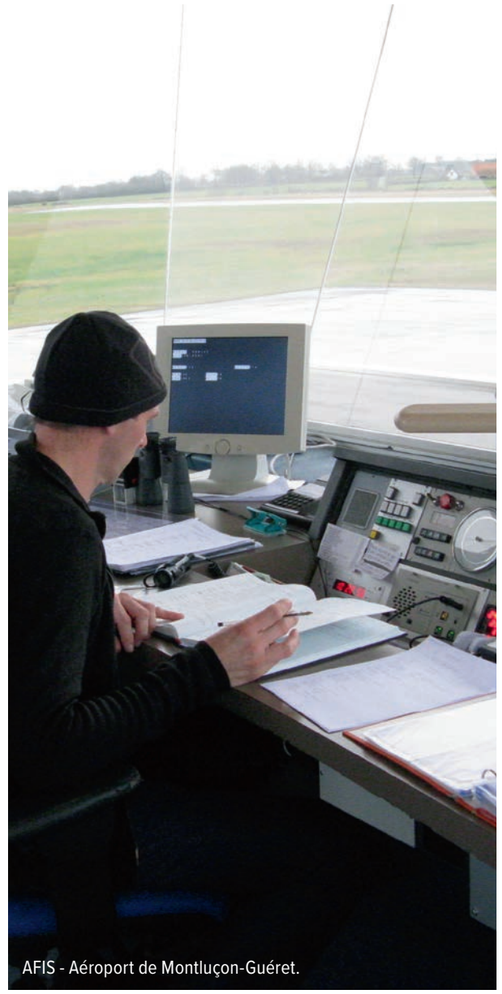
La sécurité aéronautique sur les aérodromes a été profondément remaniée en 2014 avec l'entrée en vigueur de la règlementation européenne de sécurité aéroportuaire. Ainsi, la très grande majorité des aérodromes disposant déjà d'un certificat national doit disposer d'un certificat européen établi conformément aux normes produites par la Commission européenne et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Cela concerne en France 55 aérodromes. Cette règlementation établit également un certain nombre d'exigences de fonctionnement, d'organisation, de gestion et de surveillance applicables à la DSAC, en tant qu'autorité désignée.
Afin de permettre sa mise en œuvre par les Etats membres, un processus transitoire est prévu par cette règlementation afin de permettre la conversion des certificats nationaux déjà délivrés en certificats européens. Cette phase transitoire s'est achèvée au 31/12/2017.
Un double travail a ainsi été mené depuis 2014 : la conception de méthodes de surveillance et de certification conformes aux exigences européennes et la certification européenne des aérodromes proprement dite.
La DSAC a poursuivi tout au long de l'année 2017 l'instruction d'une grande partie des dossiers restants (39) et, fin décembre 2017, le processus de conversion des certificats était terminé et les 55 certificats attendus, délivrés. Ce travail de conversion reste à confirmer par des audits (audits de suivi de certification), organisés dans l'année qui suit la conversion des certificats afin de s'assurer que les processus mis en place par les exploitants pour se conformer aux exigences européennes fonctionnent dans la réalité conformément à ces exigences.
Les méthodes permettant la mise en œuvre du règlement européen sont à présent validées et l'expérience acquise dans le cadre de ce processus est utilisée afin de les optimiser.
La surveillance continue dans l'environnement européen a été présentée lors du séminaire Sécurité des Aérodromes organisé par la DSAC le 8 décembre 2017 avec les exploitants d'aérodrome.
Par ailleurs, l'expérience acquise dans la mise en œuvre des exigences européennes permet d'identifier un certain nombre de besoins d'évolutions règlementaires, notamment en termes de convergence de la règlementation nationale vers la règlementation européenne. Ce travail sera poursuivi en 2018. La prise en compte des évolutions continues des dispositions européennes est un enjeu important d'adaptation aux changements, que ce soit pour les projets d'évolutions qu'il convient d'anticiper autant que possible, que pour les changements entrés en vigueur dans l'année.

Certification et surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne

Conformément à la réglementation européenne, la DSAC, agissant en qualité d'autorité nationale de surveillance, assure la certification et la surveillance :
- des prestataires de la circulation aérienne (ATS), parmi lesquels les prestataires ATC qui rendent les services de contrôle à la navigation aérienne et les prestataires AFIS qui rendent le service d'information de vol et d'alerte d'aérodrome ;
- du prestataire d'information aéronautique (AIS) ;
- des prestataires de communication, navigation, surveillance (CNS) ;
- du prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne (MET).

Au 31/12/2017, les prestataires de services de navigation aérienne suivants sont détenteurs d'un certificat délivré par la DSAC :

Service(s) certifié(s)	Nombre de prestataires certifiés, et nom(s) le cas échéant
MET	Prestataire unique: Météo-France
ATS, AIS et CNS	DSNA (dont 79 aérodromes contrôlés en métropole, océan Indien, Antilles-Guyane ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon) La DSNA est l'unique prestataire de service d'information aéronautique.
ATS et CNS	2 prestataires militaires : - COMALAT (Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre), - CFA (Commandement des forces aériennes) 2 prestataires civils dans les collectivités d'outre-mer: SNA-PF, SNA-NC
CNS	1 prestataire civil : Eolane-Les-Ulis 1 prestataire militaire : DIRISI (Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'informations de la défense)
AFIS et CNS	4 prestataires : En métropole : Le Castellet, Francazal En collectivités d'outre-mer : SEAC WF, DAC PF (sur plus de 20 terrains)
ATS	2 prestataires militaires : - ALAVIA (commandement de la force de l'aéronautique navale) - DGA-EV (direction générale de l'armement / essais en vol)
AFIS	72 prestataires certifiés dont 64 prestataires métropolitains, 3 prestataires en départements d'outre-mer et 5 prestataires en collectivités d'outre-mer COM : STP WF, ADT, province des îles, province sud, province nord



AFIS - Aéroport de Montluçon-Guéret.

La surveillance de ces prestataires est réalisée conjointement avec les DSAC/IR, les services de surveillance ultramarins de la DGAC ainsi que la direction de la circulation aérienne militaire de la direction de la sécurité aéronautique d'Etat (DSAE/DIRCAM), s'agissant de la surveillance des prestataires de la Défense rendant des services à la circulation aérienne générale.
Une fois certifiés, les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une surveillance continue s'appuyant sur :
- des audits : tous les 2 ans l'ensemble des domaines fonctionnels de chaque prestataire doit être audité- en 2017, c'est 67 audits qui ont ainsi été menés par la DSAC et par les entités agissant pour son compte.
- la surveillance des changements : les changements sont notifiés à l'autorité de surveillance qui doit donner son accord préalable pour la mise en service des changements qu'elle décide de suivre.

Lorsque la DSAC décide de suivre un changement, l'étude de sécurité associée fait l'objet d'un examen qui permet de statuer sur l'acceptabilité du changement. Cette acceptation devient un prérequis pour la mise en service du changement par le prestataire.

AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE 06

C'est près de 130 changements qui ont ainsi fait l'objet d'un suivi ou d'une acceptation en 2017, dont notamment l'acceptation de procédures RNAV utilisées en simultané à CDG, intégration de drones dans l'espace aérien contrôlé, remplacement des ILS CAT III et du panneau d'état à CDG, les premières UOP 4-Flight à Reims et Aix.

- le suivi des événements de sécurité, qui sont notifiés et analysés par les prestataires et pour lesquels la DSAC peut être amenée à demander des éléments complémentaires.
- la surveillance de la performance sécurité : en particulier à travers le suivi des indicateurs de performance sécurité imposés par la Commission européenne, associés à des indicateurs nationaux.
- la surveillance du règlement européen d'interopérabilité. Ce règlement vise à favoriser le développement du réseau européen de gestion du trafic aérien cohérent et interopérable. La Commission publie dans ce cadre des règlements d'interopérabilité qui concernent les systèmes techniques et/ou les modalités d'exploitation de ces systèmes.
- la surveillance des organismes porteurs de projet, des compétences des organismes concepteurs et des procédures de vol aux instruments.

S'agissant des méthodes de surveillance, l'année 2017 a été marquée par la parution du règlement (UE) 2017/373 (IR ATM/ANS), applicable au 2 janvier 2020. L'IR ATM/ANS reprend et amende les exigences existantes concernant les autorités de surveillance ainsi que les prestataires déjà certifiés, et étend l'obligation de certification aux prestataires de services de gestion des courants de trafic aérien (ATFM), aux prestataires assurant la gestion de l'espace aérien (ASM), aux prestataires assurant la conception des procédures (ASD), aux prestataires de services de donnés (DAT) ainsi qu'au gestionnaire de réseau (Network Manager). Afin de préparer l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement et la conversion ou la délivrance de nouveaux certificats, la DSAC a mis en place un groupe de travail rassemblant tous les acteurs de la surveillance, en étroite collaboration avec les prestataires concernés.

Parallèlement, la DSAC continue de suivre les travaux règlementaires de mise à jour des règlements existants, ainsi que les travaux portant sur le concept de contrôle à distance dit «Remote Tower».

L'année 2017 a également permis de consolider l'intégration du RBO (Risk Based Oversight) aux méthodes de surveillance, et tout particulièrement de la DSNA. Des expérimentations se poursuivent pour la mise en place du RBO dans le cadre de la surveillance des prestataires AFIS.

Dans le cadre du suivi des changements, l'expérimentation d'un RBO spécifique se poursuit, en anticipation d'une exigence de l'IR ATM-ANS. La surveillance dans le domaine de l'assurance sécurité logiciel s'est renforcée. Dans le domaine des procédures IFR, la DSAC a entamé un travail de consolidation des méthodes de surveillance.

Enfin, la DSAC est présente à l'international, et en particulier au sein du FABEC au travers de la participation au NSA Committee et aux groupes de travail associés. Les nombreux échanges autour d'un manuel commun de surveillance et la mise en place d'échanges d'auditeurs œuvrent à l'harmonisation des méthodes de surveillance. La DSAC participe également aux groupes NCP (NSA Coordination Platform), notamment sur la surveillance de la sécurité, l'interopérabilité et les déploiements SESAR. Cette participation permet d'échanger sur les bonnes pratiques et de renforcer la coopération entre autorités de surveillance.

Surveillance des aptitudes des personnels de la navigation aérienne

En 2017, le règlement (UE) 2015/340 est entré en application en France. La DSAC, après une période d'accompagnement à ce changement auprès des organismes de formation en charge de la formation des ATCO, a débuté le cycle de surveillance continue. La DSAC a également autorisé l'extension des durées de validité des mentions d'unité à trois ans pour les prestataires qui en avaient exprimé la demande. Des modalités de transition sont appliquées et fin 2017, 52% des ATCO de la DSNA et 96% des ATCO des prestataires Défense concernés ont effectivement une mention d'unité valide pour trois ans.

AÉROPORTS

Aéroports certifiés 72
dont 10 dans les COMs

Aérodromes en cours de conversion vers le certificat européen :

- 55 exploitants d'aérodromes ont eu un certificat européen, avant fin 2017

Approches homologuées

Approches précision ILS cat II et cat III	29
Approches précision ILS cat I	120

Aérodromes ouverts à la CAP et à usage restreint ..... environ 500

Hélistations ..... environ 300

PERSONNELS NAVIGATION AÉRIENNE

Nouvelles licences de contrôleur délivrées 72
dont 43 licences DSNA et 29 licences Défense

Nouvelles licences de contrôleur stagiaire délivrées 64
dont 39 licences DSNA et 25 licences Défense

Audits des organismes de formation ATCO 10

SYSTÈMES ET MATÉRIELS

Changements ayant fait l'objet d'une décision de suivi en 2017 58
dont 0 MTO, 2 pour les COM et 5 PCNS Eolane

Changements en cours de suivi au 31/12/2017 84

Changements acceptés suite à instruction du dossier de sécurité 74
dont 1 MTO, 1 pour les COM et 3 PCNS Eolane

SÛRETÉ 07

ANTICIPER ET PREVENIR

S'assurer de la conformité et de l'efficacité des mesures de sûreté mises en œuvre par les différents acteurs du « transport aérien » est une mission essentielle pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. C'est le rôle principal de la direction technique Sûreté (DSAC/SUR) et des quelques 120 agents de la DSAC impliqués dans ce domaine.

Formation et certification des personnels réalisant des contrôles de sûreté

Depuis le 1er janvier 2013, les agents réalisant l'inspection – filtrage des passagers, des bagages de cabine et de soute, du fret, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport, des véhicules mais également réalisant des opérations de surveillance et de patrouille sont certifiés par la DSAC et ce conformément aux obligations de la réglementation européenne. Après une phase transitoire de 2013 à 2015 qui a permis la mise en place de la certification des quelques 12 000 agents de sûreté en France, ils suivent maintenant un cycle de renouvellements de certification tous les 3 ans. La réalisation de ces examens a été confiée par la DSAC à l'ENAC, qui a ainsi organisé en 2017 environ 1772 sessions d'examen en France (outre-mer inclus). Afin de rendre plus lisible l'organisation générale de ces formations, un projet de réduction du nombre de choix d'examens de certification a été conduit en 2017. Cette réduction de 44 à 18 choix possibles, adaptée aux mesures de sûreté réalisées par les agents, va être mise en place courant 2018.
Les agents de sûreté sont formés par des instructeurs également certifiés par la DSAC pour une durée de 5 ans. Au total, fin 2017, 236 instructeurs sont certifiés dont 13 nouveaux instructeurs. L'ENAC assure la formation de l'ensemble de ces instructeurs ; il y a eu 2 sessions sur l'année 2017. La DSAC préside les jurys de certification interministériels composés de représentants de la DSAC, de l'ENAC, de la Gendarmerie des Transports Aériens et de la Police aux Frontières.
La DSAC et l'ENAC ont mis à jour, en 2017, 15 cours de référence sur les 24 mis à disposition des instructeurs. Pour les instructeurs et les organismes de formation qui ont fait le choix de ne pas reprendre ces cours de référence, un total de 150 contenus de cours a été approuvé, dont 7 en 2017.

NOS MISSIONS :

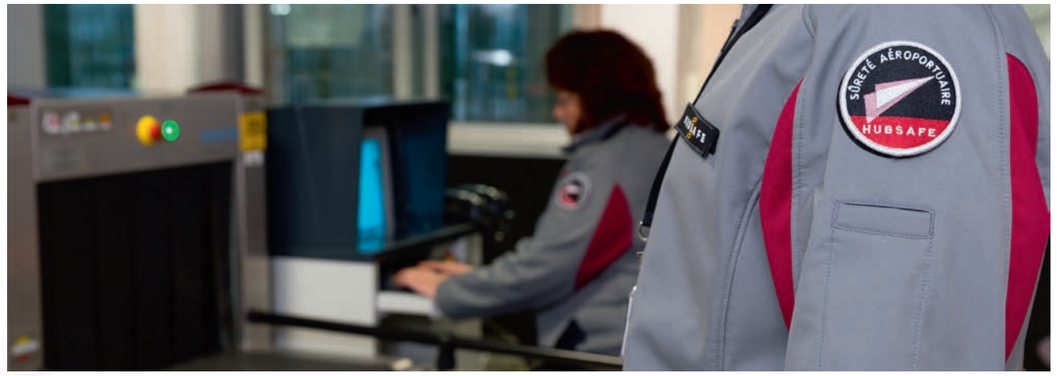
- Coordonner et mettre en œuvre la surveillance des différentes entités impliquées dans la sûreté de l'aviation civile, sur la base d'un cadre réglementaire européen et national.
- Elaborer les interprétations réglementaires nécessaires et fournir les outils de normalisation.
- Surveiller la sécurité des systèmes d'information.

Agrément et surveillance des acteurs

En 2017, 63 inspections en vue d'une délivrance ou d'un renouvellement d'agrément d'entreprises mettant en œuvre des mesures de sûreté ont été conduites par la DSAC ou par les validateurs indépendants agissant pour son compte. Ces inspections ont concerné 17 exploitants d'aérodromes, 6 compagnies aériennes françaises (dont la nouvelle compagnie aérienne Joon), 334 entreprises de fret (agents habilités et chargeurs connus) 21 entreprises d'approvisionnement de bord (fournisseurs habilités) et 38 compagnies aériennes transportant du fret en provenance des pays tiers (ACC3).
En outre, la DSAC exerce une surveillance régulière des entités détenant un agrément afin de s'assurer que les conditions ayant prévalu à sa délivrance initiale ou à son renouvellement sont bien maintenues. A cet effet, 372 inspections de surveillance continue ont été réalisées en 2017.
On peut également noter que les équipes cynotechniques (chien détecteur d'explosif), au nombre de 150, bien que certifiées par le STAC, font l'objet d'une surveillance continue par la DSAC avec 76 inspections réalisées en 2017.

Actions de surveillance opérationnelle

En complément de la surveillance des acteurs agréés, la DSAC coordonne et met en œuvre une surveillance opérationnelle du dispositif de sûreté visant à s'assurer de la bonne application et de l'efficacité des mesures de sûreté sur les aéroports.
Dans ce cadre, 9 audits de sûreté d'aéroports ont été effectués en 2017. Ces audits permettent de s'assurer du bon respect des règles de sûreté et de juger sur le terrain des relations entre les différents acteurs concernés. Ils sont complétés par un contrôle du maintien de performance des équipements des plateformes concernées, mis en œuvre par le Service technique de l'Aviation civile (STAC) pour le compte de la DSAC.
La DSAC organise, en outre, le pilotage des actions de surveillance normalisée menées par d'autres services de l'Etat, qui comprennent notamment des inspections ciblées visant à vérifier la bonne application par un opérateur d'un point particulier de la réglementation, et des tests en situation opérationnelle visant à mesurer la capacité à détecter des articles prohibés et à s'assurer que les agents de sûreté des grandes plateformes font preuve de la vigilance requise. Dans ce cadre, la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) et la Police aux Frontières (PAF) ont réalisé en 2017, pour le compte de la DSAC, 649 inspections ciblées et 4496 tests en situation opérationnelle (1696 tests réalisés par la GTA, et 2800 tests réalisés par la PAF).



Inspections de la Commission européenne

La Commission européenne réalise régulièrement des inspections afin de s'assurer de la mise en œuvre uniforme et conforme de la réglementation sûreté au sein des Etats membres.
Elle a ainsi réalisé en 2017 une inspection de l'autorité compétente qui s'est déroulée sur une semaine complète dans les locaux de la DSAC/SUR et sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, ainsi qu'une inspection de l'aéroport de Beauvais-Tillé. La DSAC a préparé, accompagné et réalisé le suivi de ces inspections en collaboration avec la DTA et les services compétents de l'Etat. Les plans d'actions correctives mis en place par la DSAC et par les acteurs aéroportuaires ont permis de résoudre les non-conformités détectées au cours de ces deux inspections.

Des guides de mise en œuvre pour les acteurs de la sûreté

Généralement, lors de chaque évolution réglementaire, la DSAC élabore des guides de mise en œuvre destinés aux opérateurs et aux services d'inspection. Ces guides décrivent des moyens acceptables pour se conformer à la réglementation sûreté européenne et française afin que les pratiques soient uniformisées sur le territoire. Ils sont donc publiés ou modifiés après consultation de l'ensemble des acteurs de la sûreté. En 2017 a été ainsi mis à jour le guide de mise en œuvre relatif aux palpations (domaine 4). Un guide de mise en œuvre relatif aux fournitures destinées aux aéroports (domaine 9) et un guide de mise en œuvre relatif à la formation périodique hors imagerie (domaine 11) ont également été créés.

NOMBRE D'ENTITES DETENTRICES D'UNE CERTIFICATION / D'UN AGREMENT DE SÛRETE DELIVRE PAR LA DSAC :

- 61 exploitants d'aérodrome
- 19 entreprises de transport aérien (compagnies aériennes françaises)
- 487 sites d'agents habilités (entreprises de fret)
- 171 sites de chargeurs connus (entreprises de fret)
- 76 fournisseurs habilités (entreprises d'approvisionnement de bord)
- 183 désignations ACC3 (Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport). Le statut ACC3 d'une compagnie aérienne lui permet d'importer du fret en provenance d'un aéroport donné d'un pays tiers vers l'Union.

Sécuriser les systèmes d'information

En 2017, 10 audits ont été réalisés concernant la sécurité des systèmes d'information (SSI).
Parmi ces audit certains ont concerné des applications et outils métier utilisés par les agents de la DGAC tel que: MIRZA, I-REPORT, SIGEBEL et d'autres ont eu pour objet d'évaluer des systèmes d'information et des infrastructures réseau: RENAR/IP, ARTEMIS, DSAC/SO, SNA/SO, CRNA nord, SNIA Paris et le réseau local du site de Farman.

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE 08

La surveillance du respect des règles environnementales par l'ensemble des exploitants aériens relève des actions menées par les directions interrégionales de la DSAC, en liaison avec la direction du Transport aérien (DTA), et en tant que de besoin avec la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA).

Les cartographies et plans environnementaux, avec notamment les projets de plans d'exposition au bruit (PEB), les plans de gêne sonore (PGS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur les aérodromes sont au cœur de l'activité des directions interrégionales de la DSAC (DSAC/IR). Elles permettent d'alimenter la concertation locale, qui se concrétise par la participation aux commissions consultatives de l'Environnement (CCE) et aux commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), ainsi que le suivi des chartes de l'environnement et des codes de bonne conduite. Le traitement des infractions environnementales et des plaintes de riverains vient compléter ce dispositif.

L'activité aérienne dans le respect de l'environnement et des populations

La DSAC contribue activement, au sein des territoires et plus particulièrement autour des grands aéroports, à une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable dans le secteur aérien, tout en favorisant la concertation locale. Ses domaines d'intervention essentiels portent notamment sur la concertation autour des plateformes, qu'il s'agisse d'aviation commerciale ou d'aviation légère, sur le suivi de l'application par les acteurs de la réglementation environnementale et sur la prise en compte des problématiques d'urbanisme autour des aéroports et des moyens de navigation aérienne.

La concertation locale, une mission de terrain au contact des élus, des riverains et des usagers

En 2017, la DSAC a participé aux commissions consultatives de l'environnement de 44 aéroports particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental, ainsi qu'aux groupes de travail constitués sous leur égide (comités de suivi de la charte environnementale, réunions thématiques). Les DSAC/IR sont chargées de fournir les éléments objectifs relatifs à chaque terrain (statistiques de trafic, analyses et actions de surveillance, éclairage réglementaire) à même d'accompagner les parties prenantes sur la conciliation entre l'activité aéronautique et le respect des riverains. De ce point de vue, la surveillance du respect des trajectoires dites « de moindre bruit » a de nouveau constitué une priorité en 2017.

Les DSAC/IR ont perçu en 2017 une préoccupation croissante sur l'impact des polluants atmosphériques émis par les aéronefs et les activités aéroportuaires. A cet égard, leur participation aux consultations en cas de pic de pollution leur permet d'intégrer pleinement l'importance de ces sujets, et de proposer certaines mesures quand la situation l'exige.
Par ailleurs, les DSAC/IR participent aux commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), chargées d'étudier les dossiers d'aide à l'insonorisation des domiciles situés dans les zones définies par les plans de gêne sonore (PGS).

Veiller au respect de la réglementation environnementale

16 aéroports et héliports en France, parmi les plus importants en termes de trafic et de nuisances, font aujourd'hui l'objet d'arrêtés de restriction environnementale visant à réduire la gêne sonore liée à leur exploitation. Les manquements à ces règles sont systématiquement relevés par des agents assermentés de la DSAC et transmis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les opérateurs encourent une amende pouvant atteindre 20 000 €, montant porté à 40 000 € pour certains manquements constatés depuis le 1er janvier 2014 (ceux relatifs au non-respect des restrictions de nuit ou aux performances sonores des aéronefs). En 2017, la DSAC a ainsi transmis à l'ACNUSA 462 procès-verbaux pour non-respect des arrêtés de restriction environnementale, contre 357 en 2016. Et, parallèlement au traitement des manquements, la DGAC poursuit ses actions de prévention auprès des opérateurs pour diminuer encore le nombre des infractions.

L'urbanisme, autre volet du développement durable

Pour préserver la sécurité des vols et limiter les nuisances subies par les riverains, il est nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation, après des études au cas par cas permettant de garantir la pertinence de chaque décision.
Autour des aéroports, la DSAC travaille à la mise à jour des plans d'exposition au bruit (PEB) : plus de 200 aérodromes sont ainsi aujourd'hui dotés de tels plans, ou font actuellement l'objet d'une procédure de création ou de révision. Il convient de noter que la plupart des dossiers en cours sont concernés par le récent décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 qui permet notamment de mieux prendre en compte les terrains ayant un trafic plus faible ou moins régulier qu'auparavant, tels les aérodromes d'aviation générale.

Près des aérodromes ou autour des moyens de navigation aérienne, les DSAC/IR recherchent des solutions parfois innovantes pour concilier les enjeux locaux de développement et la sécurité aérienne et sont amenées à exprimer des avis dans de très nombreuses consultations. Parmi les dossiers les plus complexes, se retrouvent ainsi les projets d'implantations de champs d'éoliennes à proximité de VOR ou de radars, ou des projets d'immeubles de grande hauteur. Dans la plupart des régions, le Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) est d'ores et déjà le point d'entrée unique pour tous les dossiers d'urbanisme à la DGAC.
Les directions interrégionales de la DSAC continueront à être mises à contribution pour les projets complexes pour lesquels leur expertise et leur connaissance du terrain reste précieuse.

LES DSAC/IR 09

Une vision de sécurité ajoutée à des missions régaliennes et sociales portées au niveau territorial

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) comprend un échelon central, situé à Paris, et des échelons locaux, les directions interrégionales.
Les directions interrégionales, dénommées DSAC/IR, sont réparties sur le territoire métropolitain, dans les départements d'outre-mer et dans les collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy. Au nombre de 9, les DSAC/IR sont constituées d'un siège et, le cas échéant, de délégations.
Sous réserve des compétences de l'échelon central, les directions interrégionales sont chargées de prendre les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes et des organismes ou concernant des systèmes ou des matériels, dans les matières de sécurité et de sûreté.
En liaison avec l'échelon central, elles préparent et exécutent leur budget, préparent et assurent la facturation des redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et la réalisation des achats. Elles sont chargées de la gestion individuelle des agents de leur direction et contribuent à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de formation.
Les activités mentionnées sont exercées en s'appuyant soit sur les moyens propres de la DSAC/IR concernée, soit sur les moyens disponibles au sein de l'échelon central ou encore au sein d'autres DSAC/IR selon les méthodes et les procédures définies par la direction correspondante de l'échelon central.

Les DSAC/IR sont chargées de prendre toutes les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes physiques ou morales publiques ou privées soumises aux exigences des textes européens et nationaux en matière de suivi économique et financier, de sécurité, de sûreté et d'environnement pour celles de ces actions, mesures et décisions qui relèvent des préfets de zone, des préfets de région, des préfets de département ou de la DTA selon les méthodes et les procédures définies par ces autorités administratives.
Les DSAC/IR instruisent les décisions administratives correspondantes ou elles les prennent lorsqu'elles leur ont été déléguées.

Les DSAC/IR participent aux actions de la DTA en matière d'espace aérien et de relations avec les usagers dans ce domaine.
Chaque DSAC/IR peut être chargée au profit de tous les agents de la DGAC basés dans son ressort territorial, de conduire des actions relatives à l'insertion des agents dans leur milieu du travail en faveur de leur logement, de leur restauration, concernant l'action sportive et culturelle et l'action sociale, ainsi que toutes les actions relatives à l'application des règles d'hygiène et de sécurité du travail. Chaque DSAC/IR peut être chargée d'actions relatives à la politique immobilière, en matière d'informatique ou relatives à la logistique.
Ces dernières activités sont exercées selon les méthodes et les procédures définies par le secrétariat général de la DGAC chargé des politiques correspondantes.

9 DSAC/IR
- 7 en métropole
- 2 en outre-mer

9 délégations
- 6 en métropole
- 3 en outre-mer

852 agents

ANTILLES GUYANE

Directeur : **Frédéric GUIGNIER**
Siège : **Fort-de-France**

LE MOT DU DIRECTEUR

Agir ensemble, pour l'aviation civile aux Antilles et en Guyane.

Agir ensemble pour l'aviation civile, c'est agir pour la sécurité, la sûreté, la continuité territoriale et le développement pérenne du transport aérien aux Antilles et en Guyane.
Agir ensemble, services de l'aviation civile aux Antilles et en Guyane, avec l'appui des services de l'aviation civile en métropole, c'est le fil conducteur de la gestion de la crise des cyclones, IRMA, JOSE, MARIA, qui se sont succédés en une très courte période, l'automne dernier. C'était un moment intense, avec un besoin vital d'accompagner la mise en place d'un pont aérien pour assurer la continuité avec des territoires et des populations dévastés. Un grand moment de service public, rendu possible grâce au dévouement et aux compétences de nombreux agents de la DGAC, et en particulier de la DSAC-AG. Et un moment qui nous a rappelé, s'il était besoin, l'importance considérable du transport aérien dans nos territoires.
Agir ensemble, c'est aussi ce qui nous a permis d'être au rendez-vous sur des dossiers clefs en 2017. Je citerai en particulier :

- la certification européenne des aéroports de Guadeloupe Pôle Caraïbes, de Cayenne Félix Eboué et de Martinique Aimé Césaire,
- la délivrance du certificat de transporteur aérien à la société Helicojyp, et de l'autorisation lui permettant d'exploiter des appareils monoturbine au-dessus de la forêt guyanaise (zone hostile),
- le lancement des travaux nécessaires pour la relocalisation et le regroupement de l'ensemble des agents de la DSAC-AG affectés en Martinique,
- la publication de l'arrêté d'usage restreint pour l'aéroport de Saint-Barthélemy, qui apporte une vraie plus-value pour la sécurité et pour le traitement équitable de l'ensemble des opérateurs présents sur la plate-forme,
- ou enfin l'amélioration des conditions de sûreté chez nos opérateurs, en particulier compagnies aériennes et gestionnaires d'aéroports.

Agir ensemble, c'est ce qui doit nous permettre, en 2018, d'être garant du progrès de la sécurité et de la sûreté aériennes selon les standards réglementaires, d'être garant de la continuité territoriale, d'être garant du développement pérenne de l'aviation civile aux Antilles et en Guyane, et d'accompagner nos opérateurs sur ce chemin. Ce n'est pas toujours aisé, en particulier dans nos territoires où le transport aérien représente de tels enjeux, mais je sais compter sur l'abnégation, le pragmatisme et les compétences des agents de la DSAC-AG, qu'ils soient sur des fonctions techniques ou des fonctions support, pour faire progresser nos opérateurs vers toujours plus de sécurité et de sûreté.

Remise du Certificat de Sécurité Aéroportuaire de Cayenne.

ATR Air Antilles à Saint-Martin.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

7 ouverts à la CAP dont **7** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
8 aérodromes agréés à usage restreint
16 plateformes ULM
3 hélistations
3 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

6 exploitants d'aérodromes certifiés
15 pistes homologuées
2 audits SGS
4 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
4 PSA dont 2 en cours de création et 2 en cours de révision

ENVIRONNEMENT

3 aérodromes dotés d'un PEB en cours de révision

NAVIGATION AÉRIENNE

Audits AFIS (audits reportés suite au passage du cyclone IRMA)

SÛRETÉ

6 agréments de sûreté - renouvelés en 2017
3 réunions de comité local de sûreté (CLS)
7 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
2 commissions sûreté

Trush Commander à Fort-de-France.

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

5 entreprises transport aérien dont **4** avions et **1** hélicoptère
22 audits
150 contrôles techniques :
77 SAFA, **11** SACA, **62** SANA

Écureuil AS350 en Guyane.

AVIATION GÉNÉRALE

96 sociétés de travail aérien (dont 76 en drones)
Manifestations aériennes : **1** petite
3 organismes de formation approuvés
252 titres aéronautiques délivrés
10 dossiers d'infraction traités

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

63 agréments d'assistants en escale
Nombre de lignes OSP : **11**
5 licences d'exploitation de transporteurs aériens

RESSOURCES

Effectifs : **81**
Budget : **1 955 820 €**

CENTRE EST

Directeur : **Michel HUPAYS**
Siège : **Aéroport de Lyon Saint-Exupéry**

LE MOT DU DIRECTEUR

Un maillage cohérent des aérodromes commerciaux de la région centre est avec Lyon Saint-Exupéry et Clermont Ferrand Auvergne.

La Région Auvergne Rhône-Alpes se caractérise par une position dominante de Vinci Airports dans l'exploitation des aérodromes (Chambéry, Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon). Le maillage des aérodromes commerciaux de la Région apparait cohérent avec Lyon Saint-Exupéry et Clermont Ferrand Auvergne pour les dessertes commerciales régulières, Chambéry et Grenoble pour le trafic de niche « charter ski », Aurillac et Le Puy pour les OSP. L'ensemble de ces plates formes (à l'exception du Puy) ont fait l'objet en 2017 d'un processus de conversion de leurs certificats d'exploitants aux exigences européennes. Seul Saint-Etienne avec des lignes régulières (Ryannair, Pegasus) arrêtées courant 2017 doit définir son positionnement dans le maillage aéroportuaire régional.

Lyon Saint-Exupéry, un an après le changement de sa gouvernance et l'arrivée de Vinci Airports, reste placé sur une bonne trajectoire. L'année 2017 a été fructueuse avec plus de dix nouvelles lignes aériennes, des renforcements de fréquences, l'inauguration du Terminal 1 de 70.000 m², le cap des 10 millions de passagers franchi.

Le niveau de trafic atteint, une plus large typologie des usagers, alliés à la révolution numérique induisent de nouveaux modèles de services pour le passager aérien, influant sur la stratégie des différents acteurs.

En matière d'intermodalité et d'accessibilité l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, a connu ces derniers temps des évolutions que l'on n'attendait pas et dont l'impact a parfois surpris. Un exemple, le développement de Ouibus dont 57 trajets desservent l'aéroport. Désormais plus de 20 fréquences par jour connectent la ville de Grenoble et Lyon Saint-Exupéry. Des initiatives ont également vu le jour à travers des plateformes créatrices de nouveaux services pour les passagers: des parkings à l'extérieur du domaine public aéroportuaire qui concurrencent ceux de l'aéroport, des sites de covoiturage qui se multiplient, se spécialisent et rivalisent avec le tram Rhône-express. D'autres projets devraient éclore ; le site lyonnais LYKO expérimente en ce début d'année une application dédiée à cinq lignes de covoiturage uniquement vers l'aéroport organisées comme des lignes de bus ; deux startups développent pour ce printemps un système de covoiturage instantané, personnel de l'aéroport /passagers, baptisé LANE. Des initiatives qui poussent les exploitants à être imaginatifs car elles bousculent les fonctionnements traditionnels et bouleversent l'écosystème aéroportuaire. Lutter contre ces tendances serait vain : il faut s'y adapter et revisiter nos modèles classiques pour apporter aux passagers les services qu'ils attendent. Ainsi, s'agissant des parkings, l'aéroport s'est adapté en mettant en place avec succès, un système de réservation par internet géré en «yield management».

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est également desservie par l'aéroport de Genève qui malgré de fortes contraintes poursuit une croissance soutenue. Sous la pression des élus et des riverains français, les autorités franco-suisses ont créé en 2017 un Comité de Concertation Environnemental qui va permettre d'associer les élus et les riverains français aux réflexions relatives à l'impact du trafic aérien de l'aéroport de Genève sur les conditions de vie des riverains.

Lyon Saint-Exupéry.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

36 aérodromes ouverts à la CAP dont **10** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
22 aérodromes agréés à usage restreint
41 aérodromes à usage privé
116 plateformes ULM
63 hélistations
57 hélisurfaces
1 hydrobase
4 hydrosurfaces
4 altiports
33 altisurfaces
25 plateformes Ballons permanentes

Sécurité des aérodromes

7 exploitants d'aérodromes certifiés dont 5 certifiés européens
66 pistes homologuées / homologations en cours
2 audits SGS
12 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
5 contrôles relatifs aux caractéristiques techniques des hélistations
1 approbation d'un PSA par arrêté ministériel en 2017 (total 30)

ENVIRONNEMENT

30 PEB dont Genève aux normes actuelles
1 aérodrome doté d'un PGS
1 réunion de la commission consultative d'aide aux riverains CCAR
5 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

NAVIGATION AÉRIENNE

4 audits AFIS
2 réunions CCRAGALS
Participation à **3** audits AFIS hors territoire de la DSAC-CE
Participation à **1** évaluation agent AFIS (La Réunion)

SÛRETÉ

7 agréments de sûreté - initiaux ou renouvelés en 2017 :
- **1** d'entreprise de transporteur aérien (sur 2 agréments)
- **4** de site d'agents habilités (sur 65 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **2** de chargeurs connus (sur 11 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

1 audit de sûreté d'un aéroport de la DSAC-CE
12 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
5 commissions sûreté

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

30 entreprises transport aérien dont **9** avions, **9** hélicoptères, **12** ballons
42 audits
281 contrôles techniques :
54 SAFA, **101** SANA, **126** SACA

Altiport de Megève.

AVIATION GÉNÉRALE

773 sociétés de travail aérien (dont 722 drone, 15 avion, 22 ULM, 7 hélico, 7 ballons)
Missions auprès d'aéro-clubs : **1** action de surveillance
Missions auprès des ATO : **9** actions de surveillance
Missions auprès des ULM : **3** actions de surveillance
Manifestations aériennes :
35 petites - **11** moyennes - **2** grandes
23 organismes de formation approuvés
595 titres aéronautiques délivrés en 2016
24 dossiers d'infraction traités
2 commissions de discipline tenues

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

91 agréments d'assistants en escale dont 21 renouvelés en 2017
Nombre de lignes OSP : **2** en cours (Aurillac et Le Puy)
40 licences d'exploitation de transporteurs aériens

RESSOURCES

Effectifs : **81**
Budget : **1 563 965 €**

NORD

Directrice : **Lucette LASSERRE**
Siège : **Athis-Mons**

LE MOT DE LA DIRECTRICE

2017 a vu revenir une forte croissance du trafic sur nos plateformes.

Le monde bouge autour de nous et nous avons eu en 2017 plus fortement que de coutume à préparer l'avenir en même temps que gérer le quotidien, toujours très riche et imprévisible en DSAC Nord. L'illustration la plus paroxystique en est sans doute l'événement grave intervenu coté ville à Orly le 18 mars. Il a montré toute la pertinence des exercices conduits pour se préparer à affronter le pire. Des événements moins redoutés ont heureusement émaillé notre année.

2017 a vu revenir une forte croissance du trafic sur nos plateformes. Ainsi celles du groupe ADP ont dépassé les 100 millions de passagers. Lille en a accueilli 1, 9 millions affichant une croissance supérieure à 7,2 %. Ajouté à la mesure d'obligation d'autorisation de sortie du territoire pour les mineurs, cet accroissement du flot de passagers s'est traduit cet été par un allongement des temps d'attente au passage frontière et notamment à Orly, qui a nécessité une coopération étroite de tous les acteurs pour redevenir acceptable.

Le 19 avril, la Préfecture de Police de Paris est devenue compétente pour la sécurité et la sûreté des plates-formes aéroportuaires de Paris, en premier lieu pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget puis, au 1er janvier 2018 pour Paris –Orly.

En parallèle, le groupe ADP a créé une direction générale qui est désormais l'unique interlocuteur pour traiter des questions transversales ou stratégiques concernant les opérations aéroportuaires des trois principales plateformes parisiennes.

Ces éléments structurants ont impacté le fonctionnement des services de l'Etat présents sur les aéroports parisiens qui ont dû unifier leur commandement, comme la Police aux Frontières ou les Douanes. La DSAC Nord n'a pas échappé à ce mouvement, a revu son organisation et adapté ses méthodes de travail pour répondre à ces évolutions de contexte.

C'est dans ce cadre que la conversion des certificats de sécurité aéroportuaire de Paris Orly, Paris CDG et Paris-le Bourget a été achevée.

2017 a également vu la naissance de TARMAC, le bulletin d'information portant sur les événements de sécurité de l'assistance en escale sur les plates formes d'Île-de-France et des Hauts-de-France. Malgré sa jeunesse, il est déjà installé comme outil incontournable du partage de la connaissance des risques du domaine, dans un esprit de promotion de la sécurité et de culture juste.

Dans le domaine du transport aérien, la préparation de l'avenir s'est illustrée notamment par la première mise en liste de flotte en France des A-350, l'interopérabilité des flottes d' Air Caraïbes Atlantique et de French Blue ou encore l'aboutissement de deux ans de travail avec Aviation sans frontières pour lui permettre d'opérer en conformité avec les exigences des appels d'offres de transport humanitaire en Afrique.

Pour ce qui concerne l'aviation générale, la pression sur les aérodromes franciliens s'est intensifiée, l'activité se heurtant souvent aux enjeux en matière de sûreté. Sa préservation devient un défi quotidien et il convient d'être à la fois à l'écoute mais aussi de proposer des solutions innovantes pour préserver l'avenir.

La mise en œuvre des règlements appliqués aux aéronefs complexes utilisés à des fins non commerciales (NCC), ou aux types d'exploitations spécialisées (SPO) s'est également traduite par une première étape de redistribution interne des tâches et l'acquisition de nouvelles compétences, tant pour les agents que pour les opérateurs de travail aérien concernés par ces nouvelles exigences.

En matière de navigation aérienne la mise en place à titre expérimental du SIV « Chevreuse » autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble laisse entrevoir de belles perspectives de pérennisation. Trois renouvellements d'ILS (un à Orly et deux à CGD) ont également été instruits. Ces quelques exemples montrent s'il en était besoin, la large compétence demandée à l'équipe en charge de ces dossiers.

En matière de sûreté, un audit englobant pour la première fois la totalité de la plateforme, hors fret, a été conduit à Paris-Charles de Gaulle précédant de peu une inspection de la Commission Européenne à Beauvais. Le traitement des manquements est resté très actif avec la tenue de 21 commissions de sûreté et le déploiement de STITCH a été réalisé à Lille et Beauvais.

Préparer l'avenir a également nécessité d'être créatif pour concilier développement local et sécurité aérienne. En témoignent le suivi de la construction du Campus de Saclay qui a nécessité le déplacement du radar secondaire de Palaiseau servant à l'approche de l'aéroport d'Orly, ou encore l'étude de la construction d'une route longeant le sud d'Orly, qui nécessitera l'établissement d'un mur « furtif » pour masquer les véhicules aux moyens radioélectriques de la plate-forme.

Deux salles Océane ont été installées pour soulager le travail des délégations qui ont contribué à délivrer les presque 19000 titres aéronautiques traités en DSAC Nord en 2017.

Bien que synthétique, ce panorama ne saurait être complet sans évoquer, année impaire oblige, le succès du salon du Bourget ou la visite de la ministre en charge des transports qui a passé une journée entière le 25 août dernier à Paris-Charles-de-Gaulle pour en comprendre le fonctionnement dans toutes ses composantes.

Aéroport d'Orly.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

44 aérodromes ouverts à la CAP dont **13** aérodromes commerciaux (aérodromes assujettis à la taxe)
9 aérodromes agréés à usage restreint dont **2** militaires
17 aérodromes à usage privé
54 plateformes ULM
53 hélistations
63 hélisurfaces
18 plateformes Ballons permanentes
121 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

5 exploitants d'aérodromes certifiés
96 pistes homologuées
2 audits SGS
8 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
40 PSA approuvés par arrêté ministériel

ENVIRONNEMENT

25 aérodromes dotés d'un PEB
11 PEB en cours
6 chartes d'environnement signées
12 réunions de commission consultative environnement (CCE)
7 réunions de Comité de suivi de la charte (CSC)
39 plaintes environnementales (spécificité IDF)

Urbanisme

624 avis sur Permis de construire (et déclarations préalables, PA, CU)
283 avis sur PLU
544 avis sur obstacles
190 avis sur projets et PC éoliens

Manquements Environnementaux

28 non-respects conditions utilisation APU
94 chapitres 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB CDG
81 créneaux COHOR de nuit CDG
40 sorties de VPE

NAVIGATION AÉRIENNE

1 audit AFIS en DSAC-N
5 audits AFIS hors DSAC-N
1 audit DSNA
2 réunions CCRAGALS
59 dossiers Espace aérien permanents
80 dossiers Espace aérien temporaires via CRG
4 suivi de changements DSNA
22 procédures aux instruments (instruction dossiers)

SÛRETÉ

Nombre d'agréments de sûreté :
- **5** d'exploitants d'aérodrome
- **110** d'entreprises de transporteur aérien
- **90** de site d'agents habilités
- **34** de fournisseurs habilités
- **38** de chargeurs connus
- **35** d'organismes de formation

1 audit de sûreté d'un aéroport de la DSAC/N
1 inspection UE d'opérateur DSAC/N
3 réunions de comité local de sûreté (CLS)
4 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)

Héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux.

21 commissions sûreté
20 réunions de réseaux locaux sûreté (spécificité Orly)

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

26 entreprises transport aérien dont **13** avions, **4** hélicoptères, **9** ballons
76 audits en 2017
834 contrôles techniques en 2017 :
459 SAFA, **221** SACA, **154** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

1 271 sociétés de travail aérien (dont 1 226 exploitants drones, 45 annexe 2 et ULM)
173 organismes de formation (toutes activités confondues : avion, vol à voile, hélico, ballons)
Missions auprès des organismes de formation : **47** actions de surveillance (ayant fait l'objet d'un écrit)
Manifestations aériennes 2017 :
22 petites - **2** moyennes - **5** grandes
188 dérogations de survol
122 dérogations Toussus (auto info)
18 856 titres aéronautiques délivrés en 2017
5 700 vérifications/accréditations licences étrangères
1 159 dossiers ULM (CI, FI, LSA)
60 dossiers d'infraction traités
2 commissions de discipline tenues
32 opérateurs AIR OPS (dont 18 SPO, 14 NCC)
1 exploitant hauts risques (HR)
2 activités hauts risques
29 approbations LME
3 audits NCC/SPO
51 drones : dérogations / autorisations spécifiques
23 créations provisoires ou modifications activité aéromodélisme
144 lâchers de lanternes célestes
54 Feux d'artifices
33 ZIT préfectorales

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

572 agréments d'assistants en escale dont 136 délivrés ou renouvelés en 2017
20 licences d'exploitation de transporteurs aériens
13 centres de formation permis « T »
41 formateurs habilités permis « T »

RESSOURCES

Effectifs : **164**
Budget : **3 185 665 €**

NORD EST

Directeur : **Christian Marty**
Siège : **Strasbourg**

LE MOT DU DIRECTEUR

Une année marquée par une croissance du trafic sur les principales plateformes aéroportuaires en Nord-Est.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse a connu une croissance du trafic passagers de près de 8% en 2017 (7,9 millions de passagers), portée par le dynamisme des compagnies à bas coûts easyJet et Wizz Air. Le trafic fret, également en augmentation, s'établit à 112 000 tonnes.
La loi 2017-1742 du 22 décembre 2017 a autorisé l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la fiscalité applicable dans l'enceinte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Cette ratification clarifie le régime fiscal applicable aux entreprises opérant dans le secteur douanier suisse de l'aéroport, permettant ainsi d'assurer le développement et l'attractivité de l'aéroport et des activités qu'il abrite.
L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a connu une hausse du trafic à deux chiffres (12,7%), concernant le nombre de passagers qui s'établit à plus de 1,2 millions. Ce résultat efface ainsi la perte de passagers qui découlait de l'arrêt de la desserte aérienne de Paris. A l'exception de Châlons-Vatry dont le trafic passager a diminué de 18% entre 2016 et 2017, les autres plateformes aéroportuaires commerciales du Nord-Est, enregistrent également une augmentation du nombre de passagers : de l'ordre de 6.5% pour Metz-Nancy-Lorraine avec 235 000 passagers et de 3.2% pour Dole-Jura avec 106 000 passagers.
La conversion des certificats de sécurité aéroportuaire en certificat européen, a été réalisée pour l'ensemble des plateformes relevant de cette obligation réglementaire (Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim, Metz-Nancy-Lorraine, Châlons-Vatry et Dole-Jura), ce qui a permis leur délivrance sans restriction.

En 2017, la société EATIS basée sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, qui effectue de l'écolage dans le cadre de son certificat ATO, a acquis un Honda Jet 420, premier aéronef de ce type en exploitation en France, dans la perspective d'une activité de transport public de passagers. Les services de la DSAC NE ont ainsi accompagné la démarche de délivrance des licences et certificat de transporteur aérien.
Dans le cadre du programme de sécurité de l'Etat (PSE), la DSAC NE, a organisé une journée d'information sécurité au bénéfice des opérateurs d'aviation civile, ce qui a permis de nombreux échanges sur le sujet commun de la sécurité sur aérodrome entre les intervenants et les participants.
La cérémonie d'hommage rendu par le Parlement européen à l'ancien chancelier allemand Helmut Kohl disparu en 2017, a réuni de nombreux chefs d'Etats et délégations. Elle a nécessité la coordination de l'ensemble des services de l'État en charge des domaines de la sécurité civile et militaire, et la mobilisation de l'exploitant de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, de l'Eurométropole et de la ville de Strasbourg afin que la journée se déroule sans incident. Dans ce contexte la DSAC NE, en lien étroit avec le SNA NE, a fortement contribué à l'organisation temporaire de l'espace aérien dans des délais inhabituels pour l'organisation de ce type d'événement, ainsi qu'à son bon déroulement.
Toutes les actions engagées et réalisées durant l'année 2017 sont le reflet d'une forte implication de tous les personnels de la DSAC NE, au service d'un seul et même objectif : la sécurité du transport aérien. Je salue ici leur professionnalisme et leur engagement au quotidien pour la bonne réalisation de nos missions, et je les remercie pour leur implication, sachant pouvoir compter sur chacune et chacun d'entre eux pour poursuivre en ce sens.

Strasbourg-Entzheim.

Arrivée de l'avion officiel de la chancelière allemande à Strasbourg-Entzheim - Cérémonie d'hommage à Helmut Kohl au Parlement européen.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

63 aérodromes ouverts à la CAP
dont **17** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
14 aérodromes agréés à usage restreint
53 aérodromes à usage privé
157 plateformes ULM
34 hélistations
38 hélisurfaces
6 hydrobases
1 hydrosurface
1 altisurface
90 plateformes Ballons permanentes
187 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

5 exploitants d'aérodromes certifiés
2 rapports de conversion EASA
23 pistes homologuées
28 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
4 contrôles SSLIA / SPPA
5 contrôles sur hélistations
5 PSA approuvés par arrêté ministériel

ENVIRONNEMENT

29 aérodromes dotés d'un PEB
3 chartes d'environnement signées
1 aérodromes dotés d'un PGS
2 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR)
1 arrêté de restriction d'exploitation
3 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

NAVIGATION AÉRIENNE

6 audits AFIS
14 réunions CCRAGALS
Participation à **9** audits AFIS hors territoire de la DSAC

SÛRETÉ

4 agréments de sûreté - initiaux ou renouvelés en 2017 :
- **1** d'exploitant d'aérodrome (sur 5 agréments)
- **2** de site d'agents habilités (sur 70 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **1** de fournisseur habilité (sur 4 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

Châlons-Vatry.

1 réunion de comité local de sûreté (CLS)
16 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
3 commissions sûreté

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

26 entreprises transport aérien dont **4** avions, **4** hélicoptères, **18** ballons
13 audits en 2017
106 contrôles techniques en 2017 :
162 SAFA, **79** SACA, **11** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

414 sociétés de travail aérien (dont 377 en drones)
Manifestations aériennes 2017 :
37 petites - **5** moyennes - **4** grandes
29 organismes de formation approuvés
3 966 titres aéronautiques délivrés en 2017
22 dossiers d'infraction traités
1 commission de discipline tenue

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

73 agréments d'assistants en escale (dont 7 délivrés en 2017, dont 3 nouveaux assistants)
Nombre de lignes OSP : **3** en cours
21 licences d'exploitation de transporteurs aériens

RESSOURCES

Effectifs : **82**
Budget : **1 833 000 €**

OCÉAN INDIEN

Directeur : **Lionel Montocchio**
Siège : **Sainte-Marie. Aéroport La Réunion - Roland Garros**

LE MOT DU DIRECTEUR

Un système aérien de l'Océan Indien porté par l'innovation, la technologie et la coopération.

L'année 2017 a été particulièrement dense dans la zone océan Indien, déjà, 2016 avait été marquée par une innovation technologique majeure avec l'introduction en liste de flotte par la compagnie basée Air Austral du premier Boeing 787 immatriculée au registre F. 2017 restera l'année de référence où, pour la première fois en France, un aéroport côtier de l'importance de La Réunion Roland Garros, a pu, grâce à la technologie des lits d'arrêts mise au point par la société suédoise Runwaysafe, s'affranchir de lourdes contraintes d'aménagement qui, sans cette technologie, lui auraient été imposées eu égard à l'obligation d'installer des aires de sécurité d'extrémité de piste. C'est cette même technologie des lits d'arrêt qui permettra à l'aéroport de Mayotte au 1er janvier 2019 de s'affranchir des contraintes géographiques spécifiques au terrain de Dzaoudzi.
Les deux principaux aéroports de La Réunion, Roland Garros et Pierrefonds, ont enregistré une forte progression de leur trafic respectif à l'instar de l'aéroport de Dzaoudzi à Mayotte, la conversion du certificat de ce dernier aérodrome ayant été achevée en octobre 2017. Un important effort d'insertion des aéroports dans leur environnement a par ailleurs permis des avancées significatives dans la révision des PEB et le traitement des obstacles. Enfin, les Grandes Orientations Stratégiques (GOS) de l'aéroport de La Réunion Roland Garros ont été validées par la DGAC le 17 septembre 2017, l'exploitant a lancé dans la foulée l'élaboration de son Schéma de Composition générale. L'aviation légère est également l'objet de nombreuses sollicitations et interventions de la DSAC OI afin notamment de mettre cette aviation en conformité avec la règlementation. L'objectif est d'accompagner le développement durable de l'aviation légère sur le territoire de La Réunion sans compromettre la sécurité, les principales actions en 2017 ayant visées la mise en conformité des exploitants d'ULM avec la règlementation applicable aux masses maximales et la desserte de Mafate en hélicoptère.
La diversité des acteurs locaux du système aéronautique marqué par le dynamisme de certains secteurs tels les drones, ont conduit la DSAC OI, en association avec la DIECCTE, à ouvrir une réflexion sur l'opportunité de structurer la filière aéronautique à La Réunion, un rapport modélisant les perspectives et préconisant un plan d'action contribuera en 2018 à alimenter les travaux des assises de l'outre-mer. Les initiatives en matière de coopération régionale dans la zone témoignent d'un réel savoir-faire aéronautique sur le territoire de La Réunion : le choix des pays membres de la COI de converger vers le référentiel EASA, le choix d'Air Austral par Air Madagascar comme partenaire stratégique ou encore l'organisation en octobre 2017 d'un séminaire sûreté de l'aviation dans la zone océan Indien illustrent cette dynamique vertueuse.
Le préfet de La Réunion a par ailleurs désigné la DSAC OI comme service coordonnateur du système aéroportuaire en situation de crise. L'activation du Poste de Coordination des Aéroports (PCA) en janvier 2017 lors du passage du Cyclone « Carlos » a démontré tout l'intérêt d'une démarche collaborative dans la prise de décision en situation de crise.
La mobilisation de toutes les composantes de la DSAC OI est un gage de la réalisation de l'ensemble de ces objectifs. L'audit interne en octobre 2017 a certes pointé quelques faiblesses, principalement liées à l'absence conjoncturelle de ressources dans certains domaines, mais aussi de nombreux points forts gravitant autour du savoir-être et du professionnalisme des inspecteurs de surveillance et agents des fonctions support; ces points forts seront les leviers de la mise en œuvre du plan d'action correctif aujourd'hui accepté, la cohésion des équipes étant renforcée par la démarche de qualité de vie au travail qui a été lancée en 2017 laquelle s'inscrit dans la mise en œuvre locale du plan stratégique DSAC 2020.

La Réunion - Roland Garros.

La Réunion - Roland Garros.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

3 aérodromes ouverts à la CAP dont **3** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
4 aérodromes agréés à usage restreint
5 plateformes ULM
4 hélistations (dont 1 à usage privé)
20 hélisurfaces
9 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

3 exploitants d'aérodromes certifiés
2 conversions de certificat d'aérodrome en certificat européen
8 pistes homologuées / homologations en cours
2 contrôles hélistations
1 nouvel arrêté de police pour l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi (Mayotte)

Saint-Pierre-Pierrefonds.

ENVIRONNEMENT

2 aérodromes dotés d'un PEB
1 charte d'environnement signée (PNR)
1 réunion de la commission consultative environnement (CCE)

NAVIGATION AÉRIENNE

Espace aérien

4 créations de localisation d'activité aérienne
1 création d'activité avec accord des comités régionaux de gestion de l'espace aérien (CRG)

SÛRETÉ

8 agréments de sûreté - initiaux ou renouvelés en 2017 :
- 2 d'exploitant d'aérodrome (sur 3 agréments)
- **4** de site d'agents habilités (sur 6 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **2** de fournisseurs habilités (sur 3 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **2** de chargeurs connus (sur 17 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

1 réunion de comité local de sûreté (CLS)
4 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
1 commission sûreté

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

5 entreprises transport aérien dont **2** avions et **3** hélicoptères
9 audits en 2017
84 contrôles techniques en 2017 :
39 SAFA, **3** SACA, **42** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

110 sociétés de travail aérien (dont 96 en drones)
Missions auprès d'aéro-clubs : **3** actions de surveillance
Manifestations aériennes 2017 : **6** petites
6 organismes de formation approuvés
296 titres aéronautiques délivrés en 2017
4 dossiers d'infraction traités
1 commission de discipline tenue

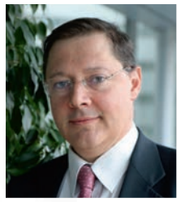
RÉGULATION ÉCONOMIQUE

21 agréments d'assistants en escale (dont 7 délivrés ou renouvelés en 2017)
4 licences d'exploitation de transporteurs aériens (délivrance de la licence à Run Aviation en 2017)

RESSOURCES

Effectifs : **51**
Budget : **883 388 €**

OUEST



Directeur : **Pierre-Yves HUERRE**
Siège : **Guipavas - Aérodrome Brest Bretagne**

LE MOT DU DIRECTEUR

En 2017, le transport aérien commercial a continué sa progression dans le Grand Ouest.

Les aéroports de Nantes (5 427 000 passagers soit + 15,2%), Rennes (720 000 passagers soit + 12.6%), Caen (180 000 passagers soit + 31,5%) et Deauville (142 000 passagers soit + 11,5%), profitent d'une croissance régulière depuis plusieurs années et du développement des compagnies à bas coûts. Les aéroports de Brest (1 019 000 passagers soit + 2,4%), Lorient (128 000 passagers soit + 4,2%) et Dinard (121 000 passagers soit + 9,8%) progressent également cette année. En revanche les aéroports de Tours (189 000 passagers - 5,4%) et Quimper (82 000 passagers soit - 5,9%) ont connu une année plus mitigée, comme l'aéroport de Lannion (21 000 passagers, soit - 21,5%) qui connaît des difficultés plus marquées.

Au plan organisationnel, la DSAC Ouest a consolidé son fonctionnement matriciel avec sa délégation Pays de la Loire et acté le rattachement hiérarchique, en 2018, de l'entité logistique du siège au centre en route de la navigation aérienne Ouest conformément aux orientations du Protocole social DGAC. Elle a également préparé l'avenir en contribuant à l'élaboration du plan stratégique DSAC 2016-2020, aux groupes de travail issus du protocole social DGAC 2016-2019 et à la finalisation du programme d'extension du bâtiment du siège. Enfin, deux journées d'échange entre la direction de la DSAC et l'ensemble des personnels de la DSAC Ouest ont été organisées autour des valeurs de la DSAC (Equité et intégrité - Professionnalisme et expertise - Efficience - Respect - Transparence).

En ce qui concerne les activités de surveillance et de certification spécifiques à cette année 2017, il convient de noter : les audits de sûreté des aéroports de Brest et de Lorient, la délivrance d'un certificat de Transporteur Aérien (CTA) à la compagnie Vendée Aviation, la délivrance du certificat d'approbation de transport commercial en condition de vol aux instrument en avion mono-turbine (SPA. SET-IMC) aux compagnies Vol direct et Finist'air, la conversion des certificats de Sécurité Aéroportuaires (CSA) de Saint-Nazaire, Lannion et Deauville, ce qui finalise le processus de conversion de tous les CSA en droit européen, et le renouvellement des certificats des prestataires AFIS à Bourges, Cherbourg et Lannion. Il a également été constaté l'arrêt définitif des activités de la compagnie Atlantique Air Assistance.

La DSAC Ouest a été également active dans le domaine régalien, en collaboration avec les 20 préfectures de son territoire et les services de la direction du Transport aérien (DTA). On retiendra notamment une présentation sur le report d'événements de sécurité aux assistants en escale de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'approbation des Plans de Servitudes Aéronautiques (PSA) de Laval, Chateaubriand, Granville et Saumur et du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) du Havre, le renouvellement des agréments préfectoraux de sûreté des aérodromes de Tours et Caen et le suivi du projet d'hélistation ministérielle de Port-Joinville sur l'Ile d'Yeu.

L'aviation générale et de loisir est restée dynamique et a généré, comme chaque année, de nombreux événements particuliers (salons, manifestations aériennes, compétitions sportives) tels que le salon ULM de Blois ou les championnats de France de vol à voile à Fontenay le Comte. A noter la certification de nouveaux organismes de formation au pilotage d'hélicoptère (ATO) à Châteauroux et à Vendôme. Par ailleurs, deux commissions de discipline des navigants non professionnels ont été tenues pour traiter les infractions reprochées à 8 pilotes (avion, ULM ou ballon), les sanctions allant de la lettre de rappel à l'ordre à l'annulation des licences.

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes a encore significativement mobilisé les services de la DSAC Ouest en 2017, notamment pour répondre aux demandes de la mission de médiation dont le rapport a été remis au gouvernement le 13 décembre.

Je terminerai cette évocation des activités de la DSAC Ouest en rappelant que ces réalisations n'auraient pas été possibles sans l'appui efficace de nos fonctions support (ressources humaines, finances, achats, logistique, informatique, action sociale, conseiller de prévention et secrétariats).

Brest Bretagne.

Brest Bretagne.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

68 aérodromes ouverts à la CAP dont **27** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
14 aérodromes agréés à usage restreint (dont 1 mixte commercial)
87 aérodromes à usage privé
190 plateformes ULM
54 hélistations
26 hélisurfaces
1 hydrobase
193 plateformes Ballons permanentes
189 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

9 exploitants d'aérodrome certifiés sous règlement européen
248 pistes homologuées
2 audits SGS
37 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
14 contrôles relatifs aux SSLIA/SPPA
19 contrôles relatifs aux hélistations
68 PSA approuvés par arrêté ministériel dont 4 en 2017

ENVIRONNEMENT

27 aérodromes dotés d'un PEB (dont 5 en cours et 1 approuvé en 2017)
7 chartes d'environnement signées
1 aérodrome doté d'un PGS
1 arrêté de restriction d'exploitation
8 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

Remise du Certificat de Sécurité Aéroportuaire de Deauville.

NAVIGATION AÉRIENNE

22 organismes AFIS
12 audits AFIS
2 réunions CCRAGALS
Participation à **6** audits AFIS hors territoire de la DSAC

SÛRETÉ

Agréments de sûreté - initiaux ou renouvelés en 2017 :
- **2** d'exploitant d'aérodrome (sur 12 agréments)
- **4** de site d'agents habilités (sur 75 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **4** de chargeurs connus (sur 33 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

2 audits de sûreté d'un aéroport de la DSAC/IR
1 réunion de comité local de sûreté (CLS)
7 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

41 entreprises transport aérien (dont 2 en cours d'instruction) dont **6** avions (1 en instruction), **7** hélicoptères (1 en instruction), **28** ballons
35 audits en 2017
203 contrôles techniques en 2017 :
36 SAFA, **97** SACA, **70** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

1 067 sociétés de travail aérien (dont 916 en drones)
135 aéro-clubs (vol moteur)
Manifestations aériennes 2017 :
68 petites - **26** moyennes - **10** grandes
27 organismes de formation approuvés
5 850 titres aéronautiques délivrés en 2017
20 dossiers d'infraction traités en 2017
2 commissions de discipline des navigants non professionnels

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

67 agréments d'assistants en escale (7 délivrés/renouvelés en 2017)
Nombre de lignes OSP : **2** en cours
38 licences d'exploitation de transporteurs aériens (3 délivrées et 2 retraits en 2017)

RESSOURCES

Effectifs : **100**
Budget : **1 856 287 €**

SUD

Directeur : **Philippe AYOUN**
Siège : **Aéroport de Toulouse Blagnac**

LE MOT DU DIRECTEUR

2017 a été une année faste pour le transport aérien.

Notre région Occitanie est marquée par un fort dynamisme du transport aérien, avec la croissance impressionnante du trafic de Toulouse Blagnac (9,2 MM passagers, + 14,6%, 3ème aéroport régional) et le record sur Montpellier Méditerranée (avec 1,8 MM de passagers) qui dépasse son niveau de trafic antérieur au TGV Méditerranée), preuve s'il en est besoin – alors même que le TGV vient d'être prolongé de Nîmes à Montpellier, qu'il y a la place pour le TGV et l'avion ! Ces deux grands aéroports internationaux ont par ailleurs des plans de développement ambitieux. Tous les aéroports ont été certifiés selon les normes européennes dans le respect de l'échéance du 31/12/2017. Les aéroports contribuent aussi à la desserte du territoire et offrent, par leur maillage, des services variés (commerciaux, de travail aérien, de loisir, d'appui aux forces armées). Il faut toutefois renforcer davantage leur cohérence et leurs synergies, la réflexion actuellement menée par la Région va dans ce sens.

Ce dynamisme caractérise aussi l'industrie (records de commandes pour Airbus et ATR, certification des A320 et A350-1000neo, 1er vol A319neo, roll out A330neo) ; nous sommes encore plus attentifs au développement du Beluga XL, impactant directement la compagnie Airbus Transport International. A noter qu'ATI est une des 3 compagnies pour lequel la DSAC a accepté un allongement du cycle de surveillance de 2 à 3 ans dans le cadre du risk based oversight.

Dans le domaine de la sûreté, un nouveau système de gestion des habilitations et des titres de circulation a été mis en service le 04 mai 2017 (le STITCH), pour lequel la DSAC Sud était site pilote. Par ailleurs, dans le cadre de l'inspection de la DSAC, la Commission européenne nous a rendu visite sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac en avril 2017 dans le but d'évaluer la performance du programme national de contrôle qualité.

S'agissant de l'aviation générale, des échanges très constructifs avec France Spectacle Aérien sur le rôle des DSAC interrégionales dans le cadre des manifestations aériennes ont permis d'alimenter la réflexion liée à l'évolution de la réglementation et des modes opératoires. Dans notre région, de nombreuses entreprises sont particulièrement innovantes en matière de drones. Nous assistons vraiment à une révolution tranquille. Sur Francazal, des projets portent également sur des voitures volantes.

Localement, il existe de fortes initiatives locales en faveur du développement durable : un protocole d'accord DEMETER a été signé par le Préfet de région avec une forte composante aéronautique, comme la mise en place d'une filière bio-carburants sur la plateforme toulousaine. Côté DSAC Sud, nous œuvrons pour réviser le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore de Toulouse Blagnac. Nous poursuivons également l'objectif de réviser le plan de servitudes aéronautiques de cet aérodrome et de définir avec la DTA les grandes orientations stratégiques sur Montpellier.

Notre centre d'examens Océane a connu des records d'affluence en 2017 avec plus de 7 300 candidats inscrits sur les sessions d'ATPL, pilotes de loisirs ou CCA (PNC), devenant ainsi le premier centre de France pour l'ATPL devant Paris.

Depuis juillet 2016, la zone de compétence de la DSAC Sud a évolué. Cette réorganisation est maintenant « digérée » : nous avons su nous adapter à cette nouvelle configuration, qui se traduit par exemple par un doublement du nombre de dossiers obstacles. Ainsi, les valeurs et les méthodes de la DSAC, qui ont été mises en exergue dans le cadre du plan stratégique, attestent d'un sens de l'écoute et de dialogue de nos agents avec l'ensemble de nos partenaires.

2017 a été l'année de la croissance, 2018 sera celle de l'accompagnement des projets multiples liés à cette croissance, dans le sens de la promotion de la sécurité, du développement durable et de l'innovation. En ce sens, l'action de la DSAC sud s'inscrit dans les axes qui devraient être évoqués au cours des Assises du Transport aérien.

Toulouse Blagnac.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

36 aérodromes ouverts à la CAP
dont **9** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
17 aérodromes agréés à usage restreint
103 aérodromes à usage privé
159 plateformes ULM
22 hélistations SMUH
4 hélisurfaces SMUH sous AP
14 hélistations
39 hélisurfaces permanentes sous AP
4 hydrosurfaces (ULM)
26 altisurfaces
66 plateformes Ballons permanentes

Sécurité des aérodromes

9 exploitants d'aérodromes certifiés
6 conversions de certificat en 2017 : Béziers, Carcassonne, Nîmes, Perpignan, Montpellier, Castres
159 pistes homologuées
2 audits de suivi de conversion de certificat hors DSAC-S + 1 en DSAC-S
19 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
6 contrôles relatifs au domaine OPS SERV (SSLIA-SPPA)
7 contrôles relatifs aux hélistations (21 hélistations surveillées)
22 changements notifiés dont 7 ont fait l'objet d'un suivi pour approbation

ENVIRONNEMENT

31 aérodromes dotés d'un PEB
3 PEB en révision (Nîmes-Garons, Montpellier-Candillargues, Perpignan)
6 chartes d'environnement signées
1 aérodrome doté d'un PGS
2 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR)
10 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

257 dossiers de demandes de grues (augmentation très significative par rapport à 2016 - 52 dossiers)
176 dossiers d'urbanisme incluant les dossiers éoliens et photovoltaïques
110 dossiers de plateformes soumises à autorisation préfectorale (A/D privés, hélistations, plateformes Ulm, plateformes ballons - augmentation très significative par rapport à 2016 avec 33 dossiers)
167 dossiers de demandes de publications aéronautiques (augmentation très significative par rapport à 2016 - 26 dossiers)

NAVIGATION AÉRIENNE

4 audits AFIS dont 1 renouvellement de certificat
3 participations à des audits AFIS hors territoire de la DSAC-S
1 revue documentaire
17 changements notifiés, dont 3 changement ont fait l'objet d'un suivi, 2 pour le compte de l'échelon central
13 approbations de procédures IFR concernant 8 aérodromes (et 13 dossiers toujours en cours d'instruction)
1 évènement de sécurité suivi sous mandat de l'Echelon central
9 renouvellements de licences d'utilisation de fréquence (AFIS)

ESPACE AÉRIEN

553 dossiers de changement espace aérien dont 149 avec consultation des fédérations (+23% / 2016)
2 réunions CCRAGALS
Participation à **4** CRG (Sud-Ouest et Sud-Est)

SÛRETÉ

5 agréments de sûreté ont été renouvelés en 2017 :
• **2** d'exploitant d'aérodrome (sur 9 aérodromes dont l'exploitant relève d'un agrément de sûreté)
• **3** de chargeurs connus (sur 10 opérateurs agréés en cette qualité)
18 réunions de concertation sûreté (COS et CLS)

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

16 entreprises transport aérien dont **6** avions, **3** hélicoptères, **7** ballons
Actions de surveillance locales en 2017 : **18** audits + **2** inspections
142 contrôles techniques en 2017 : **26** SAFA, **73** SACA, **43** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

8 exploitants NCC (non commercial complexe) : 2 approbations MEL et 2 agréments RVSM
26 exploitants SPO (Specialised Operations) : 50 approbations LME
732 sociétés de travail aérien (dont 642 en drones)
326 MAPs/amendements traités
96 dérogations/autorisations traitées
Manifestations aériennes 2017 :
16 petites - **5** moyennes - **7** grandes
1 152 titres aéronautiques délivrés en 2017
10 dossiers d'infraction traités

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

14 agréments d'assistants en escale délivrés ou renouvelés
3 lignes OSP

RESSOURCES

Effectifs : **99**
Budget : **2 088 220 €**

SUD EST

Directeur : **Yves TATIBOUET**
Siège : **Aix-en-Provence**

LE MOT DU DIRECTEUR

La richesse et la diversité des problématiques dans le domaine aérien invitent au dynamisme, tel a été cette année le maître mot de la DSAC/SE et de l'ensemble de ses agents, tant en matière de sécurité du transport aérien que de régulation économique et de développement durable.

2017, à la DSAC, fut l'année des premières réalisations concrètes des actions du plan stratégique DSAC 2016-2020. Celui-ci donne du sens à notre action collective, et il se traduit aussi par des avancées, ce dont je me réjouis. 2017 a également été l'année de la concrétisation de nombreux dossiers du ressort de la DSAC/SE dans tous les domaines d'activités qu'elle couvre.
En matière d'opérations aériennes, le lancement de la démarche de surveillance RBO – surveillance basée sur le risque – s'est traduit par les premières évaluations réalisées sur ce principe chez les exploitants d'aéronefs Twin Jet et Air Corsica.
Dans le domaine du travail aérien, cela a été une année charnière pour les activités de transport aérien soumises à la réglementation AIR OPS/SPO depuis avril 2017 ; la DSAC/SE a ainsi instruit les demandes d'autorisations pour des activités de travail à hauts risques (Héliconia et RTE).
Concernant les aéroports, cette année fut majeure avec la conversion des certificats français aux normes européennes de 5 aérodromes de PACA et Corse : Avignon, Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari.
Dans le domaine Navigation aérienne, l'année 2017 fut celle de la conclusion de la concertation relative à l'obligation d'emport d'équipement de navigation conforme à la spécification RNP APCH pour les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Nice-Côte d'Azur. L'arrêté du « tout GNSS » du 8 janvier 2018 prévoit ainsi une entrée en vigueur au 1er janvier 2019.
En matière de Sûreté, l'audit de la plate-forme de Nice et la signature de l'arrêté de police permettent d'apprécier la performance de l'exploitation aéroportuaire dans ce domaine et de parfaire la conformité réglementaire.
La procédure de mise en concession sous la forme d'une DSP de l'aérodrome d'Aix-Les Milles jusqu'alors sous le régime de la gestion en régie directe par l'Etat, a conduit à l'installation d'un concessionnaire au 1er janvier.
Enfin, s'agissant de développement durable et d'environnement, la DSAC/SE a poursuivi ses efforts pour diminuer le taux d'utilisation de l'ILS et augmenter celui de la GNSS 31 sur la plate-forme de Marseille, et a participé à la concertation avec les riverains quant au survol du Luberon.
Ces résultats ont été obtenus dans un contexte contraint en matière de ressources humaines qui a conduit à mutualiser les dossiers et optimiser la charge de travail entre le siège et les délégations de la DSAC/SE, l'ensemble du personnel manifestant ainsi son esprit de solidarité.

Atterrissage de l'A380 Emirates à Nice.

Nice Côte d'Azur.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

25 aérodromes ouverts à la CAP dont **12** aérodromes commerciaux (assujettis à la taxe)
11 aérodromes agréés à usage restreint
4 aérodromes à usage privé
51 plateformes ULM
43 hélistations
131 hélisurfaces dont **46** en mer
1 hydrobase
13 hydrosurfaces
16 altisurfaces
4 plateformes Ballons permanentes
112 zones ou sites d'aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

7 exploitants d'aérodromes certifiés
1 audit post-conversion
11 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
7 visites de contrôle sur hélistations
6 contrôles SSLIA, SPPA
8 PSA en cours de révision ou d'élaboration

ENVIRONNEMENT

21 aérodromes dotés d'un PEB
5 PEB en cours de révision
4 chartes d'environnement signées
7 codes de bonne conduite en vigueur
2 aérodromes dotés d'un PGS
2 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains CCAR
4 arrêtés de restriction d'exploitation
6 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

NAVIGATION AÉRIENNE

5 audits AFIS
2 réunions CCRAGALS
Participation à **4** audit AFIS hors territoire de la DSAC
Suivi de **10** procédures IFR en vue d'une approbation par la DSAC-SE
1 évaluation initiale AFIS
1 évaluation locale AFIS

SÛRETÉ

9 agréments de sûreté - initiaux ou renouvelés en 2017 :
- **1** de site d'agent habilité (sur 21 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **6** de fournisseurs habilités (sur 20 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **2** de chargeurs connus (sur 9 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

2 audits de sûreté d'un aéroport de la DSAC/IR
3 réunions de comité local de sûreté (CLS)
28 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
1 commission sûreté
1 approbation de cours

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

15 entreprises transport aérien dont **5** avions, **7** hélicoptères, **3** ballons
33 audits en 2017
428 contrôles techniques en 2017 :
97 SAFA, **232** SACA, **99** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

700 sociétés de travail aérien (dont 606 en drones)
Manifestations aériennes 2017 :
11 petites - **1** moyenne - **5** grandes
5 130 titres aéronautiques délivrés en 2017
Organismes de formation approuvés : **88** dont 20 ATO section 1, 2 ATO section 2 et 62 organismes déclarés à fin 2017 et 4 écoles de formation IULM
13 dossiers d'infraction traités
1 commission de discipline tenue

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

195 agréments d'assistants en escale en cours dont 36 délivrés ou renouvelés en 2017
Nombre de lignes OSP : **12** (toutes concernant la Corse)
13 licences d'exploitation de transporteurs aériens

RESSOURCES

Effectifs : **110**
Budget : **2 141 000 €**

SUD OUEST

Directeur : **Gervais GAUDIERE**
Siège : **Aéroport de Bordeaux Mérignac**

LE MOT DU DIRECTEUR

Forte croissance en Nouvelle-Aquitaine.

L'année 2017 a connu une croissance remarquable et confirmée du trafic commercial avec une augmentation de 3% pour atteindre 95 000 mouvements commerciaux en Nouvelle-Aquitaine. Cette progression s'est matérialisée par le franchissement de la barre des 6 millions de passagers pour la seule plateforme de Bordeaux malgré l'ouverture en juillet 2017 de la LGV qui met désormais Bordeaux à 2h04 de Paris par voie ferrée. Dans ce contexte tout à fait positif au plan économique, il faut souligner l'excellente tenue de ce qui est notre cœur de métier, à savoir la sécurité. L'année 2017 a été une année record en matière de niveau de sécurité au plan mondial, la région Nouvelle-Aquitaine prenant toute sa place dans ce bilan très favorable.

Toutefois, en 2017 pour toute la Nouvelle-Aquitaine, 24 accidents dont 3 mortels touchant les seuls ULM sont à déplorer. Ces résultats bruts sont bien meilleurs que ceux de 2015 et dans la tendance positive de 2016 alors que la DSAC Sud-Ouest a vu son périmètre géographique croitre avec l'adjonction de l'ancienne région Limousin pour se conformer à la nouvelle organisation territoriale issue de la loi NOTRe.

En effet, si l'activité commerciale concentre une grande partie de nos efforts, elle ne constitue pas notre seul centre d'intérêt en matière de sécurité. Aujourd'hui le travail aérien, et notamment les drones dont l'éclosion est particulièrement significative dans notre région mais aussi l'aviation générale dans toute sa pluridisciplinarité, exigent une attention à la hauteur de leur dynamisme. La mise en œuvre de l'espace dédié aux expérimentations de drones à Ste Hélène en 2017 illustre cet accompagnement positif.

Notre engagement et notre vigilance en matière de sécurité se manifestent à plusieurs niveaux : la prévention, l'encadrement/l'accompagnement et, le cas échéant, la sanction. A ce titre, en 2017, la commission de discipline des personnels navigants non professionnels a pu être réinstallée avec la coopération active et positive des représentants régionaux des fédérations, dans le souci commun d'équilibrer les décisions entre fermeté et pédagogie.

La conversion des certificats aéroportuaires aux règlements européens, dont la date butoir était fixée au 31 décembre 2017 a imposé un rythme intensif aux équipes lors de la dernière période. Grâce au travail de tous, la totalité des 9 aérodromes commerciaux éligibles a été certifiée dans les temps.

Dans le domaine de la sûreté, le déploiement du système STITCH a fortement mobilisé les équipes et les aéroports en toute fin d'année 2017. Lancés en 2017, la mise en place de nouveaux dispositifs de sûreté « côté ville » et l'appréciation de la menace terroriste autour des plus grands aéroports se poursuivront et serviront de fils rouges au cours de l'année 2018. L'aéroport de Bordeaux Mérignac participe aux travaux initiaux de l'évaluation nationale dans ce domaine.

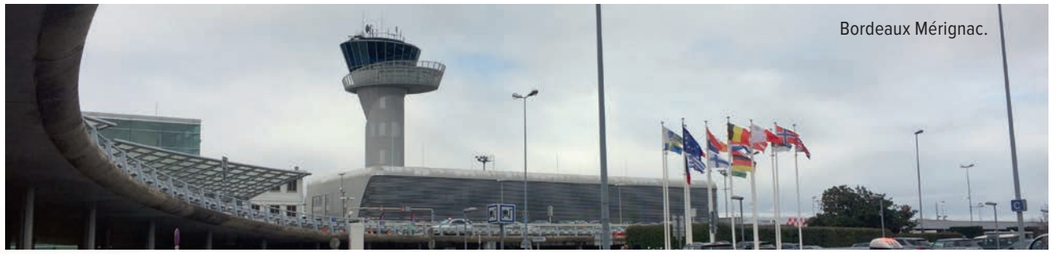
Les sujets environnementaux conservent leur importance. Le contrôle et le suivi des nuisances réclament à la fois précision et concertation selon les procédés existants. Est venu s'ajouter courant 2017 le dossier sensible du projet de formation de pilotes de chasse indiens et qataris sur avions Rafale à partir de Bordeaux-Mérignac entre 2019 et 2021. Une attention toute particulière est portée à ce dossier compte tenu des enjeux locaux et nationaux qu'il revêt.

Au plan de la régulation économique, l'année 2017 aura permis, au terme de plusieurs années d'échanges, la finalisation de l'avenant n°3 à la concession aéroportuaire de Bordeaux mais aussi, en décembre, l'adoption des Grandes Orientations Stratégiques pour Mérignac. La validation des GOS déclenche dès maintenant le processus de conception du Schéma de Composition Générale par le concessionnaire, SCG qui devrait être finalisé sous 18 à 24 mois. En marge des GOS, il est à noter les nombreuses interfaces techniques et politiques sur le dossier de plus en plus prégnant de la congestion routière autour de l'aéroport de Bordeaux. L'accès des passagers par la route restera un questionnement au cours des années à venir, notamment dans la phase de travaux préalables à la mise en service du bus à haut niveau de performance et du tram.

Enfin, il faut souligner l'implication et le professionnalisme des agents du département Gestion des ressources qui ont su maintenir une activité de très bon niveau malgré un contexte de début d'année caractérisé par d'importantes évolutions dans l'encadrement. Simultanément, la mise en place du service facturier a constitué un défi supplémentaire que les équipes ont relevé de belle manière.

A la grande satisfaction des utilisateurs, l'entraînement aérien continue d'être géré par la DSAC-SO pour la métropole et les départements d'outre-mer. Fin 2017, de nouvelles dispositions issues du protocole social ont nécessité la forte mobilisation des agents de la DSAC SO pour permettre leur mise en application dès le début de l'exercice 2018.

Enfin, la réorganisation territoriale entreprise il y a 4 ans et à laquelle la loi NOTRe a apporté une augmentation de périmètre pour la DSACSO entre dans sa dernière phase. Les agents des anciennes délégations ainsi que ceux du siège ont su faire évoluer les méthodes et principes de coordination en assurant plus de déplacements sur sites, en intégrant de nouvelles règles organisationnelles et de partage de tâches. Ces évolutions ont permis de maintenir un très niveau de qualité de service sur l'ensemble du territoire.


Bordeaux Mérignac.

AÉRODROMES

Nombre de plateformes

52 aérodromes ouverts à la CAP
dont **13** aérodromes commerciaux
8 aérodromes agréés à usage restreint
68 aérodromes à usage privé
168 plateformes ULM
63 hélistations (dont 8 d'Etat)
40 hélisurfaces
1 hydrobase à Biscarrosse
16 hydrosurfaces
90 plateformes Ballons permanentes
98 zones aéromodélisme

Sécurité des aérodromes

9 exploitants d'aérodromes certifiés
136 pistes homologuées
93 contacts avec des exploitants d'aérodrome

ENVIRONNEMENT

34 (+ 5 défense) aérodromes dotés d'un PEB
3 chartes d'environnement signées
2 codes de bonne conduite signés
1 aérodrome doté d'un PGS
1 réunion de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR)
6 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

NAVIGATION AÉRIENNE

1 audit AFIS
2 réunions CCRAGALS + **2** réunions CRG
Participation à **13** audits AFIS hors territoire de la DSAC-SO
Participation à **3** audits DSNA, **12** audits Météo France
Participation à **1** mission de jumelages avec la Turquie
Approbation de **16** procédures IFR
Renouvellement de **6** LUF (Licence d'utilisation de Fréquence)

SÛRETÉ

Agréments de sûreté initiaux ou renouvelés en 2017 :
- **1** d'exploitant d'aérodrome (sur 11 agréments)
- **3** de site d'agents habilités (sur 24 agréments) en tant que DSAC gestionnaire
- **0** de chargeur connu (sur 11 agréments) en tant que DSAC gestionnaire

2 audits de sûreté d'un aéroport de la DSAC-SO (Pau, Bergerac)
1 réunion de comité local de sûreté (CLS)
15 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)
1 commission sûreté

SURVEILLANCE TRANSPORT PUBLIC

21 entreprises transport aérien dont **2** avions, **6** hélicoptères, **13** ballons
19 audits en 2017 dont 6 ballons + 1 bilan de surveillance avec cadre responsable
170 contrôles techniques en 2017 :
28 SAFA, **103** SACA, **39** SANA

AVIATION GÉNÉRALE

626 sociétés de travail aérien (dont 571 en drones)
Missions auprès d'aéro-clubs : **28** actions de surveillance
Manifestations aériennes 2017 :
30 petites - **4** moyennes - **10** grandes
NCC : **10** opérateurs, **15** appareils, **12** dossiers en cours d'étude
3 autorisations hauts risques délivrées
1 audit SPO
5 823 titres aéronautiques délivrés en 2017

RÉGULATION ÉCONOMIQUE

74 agréments d'assistants en escale dont 27 renouvelés en 2017
Nombre de lignes OSP : **3** en cours
8 licences d'exploitation de transporteurs aériens

RESSOURCES

Effectifs : **84**
Budget : **3 573 447 €**

GLOSSAIRE

ACNUSA
Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

AE
Autorisation d'engagement

AESA
Agence européenne de la sécurité aérienne

AFIS
Aerodrome Flight Information Service (Service d'information de vol et d'alerte sur les aérodromes)

AGNA
Advisory Group of National Authorities (Groupe de consultation des autorités nationales)

ANS
Autorité Nationale de Surveillance (en anglais **NSA** : National Safety Authority)

ATCO
Air Traffic Controller (Contrôleur de la circulation aérienne)

ATPL
Airline Transport Pilot License (Licence de pilote de ligne du système JAR FCL)

ATO
Air Training Organisation

ATSEP
Air Traffic Safety Electronic Personal (Personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité des services de la navigation aérienne)

BASA
Bilateral aviation safety agreement (Accord bilatéral relatif à la sécurité aérienne)

BOP
Budget opérationnel de programme

CAG
Circulation aérienne générale

CCA
Cabine crew attestation (Certificat de membre d'équipage de cabine)

CCAR
Commission consultative d'aide aux riverains

CCE
Commission consultative de l'environnement

CCRAGALS
Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive

CDN
Certificat de navigabilité

CEAC
Conférence européenne de l'Aviation civile

CHEA
Conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes

CLS
Comité local de sûreté

CMA
Continuous Monitoring Approach (Méthodologie de surveillance continue)

CNPN
Commission nationale de prévention des nuisances

CNSK
Certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit

CNRA
Certificat de navigabilité restreint d'aéronef

CNRAC
Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection

COS
Comité opérationnel de sûreté

CP
Crédits de paiement

CPL
Commercial Pilot Licence (Licence FCL de pilote professionnel)

CRD
Comment Response Document

CRE
Class Rating Examiner (Examinateur de qualification de classe)

CS-CC
Certification Specification - Cabin Crew

CSS
Certificat sécurité-sauvetage

CTA
Certificat de transporteur aérien

CTE
Contrôleur technique d'exploitation

CTP
Comité technique paritaire

DCPAF
Direction centrale de la police aux frontières

DGA
Délégation générale pour l'armement (ministère de la Défense)

DIRCAM
Direction de la circulation aérienne militaire

DSAC
Direction de la sécurité de l'Aviation civile

DSAC/IR
Direction de la sécurité de l'Aviation civile/Interrégionale

DSNA
Direction des services de la Navigation aérienne

DTA
Direction du transport aérien

EASA
European Aviation Safety Agency

EASAC
European Aviation Safety Advisory Committee (Comité européen consultatif de la sécurité aérienne)

EASP
European Aviation Safety Plan (Plan européen de sécurité aérienne)

ECCAIRS
European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems (Centre de coordination européen des systèmes de report d'accidents et d'incidents)

EGNOS
European Geostationary Navigation Overlay Service (Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire)

ENACT
European National Authorities Certification Transition

ESSG
European SAFA Steering Group (Comité européen de pilotage du programme SAFA)

ESSP
European Satellite Services Provider (Prestataire européen de services de navigation par satellite)

ETOPS
Extended Time Range Operations

FABEC
Functionnal airspace block Europe central (Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe central)

FCL
Flight Crew Licensing (Règles JAA pour les licences des personnels navigants)

F/N-IR (A)
Qualification nationale de vol aux instruments avion

FNPT
Flight and Navigation Procedure Trainer (Simulateur)

FSTD
Flight Simulation Training Devices (Simulateurs en vol)

FTD
Flight Training Device (Simulateur)

FTO
Flight Training Organisation (Organisme de formation au pilotage)

GANP
Global Air Navigation Plan (Plan mondial de la navigation aérienne)

GASP
Global Aviation Safety Plan (Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde)

GTA
Gendarmerie des transports aériens

ICNA
Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne (DGAC)

IEEAC
Ingénieur des études et de l'exploitation de l'Aviation civile (DGAC)

IEF
Ingénieur des études et des fabrications (DGA-Ministère de la Défense)

IESSA
Ingénieur électronicien des systèmes de la sécurité aérienne (DGAC)

IFR
Instrument Flight Rules

ILS
Instrument Landing System (Système de guidage à l'atterrissage)

IMC
Instrumental Meteorological Conditions

IPEF
Ingénieur des Ponts, des Eaux et des Forêts

IR
Implementing rules (Règles de mise en œuvre)

IR
Instrument Rating (Qualification de vol aux instruments IFR)

JAR
Joint Aviation Requirements (Normes fixées par les JAA)

JORF
Journal officiel de la République française

JOUE
Journal officiel de l'Union européenne

LAPL
Light aircraft pilot licence

LFI
Loi de finances initiale

MAP
Manuel d'activité particulière

MEAS (DSAC)
Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité

MNPS
Minimum Navigation Performance Specification (Spécification de performances minimales de navigation)

NPA
Notice of Proposed Amendment

OACI
Organisation de l'Aviation civile internationale

OCV
Organisme du contrôle en vol

OPS
Opérations

OSAC
Organisme pour la sécurité de l'Aviation civile

OSP
Obligation de service public

PANS
Procedure for Air Navigation Services

PEB
Plan d'exposition au bruit

PN
Personnels navigants

PP
Licence de pilote professionnel (F)

PPBE
Plan de prévention du bruit dans l'environnement

PPL
Private pilot licence avion ou hélicoptère

PSE
Programme de sécurité de l'Etat

PSNA
Prestataire de services de la navigation aérienne (en anglais **ANSP**)

QT
Qualification de type

RSFTA
Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques

SACA
Safety Assessment of Community Aircraft (Évaluation de sécurité des aéronefs communautaires)

SAFA
Safety Assessment of Foreign Aircraft (Évaluation de sécurité des aéronefs étrangers)

SANA
Safety Assessment of National Aircraft (Évaluation de sécurité des aéronefs nationaux)

SCN
Service à compétence nationale

SGS
Système de gestion de la sécurité

SPPA
Service de prévention du péril animalier

SSLIA
Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

TRE
Type Rating Examiner (Examinateur de qualification de type)

TRTO
Type Rating Training Organisation (Organisme de formation à la qualification de type)

TSEEAC
Technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'Aviation civile (DGAC)

TT
Licence de pilote privé (F)

UAF
Union des Aéroports Français

ULM
Ultra-léger motorisé

VFR
Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)

Directeur de la publication :
Patrick Cipriani, directeur de la sécurité de l'Aviation civile

Coordination - Rédaction :
Yannick Robert, conseiller technique Communication et Relations Publiques
La DSAC remercie toutes celles et tous ceux qui, en centrale comme en région, ont par leur contribution participé à la rédaction de ce rapport.

Conception et réalisation :
R2D2 communication - 01 40 09 90 39

Crédits photos :
Aéroports de Lyon, Aéroports de Paris SA (Gwen Le Bras, Zoo Studio), Air France, Jean-Pierre Charrier, Stéphane Corcos, Alexa Dielenseger-Lagarde, Ingimage, Gérald Mascaro, Fotolia (Miceking, PrintingSociety, ratkom, shaineast), Frédérique Melous, Tristan Mocquet, Photothèque DGAC - STAC (Xavier Lambours-Signatures, Richard Metzger), David Proux, Guilhem Rénier, Yannick Robert, Cynthia Romba, Nicolas Rommé, Nicolas Téclès, Jean Teillet.

Impression :
SharePrint
Imprimé sur du papier certifié PEFC satisfaisant à des normes rigoureuses respectueuses de l'environnement.

PEFC

Dépôt légal
ISSN 2553-8969 (en ligne)
ISSN 2553-5811 (imprimé)

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 21
Fax : 33 (0)1 58 09 43 38